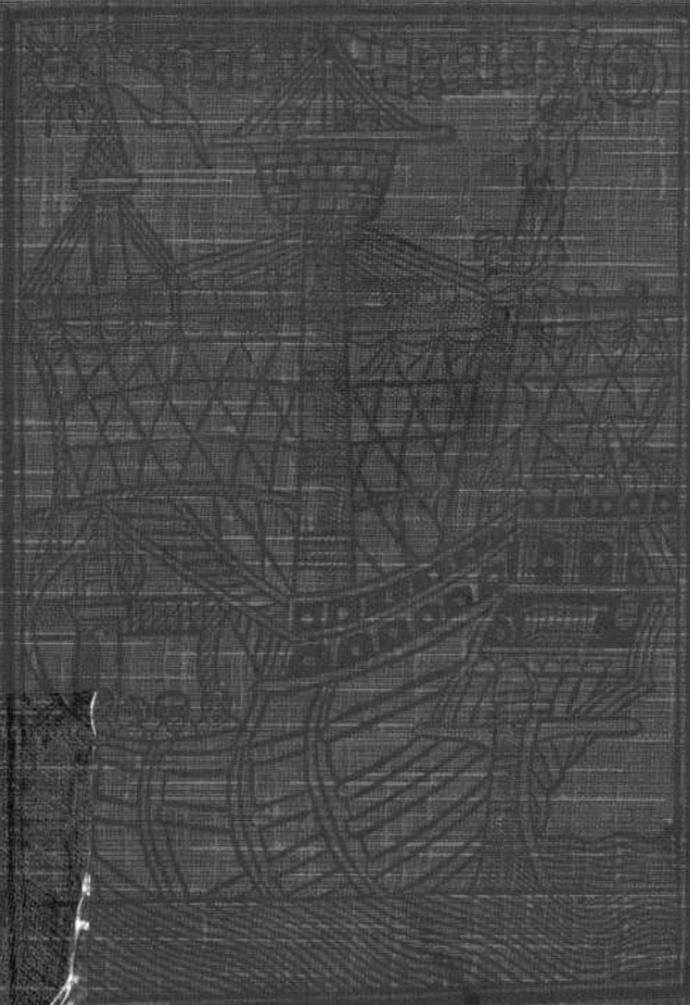


LA GUERRA NAVAL

por

Version Española

J.R.Thursfield



Small white label on the spine with illegible text.

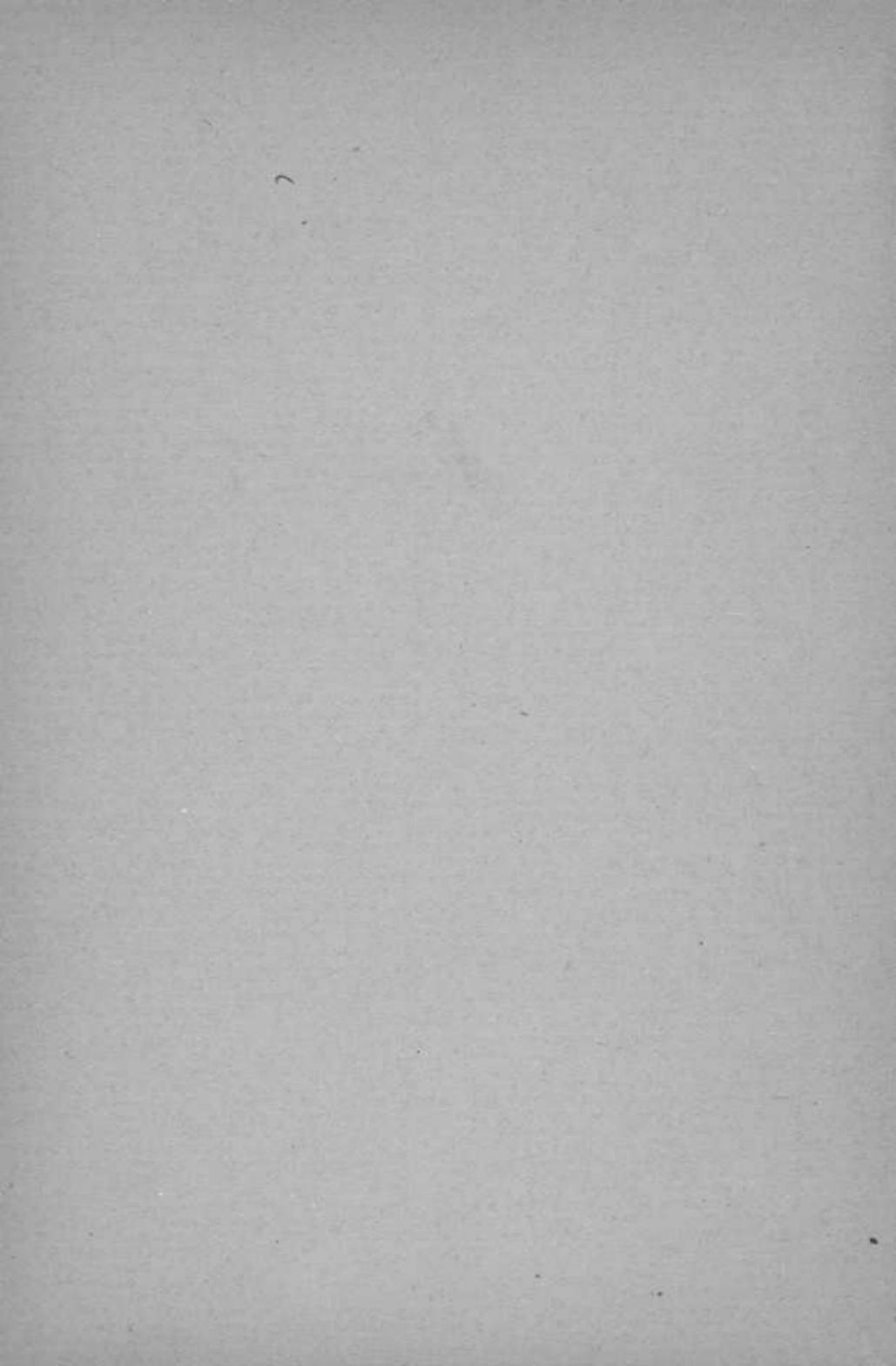
A. Vinas

Madrid 9-8-916.

Biblioteca Pública de Soria



73265000 DT 157 Dep. Tudela



LA GUERRA NAVAL

EL GRABADO DE LA CUBIERTA PROCEDE
DE LA EDICIÓN PUBLICADA POR LA CIUDAD DE BARCELONA
EL AÑO 1502
DEL FAMOSO CÓDIGO MARÍTIMO
EL CONSULADO O CONSOLAT DEL MAR

La copia está tomada del Diccionario de Salvá
Esta indicación es debida a la amabilidad del ilustre Decano
del Colegio de Abogados de Barcelona
D. GUILLERMO M. DE BROCA MONTAGUT

El original de esta obra forma parte
de la Colección de Manuales de Ciencia y Literatura
que publica la
«Cambridge University Press»
Dirección en Londres: Fetter Lane E. C.
Gerente: Mr. C. F. Clay

Procede de esta misma colección y publicada por el mismo traductor
de este volumen

EL MODERNO BUQUE DE GUERRA

POR E. L. ATTWOOD

del Real Cuerpo de Constructores Navales de la Marina Británica

Precio: 2 pesetas

BUQUES DE GUERRA

ARQUITECTURA NAVAL, CURSO DE APLICACIÓN

POR E. L. ATTWOOD

del Real Cuerpo de Constructores Navales de la Marina Británica

TRADUCCIÓN DE

D. JUAN DE GOITIA Y GORDIA

Ingeniero Jefe de la Armada

Obra premiada por R. O. de 29 de mayo de 1912

Precio: 17'50 pesetas

LA GUERRA NAVAL

PARLA DE MATERIAS
POR

J. R. THURSFIELD M. A.

Miembro Honorario del Claustro de Jesus College, Oxford

CON UNA INTRODUCCIÓN POR EL CONTRA-ALMIRANTE
SIR CHARLES L. OTTLEY

K. C. M. G., C. B., M. V. O.

Exdirector de la Sección de Informaciones
y Secretario del Comité de Defensa Imperial Británica

TRADUCCIÓN DE

D. JUAN DE GOITIA Y GORDIA

Teniente Coronel de Ingenieros de la Armada

BARCELONA

Imp. Elzeviriana - Borrás, Mestres y C.^ª - Rambla Cataluña, 12 y 14

1914

ARCHIVO-BIBLIOTECA

281

JOSÉ TUDELA DE LA ORDEN

LA GUERRA NAVAL

Revista de la Marina de España y del extranjero

Vol. 10

N.º 10

1902

Madrid, 1902

SIR CHARLES T. OTLEY

Es propiedad.
Queda hecho el depósito
que marca la Ley

EL SEÑOR DON JUAN DE GÓTIAS Y GÓTIAS

Proprietario

Editor

Impresor

1902

Madrid

Encomendado

Deposito

1902

Madrid

1902

ARCHIVO-BIBLIOTECA
JOSÉ TIOLA DE LA ORDEN

TABLA DE MATERIAS

	<u>Página</u>
Prólogo de la traducción española	VII
Introducción	I
Prólogo	7
CAPÍTULO I. — Preliminar	17
» II. — El dominio del mar	25
» III. — Lucha por el dominio. Bloqueo.	32
» IV. — Lucha por el dominio. Escuadra en su ser.	40
» V. — Lucha por el dominio en general	56
» VI. — Invasión.	72
» VII. — Tráfico marítimo.	92
» VIII. — Clasificación de las fuerzas navales	107
» IX. — Distribución de las fuerzas navales y su sostenimiento	122
Índice alfabético	137

FE DE ERRATAS

Página	Línea	Dice	Debe decir
XIII	7	Perey	Percy
XIV	4	$2 \times 12.485 = 24.970$	$2 \times 12.845 = 25.690$
XIV	8	1.420	2.140
XV	19	1913	1914
XVI	7	Reginold	Reginald
XVI	8	el	su
2	13	está	están
4	15	sacrifiquen	sacrifique
27	15	ambos	ambas
31	11	estratégica	estrategia
62	16	en	—
95	27	neutrales	mercantes
103	8	comunicación	navegación
115	14	puede	pueden
Portadas		informaciones	información
íd.		Goitia	Goytia

PRÓLOGO DE LA TRADUCCIÓN ESPAÑOLA

Se hace justicia a los méritos del Autor y a los de esta su última obra, en las páginas también admirables de la Introducción, escritas por eminente autoridad de la Marina Británica.

Realza los muchos méritos de esta obra el sano patriotismo que la inspira, y aunque falta, cuando menos, en la traducción el dominio de expresión del original con su claridad y relieve de argumentación, tan sólidamente fundamentada, espero que la importancia del problema y la muy especial conveniencia de propagar su estudio en España, la recomendarán a la benevolencia del lector.

Aunque no se hiciese referencia alguna en el texto a nuestra guerra con los Estados Unidos, seguramente su lectura avivaría el recuerdo de las vicisitudes de la Escuadra que mandaba el Almirante Cervera, luchando con dificultades de todos órdenes. La destrucción de aquellas reducidas fuerzas navales (su núcleo principal estaba constituido por una división de Cruceros), entrañaba importantes cambios en nuestros futuros destinos en el mundo. «La llave de la tierra está en el Mar», recuerda el Almirante Sr. Marqués de Pilares en sus tan instructivas como interesantes «Conferencias sobre el valor material de las Armadas», y debe tenerse especialmente presente ahora que nuestra acción en Marruecos requiere fuerzas navales adecuadas.

Durante el período de desmoronamiento de nuestro poderío, tan fundamental axioma se ha echado a veces en completo olvido y por diversas causas, probablemente agravadas por la elección de Capital en situación tan alejada de todo estímulo de ambiente marítimo, han persistido condiciones impropias para hacer la guerra naval con éxito.

Un avance muy importante hacia nuestra reconstitución, estriba seguramente en el fomento de las actividades relacionadas con nuestra frontera de mar, desde la cual los representantes marítimos de los ferrocarriles tienen vía preparada por doquier en relación con el mundo entero.

La conquista de una mayor proporción de tráfico de nuestros puertos para la bandera nacional (1), y en buques construídos por la industria nacional, al mismo tiempo que importante fuente de riqueza constituirá base firme para las Industrias navales Militares, directamente relacionadas con nuestro poderío marítimo.

La vitalidad y organización de ese poderío, exige muy especialmente el concurso y coordinación de todos los elementos de actividad y progreso nacionales. El medio en que se desenvuelve, requiere el mayor grado de previsión y continuidad de esfuerzo.

En tierra nuestras improvisadas y gloriosas *guerrillas* de la guerra de la Independencia, han dado curso internacional a ese término, y ahora, debido a los progresos de la navegación submarina, la modalidad marítima de la guerra de guerrillas está a la orden del día. El submarino se vale también de

(1) En bandera extranjera se invierten anualmente unos 300 millones de pesetas para nuestra exportación por mar; nuestra riqueza minera, produce las cuatro quintas partes del tonelaje de esa exportación.

la emboscada y la sorpresa para sus ataques, haciendo valer las ventajas de invisibilidad que proporciona el campo de acción.

No puede menos de recordarse a ese respecto los incidentes del submarino Peral y lamentar no pudieran encauzarse de modo sensato y proseguir con perseverancia aquellos primeros esfuerzos; en el entusiasmo popular que los alentaba, estaba latente la tradición española. Con toda probabilidad se hubiesen tenido hoy escuadrillas de submarinos en disposición de constituir defensa formidable en el Estrecho para nuestras comunicaciones con Marruecos.

El buque de línea de combate sigue siendo, sin embargo, el elemento preponderante para el dominio del mar. Pero la rapidez de los progresos industriales con sus derivaciones de orden militar, dificultan la elección del tipo más conveniente, cuya importancia tanto militar como económica se acentúa al tener en cuenta que sólo se les asigna a los buques principales diez años de vida para servicios en primera línea.

El Autor, en su prólogo, consigna la reciente determinación del Almirantazgo Británico de no construir más cruceros de combate; serán substituídos por acorazados (1) rápidos, los cuales harán uso exclusivo del combustible líquido. Por primera vez aparece en la relación de los buques de combate de la Marina Británica el combustible líquido en lugar del carbón, en la correspondiente columna de características. Merece consignarse que el Vicealmirante

(1) Debe advertirse que en Inglaterra no se aplica el término «acorazado» a unidad de combate determinada y no pierde su significado de factor de construcción que no caracteriza al buque.

Concas en su «Escuadra del Almirante Cervera», escrito el año 1899, reclamaba, entre otras acertadas indicaciones, el estudio de esa modificación, que entonces todavía luchaba con dificultades prácticas en la Marina Militar.

Las principales ventajas que reporta, son: considerable aumento del peso de vapor obtenido por unidad de peso del combustible, e importante aumento de los rendimientos de las calderas en proporción a su superficie de calefacción y peso por lo tanto; se reducen además considerablemente las capacidades del buque destinadas a esos elementos. Todos los engorrosos mecanismos e instalaciones para hacer carbón, su estiva y extracción de cenizas, queda suprimido. El aprovisionamiento de combustible es limpio y fácil en todo tiempo y lugar. Puede reducirse considerablemente el personal de fogoneros, cuyo penoso y difícil cometido se facilita mucho. Para un buque de guerra constituye una ventaja inapreciable el mecanizar totalmente la velocidad, pudiéndose fácilmente levantar vapor y establecer y sostener cualquier régimen de velocidad con la mayor rapidez; los humos además, quedan prácticamente dominados; no hay necesidad de encarecer las ventajas de orden estratégico y táctico que esas modificaciones entrañan.

Hasta fecha reciente los terrenos petrolíferos que existen en muchas provincias de España: en Soria, Barcelona, Gerona, Alava, Oviedo, Santander, Cádiz, Málaga, etc., no han dado resultados prácticos. Por otra parte, nuestras extensas zonas carboníferas inexploradas, proporcionarán probablemente combustible líquido en su día. Los procedimientos de destilación a baja temperatura producen

buena proporción de gasolina y combustible para calderas, por tonelada de combustible sin perjuicio del resultado económico de la operación en relación con sus fines usuales; son de esperar grandes desenvolvimientos de ese sistema de destilación para el porvenir. También los trabajos científicos encaminados al conocimiento de las substancias que entran en la constitución del carbón mineral, probablemente aumentarán su ya crecido número de aplicaciones y seguramente el carbón mineral, durante la era del combustible líquido, dará proporción importante de la producción.

Los acorazados rápidos constituyen, al parecer, un tipo especial de buque de combate, que podrá ejercer mayor o menor influencia en las velocidades aceptadas generalmente, pero la aplicación del combustible líquido con carácter exclusivo continuará mientras existan garantías suficientes para su aprovisionamiento.

No hay necesidad de insistir sobre la importancia militar de la velocidad y radio de acción en funciones de guerra. La velocidad ha dado lugar a frecuentes controversias, principalmente por su extremada aplicación cuando se le sacrifica el armamento militar del buque de combate si no ha sido rebajado ya por la coraza. De nada sirve llegar si no se dispone de poderosos medios de destrucción. Los incesantes progresos en el aparato motor con la reducción de su peso por unidad de potencia, hacen probable siga el aumento de las velocidades. Inglaterra adopta el criterio a ese respecto, de no estar en condiciones de inferioridad con relación a sus posibles adversarios. Para una Marina de segundo orden destinada con la mayor probabilidad a tener que habérselas

con fuerzas superiores, la inferioridad de fuerzas con inferior velocidad, representa inferioridad absoluta. Parece conveniente el acentuar más bien la velocidad y radio de acción, a fin de conservar la movilidad necesaria y poder luchar en mejores condiciones con la tendencia de las fuerzas superiores a paralizar los movimientos del adversario.

El buque de combate típico se ha estudiado con la mayor competencia por Mr. T. G. Owens, en su trabajo presentado al Instituto de Arquitectos Nacionales, el 1.º de abril último; forma parte de su estudio un proyecto en el que se trata de aunar tendencias opuestas y realizar el desideratum del día. Es indudable que constituye un trabajo profesional y de consulta de primer orden.

El desplazamiento del proyecto en carga normal alcanza 25.500 toneladas para cuatro torres dobles con cañones de 14 pulgadas, 14 cañones de 6 pulgadas y otros menores, incluyendo los anti-aéreos. Seis torres lanzatorpedos de 21 pulgadas. La coraza en la flotación y barbetas fijas, es de 13 pulgadas, 14 en los frentes de los carapachos y 16 en la torre de mando. Los calibres medios protegidos por coraza de 9 y 6 pulgadas y cubiertas blindadas. El empleo del carbón se combina con el de combustible líquido, perdiéndose las principales ventajas que su uso exclusivo reporta. La velocidad máxima es de 21.5 millas. Se estudia especialmente la defensa contra las explosiones submarinas.

Las torres se disponen sobre el eje longitudinal del buque y en una de las dos soluciones propuestas van montados todos los cañones gruesos al mismo nivel, para facilitar el tiro simultáneo, pero exponiendo al buque a quedar sin fuegos de caza o reti-

rada, al inutilizarse una de las torres extremas. Hoy no se da, según parece, importancia alguna a esos fuegos, aunque hasta época muy recientemente se les sacrificaba la eficacia de buena parte de los fuegos de través.

El criterio general aunque atenuado es el que transcribe recientemente Sir Perey Scot: los buques de mayor porte, cañones del mayor calibre, corazas de gran espesor y la más alta velocidad. Esto, por supuesto, es también un desideratum de más fácil realización para una Marina poderosa, cuyo régimen se funda sobre el mantenimiento de considerable superioridad, que para un presupuesto reducido y que no alcanza a cubrir las necesidades de la defensa nacional y ha de optar muchas veces por lo más indispensable y eficaz. Por otra parte, las características del buque tienen sus intervalencias, y aunque no siempre puede aplicárseles sus coeficientes los elementos de mayor grado de capacidad progresiva tienden a imponer sus tendencias sobre las del elemento estacionario. Ahora, por ejemplo, se ha formado una corriente de opinión con marcada tendencia a rebajar los gruesos de coraza al necesario para fines secundarios. La coraza, próximamente desde Tsu Shima hasta la fecha, no ha hecho progreso que merezca especial mención, a pesar de todos los esfuerzos y elementos disponibles, y contrasta con los progresos de todos los demás elementos.

Se dilucida perfectamente en dicho trabajo la ventaja del aumento de desplazamientos sobre el equivalente aumento de unidades de combate. Según el análisis gráfico de 1905 a 1913, a velocidad constante y asignando a ese período un avance en los desplazamientos desde 20.000 a 30.000 toneladas

en carga máxima (su equivalencia en carga normal es 17.000 a 26.000 próximamente), resulta, según el cuadro correspondiente, que dos buques de 30.000 toneladas disponen de $2 \times 12.485 = 24.970$ toneladas de peso de combate (armamento militar, coraza y blindajes), y el equivalente desplazamiento de tres buques de 20.000 toneladas: $3 \times 7.850 = 23.550$ toneladas. Esa ventaja de 1.420 toneladas en el peso de combate, se distribuye, sin embargo, principalmente a favor de la coraza, poco más de la cuarta parte aparece invertido en artillería. Entre los límites indicados, el peso de combate está alrededor del 40 por 100 del desplazamiento en carga, y de ese 40 por 100, poco más de una tercera parte se asigna al armamento militar, y lo demás lo absorbe el elemento defensivo. La ventaja del aumento de desplazamiento sobre el número de unidades, es importante, y queda buen margen en esa dirección aunque van disminuyendo los tantos por ciento de beneficio. El crecimiento de los desplazamientos se ha de atajar por consideraciones de otro orden, habilitación de puertos, diques y teniendo en cuenta que los torpedos y minas submarinas no establecen diferencia entre buques grandes y pequeños.

La artillería gruesa, especialmente, ha progresado enormemente durante ese período, en energía de impacto, rapidez de fuego, precisión de tiro y en su instalación a bordo. Debido a los progresos de los torpedos, con el consiguiente aumento de las distancias de combate y a la participación que se le destina de las ventajas que proporciona los aumentos de desplazamiento, las corazas más gruesas mantienen un espesor no muy desproporcionado a la penetración del cañón y sin mayores exigencias sobre

el peso de la artillería, de la velocidad o de ambos elementos; pero el aumento de la velocidad de fuego y su volumen y la precisión de tiro con la consiguiente multiplicación del número de impactos por unidad de tiempo, ha reducido el necesario para dejar al adversario fuera de combate, y no ha tenido adecuada compensación defensiva. Se indica como posible duración de combate un período inferior al que invierte el torpedo en su trayectoria eficaz. Un buque como el ex «Río de Janeiro» y mejor aun el «Duquesne», alcanza en una sola andanada bien dirigida el promedio de impactos, considerado como probable para dejar al adversario fuera de combate y con el considerable aumento de la velocidad de fuego y precisión de tiro da mayor interés a la ofensiva que a la defensiva. En uno y otro buque, aunque con soluciones distintas, se da mejor orientación a la distribución del peso de combate a favor de la artillería. En el *Naval Annual* de 1913 se indica la conveniencia de la reducción del espesor de la faja, por considerarse además difícil el dar en la flotación, al necesario para los calibres medios y limitar la importancia de las averías, atajadas también por la subdivisión interna. Se acompaña un cálculo aproximado de la equivalencia del peso disponible en artillería, velocidad o disminución de desplazamiento.

Se admite generalmente que los espesores de coraza adoptados son hoy ineficaces en relación con la penetración de los cañones y el aumento de espesores necesario representaría tales exigencias sobre el peso correspondiente a la artillería, que no es probable se generalice la adopción de ese criterio; se sacrificaría el poder ofensivo del buque sin con-

seguir finalmente el fin que se persigue. Está indicado el aprovechamiento del peso de combate dejando mayor margen a los «cañones de romper»; un nutrido y certero fuego de artillería constituye la mejor defensa, según eminentes autoridades.

Véanse a ese respecto los trabajos del almirante de la Marina Británica Sir Reginold Custance, *The ships of the Line in battle* y el artículo del *Naval Annual* de 1913. Indica la limitación de la coraza a los espesores necesarios para los calibres medios, y recomienda la adopción de un calibre de cañón moderado, suficiente para no ser batido fuera de alcance; el volumen y rapidez de fuego tienen en el mar especial importancia. El buque puede quedar fuera de combate sin que se atraviese su coraza gruesa por bajas en el personal y averías internas que afecten a su organización. Para nosotros la adopción de ese criterio tendría la especial ventaja de facilitar la instalación de las correspondientes industrias y con la adecuada enseñanza técnica y profesional del personal de las industrias navales, representa problema de una importancia y trascendencia incalculables.

Al tratar de resumir en breves palabras el criterio de Sir Reginold Custance acerca del arma de combate naval, recuerdo el juicio consignado por Baltasar Gracian, y formulado por un famoso caudillo, al apreciar una espada de mérito excepcional, tachada de corta. En términos de Ingeniería Naval, nunca pudo darse con tanta viveza y seguridad como ahora «el paso adelante».

J. G

Barcelona, julio de 1914.

INTRODUCCIÓN

Aunque el nombre del autor de esta obrita no fuese ya familiar para más de una generación de oficiales de Marina, se recomendaría seguramente a su atención el tema escogido. Pero no estarán quizás de más algunas palabras de introducción para aquella parte del público en general que no ha seguido los escritos de Mr. Thursfield. Los problemas que en él se tratan no son de interés exclusivo para el personal de la Armada. Afectan también al de todas las demás carreras y ocupaciones. En estos tiempos en que la dirección de los negocios públicos depende de la urna electoral, no parecerá exagerado se diga que casi tanto interesa al elemento civil como al personal de la Armada, el debido conocimiento de los principios fundamentales de la guerra naval.

Sería de lamentar que el título de este Manual, por su carácter más o menos técnico, sirviese solamente para atraer una atención superficial, o bien el desvío con que se miran los libros de texto relacionados con materias que creemos no nos conciernen e interesan solamente a los de la profesión. Las ventajas de la victoria naval o las calamidades consiguientes a la derrota son cosas que afectan — según la frase clásica de Bacon — a los corazones y a los intereses de todos nosotros,

tanto a la gente de mar como a la de tierra. Generalmente se tiene en este país vaga conciencia de ello. Se comprende de mejor o peor grado que una derrota naval decisiva, en nuestras condiciones actuales, entrañaría consecuencias incalculables, no solamente fatales para la constitución del Imperio Británico sino también destructoras de las raíces de la vida nacional y del bienestar de casi todos los habitantes de estas islas.

La prudencia más elemental exige imperiosamente la necesaria salvaguardia contra males de tan suprema importancia y en primer término esa salvaguardia debe fundamentarse en la cultura popular. Los destinos de este Imperio, para bien como para mal, está en manos del pueblo. Aunque todos los amantes del orden y de la libertad contemplarán con satisfacción sincera haya tornado al pueblo la influencia política, las personas reflexivas al punto advertirán que una multitud sin instrucción rara vez acierta en su acción colectiva. Si la responsabilidad Ministerial se ha limitado, la de cada uno de los súbditos de S. M. ha aumentado proporcionalmente y de modo enorme; más que en otros tiempos incumbe hoy día al soldado raso del elemento civil el pertrecharse de los conocimientos necesarios para poder hacer constar su voto con discernimiento.

Ese es el punto de vista desde el cual debe leerse este Manual. Compendia los principios de los cuales depende el éxito o el fracaso en la guerra naval. Enseña cómo en todos los casos y en todas las épocas, el factor moral domina y prevalece sobre el material; cómo el *animus pugnandi* según la expresión de mister Thursfield, el deseo tenaz de habérselas con el enemigo en «cualquier artefacto que flote» constituye el arma más transcendental de la Armería Nacional; demuestra que cuando predomina ese espí-

ritu, pueden vencerse todas las dificultades y cómo sin él, la coraza más gruesa, los cañones de mayor potencia destructora, se reducen a la hora del combate a la categoría de material de desecho.

Ese es el mensaje que contiene este libro para el Marino. Pero la esencia toda de su contenido entraña una lección muy distinta para los demás ciudadanos. Su responsabilidad aparece en el factor material de la guerra naval. Debe hacerse cargo de la suprema importancia del factor moral y al mismo tiempo que lo anima y enaltece con su homenaje, no debe limitar su contribución al capital nacional de combatividad con fórmulas verbales y sin efectividad. El factor moral es de la incumbencia fundamental del Marino. Al elemento civil le corresponde el deber de proveer, a fin de que el Marino no vaya al combate en «cualquier artefacto que flote», sino en el tipo más moderno y perfecto de buque de guerra que humano ingenio puede producir.

¿Cómo puede inculcarse esta verdad fundamental a todo súbdito Británico? Es claro que no se le puede aconsejar domine las sutilezas de la técnica naval, cometido que corresponde a los peritos en la materia y cada nación ha de formar los suyos. Pero los principios generales de la guerra naval son hoy los mismísimos que regían en Salamina o en Lepanto y para esta nación cuya historia y desde su origen ha sido modelada por influencias marítimas y que hoy más que nunca depende del libre curso de sus comunicaciones marítimas para su existencia, los principios generales que rigen en la guerra naval tienen una importancia tan vital que la conveniencia de su estudio se recomienda al buen juicio de todas las clases de la sociedad.

La táctica naval ha variado radicalmente y es de

suponer varfe andando el tiempo indefinidamente. Pero el eje de la guerra naval mientras exista el mar estibar4 en el dominio del mar; una «escuadra en su ser» no dejar4 de representar una amenaza tan efectiva para el enemigo hoy como en los tiempos de Torrington (1); la invasi3n por mar estar4 siempre contrarrestada por los mismos factores inexorables que durante siglos han sido la salvaguardia de la raza Brit4nica y han mantenido los campos de Inglaterra libres de la planta del conquistador.

A juzgar por algunos indicios, es de suponer que se exigir4n mayores sacrificios al contribuyente brit4nico para mantener en su debido puesto a la Armada, mayores aun que los de tiempos recientes. Solo la dura necesidad puede justificar se sacrifiquen improductivamente el haber nacional en hombres y dinero para fines de destrucci3n. Aun ahora, los encargados de velar por los intereses de la Marina encuentran cada d4a mayores dificultades para aunar las voluntades de las distintas fracciones pol4ticas del pa4s y la masa total de electores, a favor de los siempre crecientes presupuestos. La difusi3n del conocimiento de los principios fundamentales de la guerra naval y de su alcance, es el mejor procedimiento para elevar el sentimiento patri3tico y asegurar que las generaciones venideras se mantengan a la altura de su deber al sancionar los subsidios para la Marina que la debida reflexi3n justifique.

Seguramente no hay s4bdito Brit4nico mejor preparado para ese cometido que Mr. Thursfield y este librito es un muy excelente ejemplo de la manera como debe ser desempe4ado. Se requiere necesariamente un

(1) Arthur Herbert, Conde de, Almirante Brit4nico, véase cap. IV. (1647-1716)

(N. del T.)

alto grado de condensación en este trabajo y ha sabido darle forma con una sencillez de lenguaje y lucidez de exposición admirables. Por lo demás Mr. Thursfield, tiene tanto derecho a ser escuchado en lo referente a la Marina Militar como el primer especialista civil del Reino. Sus relaciones con la Marina Británica desde hace más de un cuarto de siglo han sido de la mayor asiduidad. Su reputación en el campo especial de su labor literaria raya a gran altura entre escritores de la categoría del Almirante Mahan, Sir George Sydenham Clarke (Lord Sydenham), Sir John Colomb y su hermano el Almirante P. H. Colomb (ambos fallecidos), Sir J. K. Laughton, el Almirante Sir Cyprian Bridge, el Almirante Sir R. N. Custance, Mr. Julian Corbett, Mr. David Hannay, Mr. Archibald Hurd y otros. En el estudio de la Historia de la Marina Militar, su filosofía y su literatura ha llevado a cabo una brillante labor. Si añadimos que Mr. Thursfield ha sido durante muchos años uno de los principales consejeros de *The Times* en cuestiones de la Marina Militar, sobra con lo dicho para asegurar la mayor simpatía y consideración hacia la última obra del veterano autor.

C. L. OTTLEY

24 julio de 1913.

PRÓLOGO

Los inteligentes lectores de este pequeño Manual, advertirán desde un principio que sólo pretende formular una preparación de carácter enteramente elemental al estudio de la guerra naval, su historia y sus principios fundamentales sancionados por hechos históricos. En tal concepto espero pueda ser de utilidad para aquellos de mis compatriotas que desean abordar el estudio de los problemas de la Marina Militar, de continuo sometidos a su conocimiento y consideración, con sano criterio y bien penetrados de los principios que entraña su solución. Consideraría procedente de todos modos y por pertenecer al elemento civil además, el presentar mis excusas al emprender un trabajo de carácter tan técnico y profesional, a pesar de haber dedicado a los problemas que entraña, muy detenido estudio y haber seguido con asiduidad tanto a bordo como en tierra, cuanto con la Marina Militar y cosas de mar se relaciona, gracias a excepcionales oportunidades, como pocos que no pertenecen a la profesión habrán encontrado en igual grado. Afortunadamente me releva de esa obligación la amabilidad de mi amigo el Contra-Almirante Sir Charles L. Ottley, quien a instancia de los editores de esta colección de Manuales, ha aportado a este volumen una contribución en la cual

mis títulos son apreciados en términos que no puedo menos de considerar por demás lisonjeros. No me estaría bien añadir una sola palabra, como no fuese de protesta, ante la apreciación de mis credenciales por tan elevada autoridad.

Celebraré que los lectores de esta obrita, si la encuentran de interés, prosigan el estudio en las numerosas obras incidentalmente mencionadas en el texto, algunas de ellas con sus correspondientes citas, y a estos materiales para más profundo estudio han de añadirse las obras de los escritores contemporáneos entre los cuales tengo el alto honor de haber sido incluido por Sir Charles Ottley. En esas diversas obras se encontrarán indicaciones para un estudio aun más detenido del problema y a este respecto merece especial mención la admirable *Short History of the Royal Navy*, por Mr. David Hannay, dos tomos, que además de otros méritos más señalados contienen para cada capítulo una bien escogida lista de obras de consulta. Estas indicaciones que en suma abarcan la totalidad del problema, confío serán de más utilidad para los que hayan ahondado o deseen ahondar más el estudio del problema, que cualquier Bibliografía directamente enlazable con este Manual, dada su forma, extensión y alcance.

Los lectores de mis escritos relacionados con la Marina militar, observarán, que en uno o dos casos en que he tenido que tratar problemas estudiados en mis obras anteriores, no he vacilado en consignar el mismo criterio con o sin modificación de forma. Lo he hecho deliberadamente. Los problemas en cuestión, necesaria y forzosamente, caen dentro del estudio que abarca este Manual. No me era posible excluirlos por haberlos tratado en otros trabajos y están naturalmente, más aun, necesariamente dentro de la zona que abarca

este trabajo y de ningún modo podía excluirlos. He procurado escoger y mejorar las expresiones cuanto me ha sido posible para la mayor lucidez y precisión, de manera que los trozos de referencia son más bien concisas paráfrasis que meras transcripciones de los anteriores. Pero si la expresión primitiva era, a mi juicio la que mejor reflejaba el correspondiente concepto, no he intentado introducir explicación alguna adicional que pudiera afectar a su claridad o a su significado.

En estos tiempos son tan rápidos y a veces tan repentinos los cambios en los procedimientos, aunque no en los principios, de la guerra naval, que han adquirido especial relieve uno o dos factores mientras este volumen estaba en prensa. Con tal motivo deseo aprovechar esta oportunidad para hacer algunas observaciones suplementarias. El primero, y quizás con el tiempo de incalculable desenvolvimiento, es la navegación aérea mencionada solo incidentalmente en el texto. Es evidente que aun está en sus comienzos pero el prever la dirección y amplitud de su desenvolvimiento es por ahora imposible. Por de pronto pueda quizás decirse que su potencia ofensiva, es decir, su capacidad para determinar y ni siquiera modificar sensiblemente los resultados principales de la guerra naval es aún de poca importancia. Nada digo del porvenir inmediato o lejano. El problema pudiera presentar aspecto completamente distinto de un día a otro si aparecen nuevos desenvolvimientos. En el interín, el cometido principal de la navegación aérea estará durante algún tiempo relacionado con el servicio de descubierta, reconocimientos y la averiguación y transmisión de informaciones que no puedan obtenerse por otros medios. Con el tiempo y quizás pronto podrá prestar servi-

cios de carácter ofensivo y formidable; como no tengo el don de profecía no me es posible intentar predecir la dirección de su evolución, determinar sus límites o indicar su influencia probable sobre los métodos de la guerra naval expuestos en las siguientes páginas. Sin embargo, someteré dos proposiciones que no creo sean refutadas por los competentes en la materia. Las considero verdaderas por ahora aunque no puede predecirse por cuanto tiempo lo serán. La primera es que hasta el presente ninguna nave aérea puede elevarse y volar cualesquiera que sea el estado atmosférico. El número de días del año en que lo puede efectuar con seguridad puede representarse por la fórmula $365 - x$, en la que x es todavía cantidad desconocida, aunque indudablemente tenderá a disminuir con el desenvolvimiento del arte de la aviación. La segunda es que todavía no hay método conocido que permita orientarse acertadamente y con precisión cuando se pierde de vista la tierra. Las corrientes de aire que desvían a la nave aérea, no pueden ser apreciadas por los de a bordo, son variables e indeterminadas en fuerza y dirección y no pueden marcarse en las cartas de antemano. Las condiciones son tales, que un aeronauta, orientándose por compás solamente, por ejemplo de las Bermudas a Nueva York, pudiera quizás encontrarse en Halifax de un lado o en Charleston del otro.

En mi capítulo sobre «Invasión» no se hace mención de las incursiones depredatorias (*raids*) marítimas que constituyen manifestaciones de orden secundario de las operaciones militares. He considerado el problema de la «Invasión» como teniendo por objetivo la subyugación del país invadido o por lo menos la sumisión de sus habitantes y sus gobernantes a la voluntad del in-

vasor. En tal concepto necesita una fuerza proporcionada a la importancia del fin perseguido y es evidente que la fuerza invasora por su importancia tendrá poquísimas probabilidades de eludir la vigilancia de un enemigo en posesión efectiva del dominio del mar. Una incursión depredatoria, por otra parte, es una operación de mucha menor importancia y transcendencia. El procedimiento consiste en eludir las fuerzas navales en proximidad de tal o cual región de su territorio; conseguido esto se procede a desembarcar tropas en algún punto vulnerable del país enemigo a fin de producir alarma, confusión y todo el daño posible, el cual pudiera ser de consideración antes de que queden cortadas las comunicaciones marítimas por las fuerzas navales que suponemos representan el poder predominante en los mares relacionadas con la operación de que se trata. Si ese predominio se mantiene, tarde o temprano las tropas desembarcadas se verán reducidas a la impotencia, fracasando la intentona. Si por el contrario son vencidas las fuerzas navales enemigas, las tropas de referencia representarán la vanguardia de la invasión proyectada. Así, aunque puede hacerse una incursión depredatoria afortunada burlando la vigilancia del mar en que domina el enemigo, no puede sin embargo convertirse en invasión hasta que las fuerzas navales del enemigo han sido atacadas y vencidas. Por lo tanto los *raids* son de carácter fugaz en su esencia, eficaces quizás para promover una diversión de las fuerzas enemigas, seguramente mortificante para el contendiente perjudicado en gran manera quizás y ocasionando seguramente mayor alarma, pero sin eficacia para zanjar los problemas fundamentales de la guerra mientras permanezca incólume el dominio del mar por el enemigo. Es quizás procedente el extenderse

tanto sobre el particular, por la circunstancia de haberse incluido en el programa de las Maniobras Navales este año, una serie de *raids* del carácter fugaz a que nos referimos. Ignoro si esas operaciones han tenido éxito y en qué grado. Sólo deseo hacer resaltar que con éxito o sin él y aun con el mayor éxito, pueden arrojar poca o ninguna luz sobre el problema de la invasión, si durante el curso de las operaciones de que se trata, no se ha considerado anulado el dominio del mar que mantenía el defensor.

En mi capítulo sobre «Clasificación de los buques de guerra», procuré definir las funciones propias del llamado «cruceiro de combate» y su especial cometido en la guerra. Al mismo tiempo indico que «algunas elevadas autoridades consideran al cruceiro de combate como tipo híbrido y anómalo de cuya razón de ser, no puede darse adecuada justificación». Parece que las ideas de las altas autoridades en cuestión han prevalecido, hasta cierto punto por lo menos en el Almirantazgo. Desde que el capítulo de referencia está en prensa se ha publicado oficialmente la noticia de haber quedado temporalmente en suspenso, quizás de una manera definitiva, dicho tipo de buque. En su lugar se construirá un tipo especial de unidad de combate rápida, reuniendo plenamente las condiciones necesarias para ocupar su puesto como buque de combate propiamente dicho en orden de batalla y al mismo tiempo, sin aumentar exageradamente su tamaño y desplazamiento, con las condiciones necesarias para poder desempeñar las funciones especiales que yo asignaba al cruceiro de combate en línea de fila. Esta determinación entraña el empleo exclusivo de combustible líquido en lugar de carbón para las calderas y más que variación parece relacionada con el curso natural de la evolución: al mismo tiempo, más repre-

senta cambio de nomenclatura que de entidad. El crucero de combate, como su nombre indica, es esencialmente una unidad de línea muy veloz y al mismo tiempo un crucero de condiciones excepcionales para el combate. En el nuevo tipo que lo reemplazará, sus características de acorazado se acentuarán a expensas de las de crucero. Pero su velocidad le permitirá desempeñar servicios de crucero cuando así convenga o lo exijan las circunstancias, exactamente como el crucero de combate estaba capacitado para entrar en acción en línea con los acorazados. La diferencia principal estriba en que el acorazado rápido tiene menos probabilidades de desempeñar funciones de crucero que su predecesor; pero ya indiqué en el texto que aun el crucero de combate tenía pocas probabilidades de desempeñar funciones de crucero propiamente dicho y solamente con carácter incidental y subsidiario.

La disposición que determina el empleo exclusivo de aceite mineral como combustible para la propulsión de esos buques de línea y ciertos tipos de pequeños cruceros de alta velocidad, es indudablemente muy significativa. Puede considerarse como indicación de que se acercan los tiempos en que el aceite mineral se empleará para la propulsión de los buques de guerra reemplazando en absoluto al carbón. Pero no se llegará a la transformación completa hasta que la máquina de combustión interna (1) se adapte a los fines de propulsión marina mejor que hasta el presente. Por ahora en los grandes acorazados se emplea el aceite mineral como combustible para las calderas. Puede anticiparse,

(1) Informes más recientes dan lugar a esperar que nuevos desenvolvimientos permitan conservar las ventajas de las turbinas, y no se tenga que volver a las máquinas de tipo alternativo. — (N. del T.)

sin embargo, que el curso natural de la evolución iniciada en los motores Diesel y otros de combustión interna, dará por resultado perfeccionamientos de la máquina de combustión interna que permitan obtener en los mayores buques la máxima velocidad alcanzada por los procedimientos actuales. Entonces indudablemente el aceite mineral, aunque sólo fuese por razones de economía, tendrá la exclusiva para los fines propulsivos de los buques de guerra. Opinan algunos que este país se encontrará en condiciones de inferioridad puesto que dispone del monopolio del mejor carbón para calderas y está lejos de encontrarse en análogas condiciones respecto del aceite mineral, puesto que probablemente la producción nacional no será suficiente para el consumo de la Armada en tiempo de guerra. Pero el petróleo puede almacenarse como el carbón, con la ventaja sobre este de que conserva indefinidamente sus propiedades, sin deterioro. La importación de suficiente provisión en tiempo de guerra, para una potencia de poderío marítimo predominante, no presentará mayores dificultades que la importación de productos alimenticios y primeras materias indispensables para la existencia misma de esta nación en todo tiempo. Por lo demás, aunque persistiese el consumo de carbón como hasta ahora, el carbón y los demás efectos y provisiones en considerables cantidades, habrán de transportarse sin interrupción a nuestras flotas en mares lejanos, y una de las grandes ventajas del combustible líquido sobre el carbón es la facilidad con que se transborda a los buques de guerra en cualquier punto convenido en alta mar, ya sea en los mares que nos circundan o en cualquier otra parte del mundo según las conveniencias de momento en relación con el curso de las operaciones. Por estas razones no debe

ser motivo de preocupación, la falta de aceite mineral para nuestra Armada, mientras tengamos el dominio del mar; si lo perdemos algún día no nos dará quebraderos de cabeza la falta de petróleo; con él o sin él, en ese caso, estaríamos sitiados por hambre, sin recursos y sin defensa.

Sólo me resta expresar mi gratitud a mi amigo Sir Charles Ottley, no sólo por su contribución, en la que me temo su amistad ha prevalecido sobre su buen juicio, sino también por su amabilidad al dedicar tantos ratos de sus escasos ocios a corregir las pruebas y hacer valiosas indicaciones. He de dar también las gracias a mi amigo el capitán de Navío Herbert W. Richmond por su generosidad al permitirme utilizar sus notas sobre la campaña de Dunkerque, estudiada por él en los documentos originales conservados en el Almirantazgo y Archivo Nacional. A mi hijo, el teniente de Navío H. G. Thursfield, debo también muchas valiosas indicaciones. Finalmente debo expresar mi reconocimiento a los editores y a los Síndicos de la «Cambridge University Press» por su siempre amable consideración.

J. R. T.

4 Septiembre de 1913.

LA GUERRA NAVAL

CAPÍTULO PRIMERO

PRELIMINAR

Se llama guerra al conflicto en armas entre Nación y Nación, el recurso a la fuerza por voluntad nacional. La parte del conflicto que se desenvuelve en el mar se llama Guerra Naval. El mundo civilizado se divide en Naciones con soberanía independiente dentro de sus respectivas fronteras representadas por los respectivos Estados. Cada Estado persigue su finalidad propia con arreglo a las ideas que prevalecen y la encarna en su sistema político: mientras el régimen establecido sólo afecta a los propios súbditos, obedece exclusivamente al criterio nacional y a su manera de apreciar lo que constituye el bien público. Dentro de la nación misma puede surgir la guerra civil cuando las disensiones internas la dividen en bandos que persiguen finalidades distintas e incompatibles. En este caso, si los dos bandos no acuerdan separarse sin conflicto armado, como hicieron Suecia y Noruega hace algunos años, surge el conflicto y los azares de la guerra determinan finalmente si han de

constituir uno o dos Estados con soberanía independiente. Un ejemplo notorio de guerra civil fué la guerra de Secesión de los Estados Unidos, que afortunadamente para ambos beligerantes terminó sin separación, al rendirse el bando más débil y después de algún tiempo con la completa reconciliación de los contendientes.

Cuando un Estado se divide en dos bandos y surge la guerra, cada uno de ellos representa un Estado independiente y soberano mientras dura el conflicto, y son en gran parte considerados y tratados en consecuencia por los demás Estados independientes ajenos al conflicto. Así, aunque el origen de la guerra civil puede presentar condiciones y circunstancias con caracteres distintos de los de la guerra entre Estados independientes *ab initio*, sin embargo una vez establecido el estado de guerra, siempre que no se trate de una sublevación o rebelión de poca importancia, no hay diferencia esencial entre la guerra civil y otra guerra cualquiera. Con relación a su estudio, ambas caen dentro de la definición de guerra o sea la lucha en armas por voluntad nacional.

Entre dos Naciones soberanas e independientes puede sobrevenir la guerra del modo siguiente: hemos visto que el régimen político interno de un Estado independiente no está sujeto a intervención exterior directa. Ahora bien, los Estados no viven en completo aislamiento; sus súbditos establecen relaciones comerciales con los de otros Estados, y el intercambio de productos es ventajoso para todos. Con la prosperidad, riqueza y aumento de población, el capital busca colocación en otros países, y el exceso de población emigra a las regiones del mundo donde pueda encontrar empleo su actividad. Así se establecen relaciones exteriores entre los Estados y los intereses que se promueven en esas relaciones, a veces están — y con más frecuencia pare-

cen estar — en mutua oposición. El desenvolvimiento de las actividades conducentes al logro de esos intereses, conduce también a la formación e incorporación de grandes nacionalidades, imperios coloniales o de grandes protectorados, que con el tiempo llegan a constituir elementos de orden primordial en la economía nacional y respecto de los cuales, cada Estado establece un régimen de relaciones exteriores que a veces puede armonizarse y otras no, con los intereses de otras naciones que fomentan análogas empresas. Pertenece a las funciones de la diplomacia el procurar el arreglo amistoso de esas diferencias, cuanto sea posible. El éxito corona sus esfuerzos las más de las veces. Cada uno de los Estados, sin abandonar la finalidad que persigue, modifica sus procedimientos, y si ambos se amoldan a las exigencias del caso, concesiones mutuas evitan el conflicto. A veces, sin embargo, resultan estériles las gestiones diplomáticas, ya sea porque los intereses son realmente irreconciliables o bien porque así son considerados por los súbditos de ambos Estados y sus gobernantes por apasionamiento, ambición nacional o por prevención y mala inteligencia. Entonces, si ninguno de los dos Estados está dispuesto a modificar sus procedimientos en forma que evite el conflicto de intereses, sobreviene la guerra. La finalidad política persiste, pero agotada toda esperanza de avenencia, sólo puede continuar su desenvolvimiento apelando a la fuerza. La guerra, por lo tanto es, según la famosa definición de Clausewitz, la prosecución de la política nacional por medios distintos de los que disponen los procedimientos puramente diplomáticos, en otros términos, la lucha nacional en armas. Cada Estado trata de imponer su voluntad al enemigo y dictarle sus condiciones.

Los medios para perseguir esa política nacional varían

casi indefinidamente. Pero como quiera que la guerra es esencialmente lucha en armas, el objeto principal de cada beligerante ha de ser siempre forzosamente el de reducir a la impotencia las fuerzas enemigas o destruirlas en último caso. Obtenido ese resultado el cometido de la guerra termina. El conseguirlo de la manera más rápida y eficaz, constituye el problema fundamental de la guerra. El problema no admite solución que pueda amoldarse a patrón, pues aunque la guerra puede considerarse en abstracto, como hasta ahora hemos hecho, es sin embargo la más concreta de todas las artes humanas y sujeta al principio fundamental que acabamos de enunciar, sus modalidades particulares varían con las circunstancias y condiciones de cada caso. Clausewitz hace distinción entre guerra «limitada» e «ilimitada» y otros comentadores aún recalcan al manifestar que la manera de hacer la guerra debe adaptarse al objeto que se persigue. No acabo de entender el distingo, que al parecer no concuerda con la proposición fundamental de Clausewitz ya citada, la prosecución de la política nacional por medio de la lucha en armas. Deben adoptarse con tal objeto los medios más eficaces para el fin que se persigue. Ese fin supremo debe perseguirse por los medios más directos y los más eficaces, y el disipar energías en aquello que no constituye el fin principal por importante que sea en sí, puede considerarse como peor que inútil. La única limitación que puede admitirse se relaciona con la limitación del esfuerzo a lo estrictamente necesario para el fin que se persigue, pero eso se relaciona más bien con el problema técnico de la guerra; no es guerra «limitada» o «guerra con restricciones». En la guerra, el dominar al enemigo es el objeto primordial, de por sí ilimitado o cuando menos

proporcionado a la potencialidad y resistencia del enemigo. La destrucción de sus elementos de combate es el procedimiento más seguro para conseguir ese fin. Si el enemigo se somete antes, él es el que limita la guerra. La máxima irrefutable de Bacon se interpreta equivocadamente con frecuencia. «Es indudable, dice, que el que domina en el mar, domina también la situación y puede proseguir o limitar las hostilidades a voluntad.» Es indudable, pero su postulado entraña que el dominio del mar se ha conseguido mediante la destrucción o sumisión de la Armada enemiga como demostraré más adelante. Bajo ese supuesto puede en cierto modo, regular el curso de las hostilidades, pero siempre ha de acosar al enemigo por lo menos hasta el punto de obligarle a aceptar condiciones.

La guerra naval no forma parte esencial de la lucha en armas entre los Estados. En algunos casos ejerce una influencia decisiva sobre los procedimientos y resultados del conflicto; en otras, poca o casi ninguna. El poderío marítimo, sin embargo, es decir las ventajas de un beligerante por su superioridad en el mar, puede modificar muy mucho los resultados de la guerra, aunque no haya combate naval de importancia. Durante la guerra de Crimea, sólo la supremacía indisputable de Inglaterra y Francia en el mar, hizo posible la invasión de la península de Crimea y el sitio de Sebastopol por los Aliados; por otra parte, las campañas navales de los aliados en el Báltico, aunque no dieron lugar a ningún hecho de armas decisivo, contribuyeron, sin embargo, en gran parte al éxito en Crimea porque obligaban a Rusia a mantener en el Norte importantes contingentes de tropas que de otro modo pudieran haber cambiado el curso de los sucesos en el Sur. En la guerra de 1859, entre Francia y Austria, en la que intervenía el Reino de Cerdeña, aliado de

Francia, la superioridad de los Aliados en el mar permitió el transporte de tropas en número considerable desde Francia a los puertos del Piamonte; amenazado así el flanco de la línea de operaciones del ejército Austriaco, adelantó la concentración de los Aliados en el Tesino. Permitted también a éstos el bloqueo de los puertos Austriacos del Adriático, y pudiera haber dado lugar a ser atacada la retaguardia del ejército Austriaco en Venecia desde el mar, si las derrotas que sufrió en Lombardía no hubieren determinado la conclusión de la guerra. En la guerra de Secesión de los Estados Unidos, contribuyó en gran parte a la solución del conflicto, o por lo menos aceleró su terminación, el bloqueo eficaz, aunque no impenetrable, de los del Norte a los puertos y costas del Sur, y debido también a la cooperación de Farragut en el Misisipi con los elementos Federales de tierra en aquella región. Por el contrario en la guerra de 1866, las operaciones navales entre Austria y Prusia carecieron de importancia porque Prusia no tenía Marina. Pero Italia, su aliada, puso en juego sus fuerzas navales contra la pequeña pero bien organizada Marina Austriaca mandada por su gran Almirante; en el combate naval de Lissa, la escuadra Italiana sufrió una derrota decisiva, pero el triunfo del ejército Prusiano sobre el Austriaco salvó a Italia de pagar las consecuencias y a pesar de las derrotas de su ejército de tierra, le valió la codiciada posesión de la Venecia. En la guerra de 1870, aunque la supremacía de Francia en el mar no permitía seria oposición por parte de Prusia, sin embargo, su aniquilamiento por tierra fué tan repentino y completo que su poderío marítimo le valió poco o nada. En el interín, el comercio marítimo de Prusia quedó paralizado, pero era entonces factor de muy poca importancia en el régimen económico de Prusia para ejercer influencia

de consideración, y las escuadras francesas surcaban triunfantes por el mar del Norte y el Báltico; pero no teniendo enemigo con quien habérselas, ni tropas de desembarco y manteniéndose a respetable distancia de las fortalezas terrestres contra las cuales estaban en condiciones desventajosas — como los buques siempre están y estarán — si no están apoyados por fuerzas en tierra, su presencia no pasó de ser una demostración ociosa y fútil. En la guerra Anglo-Boer la influencia de la indisputable supremacía de Inglaterra en el mar, aunque sólo latente, fué decisiva. Los boers no tenían Marina alguna; pero ninguna nación pudo haberse comprometido en una guerra como aquélla, sin tener asegurado el dominio del mar y fué quizás la superioridad incontrastable del poderío marítimo del Reino Unido que reguló las condiciones y límites del conflicto; de otro modo pudiera haber tomado un giro y alcanzado tales proporciones que hubiese puesto a prueba la fuerza y resistencia de la Metrópoli, trayendo casi con seguridad como consecuencia la pérdida del Africa del Sur. Ciertos rasgos de las operaciones en lucha durante la guerra de los Estados Unidos con España y de la guerra entre Rusia y el Japón se estudiarán oportunamente en los siguientes capítulos de este Manual.

La normal correlación y la dependencia que han de guardar entre sí las fuerzas de mar y tierra en la lucha internacional en armas quedan suficientemente esclarecidas por los ejemplos que anteceden. En casos excepcionales y extraordinarios, sin embargo, a veces alcanzan aisladamente la finalidad deseada con entera independencia. Es difícil imaginar cómo pudieran poner en acción sus respectivos elementos en algunos pocos casos aislados. Por ejemplo si España y Suiza se querellasen ¿en qué forma se podrían hostilizar? No tienen frontera

común y aunque España es nación que tiene Marina, Suiza está lejos del litoral. Las primeras guerras entre Inglaterra y Holanda constituyen un ejemplo en que el conflicto se resolvió enteramente por mar. Como no mediaban ambiciones de posesión territorial y la cuestión en litigio quedaba exclusivamente limitada al monopolio del comercio marítimo, solamente podían hostilizarse en guerra marítima. Casi siempre, sin embargo, las grandes guerras entrañan la dominación de territorios y de territorios para cuya posesión directa o indirectamente influye el poderío marítimo. Rara vez registra la Historia casos en que en un gran conflicto internacional no ha entrado ese poderío como factor principal y con frecuencia de suprema importancia.

Forzosamente ha de ser factor de suprema importancia entre una potencia insular y otra continental — por ejemplo la guerra entre Rusia y el Japón — o entre dos Estados continentales sin frontera común, como en la guerra de los Estados Unidos con España. La guerra, hemos dicho, es la lucha en armas por voluntad de las respectivas naciones, y no se concibe cómo han de entablarse en estos casos operaciones ofensivas que resuelvan el conflicto sino es por mar. Uno u otro de los beligerantes ha de tomar la iniciativa de hacerse a la mar para atacar a su enemigo. De ahí nace la idea del «dominio del mar» que constituye el concepto fundamental de la guerra naval considerada exclusivamente como tal. Nuestro estudio acerca de la guerra naval ha de empezar por lo tanto por la explicación de lo que significa «el dominio del mar».

CAPÍTULO II

EL DOMINIO DEL MAR

Hemos visto que cuando dos Estados están en guerra, el objeto principal de cada uno es reducir a la impotencia o si es posible destruir las fuerzas militares del enemigo. Hasta que se consigue esta finalidad por completo, o hasta el punto de inducir al beligerante derrotado a someterse, el conflicto de voluntades permanece en pie y los Estados en guerra no pueden reanudar relaciones normales como en tiempos de paz, es decir que no envuelvan violencia u opresión. Si tienen una frontera común, ésta indica generalmente el mejor y más eficaz medio para conseguir el objeto que se persigue. Los contingentes armados de ambos contendientes están en un principio dentro de sus respectivas fronteras. La primera ventaja será para el beligerante que por su superior estrategia obliga a las fuerzas del contrario a permanecer en su propio territorio y que por lo tanto hace la guerra en país enemigo. En otros términos, la invasión del país enemigo ha comenzado y representa una fuerza que tiende a doblegar la resistencia nacional, y si se mantiene sin intermisión y con la intensidad necesaria a su creciente desarrollo, acabará necesariamente por imponer la sumisión del enemigo. No cabe duda que la invasión del territorio enemigo representa una derrota para su ejército, que no pudo y de serle

posible, seguramente lo hubiese impedido. El territorio a retaguardia del invasor está a su merced y más o menos bajo su dominación, por lo tanto puede considerarse como temporalmente perdido para la nación invadida. Si este estado de cosas sigue su curso, su autoridad y sus recursos van disminuyendo gradualmente hasta que finalmente tomada la capital y el resto del país impuesto a las incursiones del invasor, el Estado derrotado se ve obligado a solicitar la paz en las condiciones que imponga el invasor porque no le queda qué defender ni medios para continuar la lucha. Esto, por supuesto, es una generalización abstracta del curso de las operaciones de guerra en tierra, y no hay necesidad de entrar en detalles concretos y analizar las condiciones que determinan la modificación del curso indicado, como con frecuencia sucede. Mi único objeto ha sido indicar cómo, contingentes en armas, en abstracto operan para conseguir la sumisión del beligerante que lleva la peor parte en el conflicto. La acción se desenvuelve por la destrucción de las fuerzas en armas del enemigo, la ocupación de su territorio con la pérdida consiguiente de su autoridad y elementos de defensa. Para recuperar éstos y libertar su territorio, no le queda más recurso que someterse a las condiciones que imponga o conceda el invasor.

La guerra naval persigue análogo objetivo primordial, la destrucción de las flotas militares del enemigo. No puede, sin embargo, por sí sola producir el mismo efecto decisivo, porque las fuerzas navales no ocupan ni se apropian territorio alguno. No hay paridad entre el mar y la tierra firme. El mar no puede someterse a la autoridad de uno de los beligerantes en el mismo sentido que la tierra, ni los recursos que como sucede en tierra, puede proporcionar por sí mismo, afectan a la capacidad

de resistencia y consiguiente desaliento del enemigo si se invade el territorio que ocupa. El mar es la gran vía de comunicación del planeta, y no es exclusiva posesión de nadie. A excepción de las pesquerías, las cuales fuera de las aguas jurisdiccionales de cada país, son libres para todas las naciones del mundo, constituye esencialmente su gran vía internacional de comunicación. Pero su utilización como medio de comunicación es la raíz de todo poderío marítimo y fundamento de toda guerra naval. Una nación insular sólo puede ser invadida por esa vía de comunicación y dos naciones sin frontera común sólo pueden atacar y reducir a la impotencia las fuerzas en armas del enemigo tanto de mar como de tierra, por el mar que constituye elemento de comunicación entre ambos.

El mar además difiere en muchos y muy importantes rasgos característicos de las vías de comunicación terrestre para el paso de fuerzas en armas y su aprovisionamiento. Permite que los buques lo crucen en todas direcciones siempre que el calado sea suficiente y todo él puede utilizarse como vía de comunicación. Los ejércitos de tierra sólo pueden utilizar los caminos adecuados a la marcha de las tropas con su tren de artillería, bagajes y servicios administrativos o aquellos ferrocarriles que para mayor rapidez puedan utilizarse para el mismo fin. Por lo tanto el avance de un ejército en territorio enemigo no puede adoptar un frente de mucha extensión, ni puede adelantarse mucho a sus bagajes y demás impedimenta; solamente un servicio excepcional lo puede justificar en algunos casos. Las operaciones marítimas no están sujetas a esas limitaciones. Los buques llevan a bordo sus municiones de boca y guerra y las escuadras con sus transportes pueden extender su orden de marcha cuanto permita la debida coordinación y gobierno de

sus movimientos. Además los buques y las escuadras, dentro de ciertos límites y con determinadas excepciones cuando navegan por mares interiores, pueden variar su rumbo y dirección de avance a voluntad y en términos que el descubrimiento de su situación es problema un tanto difícil. Análogas consideraciones se aplican a los barcos mercantes que arbolan bandera de uno de los beligerantes y están expuestos a ser capturados por el enemigo. Por lo tanto el fin principal de toda guerra naval es y forzosamente ha de ser el ejercer acto de autoridad sobre las líneas de comunicación que cruzan los mares en que se desarrolla la acción, de tal manera que los movimientos de las escuadras enemigas no puedan eludir un encuentro con fuerzas superiores y que los buques mercantes enemigos, en sus viajes corran gran riesgo de ser capturados. El beligerante que mantiene ese régimen tiene el «dominio del mar» según la frase consagrada, y significa que están sometidas a su predominio las comunicaciones marítimas que interesan o pueden interesar a los beligerantes. Ese predominio puede extenderse a todos los mares navegables del mundo o puede según las circunstancias limitarse para todo fin práctico a los mares relacionados con las zonas de operaciones de los beligerantes. Teóricamente, sin embargo, su influencia es ilimitada y forzosamente ha de ser así cuando las posesiones de uno u otro de los beligerantes están distribuidas por el mundo entero. Ese es el sentido en el cual «el mar es uno y único».

Conviene dejar bien sentado que la expresión «dominio del mar» sólo tiene significado definido en tiempo de guerra. Durante la paz ningún Estado pretende ejercer dominio en el mar o establecer autoridad en modo alguno. Pero en toda guerra en que intervienen fuerzas navales, cada uno de los beligerantes procura reservar

para sí y excluir al enemigo del dominio del mar, es decir, imposibilitar que utilice el mar como vía de comunicación, como en tiempos de paz, tanto para sus buques de guerra como para los mercantes. Respecto de los buques de guerra enemigos, procura además su destrucción o captura a fin de asentar en firme su dominio. No siempre puede conseguirse ese fin porque si las fuerzas navales de ambos contendientes no guardan proporción entre sí, el más débil puede eludir el encuentro manteniendo sus escuadras dentro de sus puertos defendidos de los ataques que fuerzas navales exclusivamente pudieran intentar; al mismo tiempo procurará disminuir la superioridad de su adversario acosándole incesantemente con sus torpederos. Puede también aventurar cruceros aislados en la arriesgada empresa de hostilizar el comercio del enemigo. Pero en el caso supuesto, en que la superioridad de uno de los beligerantes es tal que obliga a su contrario a permanecer dentro de sus puertos fortificados, esa empresa, como se verá más adelante, es no solamente sumamente peligrosa en sí, sino también ineficaz en sus resultados porque no puede esperarse que un adversario disponiendo de fuerzas superiores, se incline a abandonar el conflicto por las pérdidas que pudiera sufrir en esas condiciones.

Sin embargo, el dominio del mar no se establece o por lo menos sólo parcialmente y puede suceder también que sólo temporalmente al obligar a las fuerzas navales del enemigo a guarecerse en los puertos inaccesibles a las fuerzas navales exclusivamente. Una vez dentro ha de obligársele a permanecer en puerto. Generalmente se ha conseguido ese objeto en el pasado y según muchas, pero no todas las autoridades competentes, habrá de hacerse en lo sucesivo, por el bloqueo, que sólo permite al enemigo la alternativa de permanecer en puerto o

salir al encuentro de fuerzas superiores que le vigilan desde fuera. En realidad, rara vez convendrá a las fuerzas bloqueadoras impedir la salida de los buques enemigos, puesto que el bloqueo, para ejercer fuerza cohibitiva ha de establecerse por medio de fuerzas superiores — de otro modo las fuerzas bloqueadas no tienen por qué rehuir el encuentro — y suponemos que disponen de elementos suficientes para vencer. El bloqueo ha de persistir sin embargo, porque aunque por sí sólo no entraña la destrucción de las fuerzas enemigas, mientras éstas permanecen al abrigo del puerto dejan el campo libre a las operaciones del beligerante que ha establecido el bloqueo.

Si consideramos las fuerzas navales de uno de los contendientes sometidas a un bloqueo, esta circunstancia no implica necesariamente que el otro beligerante mantiene dominio efectivo del mar, aunque en ciertas circunstancias puede aproximarse mucho a ese estado de cosas. Si las fuerzas bloqueadas no están completamente intimidadas por la superioridad del enemigo harán cuanto les sea posible o aprovecharán las circunstancias favorables para intentar romper el bloqueo o eludir la vigilancia de las fuerzas bloqueadoras. Si están perfectamente defendidos de los ataques de sus adversarios pueden hostilizarlos incesantemente con los elementos torpederos, y esperar a que las vicisitudes del duro servicio que han de desempeñar y consiguiente quebranto del material, temporales, la necesidad de retirar periódicamente algunos de sus barcos por excelentes que sean sus condiciones para reparaciones, limpiar fondos, recorrida de los elementos que lo requieran, aprovisionamientos y por la fatiga impuesta a sus dotaciones con la constante vigilancia que un bloqueo exige, todas estas circunstancias pueden dar lugar a que se presente

oportunidad propicia para tomar la resolución decisiva de salir al encuentro del enemigo. Si las fuerzas bloqueadas estuviesen distribuidas en dos o más puertos fortificados, pudiera también intentar eludir la vigilancia del bloqueo en varios puntos, a fin de reunir fuerzas y atacar en número superior a una u otra de las escuadras de los bloqueadores antes de que tengan tiempo de efectuar su concentración. En términos generales este era el plan de operaciones adoptado o mejor dicho intentado por Napoleón en la campaña memorable que terminó en Trafalgar. Se frustraron sus designios por la energía persistente de Nelson, por las disposiciones magistrales dictadas por Barham en representación del Almirantazgo, por la tenacidad del bloqueo de Brest por Cornwallis y por la instintiva sagacidad con que los jefes de las diversas divisiones, prestando servicios de bloqueo o de crucero, casi siempre hicieron lo que más convenía y en su momento más oportuno, adivinaban los propósitos de Barham y los llevaban a la práctica casi automáticamente. Prácticamente, Napoleón estaba vencido y abandonado su proyecto de invasión muchas semanas antes del combate de Trafalgar. Pero el dominio del mar no tuvo carácter efectivo hasta que la destrucción de las escuadras francesas y españolas en aquel combate fué un hecho consumado. Quedó para Inglaterra el dominio efectivo del mar, casi sin oposición, y pudo desde entonces llevar a cabo las campañas de Wellington en la Península Ibérica. El contraste de las fases del conflicto antes y después de Trafalgar, quizás constituyan el mejor ejemplo histórico de la profunda y gran diferencia entre el dominio del mar en cuestión y ese dominio una vez establecido. Trafalgar señaló la inclinación del fiel de la balanza en el prolongado conflicto entre Inglaterra y Napoleón.

CAPÍTULO III

LUCHA POR EL DOMINIO. — BLOQUEO

Hasta ahora hemos considerado el bloqueo como primera fase de la lucha por el dominio del mar. Parece indicado ese orden del estudio del problema porque cuando se declara la guerra entre dos potencias marítimas, es casi seguro que la más fuerte intentará bloquear las fuerzas navales de su adversario. Próximamente lo mismo sucederá si ambas fuerzas están próximamente equilibradas, pero en este caso no es probable que el bloqueo sea de larga duración porque ambos contendientes estarán deseosos de un encuentro decisivo mar afuera. El dominio del mar es de tan vital importancia para ambos, que cada contendiente procurará obtenerlo tan pronto como pueda y de la manera más completa posible, y el único medio seguro de conseguirlo entraña la destrucción de la Armada enemiga. La ventaja de romper primero las hostilidades haciéndose a la mar equivale o es análoga a penetrar en territorio enemigo en las campañas de tierra, atravesando la frontera. Conseguida esa primera ventaja y si el enemigo aun no está listo para hacerse a la mar, el bloqueo es la consecuencia inmediata. Es posible además que aunque ambos beligerantes hagan sus preparativos al mismo tiempo — suponemos que las fuerzas son próximamente iguales — uno u otro o ambos consideren preferible

dar lugar a desenvolver sus planes estratégicos antes de abordar el combate decisivo en el que todo se arriesga. De hecho, sin embargo, la diferencia entre ese procedimiento y el que estriba en establecer el bloqueo, es casi imperceptible, como se verá más adelante, especialmente en las circunstancias que acompañan a la guerra naval moderna. Es por lo tanto necesario analizar más detenidamente el problema del bloqueo. Otros problemas inmediatamente relacionados con él han de analizarse con algún detenimiento a fin de poder hacerse completo cargo del sentido y alcance que entraña la expresión, el dominio del mar.

Hay dos clases de bloqueo, el bloqueo de fuerzas de la Marina militar y el del comercio marítimo. El primero incluye el segundo, pero este último no implica necesariamente el primero exceptuando en el sentido de que ha de mantenerse por medio de fuerzas navales militares. El bloqueo del comercio marítimo significa el tratar de interceptar el comercio marítimo del enemigo, impedir que los buques, tanto los enemigos como los neutrales, lleguen a los puertos del enemigo e impedir también salgan de esos mismos puertos. En determinadas circunstancias este bloqueo pudiera doblegar la resistencia del enemigo muy eficazmente y determinar su sumisión, pero reservo más detenida consideración de este problema para más adelante. Por ahora examinaremos más especialmente el bloqueo de fuerzas de la Marina militar.

Hemos visto que el fin primordial de toda guerra naval y en suma de toda guerra es la destrucción de las fuerzas militares del enemigo. Sus fuerzas en armas constituyen en suma el principal instrumento de su voluntad y su destrucción hasta el extremo necesario para vencer su resistencia es el único agente eficaz para

restablecer la paz. Cualquiera que sea el alcance que entrañe la guerra, ya sea limitada o ilimitada, en el sentido asignado a esos términos por Clausewitz y sus partidarios, el conflicto de voluntades entre nación y nación del cual resultó la guerra ha de arreglarse de un modo u otro, por medio de concesiones mutuas o por la completa sumisión de uno de los beligerantes para poder terminarla. De ahí resulta que rara vez, el objeto principal de las fuerzas navales bloqueadoras consistirá en obligar al enemigo a mantenerse encerrado al resguardo del puerto o puertos defendidos y sin dejarle libertad de movimientos. Realmente, su acción va encaminada a la más estrecha vigilancia para que si sale, se observen y se sigan sus movimientos, combinando al mismo tiempo la presentación de fuerzas superiores frente a las del enemigo para destruirlo si es posible. El texto clásico acerca de este particular, está contenido en la carta dirigida por Nelson al Alcalde corregidor de Londres, el 1.º de agosto de 1804. Contestaba al voto de gracias que fué acordado por el Ayuntamiento de Londres, en honor de Nelson, jefe de las fuerzas navales que bloqueaban a Tolón;

«Tengo el honor de informar a Vuestra Excelencia, que el puerto de Tolón jamás ha sido bloqueado por mí: todo lo contrario, se han dado todo género de facilidades al enemigo para hacerse a la mar, porque en el mar esperamos realizar las esperanzas y deseos de la Nación y confío en que no serán frustrados.» Lo que Nelson quería aclarar era el verdadero significado del llamado bloqueo del puerto — era la expresión usual, pero a su juicio errónea — y poner de relieve que sólo constituía un mero incidente de las operaciones que dirigía. Su objetivo principal era la destrucción de las fuerzas navales enemigas a las que no podía atacar

mientras permaneciesen bajo las defensas del puerto. No podía obligarles a salir pero les dejaba toda oportunidad de que se hiciesen a la mar sin oposición. Más aún, ese precisamente era su deseo «porque en el mar esperamos realizar las esperanzas y deseos de la nación» — es decir, un encuentro favorable a las armas Británicas.

Ahora bien, siendo ese el objeto del bloqueo militar, el método correspondiente deberá estar subordinado al objeto. En los tiempos de los buques de vela el método aceptado por los marinos más competentes consistía en estacionar a la vista del puerto una escuadra ligera compuesta principalmente de fragatas y otras embarcaciones de menor porte apoyadas en caso necesario por algunos buques de línea de combate, generalmente navíos de dos puentes, con el fin de vigilar estrechamente la entrada del puerto, pero fuera del alcance de sus baterías. Estas fuerzas estaban apoyadas por el grueso de la escuadra a mayor distancia mar afuera y constituida por los Navíos de línea de mayor porte cruzando dentro de límites convenientes para no perder el contacto con la escuadrilla de avanzada (1). El procedimiento no puede seguirse ahora con la navegación a vapor y debido al empleo del torpedo automóvil en la guerra naval, de los buques construídos especialmente para el ataque por medio del torpedo que hacen de esa arma instrumento formidable de destrucción y de difícil defensa. La escuadra ligera avanzada de los tiempos antiguos reunía las condiciones necesarias para defenderse de los ataques posibles dadas las

(1) *Inshore squadron* traducido literalmente, division costera, es decir, las fuerzas navales cuyo servicio está más inmediato a la costa, principalmente para vigilancia e información. — (N. del T.)

circunstancias y en caso de necesidad contaban con el apoyo de la escuadra de combate que constituía el núcleo de las fuerzas bloqueadoras a las cuales era necesario oponer fuerzas equivalentes. El advenimiento del torpedo y de los buques especiales para su empleo ha cambiado los antiguos procedimientos. No pueden situarse ahora las fuerzas navales principales en un punto determinado de recalada ni siquiera mantenerse en la proximidad de un punto fijo de reunión dentro del radio de acción del elemento torpedero enemigo. Los barcos de esta clase no sumergibles, sólo son temibles de noche; durante el día con dificultad pueden atacar y son sumamente vulnerables. Pero el submarino es formidable tanto de día como de noche y su ataque aún de día es más insidioso y difícil de rechazar que el ataque nocturno de los torpederos. El radio de acción práctico del torpedero de superficie es por lo tanto la mitad de la distancia que puede recorrer en una dirección determinada durante el día desde su base de operaciones — cien o doscientas millas según su velocidad y la estación del año. — La velocidad del submarino es mucho menor, pero puede aguantarse en la mar durante muchos días seguidos, sumergiéndose cuando se ve amenazado. Puede aproximarse a un acorazado o escuadra de acorazados, navegando bajo la superficie, y prácticamente se demuestra que puede acercarse en esas condiciones al alcance del torpedo en condiciones tales que es sumamente difícil descubrirlo. Aún así, una vez descubierto, la mejor defensa para un acorazado es alejarse a mayor velocidad que la de un submarino sumergido y que quizás nunca alcanzará sumergido. Debe advertirse también que las operaciones de esta naturaleza llevadas a cabo por los elementos torpederos no han de estar necesariamente

ligadas al puerto bloqueado. Pueden utilizar también cualquier fondeadero con tal de que esté suficientemente defendido en relación con sus condiciones marítimas.

Se deduce de lo que antecede que dadas las nuevas condiciones introducidas por el empleo del torpedo con los diversos tipos de buques especiales para ese fin, sólo quedan dos alternativas a la escuadra de combate en operaciones de bloqueo. O bien se estaciona en un fondeadero fuera del radio de acción de los torpederos enemigos no sumergibles y en caso de estacionarse dentro de ese radio con la defensa adecuada contra los torpederos — por ejemplo la base provisional establecida por Togo, primero en las Islas Elliot y después en Dalny, para el bloqueo de Puerto Arturo; de no ser así, ha de cruzar por alta mar fuera de los límites indicados y sin perder contacto y en comunicación con los cruceros y flotillas de la escuadra ligera por medio de la telegrafía sin hilos; por lo tanto, prescindiendo de un rendez-vous o punto fijo de reunión. No es condición precisa que cruce siempre la escuadra de combate fuera del radio prescrito porque las enseñanzas de las modernas maniobras navales demuestran que con frecuencia les es muy difícil a los torpederos sin orientación determinada, descubrir una escuadra cruzando a mucha velocidad y que cambia constantemente de rumbo, sobre todo si ellos mismos están expuestos a ser sorprendidos por contra-ataques de los cruceros y caza-torpederos enemigos.

Por lo tanto, un bloqueo moderno, en cuanto directamente atañe a las Escuadras de combate, es más bien servicio de observación; no tiene como fin principal el detener o encerrar a las fuerzas navales enemigas en el puerto. Si las fuerzas son desiguales, el curso probable de las operaciones será algo parecido

a lo siguiente. El beligerante más débil mantendrá en un principio sus escuadras de combate dentro de sus puertos fortificados. El más poderoso pudiera seguir análogo procedimiento pero será para él opcional y no condición tan obligada. Ambos contendientes, sin embargo, intentarán hostilizarse mutuamente cuanto puedan por medio de los elementos torpederos y los cruceros que los apoyan. El beligerante que moviliza sus torpederos antes que el enemigo, si es el más fuerte, procurará establecer vigilancia tan estrecha y constante de los puertos donde se guarecen las fuerzas navales enemigas, como le sea posible; si es el más débil, intentará ataques aislados a las fuerzas navales en los puertos o a los acorazados que pudiera encontrar en alta mar. Si el enemigo ha tenido la falta de precaución de dejar algunos de sus buques de línea de combate u otros importantes en condiciones tales que puedan ser atacados por torpederos — como Rusia en Puerto Arturo al principio de la guerra con el Japón — o se ha desplegado tan poca vigilancia y previsión que no se han tomado a tiempo las disposiciones necesarias contra los ataques esporádicos de la clase indicada, si esos ataques se llevan a cabo con pleno éxito, pudieran equiparar las fuerzas en términos tales, que decidiesen al que por de pronto era más débil, a buscar solución decisiva del conflicto, mar afuera. El contendiente que dispone de fuerzas superiores las ha de disponer y manejar de muy mala manera para incurrir en esas contingencias. La ventaja de la superioridad de fuerzas es tremenda. Si va acompañada de energía, resolución, iniciativa y competente dirección, nada más que en grado igual a las condiciones análogas del adversario, la superioridad resulta abrumadora. Los diversos tipos de torpederos reúnen condiciones marineras relativa-

mente restringidas y por lo tanto sus servicios en crucero también, por el escaso aguante de su movilidad (*enduring mobility*). Su provisión de carbón es de poca duración, especialmente a toda velocidad y tampoco llevan gran número de torpedos. Por consiguiente, han de volver con frecuencia a su base de operaciones y de aprovisionamiento. Las fuerzas navales enemigas que suponemos superiores, adolecen a ese respecto de las mismas deficiencias, es verdad, pero disponen de mayor número de torpederos y escolta de cruceros para atacar a los similares del enemigo y cuando después de una salida quieren éstos volver a su base de operaciones encontrarán dificultades para entrar y no menores para volver a salir. Habrá indudablemente pérdidas por ambas partes porque ninguna superioridad de fuerza en la guerra entraña inmunidad, pero aun suponiendo fuerzas iguales con igual pericia en su manejo no hay razón para suponer que las pérdidas han de ser mayores de un lado que del otro; ahora bien, si uno de los contendientes es sensiblemente superior al otro, es lógico suponer que las pérdidas del enemigo serán superiores a las suyas y aunque fuesen iguales las fuerzas que quedan tendrán una diferencia proporcionalmente mayor. Es verdad que todo el arte de la guerra, tanto terrestre como marítima consiste en disponer las fuerzas tanto desde el punto táctico como estratégico, de modo que sean superiores a las del enemigo en el lugar y momentos críticos y el éxito en este supremo arte no es prerrogativa inherente del beligerante cuyas fuerzas en conjunto suman más que las del adversario. En resumidas cuentas el éxito de la guerra no es sólo cuestión de números, sino de combinar números con rudo combatir y acertadas disposiciones.

CAPÍTULO IV

LUCHA POR EL DOMINIO. — ESCUADRA EN SU SER

Hemos visto que el bloqueo es solamente un medio para llegar a un fin, el destruir o someter a las fuerzas enemigas. Hemos visto también que no se consigue esa finalidad por el bloqueo exclusivamente. Todo lo que puede esperarse del bloqueo militar es impedir que el enemigo salga y si sale obligarle a que acepte el combate lo cual puede conseguirse por medio de una acertada disposición de las fuerzas de que dispone el beligerante más poderoso. El primer resultado sólo puede esperarse cuando la superioridad sobre el adversario es tanta, que este no puede, en un principio, arriesgarse a la contingencia de un encuentro con el enemigo en alta mar; en este caso, mientras se mantiene el bloqueo, equivale en la práctica para diversos fines, al dominio del mar para las fuerzas navales bloqueadoras. Rara vez, sin embargo, se podrá mantener una situación de ese género. La historia de la Marina militar registra muy pocos casos y probablemente serán más raros en el porvenir que lo han sido en el pasado. El bloqueo más estrecho que jamás se estableció y mantuvo fué el del puerto de Brest por Cornwallis de 1803 a 1805, cuando Napoleón proyectaba la invasión de Inglaterra.

Sería exagerado, sin embargo, el suponer que durante esos años de esfuerzos titánicos Ganteaume nunca tuvo ocasión de hacerse a la mar si ese hubiese sido su deseo y ha de recordarse que durante algún tiempo, mientras duró el período crítico de aquella campaña, Napoleón le prohibió intentar la salida. Además, una situación de ese género, cuando se presenta, equivale a un jaque pero no a un jaquemate. Deja a la escuadra enemiga, como «escuadra en su ser» inmovilizada por de pronto y aislada del campo de operaciones pero inmovilizando también a las fuerzas navales bloqueadoras puesto que su principal cometido estriba en el mantenimiento del bloqueo.

Será conveniente insistir con algún detenimiento sobre la idea que entraña la expresión «una escuadra en su ser» (*a fleet in being*). El gran historiador del poderío marítimo, Almirante Mahan, cuya eminente autoridad reconocerán indudablemente cuantos se dediquen al estudio de la guerra naval y cuyas investigaciones encontrarán escasas objeciones, habla de ello en su *Vida de Nelson* como de doctrina u opinión que «se ha tomado en sentido extremado y al parecer ha encontrado interpretación también extremadamente errónea». Por otra parte Sir Cyprian Bridge dice en la *Enciclopedia Británica* véase (*Sea-Power*), poderío marítimo, que el principio que entraña la expresión «una escuadra en su ser» pertenece a los fundamentos de toda buena estrategia. Evidentemente es indispensable determinar el concepto verdadero de un principio, que según una elevada autoridad pertenece al fundamento de toda buena estrategia y que según otra ha tenido expresión extremada e interpretación errónea también extremada, antes de poderlo aplicar al esclarecimiento de los problemas de la guerra naval. Veamos qué es en suma

ese tan debatido principio. Lo mejor será investigar su origen para dilucidarlo. La expresión «una escuadra en su ser» fué por primera vez empleada por Arthur Herbert, Conde de Torrington, en su defensa ante el Consejo de Guerra que le juzgó y absolvió con motivo de su comportamiento durante la campaña naval de 1690 y especialmente por el combate de Beachy Head, suceso principal — que no fué por demás glorioso para las armas británicas — de esa campaña. «Como estrategia y como táctico, dice el Almirante Bridge, Torrington les llevaba inmensa delantera a sus contemporáneos. Los únicos Almirantes ingleses que pueden considerarse a mayor altura son Hawke y Nelson». Fué tenido sin embargo por muchos de sus contemporáneos y calificado por muchos historiadores como el marino falto de capacidad que no supo ganar el combate de Beachy Head poniendo en peligro la seguridad del Reino en momentos muy críticos.

Las circunstancias eran las siguientes: el país estaba dividido entre los partidarios de Jacobo II y los que apoyaban a Guillermo III. Jacobo estaba en Irlanda donde su partido era más fuerte y Guillermo marchó a su encuentro; la travesía tuvo por escolta seis buques de guerra bajo el mando de Sir Cloudesley Shovel. El ejército estaba en Irlanda con Guillermo y la Gran Bretaña tenía como único recurso de defensa las levadas precipitadas de milicias. Su defensa eficaz única era su Armada, y ella, aunque reforzada por un contingente Holandés, estaba por el momento en condiciones de inferioridad. El apoyo principal de Jacobo era la amistad de Luis XIV y el auxilio de fuerzas de mar y tierra que le prestaba. He ahí un caso en que la idoneidad y fuerza de su Armada, constituía para Inglaterra el elemento principal de seguridad contra el peligro de insu-

rección interior e invasión extranjera por su relación inmediata con el dominio del mar, es decir, su capacidad para derrotar las fuerzas navales del enemigo o tenerlas a raya y por ende impedir el libre tránsito de transportes de tropas que Luis XIV pudiera intentar desembarcar en territorio Británico. El Rey de Francia tomó la determinación de arrancar resueltamente el dominio del mar del poder de sus adversarios, para lo cual contaba vencer las flotas aliadas de Inglaterra y Holanda en el Canal de la Mancha, como medida preparatoria para el éxito de la invasión y subsiguiente insurrección. Se reunieron en Brest grandes fuerzas navales bajo el mando supremo de Tourville y una división de Tolón a las órdenes de Chateau-Renault debía unírsele en el Canal de la Mancha a fin de poder amenazar a Londres, fomentar una insurrección Jacobita en la Capital, desembarcar tropas en Torbay y establecerse en el Mar de Irlanda con fuerzas suficientes para impedir el regreso de Guillermo y su ejército.

Ahora bien; ninguno de esos objetivos podía conseguirse sin una derrota decisiva de las fuerzas navales de los aliados en el mar o su intimidación por la superioridad del adversario hasta el extremo de tomar la determinación de retirarse a lugar seguro sin atreverse a medir sus fuerzas con las del enemigo. Según el principio general que establece como objetivo principal de toda guerra, la destrucción de las fuerzas en armas del enemigo, Tourville, si se consideraba con fuerzas suficientes, debía buscar un encuentro con las fuerzas de los Aliados y trabar combate decisivo. Por idénticas consideraciones, Torrington, si se consideraba con fuerzas suficientes, estaba obligado a seguir análogo procedimiento y frustrar los objetivos de los franceses procurando derrotarlos por completo. Pero Torrington

no disponía de fuerzas suficientes y estaba bien penetrado de ello. Había previsto el trance en que se encontraba y advertido a sus superiores con suficiente anticipación, rogándoles tomasen las medidas necesarias para prevenirlo. No solo no fueron atendidas sus indicaciones sino que por el contrario las disposiciones adoptadas estaban calculadas más bien para aumentar el peligro que para conjurarlo. A principios de la estación (1) una flota de diez y seis Navíos de línea al mando de Killigrew hizo rumbo a Cádiz protegiendo un convoy con orden de impedir en lo posible saliesen del Mediterráneo las fuerzas navales de Tolón y darles caza en caso de que llegasen a efectuar su salida. El plan estratégico implicado en esa orden era incontrovertible siempre que Killigrew pudiera hacer efectivo el encuentro con Chateau-Renault y derrotarlo además y por otra parte si las fuerzas navales que quedaban en aguas nacionales después de restadas las de Killigrew fuesen suficientes para dar buena cuenta de las fuerzas que Tourville preparaba en Brest. Pero resultó desastrosa porque Killigrew, demorado por malos tiempos y por las preocupaciones tanto comerciales como estratégicas que surgían como consecuencia de sus instrucciones no pudo interceptar la escuadra de Tolón ni alcanzarla en su viaje hacia el Canal de la Mancha. De ahí que Chateau Renault pudo unirse a las fuerzas de Tourville sin el menor entorpecimiento y solo pudo llegar Killigrew a Plymouth después del combate de Beechy Head en el que Torrington fué derrotado por Tourville y Killigrew tuvo que internar su escuadra en

(1) Según las prácticas de aquellos tiempos las operaciones navales se interrumpían durante el invierno y las escuadras no se hacían a la mar hasta la primavera. — (N. del T.)

el Hamoaze (1) para no ser hostilizado. Shovel después de dar escolta al Rey en su travesía a Irlanda con sus tropas, no pudo reunirse con Torrington puesto que Tourville mantenía su posición entre ambas escuadras. Por lo tanto, aunque bien penetrado del valor estratégico en circunstancias favorables, de las fuerzas que mandaban Shovel y Killigrew, Torrington tenía que contar exclusivamente con las fuerzas bajo sus inmediatas órdenes, cuya insuficiencia había señalado con muchos meses de anticipación y solicitado en vano refuerzos de la superioridad.

Como resultado final no se habían adoptado ni podían disponerse de los medios adecuados para impedir el avance de Tourville por el Canal de la Mancha con fuerzas muy superiores. Torrington arboló su insignia en el puerto de las Dunas a fines de mayo y aun el contingente holandés no se había presentado en su totalidad con arreglo a lo convenido. Esta circunstancia no permitió mantener en el canal el servicio de exploración prometido por los holandeses, y la primera información precisa que recibió Torrington de los movimientos de los franceses le hizo saber que la escuadra de Tourville había fondeado el 23 de junio en aguas de la Isla de Wight, hacia el oeste, y que sus fuerzas eran considerables. Tres días después, habiéndose recibido en el interín refuerzos holandeses que elevaron la totalidad de las fuerzas a cincuenta y cinco Navíos de Línea y veinticinco brulotes, presentó combate a las fuerzas enemigas en las condiciones indicadas pero no fué aceptado. Sus propios comentarios acerca de su peligrosa actitud merecen citarse: «Reconozco que mi primera

(1) Parte interior del puerto de Plymouth donde ahora están los diques y astilleros de Devonport. — (N. del T.)

intención fué atacarles, temeridad que sólo puedo disculpar por que aunque los consideraba con fuerzas superiores, no creí que la diferencia fuese de tanta importancia... Sus imponentes fuerzas y cauto proceder me han inducido a proceder con arreglo a propósitos más sensatos y doy gracias a Dios de todo corazón declinase ayer el combate; y en verdad que no me consideraré tan desgraciado si puedo salir del paso sin combatir, por lo menos en condiciones de mayor igualdad que las que por ahora pueden esperarse... Reunida junta de guerra esta mañana se acordó por unanimidad evitar el combate por todos los medios posibles especialmente si ellos tienen el barlovento y retirarnos, si no hay otro remedio aunque sea a la Gunfleet, única posición que nos permitiría luchar con ellos en buenas condiciones dadas las fuerzas con que ahora contamos. Hemos podido hacernos bien cargo de las fuerzas enemigas que se compone de unos ochenta navíos de línea, o muy cerca de ese número y treinta y cinco brulotes; no puedo entretener esperanzas de éxito si trabamos combate y no sólo arriesgo mi escuadra sino también la tranquilidad del país cuando menos, porque si nos derrotan, como quedan dueños absolutos del mar, podrán intentar empresas con las que ahora no se atreven mientras permanecemos en observación y con la posibilidad de unirnos a las fuerzas del Vice-Almirante Killigrew y los demás buques que tenemos hacia el oeste. Si encuentro coyuntura procuraré evitarles pasando hacia el oeste para unirme al resto de nuestras fuerzas y si no me atendré a lo acordado en junta de jefes.»

El plan estratégico indicado es claro y a mi juicio bien fundamentado. Será conveniente compararlo con el de Nelson en las instrucciones a sus Comandantes durante su retorno de las Indias Occidenta-

les a donde fué siguiendo a Villeneuve. Villeneuve hacía su viaje de regreso a Europa y Nelson tenía esperanzas de alcanzarle. Sólo contaba su escuadra con once navíos de línea y se sabía que Villeneuve tenía por lo menos diez y ocho. Aunque Nelson no rehuía el encuentro, si encontraba ocasión favorable estaba resuelto a no imponerlo inoportunamente. Decía a sus capitanes, «no se imaginen que soy de tan ciego valor que busque combate en condiciones de inmensa desventaja sin motivo fundado. Mi objetivo en parte está conseguido puesto que consistía en ahuyentar a Villeneuve de las Antillas. Si les encontramos nos cercioraremos de que reúnen unos diez y ocho navíos de línea, o más bien, creo veinte y por lo tanto no extrañen si no hago por ellos inmediatamente, no nos separaremos sin combate. Creo que se contentarán con dejarme en paz si yo les dejo a ellos en paz y esto último pienso hacer hasta que nos acerquemos a las costas de Europa o antes si me ofrecen oportunidad demasiado tentadora para resistida». La actitud de Torrington era como la de Nelson, exceptuando quizás que le faltaba esa fe ardiente que hacía decir a Nelson, «no nos separaremos sin combate». No se hubiese considerado poco afortunado si podía deshacerse de Tourville sin combate, pero las situaciones respectivas eran muy diferentes. Nelson entendía según su propia expresión que «cuando el enemigo haya propinado una buena tunda a esta escuadra, nos hará poco mal en lo que queda de año». Si eso significaba que mediante el sacrificio de once buques podía rebajar diez y ocho o veinte al enemigo, destruyendo algunos o inutilizando tantos de los otros como pudiese, dejaba siempre la diferencia de fuerzas a favor de su país y acentuaba más la ventaja que rehuyendo combate. Torrington por otra parte, sabía que «si nos derro-

tan, quedando dueños absolutos del mar, quedarán en libertad de intentar muchas empresas con las que ahora no se atreven mientras permanecemos en observación y con la posibilidad de unirnos a las fuerzas del Vice-Almirante Killigrew y los demás buques que tenemos hacia el Oeste». Killigrew y Shovel tenían en total veintidós navíos de línea y Torrington en el parte citado reclamaba que se les ordenase recalar a Portsmouth, de modo que si los franceses le daban caza hacia el este tuviesen oportunidad de efectuar su reunión con él «hacia los bajos» del Támesis. Como tenía bajo su mando cincuenta y cinco navíos de línea con esperanza de recibir refuerzos de Chatham, la concentración en aguas del Támesis de todas las fuerzas disponibles le hubiese permitido presentar combate a Tourville en condiciones próximamente iguales; esa oportunidad, seguramente no hubiese rehuído. En el interín se mantenía a la defensiva esperando, observando y acechando la ocasión. Si Tourville se retiraba hacia el oeste le seguiría, ganándole camino si fuese posible y en ese caso después de haber reforzado su escuadra con las fuerzas de Killigrew y Shovel quedaría en condiciones de tomar la ofensiva en condiciones de mayor igualdad y dispuesto a no separarse de Tourville sin combate.

Pero la estrategia de Torrington, admirable e intachable según autoridades de tanto relieve como el Almirante Bridge y el que fué en vida Almirante Colomb, no era del agrado de María y su Consejo, que durante la ausencia de Guillermo en Irlanda regían los destinos del Reino. Deseaban que hubiese combate aunque Torrington claramente había manifestado no podía esperarse victoria y pudiera quizás incurrirse en derrota desastrosa y aún fatal. Recibió un despacho, procedente de la reina María misma, en el que

decía «entendemos que son tan fatales las consecuencias de su retirada a la Gunfleet, que es preferible aprovechar vientos favorables para combatir al enemigo antes de que se retire más de lo necesario para poder ganarle alguna ventaja». Torrington, por supuesto, nunca pensó en retirarse a la Gunfleet — era un fondeadero protegido por bancos de arena y situado en la proximidad de la costa de Essex, al Norte del Támesis, si lo podía evitar en modo alguno. Pero si no se refugiaba allí, ninguna ventaja podía esperar de retirarse hacia el Este porque allí solamente podía esperar refuerzos de Chatham, y quizás efectuar su reunión con Killigrew y Shovel «hacia los bajos»; es lo que significaba su expresión «la Gunfleet es el único sitio donde, dadas nuestras circunstancias, podemos arreglar nuestras cuentas con el enemigo». Por otra parte si los franceses le dejaban oportunidad, vería de pasarles hacia el Oeste a fin de unirse a Killigrew y Shovel y por lo tanto en condiciones mucho más ventajosas. Pero dada su situación efectiva y como no estaba dotado de «tan ciego valor que trabase combate en condiciones de inmensa inferioridad sin causa justificada», sabía que el combate era lo último que debía aceptar y lo primero que los franceses habían de desear. Sin embargo, como leal Marino que conocía sus deberes dió cumplimiento a las ordenes superiores. Los franceses le persiguieron hasta Beechy Head y allí trabó combate, teniendo cuidado de tomar sus precauciones a fin de arriesgar lo menos posible. Fué derrotado como preveía y los holandeses a quienes correspondió lo más recio de la refriega fueron los más castigados por los franceses. Pero aunque sus pérdidas fueron considerables, porque tuvo que destruir algunos de sus buques a fin de impedir cayesen en poder del enemigo, evitó a su escuadra

la completa destrucción que le esperaba si hubiese combatido de otro modo. Al declinar el día mientras aun el combate continuaba con furor, el viento calmó y la marea empezó a bajar. Torrington aprovechó la oportunidad para fondear su escuadra mientras la corriente arrastraba la escuadra francesa hacia poniente. Cuando intentaron dar caza a Torrington éste aprovechando la subida de la marea se había corrido ya hacia levante y pudo efectuar su retirada en salvo al Támesis a donde no pudieron perseguirle los Franceses por haberse quitado las balizas. Finalmente, los franceses, se retiraron del Canal de la Mancha sin más hostilidades que una incursión sin importancia en Teignmouth. Torrington fué juzgado por un Consejo de Guerra y absuelto pero nunca volvió a dársele destino de embarco. Pero el hecho es, según dice el Almirante Bridge, que «la mayoría de los hombres de mar han estado de acuerdo con Torrington, entonces, después y ahora también». Respecto de sus disposiciones de combate que injustamente le han valido perpetuo descrédito por parte de los historiadores pero no de los Marinos, dijo él mismo en su defensa ante el Consejo de Guerra: «Permítaseme la libertad de asegurar bajo mi palabra, después de haber reflexionado con detenimiento acerca del particular y con harto motivo, que si el combate se librara otra vez en iguales circunstancias, no sabría cómo enmendarlo». También respecto a sus disposiciones generales durante la campaña, dijo: «Es verdad que los franceses no han sacado gran partido de su victoria aunque nos obligaron a incurrir en grandes sacrificios para sostener las milicias; pero de haber combatido de otro modo, hubiésemos perdido totalmente la escuadra exponiendo todo el Reino a una invasión. ¿Qué hubiese sido entonces de nosotros en

ausencia de Su Majestad y de la casi totalidad de las fuerzas de tierra? Aun así, muchos creían que los franceses intentarían una invasión aunque yo nunca estuve conforme con ese parecer, pues siempre dije *que mientras túviésemos la escuadra en su ser*, no se atreverían con el intento de invasión.

Esa es la primera vez que aparece la frase «la escuadra en su ser» en la terminología de la guerra naval. Su reaparición en nuestros días y su frecuente empleo en relación con problemas navales, es debida al magistral estudio de la táctica y estratégica de Torrington por el que fué en vida Almirante Colomb en su luminosa obra *Naval Warfare* (Guerra Naval). A fin de evitar sea tomado en sentido extremado, según el Almirante Mahan, por algunos escritores, lo que ha motivado el erróneo significado que le dan otros — o quizás los mismos también — me ha parecido procedente examinar con algún detenimiento la campaña que dió lugar a dicha expresión con el fin de desentrañar lo que bullía en la imaginación de Torrington cuando primero la empleó. De acuerdo con todos los grandes hombres de mar, es evidente que Torrington consideraba que la destrucción de las fuerzas navales del enemigo debía ser el objeto primordial de todo beligerante. Las circunstancias en que se encontraba no le permitían aplicar ese principio porque las fuerzas que pudiera haber tenido a sus órdenes para ponerlo en práctica en otras condiciones, estaban tan divididas y dispersas que el enemigo podía destruirlas aisladamente. No dudaban que el enemigo desenvolvería ese plan si podía, y le parecía también indudable que su primer cuidado debiera ser el impedirlo. Como las fuerzas bajo sus inmediatas órdenes constituían el grupo más importante de los tres que combatían a Tourville, seguramente le toca-

ría lo más recio del conflicto. Sería su mayor suerte que Tourville se volviese contra Killigrew o Shovel a fin de obligarles a combatir porque en ese caso procuraría seguirle a retaguardia o flancos, procurando aprovechar la oportunidad que pudiera presentarse de ganarle camino y verificar la concentración con las fuerzas situadas hacia el Oeste. Pero Tourville no dejó a su alcance semejante oportunidad. Le acosó de cerca y hasta pudiera haberle obligado a refugiarse en la Gunfleet, si María y sus Consejeros no hubiesen dado orden a Torrington de presentar combate «en cuanto tuviese viento favorable». Pero aun al dar la batalla, que a su juicio debiera haberse evitado, nunca perdió de vista la cuestión primordial y así procuró que Tourville no ganase victoria decisiva. La victoria de Tourville resultó estéril. No le dió el dominio del mar y por lo tanto no pudo hacer tentativa alguna de invasión. El dominio del mar quedó en cuestión, y de no resolverse el problema más adelante a favor de Tourville, su combate y victoria de Beachy Head fué en vano y así finalmente quedó demostrado. Torrington mantenía que su «escuadra en su ser» aun después de la derrota de Beachy Head, era suficiente impedimento para otras empresas de Tourville, y la conducta de Tourville sólo puede explicarse en el supuesto de que participaba de la opinión de Torrington y obró en consecuencia.

El concepto de la escuadra en su ser tal como la entendió y practicó Torrington es en realidad reflejo y complemento de la doctrina del dominio del mar tal como anteriormente se ha expuesto. Sir Geoffrey Hornby, autoridad preeminente de su tiempo como estratega y táctico, decía: «Considero que tengo dominio del mar cuando estoy en condiciones de decir a mi Gobierno que puede enviar una expedición por mar a cualquier

punto sin temor de encontrarse con una escuadra enemiga». De esta eventualidad no se puede hacer caso omiso mientras el enemigo disponga de una escuadra en su ser, es decir una escuadra en disposición de hacer labor estratégica en el mar, no con dominio del mar, pero con fuerza suficiente para no permitir ese dominio al adversario mediante las disposiciones tácticas y estratégicas que el caso requiera. El dominio del mar y una escuadra enemiga en su ser son términos que mutuamente se excluyen. Mientras quede escuadra enemiga en su ser no hay dominio del mar; establecido el dominio del mar, no queda escuadra enemiga en su ser. Cada una de estas proposiciones es complementaria de la otra.

Está claro que la mera enunciación de estas proposiciones abstractas no resuelve ningún problema de guerra naval. La guerra no se resuelve con frases, representa una realidad cruel e inexorable. El decidir si una escuadra determinada y en determinadas circunstancias también es o no es una escuadra en su ser, no es cosa de teoría sino de hecho. La respuesta depende del ánimo, propósitos, tenacidad y capacidad estratégica de los encargados de coartar sus movimientos. No hay escuadra en su ser, sino está inspirada en lo que puede llamarse el *animas pugnandi*, es decir, si no está dispuesta a combatir a todo riesgo cuando se presente oportunidad. Por eso la escuadra Rusa en Sebastopol durante la guerra de Crimea no era una escuadra en su ser, aunque se le presentó una magnífica oportunidad, que un Nelson seguramente hubiese considerado demasiado tentadora para resistida, de demostrar su temple cuando los buques de guerra franceses se utilizaron como transportes; los Aliados pudieran haber pagado cara su imprevisión al no bloquearla, si hubiese estado animada de un verdadero *animus pugnandi*. Por otra parte los cuatro

sentenciados cruceros Españoles que atravesaron el Atlántico con motivo de la guerra de Cuba constitufan una verdadera escuadra en su ser, aunque en condiciones extremas de inferioridad y sin apoyo, y así fué considerada por los Estados Unidos mientras se mantuvo en condiciones estratégicas en alta mar. Al recibirse aviso de que dos cruceros y dos caza-torpederos estaban en Santiago de Cuba, el ministro de Marina de los Estados Unidos telegrafió al Almirante Sampson: «es indispensable saber si los cuatro cruceros Españoles están en Santiago. El envío de las tropas de desembarco depende de la contestación». En la guerra entre Rusia y el Japón, el primer acto del Japón en esa guerra fué el ataque de sus torpederos a la Escuadra Rusa de Puerto Arturo, a fin de deprimir el *animus pugnandi* de esta última y privarla de hecho durante algún tiempo del carácter de escuadra en su ser. Carácter que sólo recobró parcialmente después durante el corto tiempo de mando del heróico pero desgraciado Makaroff. Obtenido ese resultado la invasión de la Manchuria fué la consecuencia natural e inmediata. El ascendiente ganado por las fuerzas navales japonesas desde un principio, aunque disputado más de una vez, se mantuvo, sin embargo, durante las operaciones subsiguientes, hasta que la Escuadra Rusa de Puerto Arturo, despojada del escaso carácter que desde un principio tuvo de escuadra en su ser quedó reducida al estado de lo que el Almirante Mahan con mucha propiedad llama «ciudadela flotante» (*fortress fleet*) se rindió a la entrega de Puerto Arturo. Pudieran aducirse muchos ejemplos más, de entre los muchos que registra la historia, para esclarecer el significado de la escuadra en su ser. Pero no hay necesidad de insistir más puesto que todos ponen de manifiesto la misma lección. La moraleja demuestra que una escuadra

en su ser para desempeñar su cometido ha de estar penetrada de *animus pugnandi* resuelto y persistente. No ha de ser una mera «ciudadela flotante». Torrington no puede haber pensado ni un solo momento, que la escuadra salvada por él de destrucción a pesar de las órdenes desastrosas de Marfa y su Consejo, impediría una invasión de los franceses por su sola existencia. La mantenía en su ser a fin de poder tomar la ofensiva en la primera ocasión propicia, bien penetrado de que mientras conservase esa condición quedaba paralizada la acción ulterior de Tourville. «Mientras tengamos a los franceses en observación, decía, no pueden atacar los buques y las costas sin correr grandes riesgos.» Esos riesgos han de correrse por motivos que los justifiquen, y la exacta determinación del caso en que hay que arrostrarlos es quizás la prueba más concluyente de la capacidad y aptitud de un jefe de escuadra. Es un problema psicológico más bien que estratégico. El jefe capaz y competente ha de conocer si el *animus pugnandi* del adversario es tan vivo y entero, que su escuadra, aunque inferior en fuerzas realice plenamente el carácter de escuadra en su ser, o si por el contrario es tan débil que sus fuerzas navales queden convertidas en «ciudadela flotante» meramente defensiva. Pero eso equivale a decir que en la guerra el hombre tiene más importancia que el artefacto y que el mejor jefe es aquél, como el Almirante Mahan dice de Nelson, «en quien la impresión moral guarda siempre proporción con la realidad del caso, cuya imaginación no se deja influir y paralizar por remotas contingencias». *Bene ausus vana contemnere*, como dice Tito Livio de la conquista de Persia por Alejandro contra Darío, es el eterno secreto del éxito en la guerra.

CAPÍTULO V

LUCHA POR EL DOMINIO EN GENERAL

Al romperse las hostilidades de una guerra, las operaciones marítimas entre beligerantes cuyas fuerzas navales sean próximamente iguales o diferentes, siempre que el más débil esté suficientemente animado de *animus pugnandi* (puede suceder también que razones de índole política más bien que estratégica induzcan al más débil a buscar solución inmediata y decisiva mar afuera), las condiciones normales generalmente establecidas, son las de lucha por el dominio del mar. Esto es consecuencia inmediata de la naturaleza del dominio del mar, que como se recordará, significa predominio efectivo sobre las comunicaciones marítimas de los mares que abarca el campo de operaciones. Insistiremos sobre lo ya dicho anteriormente, a saber, que la expresión dominio del mar no tiene significado preciso en tiempo de paz. Hoy día, ninguna nación trata de intervenir las comunicaciones marítimas en tiempo de paz, es decir, ejercer acto de autoridad o coacción sobre los buques (exceptuando los de su propia nacionalidad) de guerra o mercantes que cruzan los mares sin faltar a las leyes. Hubo un tiempo en que Inglaterra, en los mares que circundan su territorio, los mares interio-

res y jurisdiccionales (*narrow seas*), se consideraba con el derecho de exigir en todo tiempo ciertas señales de «soberanía de los mares» o sea de deferencia a su pabellón en forma de saludos de ceremonia. Pero eso es muy distinto y no tiene relación alguna con el dominio del mar en su sentido estratégico. Hace mucho tiempo que cayeron en desuso y sólo se mencionan a fin de evitar la menor confusión. Una nación cualquiera que tratase de imponer el dominio del mar en ese sentido no necesitaría hacer declaración de guerra, y sería interpretado su proceder como acto de guerra por toda nación en que recayese en sus efectos. Así la diferencia entre ambas interpretaciones es manifiesta. La exacción de una señal de acatamiento — saludo con bandera o vela — que representaba el símbolo de soberanía en esos mares, no era en sí un acto de guerra, aunque pudiera dar lugar a una guerra si no era atendida. El intento de proclamar o establecer el dominio del mar es en sí acto de guerra y no lo haría nación alguna que no estuviese dispuesta a arrostrar las consecuencias de la inmediata rotura de hostilidades.

Pero ¿qué es lo que busca una nación cuando trata de establecer o hacer acto de dominio del mar? Ni más ni menos que negar libertad de acceso a los mares relacionados con el conflicto a los buques tanto de guerra como mercantes de otro país. Niega a otra nación el derecho de paso por la vía de comunicación del mar que constituye su atributo esencial y trata de asegurar para sí el monopolio de esa vía de comunicación. En suma, trata de ahuyentar del mar los buques de guerra del adversario y capturando sus barcos mercantes con las riquezas que transportan o bien destruyéndolas, priva a su enemigo de las ventajas de su posesión. Es todo cuanto la guerra naval por sí puede hacer. Si la

destrucción de los buques de guerra del adversario y la pérdida o paralización de sus elementos de comercio marítimo no constituyen suficiente apremio para que se someta a la voluntad de su enemigo victorioso, éste ha de apelar a otros procedimientos que no son exclusivamente navales para conseguir su objeto. Las fuerzas de tierra han de entrar en acción para la invasión del territorio del adversario o la ocupación de sus colonias accesibles por mar, si las tiene. Si no las tiene o no vale la pena de ocuparlas ni conservarlas — ya sea como posesión permanente o como prenda de garantía para las subsiguientes negociaciones de paz — entonces el único recurso que queda es la invasión. Pero ese es problema que reclama capítulo aparte.

En la mayoría de los casos, sin embargo, una gran potencia naval tiene posesiones ultramarinas de tal importancia que su ocupación por el enemigo seguramente altera profundamente el *status quo*. Generalmente el poderío marítimo es efecto de un comercio marítimo floreciente. El desenvolvimiento del comercio marítimo tiende como consecuencia natural a la ocupación territorial aunque se prescinda de colonización directa. El origen e historia de la dominación Británica en la India es un ejemplo notorio de esa tendencia. Existen otras causas de expansión territorial ultramarina, como ha indicado el Almirante Mahan en su última obra *Naval Strategy*, pero es regla sin excepción la que obliga a la Nación que tiene posesiones ultramarinas, cualesquiera que haya sido el origen de su apropiación, la creación de una flota militar capaz de defenderlas por las armas en último término. Es verdad que las necesidades de su comercio marítimo no indujo a los Estados Unidos a posesionarse de Puerto Rico y las Islas Fili

pinas, como resultante incidental de la victoria de su poderío marítimo. Pero la gran expansión de la Marina de guerra de los Estados Unidos durante la última docena de años es el resultado y consecuencia lógica de su posesión.

Aplicados estos principios a la defensa del Imperio Británico, se ve desde luego que el dominio del mar en el sentido anteriormente definido es imprescindible para su curso normal de desenvolvimiento. El caso no solamente es excepcional sino también único en absoluto. Las Islas Británicas pudieran rehacerse a pesar de una invasión victoriosa como ha sucedido a diversos países en análogas circunstancias. Pero la destrucción de su comercio marítimo las arruinaría irreparablemente aunque no fuese acompañada de invasión. La mitad del comercio marítimo del mundo se hace bajo el pabellón Británico. La totalidad de ese comercio quedaba paralizado desde el momento en que un enemigo arrebatase el dominio del mar. Las Islas Británicas quedaban reducidas por hambre en pocas semanas. El enemigo en esas condiciones pudiera optar por la invasión o el bloqueo de las costas — es decir, impedir todo comercio de modo que solamente una parte mínima pudiera evadir la vigilancia establecida y llegar a puerto — la elección del procedimiento a seguir depende más bien de facilidad relativa desde el punto de vista militar que de consideraciones de orden estratégico. Pero no importa un comino la elección de procedimiento, en uno y otro caso tendríamos que rendirnos. Nuestras posesiones, protectorados y colonias indefensas, quedarían a merced del enemigo que se dispondría a ocuparlas si así lo creía conveniente. Aquellas que no tuviesen establecidas defensas no podrían recibir auxilio alguno de carácter militar de la Metrópoli. Las que dispusiesen de medios

de defensa tendrían que ser ocupadas por la fuerza. Las inmensas posesiones de nuestro Imperio no caerían en manos del enemigo simplemente porque las Islas Británicas se verían en el trance de pedir la paz. El subyugarlas por las armas constituiría una empresa formidable.

Tales son las tremendas consecuencias de la pérdida del dominio del mar para una potencia insular con un imperio oceánico y un comercio marítimo que transporta la mitad del tráfico del mundo entero, en virtud de preeminencia económica ganada en ruda lucha por la existencia y sin monopolio artificial. Por otra parte sus efectos para una nación que no depende del mar para su existencia no serán tan decisivos y pueden ser insignificantes. El dominio del mar por Francia durante la guerra del 1870 perjudicó muy poco a Alemania. Pero en vista del enorme desenvolvimiento del comercio marítimo de Alemania en los últimos años, la superioridad de Francia por mar como la de 1870, sería de mucho más graves consecuencias ahora para Alemania. En todas las guerras de esta índole la terminación del conflicto es resultado de las operaciones militares en tierra apropiadas a las circunstancias de cada caso y en esas operaciones la Marina militar pudiera desempeñar funciones indispensables aunque directamente no decida de los resultados finales. Por ejemplo, el ejército de los Estados Unidos tomó a Santiago y determinó la emancipación de Cuba del dominio de España; pero debido exclusivamente a la Marina de guerra de los Estados Unidos el ejército pudo trasladarse a Cuba y llevar a cabo allí su cometido. En la guerra entre Rusia y el Japón también, la caída de Puerto Arturo y el desastre final en Tsu-Shima de las fuerzas de su Marina militar que quedaban a Rusia indujeron

a ésta a entrar en negociaciones de paz. Pero la toma de Puerto Arturo fué principalmente obra de los ejércitos de tierra y las victorias sucesivas de los ejércitos Japoneses en Manchuria, seguramente contribuyeron mucho a la sumisión por parte de Rusia. Esos triunfos es verdad tenían por condición *sine qua non* la Marina japonesa. Solamente después del combate victorioso de Tsu-Shima quedó establecido por los japoneses el dominio del mar sin restricciones. Pero desde el primer momento establecieron tal ascendiente sobre los elementos navales militares rusos en aquellas aguas que finalmente quedaron reducidas a menos que una «ciudadela flotante». En Puerto Arturo, escribe el Almirante Mahan, la escuadra no era una fortaleza flotante, porque exceptuados los cañones que se desembarcan de los buques, la escuadra no contribuyó en nada a la defensa de la plaza; y tampoco una escuadra en su ser porque jamás desempeñó funciones de tal. Su *animus pugnandi* fatalmente deprimido la primera noche de la guerra, se extinguió finalmente en el combate del 10 de agosto.

Sin duda alguna, en todas las grandes empresas del poderío marítimo — es decir, aquellas que requieren necesariamente fuerzas combinadas de mar y tierra — no pueden deslindarse las influencias respectivas de estos factores en el resultado final y quizás sea también ocioso el intentarlo. Obran más bien a modo de combinación química que de mecanismos funcionando en correlación, y su efecto de conjunto puede ser tan diferente de sus efectos aisladamente, como el agua del oxígeno e hidrógeno que entran en su composición. Su cooperación en ese sentido sólo puede empezar una vez conseguido el dominio del mar o por lo menos establecida superioridad tal, que los riesgos de las opera-

ciones militares combinadas por mar no sea para tenido en cuenta por su carácter nominal y de poca importancia. Ahora bien, las fases del proceso que conduce al dominio efectivo del mar son varias, pero todas dependen de la intensidad y tenacidad de la lucha por alcanzarlo. No hay dominio absoluto del mar exceptuando en el caso de dos beligerantes separados por el mar, cuando uno de ellos no dispone fuerza alguna de Marina militar; la historia registra un caso único: la guerra Anglo-Boer. Se daría ese caso también si uno de los beligerantes destruyese por completo las fuerzas navales válidas del enemigo. Pero la historia registra pocos, si es que hay algún caso de este género. Entre esos dos extremos está el curso de toda la historia de la guerra naval.

Existe, sin embargo, una fase característica de la guerra naval que no tiene en exacta correspondencia en las operaciones militares en tierra. Consiste en la posibilidad de un beligerante de retirar sus fuerzas navales a puertos de refugio fuera del alcance de los buques enemigos y protegidos por fortificaciones de importancia tal que no puedan dominarse exclusivamente con fuerzas navales. La única medida eficaz que puede tomar el beligerante más fuerte es, como ya hemos visto, la de bloquear el puerto o puertos en cuestión. El equivalente en tierra, aunque no es idéntico, es el sitio de una plaza fuerte en el que se refugia un ejército operando en país dominado por el enemigo. Pero la diferencia esencial estriba en que la plaza fuerte puede ser completamente cercada por el enemigo de modo que no pueda recibir provisiones de boca y guerra, mientras que una fortaleza costera a menos de estar situada en un islote no puede ser cercada por fuerzas navales exclusivamente. En el primer caso aunque no se asalte la plaza, tendrá que rendirse

con su guarnición y demás fuerzas por falta de subsistencias tarde o temprano, mientras que en el segundo, el puerto bloqueado, generalmente situado en territorio nacional y en comunicación libre por tierra con el mismo, no puede reducirse por hambre. Además, por las circunstancias ya indicadas, una fortaleza costera no puede ahora someterse a tan estrecho bloqueo, que impida la salida de barcos de reducido desplazamiento en todo tiempo y a una escuadra de acorazados en circunstancias favorables. Ahora bien, la salida de buques de poco porte dispuestos para el ataque por medio del torpedo es, para las fuerzas bloqueadoras, una amenaza mucho más temible que la salida de análogos buques sin armamento de torpedos en los antiguos tiempos de bloqueo más estrecho. En esos tiempos los barcos pequeños no podían hacer daño a los navíos de Línea ni aún a las fragatas, mientras que un torpedero puede ahora en ciertas circunstancias luchar con un acorazado a veces con ventaja. Por lo tanto la evasión de una escuadra de acorazados de un puerto bloqueado pudiera representar para las fuerzas bloqueadoras un incidente de relativa importancia y quizás favorable; las incursiones de enjambres de torpederos de la defensa móvil manejados con arrojo, habilidad y resolución inquebrantable de ser destruídos o descalabrar la escuadra de combate del enemigo, constituyen motivo de mayor preocupación.

Resulta de cuanto antecede que un bloqueo naval — o una serie de bloqueos relacionados entre sí — jamás podrá ser considerado como equivalente a un dominio efectivo del mar. Cuando más puede representar un dominio temporal en equilibrio inestable. En el caso peor, o sea cuando el bloqueo es flojo y carece de eficacia y en cambio el *animus pugnandi* del enemigo permanece

entero y nada inclinado a la intimidación, por consiguiente dispuesto en todo tiempo a no dejar pasar «oportunidad demasiado tentadora para resistida», resulta una situación en la que la «escuadra en su ser» es el factor dominante. Es más bien problema psicológico que estratégico el determinar cuándo la situación se inclina de uno u otro lado y el principio que entraña la expresión *bene ausus vana contemnere* es la clave de la solución del problema. Si la escuadra bloqueada no es más que ciudadela flotante, o menos aún, como en el caso de la escuadra rusa de Puerto Arturo durante algún tiempo a consecuencia de la primera noche de la guerra, (esta condición se acentuó todavía más después del combate crítico pero indeciso del 10 de agosto), entonces está justificado, como Togo triunfalmente demostró, considerar la situación como equivalente a un dominio temporal del mar, que permite el desarrollo de operaciones militares dependientes de la seguridad de comunicaciones por mar y de la regularidad del servicio de transporte de municiones de boca y guerra, sin mayores riesgos que los inherentes a una vigorosa iniciativa en la guerra. Pero si los almirantes rusos hubiesen estado inspirados de un verdadero *animus pugnandi* — del que dió pruebas quizás exclusivamente el desgraciado Makaroff — pudieran haber advertido que su único recurso para desbaratar las empresas por mar y tierra de los japoneses, era luchando con la escuadra de Togo hasta el último extremo, aun sacrificando las fuerzas propias en la contienda. Entonces, la escuadra del Báltico si tenía capacidad alguna para combate, hubiese aniquilado fácilmente las fuerzas navales que quedasen a Togo y cortadas por consiguiente las comunicaciones con la Manchuria, Rusia pudiera haber impuesto las condiciones de paz. La verdadera lección de esa guerra no

nos enseña que se puede hacer caso omiso de una escuadra en su ser viva y efectiva, sino que no es verdadera escuadra en su ser aquella que se puede desdeñar con impunidad. Debe siempre tenerse presente que la esencia de los problemas de la guerra naval es en último término de naturaleza psicológica y no mecánica. Los factores decisivos no son elementos materiales cuyas proporciones puedan medirse con exactitud sino las fuerzas inmateriales e imponderables de la mente y voluntad humanas cuya posible apreciación sólo se manifiesta por sus resultados. Con arreglo a la norma material, tan generalizada en nuestros días y sin embargo tan llena de falacia, Nelson debió haber sido derrotado en Trafalgar y Rozhdestvensky haber triunfado en Tsushima.

Sería, por supuesto ocioso el apurar la doctrina del dominio del mar y el principio de la escuadra en su ser hasta el extremo de sacar en consecuencia que no debe emprenderse operación alguna que entrañe transporte por mar de fuerzas militares, hasta lograr establecer un dominio del mar inexpugnable. Lo contradice todo el curso de la historia de la Marina militar que es en suma y como caso más general, la historia del dominio del mar indeciso y en lucha, con frecuencia durante largos períodos, inclinándose la balanza a uno u otro lado, según los azares de la guerra. El problema en sus rasgos principales es más bien cuestión de grado y de circunstancias. En términos generales puede decirse, que cuanto más importante es la empresa que ha de llevarse a cabo, tanto más seguro debe ser el dominio del mar y firmemente establecido para conservarlo incólume hasta desenvolver plenamente y sin tropiezo las operaciones necesarias y alcanzar el objetivo que se persigue. Recíprocamente, aunque la escuadra en

su ser sea de fuerza escasa, su disposición estratégica, eficiencia táctica y sobre todo su *animus pugnandi* han de ser apreciados con exactitud por el jefe responsable antes de resolver si una expedición militar de alguna importancia puede ponerse en marcha sin temor de ser hostilizada por el enemigo. El olvido de esos principios desbarató la expedición ateniense a Siracusa. Por las mismas causas fracasó la expedición de Napoleón a Egipto y finalmente tuvo que rendirse el ejército que allí abandonó. Por el contrario, según el Almirante Mahar ha demostrado tan brillantemente, la debida apreciación de esos principios por Anfibal, le indujo a emprender su penosa marcha para la invasión de Italia por los Alpes demostrando acertada circunspección al no intentar el transporte directo de sus tropas por mar.

La expedición de Craig a Malta y Sicilia hacia la terminación de la campaña que culminó en Trafalgar, constituye excelente ejemplo de las limitaciones inherentes a las empresas por mar, cuyo dominio aunque firmemente establecido, está expuesto, sin embargo, a contingencias adversas. Este notable episodio, al que se ha dedicado por los historiadores menos atención del que merece, se ha presentado por Mr. Julian Corbett en su instructiva obra *The Campaign of Trafalgar* como golpe magistral de Pitt encaminado a derribar el ascendiente militar que Napoleón tenía establecido en Europa. Ese juicio no ha sido aceptado universalmente por los críticos de Mr. Corbett, pero el incidente reclama detenida atención por la luz que arroja sobre el problema central de la guerra naval. Pitt había concertado un tratado con Rusia que entrañaba cooperación en el Mediterráneo en unión de dicha potencia con fuerzas de mar y tierra. La expedición de Craig represen-

taba la contribución por parte del ejército Británico. Se componía de unos cinco mil hombres y al embarcarse en abril de 1805 iban convoyados solamente por dos navíos de línea aunque el Gobierno que enviaba la expedición ignoraba si los mares que habían de cruzar estaban infestados por las escuadras enemigas.

He ahí un caso en que la teoría del dominio del mar y el principio de la escuadra en su ser parecen infringidos de modo palmario. Pero los encargados de las operaciones militares de Inglaterra en aquellos tiempos estaban a la altura de su cometido. Mucho antes de la orden de zarpar se había establecido un estrecho y al parecer eficaz bloqueo de los puertos del Atlántico y del Mediterráneo en donde pudiera haber buques de guerra franceses o españoles listos para hacerse a la mar. Sin embargo nos proporciona un señalado ejemplo de un imperio absoluto del mar obtenido por la destrucción de las fuerzas disponibles del enemigo — como prácticamente sucedió después de Trafalgar — y otro virtual y en potencialidad porque aunque las escuadras enemigas estaban por entonces acogidas al resguardo y defensa de sus puertos, pudieran sin demora si les favoreciesen los azares de la guerra, asumir de nuevo la condición y funciones de verdadera escuadra en su ser. Con la garantía de un dominio del mar de ese carácter precario y potencial, Pitt y sus consejeros navales estaban persuadidos de que el envío de tropas al Mediterráneo no había de encontrar impedimento. Los transportes de Craig se hicieron a la mar el 19 de abril. Pero una semana antes Villeneuve y su escuadra salió de Tolón por última vez, eludiendo la vigilancia de Nelson, y pasando rápidamente por el Estrecho de Gibraltar se reunió en Cádiz con los buques de guerra que allí

había (1) y se hizo otra vez a la mar sin que nadie supiese su destino. Pudiera haberse dirigido a las Indias Orientales o a las Occidentales como en efecto sucedió, o bien pudiera estar cruzando sin riesgo de oposición por la derrota de los transportes de Craig con su escasa escolta de dos navíos de línea. Resultaba de hecho una situación considerada como contingencia demasiado remota para ser tomada en consideración cuando se hizo a la mar la expedición de Craig. Al recibir Nelson la primera noticia de la próxima salida de la expedición comunicada por el Almirantazgo, juzgó la situación como puede apreciarse por su respuesta. «Como el «Fisgard» salió de Gibraltar el 9 del corriente, dos horas después de haber pasado la escuadra enemiga el Estrecho, abrigo la esperanza que haya llegado al Canal de la Mancha a tiempo para poner en conocimiento de Sus Excelencias este incidente *e impedir que el Contra-Almirante antes citado — es decir, la expedición de Craig — salga de Spithead*. Claramente se deduce que Nelson creía bastaba comunicar al Almirantazgo la roticia de haber pasado Villeneuve el Estrecho para impedir la salida de la expedición de Craig. O lo que es lo mismo, Nelson consideraba de toda evidencia que el Almirantazgo al tener aviso de que Villeneuve cruzaba por aguas del Estrecho de Gibraltar no autorizaría la salida de Craig. Se confirmó la presunción de Nelson puesto que por iniciativa de Barham, — quizás el primer estratega que jamás presidió en Whitehall — el Almirantazgo en cuanto se hizo cargo de la situación, envió orden a Calders en aguas del Ferrol, que si avistaba la expedición la hiciese volver hacia Plymouth o Cork con escolta de

(1) La escuadra de Gravina. (N. del T.)

cruceros quedando bajo su mando los dos navíos de línea que hasta allí habían servido de convoy a la expedición. Si la expedición de Craig hubiese pasado del Cabo de Finisterre quedaba completamente desamparada de la protección con que contaba el Almirantazgo al mandar la expedición. Villeneuve había pasado el Estrecho reforzado por los buques españoles surtos en Cádiz y nadie conocía su destino. Nelson cuya exacta situación era también desconocida del Almirantazgo, estaba aún en el Mediterráneo luchando con vientos contrarios y detenido también antes de tomar una resolución, por la necesidad de averiguar con certeza el rumbo de Villeneuve y conjeturando que había ido hacia el Mar de Levante. Orde había mantenido el bloqueo de Cádiz con fuerzas reducidas y tuvo que retirarse al acercarse Villeneuve, abrigando el convencimiento, no sin razones plausibles, de que Villeneuve hacía rumbo hacia el Norte y de conformidad con la consecuencia lógica de ese supuesto, se replegó hacia la escuadra que bloqueaba Brest, ignorando el peligro a que estaba expuesto Craig, cuya expedición parecía encaminarse al desastre si Calders no la interceptaba y transmitía las órdenes de regreso. Sin embargo, Craig y Knight cuya insignia arbolaba uno de los dos navíos de línea que escoltaba la expedición, pasaron Finisterre sin comunicarse con Calders y habiendo entre tanto tenido noticias del peligro que corrían, se apresuraron a refugiarse en Lisboa, esperando los acontecimientos en relativa seguridad aunque su presencia representaba un compromiso para el Gobierno Portugués y dió lugar a un conflicto diplomático. Cuando Craig y Knight adquirieron el convencimiento de que Villeneuve no navegaba por aquellas aguas y noticia de que Nelson había desembocado el Estrecho se hicieron a la mar

y encontraron a Nelson en aguas del Cabo San Vicente. Nelson en el interín, después de un estudio detenido de la situación, adquirió el convencimiento de que Villeneuve navegaba con rumbo a las Antillas y determinó darle caza tan pronto como dejase a la expedición en salvo hacia su destino. Pero tales resquemores le inspiraban los buques españoles que quedaban en Cartagena, que, aunque disponiendo de fuerzas inferiores a las de Villeneuve, cedió el «Royal Sovereign» de su propia escuadra para reforzar el convoy que mandaba Knight. Solo añadiremos que la expedición llegó felizmente a su destino y al año siguiente combatió en la batalla de Maida — primera batalla en que la infantería Británica, inferior en número, cruzó bayonetas con tropas Napoleónicas y las derrotó. Fué también causa indirecta del combate de Trafalgar, porque a fin de frustrar la coalición Rusa cuya causa servía esa expedición, Napoleón mandó a Villeneuve dirigirse al Mediterráneo y este finalmente zarpó de Cádiz dando lugar al encuentro con Nelson. Así, según la expresión de Mr. Corbett, «resultó ser la gota insidiosa de veneno — la pequeña picadura — que había de infiltrarse en el imperio de Napoleón y contaminarlo con el virus de la descomposición, al determinar el curso de los sucesos con tan tremendas consecuencias».

Sin embargo, estuvo a punto de fracasar en un principio — Nelson y Barham que constitúan una combinación de espíritu guerrero y capacidad estratégica sin rival en la historia de la guerra naval — ambos comprendieron los grandes riesgos a que estuvo expuesta. Puede argüirse que Villeneuve, de haberse dirigido hacia el norte se hubiese encontrado entre escuadras Británicas que bloqueaban a Brest y muy superiores en fuerzas. Pero Allemand que había conseguido salir

de Rochefort unas semanas antes, estuvo cruzando por esas mismas aguas durante cinco meses sin ser hostilizado. Es verdad que la pérdida de cinco mil hombres de tropas Británicas no hubiese influido seriamente sobre los resultados generales de la campaña pero podía haberse disuelto la coalición Rusa que Pitt con tanto empeño cultivaba y que según Mr. Corbett ejerció una influencia decisiva sobre los destinos de Napoleón hacia el final de su carrera. La lección que se desprende de cuanto antecede demuestra que Nelson y Baiham, considerados como estrategas cuya competencia e intrepidez no han sido superadas, no arriesgaban una expedición de menor importancia sin que su travesía estuviese protegida en todo su curso por fuerzas navales que constituyesen suficiente garantía para su completa seguridad. La manera de interpretar ese principio con relación a una empresa de menor importancia, deberá aplicarse con aun mayor intensidad al tratarse de expediciones más importantes que adquieren las proporciones necesarias para una invasión. Solamente después del combate de Trafalgar y establecido el dominio del mar de manera incontestable, las campañas de la Península Ibérica pudieron emprenderse, campañas que terminaron de conformidad con los fines a que iban encaminadas, si los azares de la guerra así lo permitían, con la invasión de Francia y la caída de Napoleón. Esto nos lleva de lleno al problema de la invasión que se estudiará en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO VI

INVASIÓN

Desde el A. D. 1066, Inglaterra no ha sido invadida. No disponiendo entonces de escuadra en su ser para su defensa, Guillermo el Conquistador efectuó un desembarco y subyugó el Reino. Durante más de ocho siglos transcurridos desde entonces todos los demás países de Europa han sido invadidos y tomadas sus capitales más de una vez en muchos casos. No ha sido por falta de tentativas que Inglaterra no ha estado sometida a las calamidades de una invasión durante más de ochocientos años. Tampoco ha mantenido siempre — puede dudarse si tuvo jamás — ejército de tierra suficiente para rechazar al invasor, de no habersele podido interceptar por mar. Pero el privilegio se ha debido a que solamente puede ser invadida por mar y a que siempre que se ha intentado una invasión ha tenido a su disposición fuerzas navales suficientes para impedir su realización. Es sólo un truismo el afirmar que la invasión de territorio enemigo habiéndose de cruzar el mar, es una empresa mucho más difícil y arriesgada que la de atravesar la frontera divisoria entre dos naciones por los ejércitos de tierra de una de ellas. Pero no es truismo decir que la razón por la cual es mucho más difícil y arriesgada, estriba en que no hay manera de equiparar los dos casos. Supongamos una defensiva vigorosa del adversario atacado en ambos casos, defensiva que aunque así se la llame, realmente

es de naturaleza ofensiva. La diferencia esencial estriba en que las dos naciones separadas por el mar no tienen frontera común a ambas. Cada una tiene su frontera exclusiva en el límite de sus aguas territoriales pero entre esos límites existe una región accesible a ambas y de la cual uno no puede excluir al adversario sino por superioridad de fuerzas navales.

Supongamos por el momento que una expedición militar traspasa los límites de sus aguas territoriales, que pueden distar algunas millas o miles de millas de las aguas territoriales del adversario al que intentan hostilizar; forzosamente ha de ir apercebida para la defensa y solamente fuerzas de la Marina militar pueden proporcionar la defensa que se requiere. Las fuerzas del ejército a bordo de transportes están indefensas y para el caso inermes. No pueden defenderse con sus propias armas ni los transportes en que van pueden disponer de armamento militar que les permita luchar con los buques de guerra de menor porte y entre ellos de los más terribles son los elementos torpederos. Por lo tanto, si los mares que ha de atravesar la expedición no se han despejado de antemano de los elementos navales militares del adversario, las tropas invasoras han de ir protegidas por la Marina militar con fuerzas superiores a las que el enemigo pudiera oponer. Si este puede disponer de una flota militar — como forzosamente necesita para impedir la invasión — las fuerzas navales que protejan la expedición invasora deben tener suficiente superioridad para vencer toda resistencia que se le oponga. Cumplida esa condición, es evidente, sin embargo, que las fuerzas navales que protegen la expedición tendrán sus movimientos embarazados y se encontrarán en condiciones desventajosas para la lucha por la presencia del enorme conjunto de barcos

transportes de pesado manejo en funciones de guerra, indefensos y llenos de tropas indefensas también y expuestos a los ataques de los buques secundarios enemigos, que aunque no reuniendo condiciones para el combate principal, pueden fácilmente destruir los indefensos transportes. Por consiguiente una escuadra que da convoy, ha de llevar ventaja sobre el adversario en mucha mayor proporción que si solamente entrasen exclusivamente buques de guerra en la operación — diferencia tal en suma que si se prescindiese de los transportes, la victoria pudiera considerarse como segura. De ahí se deduce de modo evidente que las probabilidades de éxito de una tentativa de invasión serían incomparablemente mayores mediante previo encuentro con el enemigo — como Tourville muy acertadamente dispuso en la campaña de Beachy Head — y manteniendo a los transportes listos y en puerto hasta que la suerte de las armas dictase su fallo a favor de la pretendida invasión. Ese es el eterno dilema al intentar invadir habiendo de cruzar el mar sin antes haber asegurado su dominio. El que no se considera con fuerzas suficientes para dar buena cuenta del enemigo, seguramente no reúne condiciones para escoltar una expedición invasora — indefensa por sí misma — a través del mar en las mismas garras del enemigo. Pero si se considera bastante fuerte para vencerlo será seguramente más cuerdo derrotar primero al adversario porque entonces no encontrará impedimento para el transporte de las tropas. En resumidas cuentas, el dominio del mar, si no absolutamente indispensable para invadir siempre con éxito, es por lo menos el único medio seguro de asegurar el éxito.

La historia marítimo-militar, de principio a fin, está llena de ejemplos que esclarecen los principios aquí expues-

tos. Examinaremos uno o dos casos que se han de tomar de la historia marítimo-militar de la Gran Bretaña, primero, porque por tratarse de una isla, es la única nación de Europa que solamente puede ser invadida por mar, y segundo, porque la Gran Bretaña, por eso mismo, ha sido objeto de tentativas de invasión y las ha frustrado siempre no permitiendo al adversario suficiente predominio en el mar, indispensable para invadir con éxito, si se han de aceptar las enseñanzas de la historia. Pero primero examinaremos dos casos que a primera vista parecen desvirtuar los principios enunciados. La brillante campaña de César que terminó con la derrota de Pompeyo en Farsalia y la ruina de su causa empezó por el transporte del ejército de César a través del Adriático hasta la costa del Epiro, empresa del mayor riesgo puesto que la flota de Pompeyo tenía pleno dominio del mar, teatro de las operaciones. Esta es una de esas excepciones que proverbialmente tiene toda regla. A César no le quedaba otra alternativa. Pompeyo estaba en Iliria y era evidente que si César no podía derrotar a Pompeyo del otro lado del Adriático, Pompeyo derrotaría a César en el suyo. Por esta razón exclusivamente, César se vió obligado a embarcarse a la desesperada en una empresa que entrañaba inminente riesgo harto evidente. Así lo demostró el hecho de que disponiendo solamente de transportes para la mitad de su ejército, tuvo que mandarles regresar al hacer el primer desembarco y todos fueron destruídos en su viaje de retorno hacia Brindisium. Marco Antonio, su segundo, pudo conseguir, pasado algún tiempo, transportar el resto del ejército, cuando César había llegado a encontrarse en las circunstancias más difíciles. La expedición tampoco constituía en rigor una invasión de territorio enemigo y hostil. Los habi-

tantes del territorio ocupado eran neutrales para entrambos y de buen grado suministraban a César las escasas provisiones de que disponían. Además, en aquellos tiempos, un ejército no consumía municiones de guerra puesto que la espada que cada soldado llevaba era su arma de combate y no se consumía en la lucha. Por lo tanto César no tenía por qué preocuparse de asegurar sus comunicaciones por mar — consideración de peso abrumador para el jefe de una expedición moderna que ha de cruzar el mar —. «Un ejército moderno», decía Lord Wolseley, «es un organismo tan complicado, que cualquiera interrupción en su línea de comunicaciones tiende a interrumpir y aniquilar su vida misma». Las operaciones de un ejército se mantienen mediante su aprovisionamiento. Si no se alimenta, mal puede combatir. Después de la batalla de Talavera, se paralizaron de tal manera las operaciones de Wellington por la falta de provisiones que las autoridades españolas no podían suministrar, que tuvo que abandonar por algún tiempo la ofensiva, retirándose Wellington a su línea de comunicación con el mar. César por otra parte prescindió del mar que no podía allegarle alimentos y se atuvo a los recursos del país. La diferencia es fundamental. El único peligro que a César amenazaba, era la destrucción de su ejército en el mar, peligro que tuvo que arrostrar por fuerza. En tierra firme estaba dispuesto a correr el riesgo de destrucción, pero esto era de todos modos y como los sucesos demostraron un caso de *bene ausus vana contemnere*.

La expedición de Napoleón a Egipto es otra excepción que confirma la regla y la confirma de modo aun más concluyente. Napoleón eludió la vigilancia de la escuadra de Nelson y desembarcó su ejército en Egipto. Este ejército abandonó Egipto embarcado en transpor-

tes Británicos, habiéndose rendido y entregado sus armas poco antes de haberse concertado la Paz de Amiens; de no haber mediado la coincidencia de ese efímero armisticio todos los soldados franceses que sobrevivieron a la campaña de Egipto pudieran haber conocido las prisiones Británicas. Esto fué debido a que Napoleón, que nunca llegó a penetrar las últimas consecuencias de las operaciones marítimas, creyó que eludir la vigilancia de una escuadra equivalía a una victoria. Se las arregló para despistar a duras penas durante algún tiempo la vigilancia de Nelson y acariciaba la idea de haber así conquistado el dominio de Egipto. Pronto el combate del Nilo disipó sus ilusiones. Destruída la escuadra que había escoltado su ejército a Egipto, quedaba en la imposibilidad de regresar sin obtener el consentimiento de la potencia que jamás pudo vencer en el mar. El combate del Nilo, escribía un francés desde Egipto, «ha sido una calamidad que nos deja completamente aislados de la madre patria Solamente la paz nos puede restituir a nuestro país». Solamente por la llamada Paz de Amiens pudieron volver. Cuando se pretende demostrar, como ha ocurrido con frecuencia, que el éxito del desembarco de Napoleón en Egipto, demuestra la posibilidad de llevar a cabo operaciones importantes sin antes haber asegurado el dominio del mar que se ha de cruzar, seguramente el combate naval del Nilo y sus consecuencias refutan indiscutiblemente esa argumentación. Una empresa de ese género es sencillamente un procedimiento indirecto de poner a disposición del beligerante que mantiene el dominio del mar, tantos prisioneros de guerra como sobreviven de la expedición.

Es innecesario insistir más sobre ese punto: desde la invasión Normanda el testimonio de la Historia con-

firma sin excepción que todas las tentativas de invasión de Inglaterra se han hecho en tiempos pasados y han de hacerse en los futuros a través del mar no dominado por el que pretende invadir. Si ha establecido de antemano el dominio del mar, nada puede impedir la invasión y sólo queda el estudio del mejor modo de conseguir ese objeto — es decir, doblegar la resistencia nacional — con la menor oposición posible. Dado el supuesto que estamos analizando veamos cómo, el que pretenda invadir, tomaría sus disposiciones. Los procedimientos pueden ser tres nada más. Primero, puede tratar de vencer a las fuerzas navales Británicas, es decir, establecer el dominio del mar. Conseguido eso, todo está hecho. Segundo, puede reunir las tropas destinadas a la invasión en los puertos más convenientes para ese fin, y una vez terminados los preparativos, proteger su embarque y travesía por fuerzas navales superiores a las fuerzas navales que este país le pudiera oponer. Se ha demostrado ya, sin embargo, que las fuerzas necesarias para ese objeto con alguna seguridad o por lo menos con probabilidades de éxito, tienen que ser más que suficientes para vencer a las fuerzas navales defensoras con el solo fin de obtener el dominio del mar, si el invasor estuviese libre del enredoso cometido, que coarta casi por completo la libertad de sus movimientos, al tener que atender a la seguridad de una nube de indefensos transportes cuyo manejo es en funciones de guerra en extremo embarazoso. En otros términos, es poner la yunta detrás del carro, procedimiento que nunca consiguió llevar el carro a su destino. Esta segunda alternativa no es más que un procedimiento inferior al primero y sumamente ineficaz para conseguir el mismo objeto y solamente se menciona a fin de no hacer en lo sucesivo más referencias al mismo.

Queda solo la tercera alternativa. Consiste en reurir la tropas destinadas a la invasión en los puertos convenientes e intentar operar una diversión de las fuerzas navales defensoras a distancia conveniente y durante el tiempo necesario para la travesía de la expedición sin ser hostilizada por el enemigo. A este procedimiento se ha recurrido casi siempre al tratar de invadir este país. Nunca ha tenido éxito porque al cabo y al fin da lugar a un estado de cosas que escasamente se diferencia del analizado y desechado en el caso segundo. Resulta de estas consideraciones que las fuerzas de mar y tierra destinadas a una invasión según la hipótesis, aparecen separadas en espacio, y por eso mismo no pueden combinarse en el tiempo con exactitud y de ahí toda una serie de factores muy indeterminados complica el problema que ha de resolver el invasor. Los elementos de fuerza naval comprenden los diversos tipos de buques de menor porte que no toman parte necesariamente en el combate principal — y este es el único que puede asegurar el dominio del mar — pero están admirablemente adaptados para acosar y destruir los transportes inermes. Estas fuerzas se utilizarán también para bloquear los puertos en donde se concentren las tropas y si son hostilizadas por fuerzas análogas del enemigo, desde el puerto, las escuadrillas del bloqueo serán reforzadas con buques de mayor porte. Las tropas de desembarco encuentran también así obstáculos e impedimentos hasta que el desenvolvimiento de las operaciones, si no trae consigo encuentro resolutivo en el mar entre las escuadras de combate, se decide finalmente en las condiciones indicadas para el segundo caso, puesto que las fuerzas navales de ambos beligerantes naturalmente atraídas al lugar donde se hacen los preparativos de embarco de la expedición, entablarán la lucha y como ya se ha

demostrado en las condiciones más desfavorables para el supuesto invasor. Mr. Julian Corbett, en un estudio magistral, ha demostrado que la táctica Británica contra las invasiones se ha conducido siempre según esas líneas; las fuerzas de desembarco con sus transportes han constituido el objetivo principal de la defensiva y persiguiendo tenazmente ese objetivo se ha producido el encuentro decisivo entre las escuadras principales de ambos beligerantes. El hecho de que el resultado ha sido siempre favorable a las armas Británicas, constituye a la vez una lección y una advertencia; una lección, porque demuestra que la defensa efectiva de invasión sólo puede obtenerse por la superioridad en el mar, y advertencia puesto que esa superioridad sólo puede conseguirse mediante la preparación adecuada de las fuerzas navales, su apropiada disposición y toda pericia en su manejo, inspirado siempre en un tenaz *animus pugnandi*. Pero ninguna nación que se apreste a la guerra puede esperar más ni contentarse con menos que la oportunidad de ocasión resolutiva en esas condiciones. El resultado está en manos del Destino.

Citaremos algunos ejemplos: Hemos visto que en la campaña de Beachy Head, no habiendo podido Tourville obligar a Torrington a un encuentro decisivo, no pudo convoyar la expedición invasora francesa por tener a retaguardia la escuadra en su ser de Torrington y por el flanco las fuerzas de Shovel y Killigrew. Su acción quedó inutilizada por ese carácter dilatorio de la estrategia naval francesa que impulsaba a sus jefes navales a fijar su atención en ulteriores objetos olvidándose del principal, sin el cual no podían conseguir sus fines, a saber, la destrucción de las fuerzas navales enemigas al presentarse oportunidad de obtener solución decisiva. De ahí en combate, su preferencia por esperar a sota-

vento el ataque del enemigo, su inclinación a rehuir combates decisivos, su preferencia por el tiro a desbarbotar en lugar de dirigirlo al casco, y en el caso de Tourville, su fracaso al tratar de aniquilar la escuadra en su ser de Torrington; a consecuencia de esto se desbarataron por completo los planes de invasión y su consiguiente guerra civil que, como ha demostrado el Almirante Colomb, era el eje del plan de campaña francés. En el caso de la Armada Española del siglo anterior, el Duque de Parma era el encargado de la expedición invasora cuyas tropas y sus transportes estaban preparados en los puertos de los Países Bajos. Pero Justino de Nassau le vigilaba estrechamente mar afuera y el Duque de Parma no pudo hacerse a la mar. La armada al mando del Duque de Medina Sidonia vino en su auxilio, pero fué en vano, porque hostilizada en el Canal de la Mancha y fogueada en el puerto de Calais hubo de hacerse a la mar para ser finalmente quebrantada en Gravelinas. Durante la guerra de los Siete años, en el siglo XVIII ocurrió exactamente lo mismo. Las tropas y sus transportes se iban reuniendo en los puertos del Morbihan, pero sus movimientos estaban paralizados por las escuadras inglesas que bloqueaban los puertos. Conflans con la escuadra principal francesa estaba en Brest bloqueado por Hawke. Eludiendo el bloqueo hizo rumbo al Morbihan para poner en movimiento la expedición allí detenida sin remisión. Pero Hawke (1) le fué a los alcances y le destruyó en la bahía de Quiberon; Boscawen con anterioridad destruyó en Lagos la escuadra que al mando de De La Clue salió de Tolon a fin de reforzar la escuadra de Conflans.

Citaremos otro caso aún, el cual conviene examinar

(1) Célebre Almirante Británico (1705-1781) — (N. del T.)

con algún detenimiento, porque presenta algunos rasgos que tienen especial interés por su relación con recientes controversias. Nos referimos a la proyectada invasión de Inglaterra por Francia el año 1744. Es, según creo, el único caso de nuestra historia naval en que el enemigo aparece preparando sus planes por el procedimiento llamado ahora «rayo con cielo azul» (*a bclt from the blue*), es decir un proyecto de invasión por sorpresa, cuando las dos naciones estaban nominalmente en paz y con la esperanza de que el primer acto ostensible de hostilidad fuese el desembarco de sus tropas en suelo Británico. El año 1743, cuando se concibió ese proyecto, Inglaterra y Francia estaban en paz como se ha dicho, pero tropas de ambos lados habían luchado en Dettingen, no en contienda directa entre ambos, pero Inglaterra apoyaba a María Teresa de Austria y Francia a sus enemigos. Las escuadras de ambas potencias se observaban con recelo mutuamente en el Mediterráneo, y esa situación dió lugar al combate de Mathews en aguas de Tolon, (1) al que se ha dado demasiada notoriedad. Sin embargo, el Gobierno inglés no consideró inminente el conflicto hasta muy cerca de terminarse el año 1743.

De antemano Francia preparaba en secreto su «rayo con cielo azul». Había resuelto contribuir con su ayuda a la causa del Pretendiente y preparar una invasión de Inglaterra con la cooperación de su hijo, y éste al desembarcar en Inglaterra reuniría las fuerzas de su partido para derribar a la dinastía de Hannover. El golpe

(1) Combate de Cabo Sicié en el que el Jefe de Escuadra D. Juan José Navarro se distinguió extraordinariamente luchando con fuerzas inmensamente superiores y dando perfecto cumplimiento a las órdenes de la Superioridad. Según el Almirante Mahan, un solo navío español tuvo a raya a cinco navíos enemigos y no pudo ser dominado, único triunfo de la jornada, hasta que acudió Hawke, después célebre Almirante, en apoyo de los suyos.—(N. del T.)

se había de preparar en Dunkerque y las fuerzas saldrían con rumbo al Támesis desembarcando en Blackwall. El hecho de ir a sus cantones de invierno, en la proximidad de Dunkerque, un ejército de unos diez mil hombres no dió lugar a sospecha alguna en Inglaterra por ser la región natural para invernada del ala izquierda del ejército francés, y en aquel entonces no había transportes en Dunkerque. Sin embargo, en los puertos franceses del Océano y del Canal de la Mancha se contrataron transportes con falsos documentos de fletamento, y aisladamente y guardando el secreto se mandaban sin demora a Dunkerque. La primera idea fué de llevar a cabo la intentona sin el auxilio de la Escuadra francesa, pero el Mariscal de Saxe que debía mandar la expedición se negó terminantemente a llevarla en tales condiciones porque sabía que en el Támesis y mar próximo nunca faltaban fuerzas navales más que suficientes para aniquilar con la mayor facilidad una flota de transportes indefensos y reclamó el apoyo necesario de la Escuadra. A consecuencia de esa reclamación se armó en Brest en secreto una flota poderosa al mando de De Roquefeuil, constituyendo las fuerzas navales que se suponía bastaban para derrotar o tener a raya las fuerzas que con los mayores visos de probabilidad pudiera oponer el Reino Unido. Se hicieron circular falsos rumores acerca de los fines a que iban encaminados los preparativos y el mismo jefe de las fuerzas ignoraba su destinación.

Hasta ahí todo fué bien. Se preparaba el golpe para la primera semana de Enero, pero un mes o más después de esa fecha los retrasos usuales mantuvieron a las fuerzas navales y las tropas expedicionarias separadas por toda la extensión de las costas del Norte de Francia. Pero antes de la fecha primera-

mente fijada se tenía ya noticia en Inglaterra de los preparativos. Desde mediados de Diciembre estaba vigilado el puerto de Brest y se habían transmitido órdenes a los arsenales para alistar tantos navíos de línea como hubiese disponibles. Estos preparativos se continuaron sin intermisión hasta terminar Enero, fecha en que aun se desconocía la finalidad y el objetivo de los armamentos de Brest. De pronto dos noticias alarmantes llegaron a la vez a Inglaterra. Una de ellas participaba que Roquefeuil se había hecho a la mar el 26 de Enero (cal. ant.) con veintiún navíos de línea, y antes de perderlos de vista el crucero que los vigilaba observó claramente que hacían rumbo al Norte. Por otra parte se sabía que el príncipe Carlos, hijo del Pretendiente, había salido de Roma y entrado en Francia sin impedimento. Como esto era directa violación del tratado de Utrech dió naturalmente lugar a considerar los preparativos de Brest como de carácter hostil. El día 1.º de Febrero se supieron esas noticias y el día 2, Sir John Norris, veterano de Barfleur y La Hogue, que a pesar de tener más de ochenta años de edad demostró plena capacidad para el desempeño de su cometido, recibió la orden de arbolar su insignia en Portsmouth y «de tomar las medidas más eficaces para impedir desembarco alguno en estos Reinos». Norris arboló su insignia el día 6 y el 18 tenía ya diez y ocho navíos de línea bajo su mando aumentados después hasta veinte. Desde el 29 de Enero nada se sabía de los movimientos de la escuadra francesa, habiéndola perdido de vista ese día la fragata encargada de vigilarla. Detenida por vientos contrarios y temporales aun no había embocado el Canal de la Mancha. De haber hecho rumbo hacia el Mediterráneo podía haber puesto en grave aprieto a la escuadra de Mathews en aguas de Tolón y hubo algu-

nos proyectos de destacar una fuerte división de los buques de Norris en su auxilio. Si por el contrario su objetivo era el Canal de la Mancha, la escuadra de Norris al completo no disponía de fuerzas sobradas para salir a su encuentro y derrotarla. En ese dilema, recibió Norris el día 9 de Febrero aviso del Duque de Newcastle participando que se habían embargado por cuenta del Gobierno todos los buques en Dunkerque donde se había reunido una flota de unos cincuenta barcos de unas ciento cincuenta a doscientas toneladas de desplazamiento. Se calculaba que para travesía corta y como límite máximo podrían transportar unos diez mil hombres. Pero el embargo aunque demostraba claramente intenciones hostiles no implicaba necesariamente invasión inminente. Era recurso y preliminar frecuente de una guerra con objeto de utilizar buques y dotaciones necesarios para las hostilidades y al mismo tiempo privar al enemigo de la oportunidad de utilizarlos. Por lo tanto ninguna indicación segura de finalidad estratégica podía establecerse entre el embargo de Dunkerque y la salida de Brest de la escuadra francesa. Por otra parte era evidentemente peligroso el retirar la defensa del Canal de la Mancha hasta conocer el destino de la escuadra de Brest, y aunque Newcastle sugería la idea de dividir las fuerzas enviando el núcleo principal de refuerzo a Mathews, al Mediterráneo, Norris, por el contrario, rehuyó tenazmente aceptarla y antes de que llegase el momento de tomar la determinación, la situación se aclaró de tal modo que pudo ser descartada aquella idea por completo. El día 11 de Febrero, Norris recibió aviso de que una escuadra francesa por lo menos de diez y seis unidades estuvo el día anterior a la vista del Cabo Start. Esto le convenció de que la empresa de los franceses se encaminaba hacia el Este. Como tenía algunas fragatas vigi-

lando el Canal entre la isla de Wight y cabo Barfleur tenía motivos para creer que por entonces los franceses no disponían de fuerzas navales de importancia al Este de su escuadra. Newcastle, sin embargo, no era de su parecer. Había recibido numerosos informes participando movimientos de buques por el Canal al Este de la isla de Wight y también indicaciones de concentración en Dunkerque. De hecho, ningún buque de guerra francés estaba en aquel entonces al este de la isla de Wight y las noticias enviadas a Newcastle debían referirse a transportes con rumbo a Dunkerque transformados en navíos de línea por el prisma de la guerra. Newcastle, en consecuencia dió a Norris orden de salida inmediata para las Dunas. Norris no pudo hacerse inmediatamente a la mar, detenido por malos tiempos en St. Helen, y el día 13, víspera de su salida, recibió aviso confirmando su convencimiento de que los franceses aun estaban hacia el Oeste. Sin embargo, las órdenes de Newcastle (1) eran perentorias y el 14 se hizo a la vela con diez y ocho navíos y fondeó el 17 en las Dunas. Allí encontró dos buques más que le esperaban y otros dos habían salido de Plymouth para unirse a su escuadra.

Haremos un paréntesis para hacer observar que los propósitos de Norris de permanecer en Portsmouth, descartados por la superior autoridad de Newcastle, eran plenamente acertados. Sabía que en el Támesis y las Dunas había fuerzas navales suficientes para dar buena cuenta de cualquier expedición procedente de Dunkerque a menos de ir escoltada por la escuadra de Brest o un muy importante destacamento de la misma. Abrigaba la confianza de que tales fuerzas no podían haber eludido la vigilancia de sus fragatas y consideraba

(1) Ministro de Estado. — (N. del T.)

que dadas las circunstancias podía interceptar mejor a Roquefeuil esperándole en Spithead o St. Helens que retirándose hasta el puerto de las Dunas. Cuan justa era su apreciación podrá verse al examinar con más detenimiento los movimientos de la escuadra francesa. Hasta el 13 de Febrero en aguas de C. Start no recibió Roquefeuil sus instrucciones definitivas. Se le mandaba destacar a De Baraille, su segundo, con cinco buques a Dunkerque para dar convoy a la expedición de Saxe y él mismo con el resto de la escuadra debía bloquear la escuadra de Norris en Portsmouth y derrotarla si le era posible. Pero reunida junta de guerra por Roquefeuil se encontraron las instrucciones demasiado arriesgadas para su inmediata ejecución. Se acordó no dividir la escuadra hasta derrotar a Norris a quien se suponía en Portsmouth, y el día 17, fecha en que Norris había fondeado en las Dunas, un reconocimiento de Spithead dió margen a la especie de que Norris estaba allí con once navíos de línea. Pareciéndoles que el tiempo no era favorable para un bloqueo eficaz, Roquefeuil siguió su rumbo por el Canal convencido de que dejaba a Norris por la popa con un contingente demasiado escaso para medirse con el suyo. Se destacó entonces la división de Baraille con rumbo a Dunkerque, pero ya desanimado el mariscal de Saxe, se negó a dar la vela si no era escoltado por la escuadra total de Roquefeuil.

Nunca la tuvo a su disposición para proteger la expedición que finalmente se disolvió. Roquefeuil con su escuadra ahora muy reducida había fondeado a la vista de Dungeness el día 22 y nunca pasó de allí. En el interín pasó lo siguiente: Norris permaneció en las Dunas detenido por un temporal. No le faltaban noticias de lo que pasaba en Dunkerque, pero no se resolvía a lanzarse por temor de que la escuadra francesa cubriese alguna

otra expedición procedente de otro puerto francés del Canal. Mandó hacer un reconocimiento, sin embargo, y recibió aviso el día 21 de que cuatro navíos de sesenta y cuatro cañones — indudablemente la división de Baraille — estaban fondeados en aguas de Gravelinas, protegiendo los transportes de Dunkerque. El día 22 Roquefeuil arribó y fondeó en Dungeness. En cuanto tuvo noticia Norris del paradero de Roquefeuil, decidió atacarle sin demora. El viento N. O. favorable para su empresa hacía también imposible la salida de la expedición de Dunkerque. En el supuesto de que cambiase el viento antes de presentar combate a Roquefeuil, calculaba Norris que disponía de fuerzas suficientes para destacar una división a fin de paralizar los movimientos de Saxe y Baraille quedándole sin embargo suficientes para dar buena cuenta de Roquefeuil. Pero las cosas no sucedieron exactamente en esa forma. El 24 Norris salió del puerto de las Dunas arrumbando a Dungeness con viento flojo del N. O. y marea descendente a su favor. Roquefeuil aun estaba fondeado en Dungeness y vió inesperadamente aparecer la escuadra de Norris a la que suponía hacia Poniente. Desconcertado Roquefeuil por la proximidad de Norris con fuerzas superiores, reunió con urgencia junta de capitanes que resolvió picar amarras y escapar. Pero entretanto calmó el viento y empezó a subir la marea no permitiéndole moverse. Paralizados los movimientos de Norris por las mismas causas, fondeó a distancia de algunas millas hacia el Este, en espera de viento y marea favorables para el ataque. Pero durante la noche sobrevino un furioso temporal del N. E. que dispersó casi todos los buques de Norris de su fondeadero y al amanecer la escuadra francesa había desaparecido. Roquefeuil largó amarras y corriendo el temporal en popa iba con

rumbo a Brest a toda prisa. Norris le cedió caza hasta Beachy Head, pero finalmente retrocedió en demanda del puerto de las Dunas a fin de interceptar a Saxe y Baraille, quienes con viento a su favor pudieran intentar hacerse a la mar si no se les interceptaba el paso. Los transportes no estaban en condiciones de emprender expedición y por otra parte ni el mariscal de Saxe ni Baraille tenían la menor intención de moverse; ambos comprendieron que la oportunidad había pasado. Las tropas embarcadas en los transportes habían sufrido mucho por el temporal que frustró el ataque de Norris a la escuadra del Conde de Roquefeuil. Pero eso era sencillamente un contratiempo de guerra. No fué el temporal el que quebrantó la expedición ni salvó a Inglaterra de una invasión. Por el contrario, al hacer estragos en los transportes y tropas de Dunkerque, también evitó la destrucción de la escuadra del Conde de Roquefeuil en Dungeness. Pero con temporal o sin él, los transportes y tropas no podían atravesar el Canal mientras Norris se mantenía en las Dunas. Tampoco podían haber cruzado si Norris hubiese conseguido su deseo de permanecer en Portsmouth porque en ese caso no hubiese sido destacado Baraille.

La lección de estos memorables incidentes ha sido perfectamente deducida por Mr. Julian Corbett cuyos comentarios citamos a continuación. «En las condiciones más favorables, la tentativa entrañaba el curso normal de disolución. Al ponerla en ejecución se vino abajo todo el ingenioso plan y perfecta decepción por efecto de sus inherentes dificultades; como en otras circunstancias análogas, dió lugar al llevarlo a la práctica a una combinación dificultosa de la escuadra de combate con la flota de transportes, y por nuestra parte podíamos prevenirlo con todas las ventajas a nuestro favor, por

el sencillo expediente de mantener una masa central en una línea de travesía manifiesta y segura». Ciertamente nos cogió al principio en condiciones desventajosas porque el «rayo con cielo azul» se incubaba algún tiempo antes que nadie, en Inglaterra, sospechase su preparación. El país estaba casi desguarnecido de tropas que luchaban en otras empresas en el extranjero, Escocia profundamente desafecta, los Jacobitas intrigando con grandes esperanzas, el Ministerio débil y negligente, la Marina de guerra en aguas inglesas en manifiesta inferioridad y los buques que podían alistarse dispersos en los arsenales donde se reparaban. Sin embargo, a pesar de todas estas circunstancias desfavorables «el rayo con cielo azul» fué advertido y prevenido — con alguna demora es verdad y exceptuado Norris, con escasa sagacidad — mucho antes de estar preparada la expedición para hacerse a la mar. Seguramente la lección no necesita más esclarecimientos.

Estos ejemplos y otros que pudieran citarse parecen establecer la ley siguiente: la escuadra que protege una expedición invasora, si no tiene asegurado el dominio del mar, está irresistiblemente atraída hacia el punto de embarque de las tropas y debido a esa misma atracción, en la proximidad de ese punto ha de tener lugar el encuentro con las fuerzas superiores del enemigo, si antes no se ha efectuado ya. Si en la campaña de Trafalgar, que no podemos repasar detalladamente aquí por falta de espacio, no parece verificarse esa ley tan plenamente como en los otros casos estudiados, es debido únicamente a que las disposiciones de las escuadras británicas fueron tan magistrales que Napoleón nunca logró la oportunidad que perseguía de combinar los movimientos de sus escuadras para proteger el embarque de las tropas. Dominadas estratégicamente, fueron finalmente aniquiladas en Trafalgar.

Todavía queda una cuarta solución propuesta por escritores teorizantes aunque no ha sido sancionada por la historia ni tomada en serio, al parecer, por autoridad naval de alguna reputación. Por mi parte tampoco creo debe tomarse en serio. Se supone que una potencia naval, en condiciones geográficas favorables para el caso con relación a este país, pudiera sin previa provocación ni conflicto internacional declarado, preparar clandestinamente transportes — ya sea un número relativamente reducido de barcos mercantes de gran desplazamiento o un número considerable de embarcaciones menores tales como gabarras, lanchones, etc., y sus remolcadores — para embarcar clandestinamente un ejército con toda su impedimenta y clandestinamente también sin previo aviso ni amenaza, hacerse a la mar, con o sin escolta, con propósito de efectuar un desembarco en sitio adecuado de la costa Británica. Todo el proyecto involucra, al parecer, por lo menos tres enormes faltas de lógica: primero, suponer un propósito pirático por parte de una nación civilizada; segundo, imposibilidad de disimular proyecto de tal magnitud con el absoluto secreto requerido; y tercero, una precisión de movimientos y puntualidad en las operaciones de embarque, travesía y desembarco tales, que la historia no resgistra caso semejante y que se consideran de todo punto impracticables tanto si se acepta el criterio de la gente de mar como si sirven de guía las lecciones de la experiencia. Por supuesto, el mañana pudiera no parecerse al pasado y las guerras navales del porvenir podrán regirse por leyes distintas de las que llevan el sello de las enseñanzas nunca desmentidas durante más de ocho siglos. Pero ese es un supuesto que no puedo considerar ahora como válido.

CAPÍTULO VII

TRÁFICO MARÍTIMO

El comercio marítimo del enemigo ha sido siempre considerado entre beligerantes, como objeto de presa legítima. El objetivo principal de las guerras Anglo-Holandesas era por una y otra parte la ruina permanente del tráfico marítimo enemigo. En todas las guerras en que el comercio marítimo de uno de los beligerantes es de alguna importancia, de un lado se procurará su protección en cuanto sea posible, mientras que el adversario lo perseguirá para su captura y destrucción. Cuanto mayor el tonelaje y el valor del comercio marítimo nacional, tanto mayor es la importancia de su supresión como agente de dominio internacional. Si, por ejemplo, los enemigos de Inglaterra, consiguiesen anular su tráfico marítimo, ese solo hecho la dejaba vencida y reducida a la impotencia porque su comercio marítimo es su fuente de vida. Sin embargo, hay naciones que disponen de poderosos elementos de guerra y ya sea por su posición geográfica o porque su tráfico marítimo no constituye elemento importante de la vida nacional, sufrirían relativamente poco en circunstancias análogas. Por consiguiente, el tonelaje y valor del comercio marítimo nacional dará la medida del

probable esfuerzo del enemigo para su supresión. Pero no representa criterio directo de proporcionalidad para los medios que han de disponerse en relación con su defensa. La importancia de estos medios deberá determinarse teniendo en cuenta el carácter e importancia de las fuerzas navales que el enemigo puede disponer para ese fin y no por la importancia del tráfico. Durante la guerra Anglo-Boer, aunque ni un solo buque de la marina británica de guerra estaba directamente empleado en la protección del tráfico marítimo, en parte alguna del mundo, éste no sufrió la menor interrupción ni tampoco fué hostilizado. Por otra parte, si Inglaterra estuviese en guerra con una nación marítima de primer orden, quizás se viese obligada a dedicar todos sus fuerzas navales a mantener el libre tránsito de su tráfico marítimo. Mientras pueda su marina desempeñar con éxito ese cometido, no necesita preocuparse del peligro de invasión. Al establecer un dominio del mar en términos que aseguren libre tránsito al enorme y por todas partes extendido comercio de este país, necesariamente implica la facultad de interceptar los transportes enemigos en empresa de invasión. Lo primero y más importante implica lo segundo.

A primera vista puede parecer una anomalía — algunos quizás lo consideren como rasgo atávico de barbarie — que mientras en la guerra terrestre se respeta la propiedad privada de los súbditos enemigos, ley establecida por los procedimientos que rigen entre naciones civilizadas al no incautarse ni destruir la propiedad privada sin la debida compensación, lo contrario aun prevalece en la guerra naval. La analogía que pretende establecerse entre los dos casos en esa forma es muy imperfecta y un ligero examen de las circunstancias respectivas lo pondrá de manifiesto. La guerra terrestre,

ipso facto, interrumpe en gran parte el libre curso de las relaciones comerciales y entre los beligerantes lo suspende por completo. Además, en toda el área ocupada por el enemigo, los ferrocarriles y en su mayoría las carreteras, están casi exclusivamente destinadas a los movimientos de tropas y sus servicios de aprovisionamiento — en una palabra para el mantenimiento de su línea de comunicaciones. Durante la guerra de 1870 pocas mercancías o ninguna se remitieron de París a Berlín o *vice-versa* y aunque durante ciertos períodos de la guerra pudieran haberse enviado mercancías de Lyon a Ginebra o de Lila a Bruselas, pueden considerarse esos incidentes como análogos a los viajes intentados por los barcos mercantes eludiendo con frecuencia la vigilancia de los cruceros enemigos en alta mar. Por otra parte, en el caso de una plaza fuerte cercada, los sitiadores jamás permitirían el libre paso a la plaza a un convoy de municiones de boca o guerra, ni tampoco, como puede suponerse, a mercancías de ninguna clase. El convoy sería interceptado como cosa natural y utilizado por los sitiadores para sus propios fines si así lo considerasen conveniente. En resumidas cuentas, en la guerra terrestre las relaciones comerciales en general y hasta el libre paso de propiedad individual queda suspendido dentro del área del territorio ocupado e interrumpido en gran escala en todo el país expuesto a la invasión. Por consiguiente no es exacto, si no se hacen las debidas salvedades, que se respete la propiedad privada en la guerra terrestre y no en la marítima. La única diferencia que puede apreciarse consiste en que con arreglo a la ley establecida por la observancia de las naciones civilizadas, la propiedad privada no puede ser apropiada en la guerra terrestre pero si en la marítima. Pero esta diferencia no es en

realidad esencial. Lo esencial en ambos casos es que la riqueza del enemigo disminuye y el crédito de sus comerciantes se anula, — factor de mucha mayor importancia que la pérdida de tal o cual cargamento — por la supresión del intercambio de productos con otros países que constituye el principal elemento de prosperidad nacional y a veces, como en el caso de Inglaterra, puede ser condición indispensable para su existencia como nación. Por otra parte, aunque en la guerra terrestre se respeta la propiedad privada y en la naval no, sin embargo, para muchas naciones la paralización de sus transacciones comerciales a consecuencia de operaciones militares en tierra entrañaría mayor gravedad que la destrucción de su comercio marítimo.

Por estas razones, entiendo que es quimérica la proposición de eximir a la propiedad privada en el mar de todo riesgo de captura o intervención. La guerra es esencialmente acto de violencia. Para imponer su voluntad a la del enemigo sacrifica vidas humanas y apela a todos los medios conducentes a ese fin. Entre estos, la captura o destrucción de los buques de comercio enemigos, es el más humano puesto que menos pone en peligro la vida y libertad humanas y al mismo tiempo por su acción coercitiva en algunos casos, aunque no siempre, puede constituir el instrumento más eficaz para la sumisión del enemigo. Además, no se pretende resguardar de captura o destrucción los barcos neutrales del enemigo — ni siquiera para el caso los neutrales — que intenten romper el bloqueo. Pero las condiciones modernas de bloqueo son tales, que los buques de combate que constituyen el núcleo principal, quizás se sitúen a centenares de millas del puerto o puertos bloqueados y los cruceros de su línea de operaciones en comunicación entre sí y con el núcleo principal

de fuerzas podrán estar mucho más alejados. Dentro del área de la zona vigilada por la red de cruceros, todo buque que trata de forzar el bloqueo para entrar o salir del puerto se expondrá a ser capturado. En estas condiciones la proposición de excluir a los demás buques mercantes del enemigo del riesgo de captura resultaría irrisoria. Por muy numerosa que fuese su flota mercante las presas no darían para compensar el coste de captura.

Es un axioma de la guerra naval el atribuir al establecimiento de un dominio seguro del mar, eficacia de primordial defensa del comercio marítimo y condición indispensable para impedir sea atacado en condiciones tales que influyan sensiblemente sobre el curso de las operaciones. La guerra no es cuestión de alfilerazos sino de golpes destructores. Dice el Almirante Mahan «los conflictos y escasez que ocasiona a un país una grave perturbación de sus relaciones comerciales son evidentes. Es indudablemente una operación secundaria muy importante de la guerra naval y no es probable caiga en desuso mientras haya guerras; pero considerarla como medida fundamental y de primer orden capaz de efectos decisivos, constituye probablemente una ilusión engañosa y de las más peligrosas cuando se presenta a la opinión pública con el atavío persuasivo de la economía». Aquí también podemos discernir algunas de las amplias derivaciones del poderoso y transcendental agente que se llama «dominio del mar». Si uno de los beligerantes no pretendiendo asegurar el dominio del mar por falta de fuerzas navales adecuadas, cree aniquilar a su enemigo por medio de ataques esporádicos a su comercio marítimo, pronto se convencerá de su error, si nos hemos de guiar por las enseñanzas de la historia. Según nuestra hipótesis su

Armada es inferior a la del enemigo. Seguramente tarde o temprano se le dará alcance y destruirá. Además, el pabellón mercante del beligerante más débil, como ya se ha demostrado desaparecerá del mar desde el principio de las operaciones; y el comercio marítimo de ese beligerante ha de ser bien insignificante si la pérdida que representa su supresión no es mayor que los perjuicios que puede esperar ocasionar al de su contrinicante, el cual surca los mares bajo la égida del pabellón representativo del dominio del mar. El Almirante Mahan calcula, para todo el período de la guerra de la Revolución y del Imperio, que la pérdida por parte de Inglaterra «debida a las presas por cruceros enemigos no excedió del dos y medio por ciento del comercio marítimo y que esta pérdida fué compensada en parte por las presas y mercaderías capturadas por sus propios buques de guerra y corsarios». Debe hacerse constar, sin embargo, que la Comisión Regia para provisión de productos alimenticios era de parecer que el cuatro por ciento representaría un cálculo más exacto. Es un hecho bien conocido además que durante ese período el tonelaje del comercio de Inglaterra duplicó mientras que el de Francia fué aniquilado. En la práctica resulta que los riesgos del comercio marítimo son, con mucha exactitud, proporcionales al grado de dominio del mar establecido por el pabellón que cubre la mercancía — es decir, como se recordará, dominio representado por la autoridad ejercida sobre las comunicaciones marítimas afectadas por las operaciones. — Durante la guerra de la Independencia Norte-Americana, en ocasión en que la supremacía marítima Británica encontró fuerte oposición y a veces estuvo seriamente comprometida — debido tanto a disposiciones defectuosas como a inferioridad de fuerzas — se pagaron en 1782 primas de se-

guro de 15 guineas por ciento (1) para barcos que hacían la carrera de las Indias Orientales; mientras que desde la primavera del año 1793 hasta el final de la campaña contra Napoleón las primas no llegaron a la mitad. Sin embargo, hasta las últimas operaciones de la guerra se apresaban barcos mercantes ingleses en el Canal de la Mancha casi cada día. Hay bastantes motivos, sin embargo, para suponer que muchas de estas presas eran en realidad operaciones hechas en connivencia fraudulenta para hacer clandestinamente comercio con los puertos europeos, que Napoleón en vano trataba de suprimir. La historia completa del conflicto memorable entre los decretos de Berlín, de Napoleón y las Reales Ordenes del Consejo Británico está por escribir aún. Algunas luminosas aclaraciones incidentales sobre el particular, se encontrarán en el libro de Mr. David Hannay titulado *El traficante marítimo; Sus amigos y enemigos* (*The Sea-Trader, His Friends and Enemies*).

Resulta de estas premisas — confirmadas además por otros ejemplos históricos que pudieran citarse — que en una guerra naval, el beligerante que establece y mantiene un dominio efectivo del mar será árbitro absoluto del comercio marítimo del enemigo, mientras que su propio comercio marítimo, aunque expuesto a pérdidas, no serán éstas tan importantes que determinen ni siquiera afecten marcadamente a los resultados generales de la guerra; y no sólo eso sino que pudiera acabar la guerra más rico y próspero que al empezarla. Esto es lo que indudablemente nos enseñan los precedentes históricos y a pesar de los grandes cambios en los métodos de la guerra naval, posibilidades diversas, artefactos y convenios internacionales que

(1) La Guinea vale 5 $\frac{0}{10}$ más que la libra esterlina. (*N. del T.*)

con ella se relacionan, así como también con relación a las condiciones de tonelaje e importancia nacional del comercio marítimo, sin embargo de todo esto me parece puede demostrarse que el resumen total de estos cambios ha redundado más bien en beneficio del beligerante más fuerte. En primer lugar la guerra de corso — antiguamente instrumento muy eficaz en poder del beligerante más débil — está ahora abolida. Es verdad que la Declaración de París que registra y ratifica su abolición no ha sido aceptada oficialmente por todas las potencias marítimas del mundo; es asimismo cierto que desde la Declaración de París ninguna potencia naval ha tratado de conceder patentes de corso. El derecho reclamado por algunas potencias marítimas, de convertir barcos mercantes de su propia nacionalidad en buques de guerra montando en ellos armamento militar y habilitándolos en alta mar para funciones de guerra, está considerado por algunos como equivalente a un restablecimiento de la guerra de corso en su forma más peligrosa y agresiva. Pero los que arguyen en esa forma parecen ignorar que ese procedimiento de transformación en alta mar está limitado de hecho por la Séptima Convención de la Segunda Conferencia de La Haya, por una serie de restricciones que establecen una distinción muy marcada entre el buque de guerra así improvisado y el corsario de antaño. Las principales estipulaciones de ese convenio son:

1. Un barco mercante habilitado para funciones de guerra, no puede tener los derechos y deberes que corresponden a los buques de guerra si no está directamente bajo la autoridad, inmediata intervención y responsabilidad de la potencia representada por su correspondiente pabellón.

2. Barcos mercantes habilitados para la guerra han

de adoptar los signos externos que caracterizan a los buques de guerra de su nacionalidad.

3. El Comandante ha de estar al servicio del Estado y debidamente capacitado por las autoridades competentes. Su nombre ha de figurar en el Estado General de la Armada.

4. La tripulación ha de estar sometida a la disciplina militar.

5. Todo barco mercante habilitado como buque de guerra está obligado a observar en sus operaciones las leyes y prácticas que rigen en la guerra.

6. Un beligerante que habilita un barco mercante para servicio de guerra está obligado a incluirlo en la lista de sus buques de guerra tan pronto como le sea posible.

Este convenio ha sido aceptado y ratificado por todas las grandes potencias marítimas. Es verdad que concede al barco mercante transformado el privilegio, que pudiéramos llamar canino, de dar la primera dentellada con impunidad, pero al mismo tiempo hace muy difícil la reincidencia. Un barco en esas condiciones puede haber tomado como barco mercante carbón y otros efectos en un puerto neutral antes de su conversión, pero no puede después de habilitado como buque de guerra volver al mismo u otro puerto neutral y repetir la operación; tampoco puede fácilmente practicar la jugarreta que algunos imaginan de ser un día barco mercante, al día siguiente de guerra y otra vez mercante el tercero. Además, en cuanto este procedimiento pudiera suponerse aplicado contra Inglaterra más especialmente, su eficacia aparece considerablemente mermada al tener en cuenta que Inglaterra pudiera convertir ella sola, tantos barcos mercantes en barcos de guerra

como todo el resto del mundo en junto, si estuviese dispuesta a seguir el procedimiento.

Se objetará, quizás, que un beligerante acosado hasta el último extremo, no respetará las prescripciones de una mera Convención que sólo aparece en papel y llegado el caso podrá considerarlas como letra muerta. En ese caso no es fácil comprender porque jamás las aceptó y ratificó. El preámbulo de ese mismo convenio dice que «siendo así que las potencias contratantes no han podido llegar a un acuerdo respecto del problema de la habilitación de un barco mercante como barco de guerra en alta mar, queda entendido que el problema del sitio en que esa operación se haya de efectuar queda fuera del alcance de este convenio y en nada le afectan las siguientes reglas». En otros términos, algunas de las Potencias mismas que ratifican el convenio tal como aparece categóricamente, declinan aceptar la estipulación prohibiendo la conversión de un buque mercante en buque de guerra en alta mar. Si eso no significa que, mientras reservan su libertad de acción respecto de ese particular, están dispuestas a respetar las estipulaciones de una convención que han aceptado no menos categóricamente y ratificado, nos vemos reducidos a la consecuencia absurda de admitir la nulidad de toda Ley Internacional.

Por otra parte, la casi completa desaparición del barco de vela ha modificado profundamente todos los anteriores procedimientos relacionados con el ataque y defensa del comercio marítimo. En los tiempos de la navegación a la vela todos los barcos tenían que navegar en direcciones relacionadas con las del viento, es decir, si el viento está escaso los de vela han de tomar rumbos inclinados y en zigzag respecto de la derrota directa entre los puertos de salida y recalada de modo

que algunos pudieran encontrarse en todo tiempo en una zona de gran anchura entre puerto y puerto. Por consiguiente los ataques esporádicos al comercio marítimo por medio de buques de guerra cruzando en alta mar en la zona correspondiente a una línea de navegación comercial que pudiera tener centenares de millas de amplitud, con frecuencia daba resultados fructíferos. Había entonces pocas zonas estériles para el corso en toda la extensión de los mares. Hoy día un vapor puede siempre hacer rumbo directo a su puerto de destinación. Por consiguiente las líneas de navegación comerciales se han estrechado ahora en términos que más bien participan del carácter de toda línea propiamente dicha, una sola dimensión y las áreas limitadas por esas líneas son ahora todas zonas no frecuentadas. Al cruzar hoy el Atlántico por derrota poco frecuentada por el tráfico marítimo, se observará, como he tenido ocasión de hacerlo repetidas veces, que el número de barcos avistados en un viaje tan largo como el que puede hacer cualquier buque de guerra sin reponer carbón, puede con frecuencia contarse con los dedos de una sola mano. Otra característica de esas líneas es que aunque sus puntos de salida y recalada son fijos, las derrotas admiten variaciones en términos tales que cualquier buque de guerra, cruzando próximamente por su derrota normal, sería fácilmente eludido. Por otra parte siendo invariables los puertos de salida y escalas, las líneas de comunicación formarán necesariamente haces convergentes al acercarse a esos puertos. Existen también en alta mar, puntos de intersección de varias líneas de comunicación. Estos puntos de convergencia y focales (*terminal and focal*) como muy propiamente los llama Mr. Corbett, serán naturalmente los escogidos por el beligerante que suponemos inferior a su adversario,

para sus operaciones contra el tráfico comercial del enemigo, porque lejos de ellos el juego no vale la pena. Pero precisamente en esos puntos será donde el adversario más poderoso concentrará su defensa y disponiendo de fuerzas superiores tendrá buen cuidado de aportar las necesarias para el caso. Cuando las circunstancias lo requieran, podrá también proporcionarse defensa directa a las líneas de comunicación reuniendo los barcos mercantes en flotas convoyadas por fuerzas suficientes para rechazar ataques que lógicamente han de suponerse de carácter esporádico e intermitente. No ha de echarse en olvido que el buque dedicado a la guerra de corso da fin a su empresa al encontrarse con un enemigo con fuerzas superiores o aun iguales y por lo tanto ha de procurar en primer término eludir esos encuentros.

Tercero, la sustitución del velamen por la propulsión a vapor ha reducido considerablemente la duración de las correrías del buque de guerra dedicado a la guerra de corso. En tiempo de guerra sólo podrá separarse de sus estaciones carboneras un buque de guerra, una distancia considerablemente inferior a la que representa el carbón necesario para volver a las mismas a toda velocidad. De lo contrario, corre el riesgo si le dan caza, de consumir su última piedra de carbón antes de arribar a puerto seguro. Hacer carbón en alta mar es operación que sólo puede hacerse en circunstancias excepcionales y en todo tiempo es muy entretenida. Si el enemigo coge a un buque de guerra en esa faena su situación será muy desventajosa. Los barcos carboneros están también expuestos a ser capturados al dirigirse al punto de reunión y en ese caso el buque de guerra que pierde su repuesto de combustible corre gravísimo riesgo. Estos peligros y dificultades pueden

vencerse de vez en cuando pero a la larga representan una tremenda desventaja para las tentativas contra el comercio marítimo del beligerante cuya potencia naval es superior a la de su adversario. Si por el contrario su armada es inferior, el comercio marítimo del adversario estará a su merced y nada puede impedir su destrucción total o por lo menos su paralización. Pero no es esa la hipótesis que ahora estudiamos.

Cuarto, la facultad del moderno buque de guerra de enviar las presas al tribunal de adjudicación o de destruirlas desde luego, es mucho más restringida que la de sus antecesores en los tiempos de la navegación a la vela. Si las envía a puerto ha de marinarlas con su personal o escoltarlas. En el primer caso las presas y en el segundo presa y apresador, están expuestos a ser recapturados, peligro tanto mayor cuanto mayor es la superioridad del enemigo. Por otra parte, las dotaciones de los modernos buques de guerra, altamente especializadas, han de suministrar la nueva tripulación del buque apresado, suponiendo que se escoge ese procedimiento, y el personal de máquinas más especialmente que deberá contribuir con parte de su dotación, sólo dispone en circunstancias normales del necesario para su máxima eficiencia en combate. Es probable, por consiguiente, que la determinación más viable para el apresador sea la de destruir su presa en alta mar. En tal caso no hay participación en el valor de la presa para ninguno, pero quizás esa sea la de menor importancia. La obligación de proporcionar alimentos y alojamiento a la dotación del buque apresado a bordo del buque apresador, tiene mucha mayor importancia. Proceder de otro modo sería piratería sin atenuaciones y daría lugar a violentas represalias. Ahora bien, antes de que el corsario haya destruído muchas presas en esa

forma, sobre todo si solamente una de ellas es barco de pasaje bien repleto de pasajeros, se encontraría seriamente embarazado por el número de sus prisioneros y la necesidad de atenderlos aunque fuese con lo más indispensable. El Comandante de un buque que entra en combate con algunos centenares de prisioneros a bordo se vería en situación nada envidiable.

Me parece que lo expuesto resume las principales consideraciones relacionadas con el ataque y defensa del Comercio marítimo en las condiciones actuales de la guerra naval. He estudiado el problema con mayor detenimiento en la obra *Nelson and other naval studies* y como no veo razón para desechar ni modificar sensiblemente las conclusiones allí formuladas, se transcriben a continuación para complemento de este estudio:

1. La experiencia demuestra que la destrucción del comercio marítimo nunca ha sido, ni puede ser en lo sucesivo, objetivo principal de la guerra naval.

2. Las variaciones que durante los tiempos modernos se han producido en los procedimientos de la guerra naval y los medios con que se cuenta, no dan lugar a suponer que la experiencia de tiempos pasados sea inaplicable a los presentes.

3. Las enseñanzas que se desprenden de las operaciones más recientes de guerra naval, confirman la conclusión anterior y más bien la refuerzan.

4. El caso del «Alabama», bien entendido, en lugar de invalidar esa conclusión, más bien la confirma.

5. Aunque el tonelaje del comercio marítimo ha tenido considerable aumento, el número de buques de guerra disponibles para su destrucción ha disminuído en mucha mayor proporción.

6. La guerra de corso está de hecho abolida, no solo por el *fiat* de Ley Internacional, sino también

por los cambios en los procedimientos y en el material relacionado con la navegación y la guerra naval que han relegado al olvido las patentes de corso.

7. El comercio marítimo es hoy mucho menos vulnerable que en otros tiempos porque la propulsión a vapor ha reducido las líneas de navegación a sus ejes y por las zonas marítimas que comprenden rara vez cruza barco alguno.

8. El crucero moderno para operar contra el comercio marítimo, está reducido a un radio de acción relativamente reducido por las limitaciones del peso de combustible que puede embarcar. Si destruye las presas pierde su parte correspondiente y además ha de recoger a tripulantes y pasajeros. Si determina marinar las presas y enviarlas a puerto, queda incompleto el personal de máquinas con la importante deficiencia consiguiente para su propio buque en caso de combate.

9. Las flotillas de torpederos tienen escasa o ninguna eficacia para la destrucción del comercio marítimo exceptuando en ciertas zonas bien definidas donde pueden tomarse las precauciones necesarias para prevenir sus depredaciones.

Por supuesto, las conclusiones que anteceden, parten todas del supuesto fundamental de que el comercio marítimo que se ha de defender pertenece a una potencia que puede establecer el dominio del mar. Es la única condición indispensable para la defensa del comercio marítimo.

CAPÍTULO VIII

CLASIFICACIÓN DE LAS FUERZAS NAVALES

Un buque de guerra, considerado en abstracto, puede definirse como receptáculo especialmente construido y dedicado a transportar a través del mar, al teatro de operaciones, el armamento militar adecuado y las correspondientes dotaciones para su dirección y manejo, municiones de boca y guerra y todo cuanto pueda contribuir al mayor rendimiento en movilidad y radio de acción en proporción a su desplazamiento. Limitando nuestro estudio al período en que el cañón constituye el elemento ofensivo principal de los buques de guerra y considerado al torpedo como proyectil especial y el tubo lanza-torpedos como cañón especial también, puede condensarse la definición y considerar al buque como plataforma navegante para la artillería. No tendremos en cuenta los métodos y elementos de guerra naval anteriores a la introducción del cañón por considerarlos propios de la arqueología naval. Bastará con indicar que en todas las épocas, la naturaleza del arma principal de combate empleada y en parte el procedimiento de propulsión utilizado, no sólo han regido la estructura del buque y determinado los límites más convenientes de su desplazamiento, sino también han ejercido influencia domi-

nante sobre el manejo de las escuadras y su orden de batalla. En los últimos tiempos del período de las galeras que terminó con la batalla de Lepanto en 1571, menos de veinte años antes de la derrota de la Armada en 1588, la táctica naval había llegado a su mayor grado de minuciosidad. La substitución de la propulsión a remo por la navegación a la vela y el empleo más general del cañón como arma ofensiva principal del combate, motivó cambios radicales en los procedimientos tácticos lentamente desenvueltos durante el período de las galeras. En un principio la lucha era muy confusa y en el combate naval todo era tumulto y desorden. «Acometimos sin orden de batalla determinada», escribe un oficial que estuvo en el combate de Trafalgar, «cada buque hacía su presa (*every man to take his bird*)». La referencia es inexacta y refleja la táctica empleada en Trafalgar con completa falta de inteligencia; pudiera, sin embargo, aceptarse como pintoresco resumen de la confusión que prevalecía en los tiempos de la Armada y aun durante medio siglo después.

Gradualmente, sin embargo, de aquel caos va surgiendo y se desenvuelve el orden. Pero no el orden anterior sino uno nuevo en el que predomina el cañón y su disposición a bordo. El atacar sin formación alguna y cada buque en busca de su presa, significaría que cada unidad, grande o pequeña, en cuanto las circunstancias lo permitiesen, trataría de escoger adversario proporcionado a sus propias fuerzas y por lo tanto las escuadras no tendrían necesidad imperiosa de formarse, con unidades homogéneas y no habría razón para excluir de un combate en regla los buques relativamente pequeños. Durante las guerras holandesas se fué formando lentamente la práctica de combatir en línea de fila, proa con popa, cada buque siguiendo la estela del precedente

(matalote de proa), a fin de despejar el campo de tiro de los cañones, dispuestos principalmente en las bandas para fuegos de través y en proximidad unos buques de otros para mutuo apoyo cuanto era compatible con la libertad de movimientos de cada unidad en maniobras y evoluciones. Esta disposición necesariamente excluía de la línea de fila a todos los buques que no alcanzaban cierta potencialidad, puesto que no era posible dejar a «cada buque escoger su presa» y un buque débil pudiera encontrarse con contrincante de superioridad abrumadora en la línea enemiga. De ahí que las fuerzas navales principales de los beligerantes llegaron con el tiempo a componerse exclusivamente de «buques que reunían condiciones para entrar en línea» como Torrington especificaba, refiriéndose a los «buques principales de combate», «buques de línea de combate» o «navíos de línea» como se han designado con más frecuencia a los que en nuestros días se llaman «buques de combate» con referencia exclusiva a los más importantes o más bien a los que están destinados a llevar el peso del combate propiamente dicho. Otros elementos de fuerza naval no «reuniendo condiciones para entrar en línea» eran también necesarios como se verá más adelante, y adoptaron diversas modalidades según las épocas, pero el fundamento de toda la solución arranca de la eliminación de la línea principal del combate, de todos aquellos que no eran considerados de primera fuerza (ofensiva y defensiva), o buques de línea de combate. En un capítulo muy instructivo de su *Naval Warfare* el Almirante Colomb ha descrito todo el curso gradual de formación de esas diferencias características de las fuerzas navales. Pero para nuestro objeto bastará con citar la más breve exposición de un escritor francés, citado por

el Almirante Mahan en su *Influence of Sea Power upon History* (1), influencia del Poder Naval en la Historia:

«El incremento de potencialidad del buque de guerra y el perfeccionamiento de sus condiciones marineras y militares, ha ido acompañado de iguales progresos en el arte de aplicar los progresos realizados... La importancia de las evoluciones navales aumenta progresivamente y al mismo tiempo la pericia necesaria se va haciendo cada vez más difícil. Esas evoluciones requieren una base fundamental que sirva de modalidad inicial y final. Una escuadra ha de estar siempre dispuesta a combatir al enemigo; lógicamente, por lo tanto, el estado inicial de las evoluciones navales debe ser la formación de combate. Ahora bien, desde la desaparición de las galeras, casi toda la artillería de los buques de guerra se instala en las bandas. De ahí que se hace necesario presentar el costado al enemigo y de modo que nunca se interponga un buque de la misma escuadra en la dirección de tiro. Solamente una formación permite a los buques de una escuadra realizar esas condiciones, la línea de fila. La línea de fila, por consiguiente, se impone como único orden de batalla y por lo tanto como base de toda táctica de escuadra. A fin de que esta línea de batalla, larga fila de cañones, no presente puntos de mayor debilidad unos que otros, se hace necesario utilizar solamente buques que aunque no sean de idéntica fuerza presenten, sin embargo, análogas condiciones militares sus costados». Adoptada definitivamente la línea de fila, proa con popa, como formación de combate, lógicamente resulta establecida la distinción entre los «navíos de línea» únicos destinados a ocupar su puesto

(1) Traducida al español por los oficiales de nuestra Marina Militar D. Juan Cervera y D. Gerardo Sobriní. — (N. del T.)

en formación de combate y los buques más débiles utilizados en otros servicios.»

Pero la necesidad de buques más ligeros «destinados a otros servicios» y «sin condiciones para entrar en la línea de fila» en combate se puede demostrar también. La función propia del buque de combate es la acción concertada. Por consiguiente han de concentrarse en escuadras de fuerza suficiente para dar buena cuenta de su capacidad ofensiva y defensiva al enemigo que encuentren. Esto no implica necesariamente que todas las escuadras de un beligerante han de concentrarse en una sola posición. Pero significa que si se disponen como lo requieren las disposiciones adoptadas por el enemigo, «han de distribuirse de modo que, cruzando por líneas interiores (1) puedan siempre oponer fuerzas superiores al enemigo en el punto del encuentro. Satisfecha esa condición primordial, la de poder operar una concentración con mayor rapidez que el enemigo, la distribución de las fuerzas navales — no de unidades de combate, pero sí de escuadras constituidas en conjunto orgánico — es generalmente norma preferible a la de una extremada concentración (2). Pero constituye un error estratégico fatal el dispersar las escuadras exponiéndolas a ser batidas en detalle por el enemigo.

Las escuadras organizadas a base de unidades principales de combate y distribuidas según las circunstancias del caso y las leyes que dicta una sana estrategia, no han de ser, sin embargo, consideradas como organis-

(1) En la Marina se procede estratégicamente por líneas interiores cuando se sitúa un núcleo superior de fuerzas entre otros inferiores del enemigo y en condiciones de poderlos batir separadamente. — (N. del T.)

(2) En el caso especial hoy de España con sus territorios muy concentrados esa extremada concentración de fuerzas, pudiera no presentar grandes inconvenientes. — (N. del T.)

mos autónomos sin interdependencia. Deben considerarse más bien como núcleo móvil de más amplia organización, ocupando un campo de acción extenso, de la que forman parte buques de menos porte que no reúnen condiciones para entrar en línea de combate, pero especialmente adaptados a los diversos cometidos que han de desempeñar y para los cuales no son apropiados los buques de línea de combate; estos buques auxiliares son, sin embargo, indispensables para el pleno desenvolvimiento de la acción de los principales y para cooperar al establecimiento de un dominio efectivo del mar. La primera de sus funciones es el servicio de información y transmisión de observaciones referentes a las disposiciones y movimientos del enemigo, que abarquen la mayor superficie posible de la zona de operaciones compatible con la rapidez de comunicaciones y la posibilidad de poder efectuar los correspondientes movimientos preventivos con la debida anticipación. El desarrollo de la telegrafía sin hilos ha dado considerable extensión a esa zona, aunque tiene sus límites en la práctica y por de pronto esos límites no llegan al alcance máximo de una comunicación aislada radiotelegráfica. Por ejemplo, un buque de guerra en el Mar de Levante pudiera comunicar directamente por medio de la radiotelegrafía, si las condiciones fuesen excepcionalmente favorables con otro buque de guerra en aguas de las Islas Orcadas. Pero probablemente esa información no ejercería influencia directa sobre los movimientos y disposiciones de este último. En todo caso no sería por iniciativa inmediata del Almirante al mando de las fuerzas en el Mar del Norte, sino que procedería del Estado Mayor General en directa comunicación con el Gobierno central. Puede observarse de paso que el desarrollo de la radiotelegrafía probablemente intensificará la preponderancia del mando supremo central,

disminuyendo en proporción la iniciativa e independencia de los jefes de Escuadra operando aisladamente. Esto no constituye necesariamente una desventaja y si así fuese en manera alguna, estaría más que compensada por la inmensa ventaja de mantener al Estado Mayor General en constante comunicación con el campo total de operaciones, constituyendo el foco de convergencia de toda información y la autoridad directora de las líneas generales estratégicas de la campaña. Por lo demás, no se trata de ninguna innovación y sólo entraña diferencia de grado. Cuando Nelson hacía su viaje de retorno a través del Atlántico, después de dar caza a la escuadra de Villeneuve hasta su regreso de las Indias Occidentales, el único medio a su disposición para informar al Almirantazgo del estado de la situación, fué destacar al bergantín «Curieux» al mando de Bettesworth con las noticias. Hoy, un moderno «Curieux» pudiera enviar sus informes al llegar a una distancia de mil quinientas o quizás dos mil millas de las Islas Británicas y Nelson a esa misma distancia pudiera haber recibido órdenes directas del Almirantazgo. Pero lo que más especialmente deberá observarse es que al recibirse las noticias en el Almirantazgo, Barham, primer Lord del Almirantazgo, inmediatamente dió órdenes modificando profundamente la situación de las escuadras que bloqueaban los puertos franceses, lo cual tuvo por consecuencia directa el combate de Calder del Cabo Finisterre, y finalmente el abandono de los proyectos de invasión de Napoleón y la destrucción de las escuadras aliadas en Trafalgar. Había capacidades gigantescas en aquellos tiempos tanto en el personal de las escuadras como en el Estado Mayor central. Pero a los gigantes de a bordo no les molestaba la intervención de los de tierra y como Mr. Corbett ha demos-

trado, la campaña de Trafalgar fué conducida con pericia consumada por Barham, quien personalmente representaba el Estado Mayor Central de su tiempo.

Tanta y tan trascendental es la importancia del servicio de información, la recapitulación de noticias, y el cotejarlas, transmitir las e interpretarlas para su debido influjo en las órdenes supremas de ejecución. El servicio de cruceros es el que principalmente recoge y transmite las noticias; los buques se distribuyen en el campo de operaciones aisladamente o por grupos y sus distancias a las fuerzas principales constituídas por los buques de combate han de permitir sean éstas manejadas y dirigidas por los jefes de escuadra respectivos o por el Estado Mayor Central, según la índole de las informaciones recibidas del servicio de exploración. El tonelaje y potencia de los cruceros puede variar entre el que representa un moderno crucero de combate con artillado y coraza suficientes para entrar en línea de combate, si el caso lo requiere, hasta la unidad de la clase torpedera que reúna condiciones marineras y pueda aguantarse cruzando en la mar durante períodos suficientes para poder establecer servicio de vigilancia tan cerca como sea posible de los puertos enemigos. Se han indicado ya los servicios auxiliares que ha de prestar la flota torpedera en los bloqueos y se señaló también la diferencia esencial que los distingue de los buques de menor porte de antaño, por su capacidad para poder tomar parte y de carácter formidable en un combate de escuadras, contra los más poderosos buques de combate. Pero ahora consideramos los torpederos desde el punto de vista de sus servicios como avisos, ya sea como guardacostas o en servicio de observación de las costas enemigas para combatir si las circunstancias lo exigen y vigilar en todo tiempo. Irán apo-

yadas por cruceros dispuestos a distancias convenientes a retaguardia y éstos a su vez apoyados por otros de mayor porte formándose líneas o patrullas de cruceros que cruzarán por el campo de operaciones, a partir de la escuadra de combate, núcleo central de toda la organización. Esto es sencillamente un resumen o descripción a grandes rasgos de esa organización, susceptible, por supuesto, de infinitas variantes en la casi infinita variedad de operaciones militares en el mar, pero servirá para poner de manifiesto la razón de ser de las diferencias características de las fuerzas navales entre los buques de combate, cruceros y buques de menor porte.

Se ha objetado a veces, al considerar que los elementos de la clase torpedera puede en determinadas circunstancias oponerse con ventaja al más poderoso buque de combate, la probabilidad de que algún día se abandone la construcción de éstos por supérfluos hasta en las Marinas de primer orden y la de todos los distintos buques de guerra intermedios igualmente vulnerables, quedando sólo los que pertenecen a la flota torpedera. Es verdad que el alcance y precisión del torpedo ha adquirido últimamente un inmenso avance, en términos que un alcance de más de nueve kilómetros, unas cinco millas marinas, no está fuera de su capacidad. Es verdad también que el desenvolvimiento del submarino ha dado un carácter de marcada intensidad y multiplicación de posibilidades a la amenaza del torpedo y en un porvenir próximo, pudiera suceder que los progresos de la aeronáutica proporcionen formidable enemigo de la supremacía de los buques de combate. Descartada esta última consideración que por ahora es de carácter especulativo, no hace falta mucha penetración para poner de manifiesto la falacia de los argumentos de ese género. El aguante de movilidad en el mar de los torpederos

es necesariamente limitado. No pueden alcanzar el amplio radio de acción que requiere un buque de guerra para establecer y mantener un dominio efectivo del mar. Son muy vulnerables para los buques de mayor desplazamiento y aguante en el mar, éstos a su vez son también vulnerables con relación a los buques de mayor porte y así lógicamente volvemos a parar al buque de combate propiamente dicho con sus propiedades características. Pudiera quizás objetarse a este encadenamiento de argumentación que no toma en consideración uno de los eslabones de la cadena representado por el submarino, singularmente invulnerable para todo buque grande o pequeño que opera solamente en la superficie, por su facultad de hacerse invisible y aun a veces después de descubierto no puede ser fácilmente atacado. Pero una de dos, o el submarino se mantiene en reducido desplazamiento y por lo tanto débil y con limitado período de movilidad y por lo tanto impropio para mantener un dominio efectivo del mar. O bien irá indefinidamente aumentando en desplazamiento y en este caso la lógica inexorable nos lleva otra vez al buque de combate. Podrá suceder que el buque de combate, en un porvenir lejano, sea sumergible. Pero muchos y muy complejos problemas de construcción y estabilidad han de resolverse antes de que se llegue a ese resultado.

Finalmente, la función específica del llamado crucero de combate parece reclamar algunas aclaraciones. A primera vista ese tipo híbrido de buque parece una anomalía que se introduce por intrusión en la jerarquía consagrada por el tiempo, de buques de combate, cruceros y fuerzas sùtiles, jerarquía definitivamente establecida por larga experiencia de guerras, combates y campañas en los últimos tiempos y de su mayor esplen-

dor de la navegación a la vela. Eminentemente autoridades consideran al crucero de combate como tipo híbrido y anómalo cuya existencia no tiene razón de ser. En vista de esos pareceres no pretendo dogmatizar al exponer algunas consideraciones que me parecen pertinentes. El crucero de combate es, como su nombre indica, no solamente apropiado para entrar en «línea de combate» por su artillería y coraza, cuando la ocasión lo requiera, sino también perfectamente dispuesto, por su artillería, coraza y más especialmente por su velocidad para desempeñar funciones de crucero ya sea aisladamente o en unión con otros cruceros. En esta última capacidad puede dar alcance a casi todos los más importantes barcos mercantes que surcan el mar, puede explorar un extenso campo de operaciones, llevar a fondo un reconocimiento de vital importancia en distintas condiciones que un crucero más débil y de menor velocidad sin otro recurso que el de huir si le es posible, puede servir también de apoyo y núcleo de concentración a una división de cruceros encargados de defender una línea vital de comunicaciones y uno sólo o en combinación con otro del mismo tipo pudiera defender los puntos de convergencia y focales de una línea de navegación casi contra un número indefinido de cruceros hostiles de menor potencia ofensiva y defensiva. Esas son sus funciones y capacidad cuando desempeña servicio de crucero propiamente dicho. Pero podrá suponerse que en el período crítico del conflicto no tendrá ocasión de utilizar tan notables cualidades porque un Almirante al mando de una escuadra de combate, al considerar inminente un encuentro con el enemigo, no debilitará su línea de batalla destacando unidad tan poderosa para servicios de información u otros propios de cruceros. Sea de ello lo que fuere. Dependerá de

muchas circunstancias de momento difícilmente previstas o especificadas de antemano, de la importancia de las fuerzas enemigas, de la personalidad, sagacidad y fuerza de ánimo del Almirante — si es o no del temple y bríos atribuídos a Nelson por el Almirante Mahan en el párrafo ya citado — de la necesidad más o menos imperiosa, según las circunstancias de momento, de obtener determinada información, defender el comercio marítimo o bien reforzar en todo lo posible el núcleo de combate en previsión de un encuentro decisivo y de prueba para los elementos de que dispone la nación. Es impropcedente el suponer que en un momento de crisis para los destinos de su país el Almirante se porte como un cobarde o como un necio. La nación que deja el mando supremo en manos de un hombre capaz de conducirse de ese modo es responsable del hecho y para eso no hay remedio. Es más razonable suponer que el Almirante encargado del mando es capaz de sacar el mejor partido posible de las fuerzas a su disposición. Hemos de poner nuestra confianza—dijo en una ocasión Lord Goschen—en la Providencia y en un buen Almirante. Si una nación no dispone de un buen Almirante en la hora del peligro está dejada de la mano de la Providencia.

Nos queda por examinar las condiciones del cruceo de combate en acción. Antiguamente entraban en línea de batalla buques de diverso tamaño y potencia. Los navíos de excesivo tamaño inspiraban legítimas preven- ciones, aunque se reconocía su superioridad de potencia en combate—, tenemos el testimonio irrecusable de Nelson con referencia a Hardy (1), quien no tenía rival

(1) Hardy (Sir Thomas Watermann (1769 - 1839) Vicealmirante). Fué ca- pitán de banderas con Nelson en el «Victory» en Trafalgar. — (N. del T.)

en experiencia de la guerra y a quien el mismo Nelson atribuía «un juicio intuitivo acertado»,—porque eran de pesada maniobra y menor andar que los de dimensiones más moderadas. Pero exceptuando por las dificultades relacionadas con los diques, de mucha importancia desde el punto de vista económico, escasamente puede hoy asignarse un límite al tamaño del buque de guerra por objeciones de ese género. Todo lo contrario, a igualdad de las demás condiciones, cuanto mayor el buque mayor la velocidad, y como es sabido los buques del tipo Dreadnought tienen tan buenas condiciones de gobierno como los torpederos. Además, por razones tácticas no conviene una línea de fila demasiado extensa para el combate. Por lo tanto, es manifiesta la ventaja de concentrar en lo posible potencia ofensiva en cada unidad de combate. Por otra parte, la experiencia y procedimientos del siglo XVIII demostró de modo concluyente la conveniencia de incluir entre los navíos de línea algunos más veleros y de mejores condiciones maniobreras aunque de menor porte que los otros. El enemigo pudiera rehuir el combate. Con frecuencia se daba ese caso y a toda vela procuraba escapar. En este caso la única manera de obligarle a aceptar combate consistía en ordenar caza general sin orden determinado a fin de que los buques más veleros de la escuadra pudieran dar aisladamente alcance a los más rezagados de la escuadra enemiga y trabar combate con ellos hasta la llegada del núcleo principal. En esas circunstancias al Almirante que manda la escuadra en retirada no le queda más recurso que acudir al socorro de sus buques a retaguardia y por lo tanto aceptar el combate general o bien abandonarlos a merced del enemigo sin auxilio. La acción de Hawke (1) en la bahía

(1) (1705-1781) Dió caza a Conflans hasta el fondeadero de Quiberon obligándole a aceptar combate, demostrando gran pericia marinera. — (N. del T.)

de Quiberon y la de Duncan (1) en aguas de Camperdown son dos ejemplos memorables de esa clase de ataque y sus brillantes resultados son evidentes muestras de su eficacia. Si en futuros combates un Almirante se encuentra en el caso de ordenar caza general al enemigo, está claro que los cruceros de combate serán eficacísimos para ese fin. Su velocidad les permitirá mantener el contacto con la retaguardia de la escuadra enemiga y su potencia les permitirá aniquilarla a menos que el Almirante en lugar de eludir combate decisivo retroceda en socorro de los buques comprometidos y dé lugar a que se generalice el combate irremisiblemente.

El crucero de combate tiene asignado además en batalla otro cometido especificado de una vez para siempre por Nelson en las inmortales instrucciones por las cuales explicaba a sus comandantes el procedimiento de ataque que pensaba realizar en Trafalgar. «He resuelto» — escribió Nelson, — «mantener la escuadra para navegación en el mismo orden que ha de tener en combate, formando dos columnas de diez y seis navíos cada una y además una división de vanguardia de ocho *navíos de dos puentes de los mejores veleros*, con los cuales se podrá constituir si es necesario una línea de veinticuatro navíos en una u otra de las columnas que el jefe al mando de la escuadra designe». Por falta de navíos no pudo adoptarse esa disposición en Trafalgar, pero esa circunstancia no afecta al principio que entraña. Significa que una división de los mejores veleros se había de destacar del núcleo principal de la escuadra formada ésta en dos columnas, con el cometido de iniciar la lucha y de reserva o «no aceptada» hasta que el desarrollo del combate principal indique al jefe que manda la escuadra

(1) (1731-1804) Vizconde de, se distinguió especialmente en Camperdown luchando con los holandeses mandados por de Winter. — (N. del T.)

el punto donde debe concentrarse «la división de avanzada» a fin de que el empuje en ese punto por la superioridad de fuerzas haga ceder al enemigo. Quiere decir, en suma, que la movilidad táctica de los buques por efecto de su superior velocidad debe capacitarlos para el cometido que se les asigna. No necesito insistir más sobre la marcada analogía entre «la división de avanzada» de Nelson y una moderna división o escuadra de cruceros-acorazados en funciones análogas y aunque los combates de los buques modernos necesariamente diferirán en muchos conceptos esenciales de los de la navegación a la vela del tiempo de Nelson, sin embargo, me parece que por lo menos una clara y autorizada explicación de uno de los empleos y funciones del crucero acorazado en combate de escuadra puede aún encontrarse en lo que he llamado en otra parte (1) «la última palabra de táctica del primer maestro de táctica naval que el mundo ha conocido, la última e impecable formación de los navíos de vela conducidos en marcha ordenada al combate».

(1) Véase J. R. Thursfield «Nelson and other naval Studies». — (N. del T.)

CAPÍTULO IX

DISTRIBUCIÓN DE LAS FUERZAS NAVALES Y SU SOSTENIMIENTO

La importancia de las fuerzas navales que debe sostener un Estado estará principalmente en relación con las que dispondrían sus posibles adversarios en caso de guerra y sólo en segundo término depende de la importancia del tráfico marítimo que han de defender. Aunque a primera vista parezca paradójica esta última parte de la proposición, puede demostrarse fácilmente la solidez del raciocinio. Los intereses marítimos, territoriales y comerciales del Imperio Británico son sin comparación más importantes que los de ningún otro Estado del mundo; pero si ningún otro Estado dispusiese de fuerzas navales suficientes para representar un peligro serio, es evidente que las fuerzas navales necesarias para la defensa de esos intereses sólo necesitarían ser suficientes para hacer frente con éxito al mayor peligro posible, y no estarían en relación, en manera alguna, con el valor de los intereses cuya defensa les está encomendada. Cada Estado ha de apreciar y fijar las fuerzas de mar y tierra que considera necesarias para su seguridad sin necesidad de estar prevenido para la quimérica contingencia de encontrarse en guerra con el mundo

entero. Lo más que un Estado puede hacer es proporcionar su política naval a un cálculo prudencial de las posibles contingencias de conflicto internacional, teniendo en cuenta los recursos de su presupuesto y las demás atenciones de defensa nacional que impongan las circunstancias en cada caso. Alemania, por ejemplo, ha proclamado ante el mundo entero en el preámbulo de su ley naval de 1900:

«Que a fin de proteger el tráfico y comercio de Alemania, dadas sus actuales condiciones, bastará este requisito solamente: Alemania ha de tener una flota de combate de potencia tal que represente riesgo de pérdida de supremacía en caso de guerra, para la potencia más poderosa en el mar. Para ese fin no es absolutamente indispensable que la flota militar alemana sea tan poderosa como la de la primera potencia naval, porque no es probable que una gran potencia naval se encuentre en condiciones de concentrar todas sus fuerzas contra nosotros.»

No me concierne en manera alguna el alcance político de esta memorable declaración. Pero su relación con el problema de la Marina Militar del Imperio Británico es manifiesta y directa. Inglaterra es sin género de duda «la primera potencia naval» del mundo. La declaración de Alemania impone a Inglaterra la ineludible obligación de impedir que debido a los esfuerzos de ninguna otra potencia tome carácter precario su «propia supremacía», es decir, su capacidad para establecer y mantener el dominio del mar en todas las contingencias de conflicto internacional que lógicamente deban considerarse como probables. Para ninguna otra nación del mundo, una derrota decisiva en el mar representa desastre tan irreparable como lo sería para Inglaterra y su Imperio. No disponiendo de fuerzas navales capaces para interceptar

una invasión, las Islas Británicas quedaban expuestas a la conquista y subyugación de su territorio, con la consiguiente aniquilación del comercio de todo el Imperio y su desmembración. No necesito tratar de determinar la importancia de las fuerzas navales para impedir calamidad de tan incalculables consecuencias. Decir que cualquiera que sea su importancia es imprescindible aceptar su creación y mantenimiento a toda costa, es sencillamente la expresión axiomática de cuanto concierne a nuestra tranquilidad.

Se observará que la declaración alemana presupone que una «Potencia Naval de primer orden no estará en condiciones, por regla general, de concentrar todas sus fuerzas contra un solo adversario». De ahí se desprende inmediatamente el problema de la distribución de las fuerzas navales o sea lo que se designa por estrategia de situación en tiempo de paz. Procuraré tratar el problema con la menor referencia posible a un estado de guerra entre dos potencias navales determinadas. Únicamente partiré del supuesto que de dos posibles beligerantes, uno de ellos tiene tal superioridad sobre el otro que no le preocupa la cuestión del mantenimiento del dominio del mar que considera poder establecer con seguridad en caso de guerra; y a fin de simplificar más el problema se atribuirá al término «beligerante» la significación no sólo de una sola potencia sino también la de dos o más siempre que la suma de sus fuerzas navales guarde la relación que se ha supuesto. Si una de las potencias en cuestión es Inglaterra, se deduce evidentemente de cuanto antecede que el supuesto es admisible.

Dada una situación de este género, la concentración de todas las fuerzas del beligerante más fuerte contra igual concentración del más débil no parece lógicamente

necesaria y a la vez sería oportuna. El beligerante más fuerte procuraría, por supuesto, obligar a las escuadras enemigas a aceptar combate al iniciar sus operaciones y dispondría sus fuerzas en tiempo de paz del modo más conveniente para el logro de ese fin primordial. Pero dada su supuesta superioridad no le sería forzosamente impuesta la concentración de todas sus fuerzas disponibles sino de las necesarias para asegurar la victoria en los encuentros que se preparan — en cuanto la superioridad numérica aparte de aptitudes para el combate puede dar la victoria — y el remanente de sus fuerzas navales quedaría disponible para otros fines complementarios. Si no quedaba remanente, entonces la superioridad necesaria no sería efectiva y el beligerante que no tomó las medidas necesarias para obtenerla tendrá que arrostrar las consecuencias. Una de las consecuencias sería por de pronto el abandono de la defensa de los intereses secundarios a que anteriormente se ha hecho referencia, hasta la resolución del conflicto principal, y si esos intereses eran de alguna transcendencia no tendría más remedio que sufrir los inconvenientes de su imprevisión. Nada es más fatal en la guerra que la pretensión de igualar las fuerzas en todas partes. Si no se puede abarcar cuanto uno pretende de una vez se deben concentrar los mayores esfuerzos primeramente en lo de vital importancia. Cortado el tronco las ramas caen también. La historia de la guerra de la Independencia de los Estados Unidos está llena de ejemplos del olvido de tan importante principio. Más que la escasez de fuerzas, defectuosa distribución fué la causa del fracaso de Inglaterra.

Al mismo tiempo debe advertirse que el zanjar los fines complementarios del conflicto y apartados de su campo principal de acción no puede tener vital importan-

cia mientras el beligerante más poderoso acosa tenazmente el núcleo principal de las fuerzas del enemigo. Se recordará que nuestro razonamiento parte del supuesto de la marcada superioridad de uno de los beligerantes, que confiando en su triunfo, puede razonablemente esperar asegurar finalmente el dominio del mar para sí. Forma también parte esencial de ese supuesto la facultad del beligerante más fuerte, de interceptar el paso a fuerzas del enemigo de alguna consideración que intentasen tomar una ofensiva vigorosa y, a parte los azares de la guerra, supondremos prácticamente imposible esa contingencia sin la inmediata llamada a capítulo de esas fuerzas por otras superiores del enemigo dispuestas con ese fin por el régimen estratégico de paz. Mientras subsistan estas condiciones, el dominio virtual del mar estará en manos del beligerante más fuerte aunque sus fuerzas estén de tal modo concentradas, en relación con las disposiciones del enemigo, que queden muchas zonas en apariencia sin defensa. En realidad, están protegidas por la circunstancia de no ser accesibles al enemigo *ex hypothesi* y si éste consigue evadir la vigilancia de su adversario y envía fuerzas más o menos importantes hacia algún objetivo distante, la inicial superioridad del primero siempre le permitirá enviar fuerzas superiores en persecución del fugitivo. Este podrá hacer mucho daño antes de ser llamado a capítulo, pero ningún Estado, por poderoso que sea, esperará guerrear sin riesgos y sin exponerse a que la suerte le sea contraria alguna vez.

Es, por lo tanto un error, en el que incurren con frecuencia tratadistas superficiales, el dar por sentado que el dominio del mar se anula o pelagra en las regiones del mar no protegidas directamente u ocupadas por el beligerante superior que aparentemente no se cuida

de las zonas no amenazadas directamente y concentra sus fuerzas del modo más conveniente para dar buena cuenta de las de su adversario, o bien si en tiempo de paz dispone su estrategia de posición en condiciones de poder alcanzar ese resultado si por desgracia sobreviene una guerra. No hace mucho tiempo el jefe de la oposición de la Cámara de los comunes dijo lo que sigue: «Hace diez años teníamos el dominio del mar, pero era de todos los mares. Ahora no tenemos en el mundo el dominio de ningún mar exceptuando el Mar del Norte.» Los que hayan seguido y hecho cargo de la explicación contenida en estas páginas acerca del verdadero significado de «el dominio del mar» se habrán percatado de la funesta interpretación de esta expresión que envuelven esas palabras. No existe, como ya hemos dicho, dominio del mar en tiempo de paz. La expresión solamente implica definición del objeto primordial de la guerra naval en sí. Hace diez años no teníamos el dominio de ningún mar puesto que no estábamos en guerra con ninguna otra potencia naval. La concentración de una gran parte de nuestras fuerzas navales en el Mar del Norte no significa abdicación de nuestro dominio del mar en ninguna parte del mundo, puesto que ese dominio no existe, y jamás existe en tiempo de paz hasta que se pelea por conseguirlo y queda establecido. Esa concentración y la distribución del resto de nuestras fuerzas navales en diferentes partes del mundo, es sencillamente la expresión de la estrategia de posición que a juicio de los que asumen la responsabilidad del mando es la mejor calculada, en relación con las contingencias más probables aunque quizás remotas de conflicto internacional, para permitir a nuestras escuadras vencer a las fuerzas navales enemigas y por consiguiente establecer el dominio del mar

en todas las regiones del mundo donde tenemos intereses que defender. Es verdad que presenta algunos inconvenientes la concentración indefinida de fuerzas navales y más especialmente si se limita a una zona de las aguas territoriales. La plana mayor no encuentra oportunidad de adquirir la experiencia amplia y variada y los hábitos de mando y confianza en las propias fuerzas que fomentan los mandos más independientes; el prestigio del pabellón más bien merma si no se le ve aparecer en mares lejanos. Pero estas consideraciones son en suma secundarias y deben subordinarse a la exigencia primordial de una estrategia bien fundamentada, ya sea ofensiva o defensiva.

Se deduce de las explicaciones anteriores relacionadas con los principios que rigen la distribución estratégica de las fuerzas tanto en la guerra como en la paz, que una gran potencia naval ha de mantener con frecuencia fuerzas navales importantes en mares alejados de la Metrópoli. Inglaterra ha mantenido durante muchas generaciones fuerzas de consideración en el Mediterráneo y no es fácil lógicamente imaginar cambio alguno probable en las relaciones internacionales que la exima de esa obligación. Por exigencias estratégicas en armonía con las distintas fases y cambios de las relaciones políticas internacionales ha mantenido y mantiene en otras estaciones más lejanas fuerzas de importancia variable según las circunstancias. Las proporciones de esas fuerzas se determina periódicamente por la importancia de las fuerzas enemigas que pudieran oponérselas con arreglo a un cálculo razonable de contingencias probables de conflicto internacional. Todas esas fuerzas navales de alguna importancia en estaciones lejanas requieren tener a su disposición los elementos necesarios para reparaciones, carenas y aprovisionamiento. No pueden

mantener su eficacia y movilidad sin una base naval dentro de los límites de la zona marítima correspondiente a donde puedan recalcar los buques cuando lo necesiten. Los elementos necesarios para carenas y reparaciones tienen mayor importancia que los que se relacionan con las municiones de boca y guerra porque el predominio sobre las comunicaciones marítimas que permite lleguen a la base naval los efectos necesarios, igualmente los facilitaría directamente a los buques, allá donde se encuentren de momento. Pero los arreglos y reparaciones que no pueden hacerse por el personal de a bordo o con el auxilio de un barco taller, hacen imprescindible la recalada de los buques a su base de operaciones, la cual ha de disponer de los diques de la capacidad necesaria.

Se ha de advertir que la base de operaciones se mantiene para los buques y no los buques para defensa de la base. Es una fatal inversión de los principios de una sana estrategia el pretender que los buques deban contribuir a la defensa de la base en manera alguna que no forme parte de su cometido primordial, el de mantener expeditas las correspondientes comunicaciones marítimas. Mientras se encuentre en condiciones de desempeñar ese cometido, la base de operaciones sólo estará expuesta a los ataques de fuerzas navales que han logrado evadir, pero no derrotar a las destinadas al servicio de la zona marítima de referencia y para esa contingencia debe fortificarse y guarnecerse; ahora bien, si las fuerzas navales relacionadas con la base, sufren una derrota decisiva, el predominio sobre las comunicaciones marítimas pasa a manos del enemigo y la base naval puede ser investida por mar y finalmente tomada a menos que la llegada de fuerzas de mayor importancia, obligando al enemigo a ceder, vuelvan las cosas a su

primitivo estado. Se deduce de estas consideraciones que es absurdo atribuir a una base naval el dominio de los mares adyacentes. La base como tal sólo puede dominar la parte del mar al alcance de sus cañones. Lo más que hace o puede hacer es proporcionar a las fuerzas navales correspondientes los elementos necesarios para carenas, reparaciones y aprovisionamiento a fin de mantenerlas en estado de eficiencia y movilidad y por lo tanto en condiciones de desempeñar su cometido, el mantenimiento de las comunicaciones marítimas cuya salvaguardia les está encomendada. Pero ese dominio es en todo caso función de la escuadra y no de la base. Si la escuadra se retira o no está a la altura de su cometido, la base naval es casi siempre motivo de debilidad y no de refuerzo para la potencia naval a que pertenece.

Suponen alguros que la ocupación de bases de operaciones en mares lejanos por una potencia naval sin condiciones para asegurar el dominio de las comunicaciones marítimas, único fundamento de su valor estratégico e importancia, reporta grandes ventajas a la potencia en cuestión y las correspondientes desventajas a sus posibles contrincantes en guerra. Se advertirá, sin duda, por cuanto antecede, que ese supuesto es en gran parte ilusorio. La ocupación de esas bases, si el posible adversario es relativamente débil, puede representar ventaja apreciable para el ocupante únicamente si el adversario en cuestión tiene en la zona correspondiente intereses demasiado importantes para ser abandonados sin lucha. Por otra parte, contra un adversario bastante fuerte para mantener el dominio del mar y resuelto a defenderlo a toda costa, la ocupación de bases lejanas rara vez reportará ventaja alguna al beligerante más débil y tiene más probabilidades de exponerse a desca-

labros que si no son marcadamente desastrosos, deben ser en extremo mortificantes. Una de dos, o el beligerante que se encuentra en ese trance envía una expedición de socorro para cubrir la base lejana y por la dispersión de fuerzas que tenía interés en tener concentradas, expone a que sean destruídas las fuerzas de socorro por otras superiores enemigas, o bien tiene que abandonar la base a su suerte y en ese caso caerá a la larga en poder del enemigo. En resumidas cuentas, la ocupación de bases lejanas por una potencia naval es sencillamente dar gajes a cualquiera otra potencia en condiciones de establecer el dominio del mar al sobrevenir el conflicto. He ahí en cuatro palabras la esencia del problema.

Por último, estudiaremos brevemente el aprovisionamiento de las escuadras operando en estaciones lejanas. El Almirante Sir Cyprian Bridge en una memoria muy interesante y sugestiva «Aprovisionamiento y comunicaciones de una escuadra», advierte que «tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra hay un continuo consumo de artículos diversos necesarios a bordo, a saber: efectos navales, municiones para la artillería, efectos para el servicio de máquinas, víveres, carbón, agua, etc.» De éstos el consumo de víveres es el único constante día por día y proporcional a la dotación de cada buque. El consumo de los demás efectos, casi sin excepción, variará considerablemente según el mayor o menor servicio de mar de cada buque y sin género de duda un número determinado de buques consumirá mucho más en tiempo de guerra que en tiempo de paz, sobre todo de carbón, efectos para las máquinas y municiones para los cañones. Pero para régimen de paz, el Almirante Bridge calcula el siguiente consumo para una escuadra compuesta de cuatro buques

de combate, cuatro grandes cruceros, cuatro cruceros de segunda clase, trece buques menores diversos y tres de la clase torpedera, con sus auxiliares, como *mínimo* para seis meses necesariamente, suponiendo que los buques se hacen a la mar con pleno repuesto de municiones de boca y guerra y vuelven a su base principal de operaciones después de ese período, próximamente 6.750 toneladas de municiones de boca y guerra y 46,000 toneladas de carbón sin contar la aguada. El repuesto de agua durante seis meses no bajaría de 30.000 toneladas, de las cuales pudieran producir unas 15.000 o 16.000 toneladas los destiladores de a bordo sin considerable aumento del consumo de carbón; y la otra mitad tendría que enviarse. En tiempo de guerra el consumo de carbón se triplicaría probablemente y el consumo de municiones de artillería que se calcula el 1.140 toneladas en tiempo de paz, fácilmente pudiera ser diez veces mayor en tiempo de guerra. Así además de las cantidades indicadas tenemos 16.000 toneladas de agua y en tiempo de guerra un aumento *mínimo* de unas 90.000 toneladas de carbón y 10.260 toneladas de municiones de artillería que hacen un total de 170.000 toneladas en números redondos para una escuadra de la importancia especificada, próximamente como la que mandaba el Almirante Bridge en el mar de la China en la época en que escribió su memoria.

Todo ese aprovisionamiento ha de ser suministrado o adquirido a convenientes intervalos durante cada período de seis meses. Constituyen la provisión indispensable de los buques que ha de hacerse siempre que la necesiten y sin que necesariamente tengan que ir exclusivamente con ese fin a la base principal de operaciones y la base principal misma las debe recibir periódicamente de la metrópoli. Para mantener esa corriente continua

de aprovisionamiento se puede optar por uno u otro de los siguientes procedimientos. El primero consiste en el establecimiento de una base secundaria más próxima que la principal al campo de operaciones de los buques, a fin de que éstos puedan hacer directamente sus repuestos enviados mediante un servicio continuo de transportes desde la base principal o directamente de la metrópoli. El segundo procedimiento prescinde de la base secundaria y de su defensa correspondiente, puesto que guarda efectos de imprescindible necesidad para la escuadra y cuyo emplazamiento con relación al almacenaje puede no resultar conveniente en manera alguna para la operación determinada, en ejecución, pero toma y establece temporalmente una base provisional o base volante, sin carácter permanente ni escogido de antemano, sino de momento y según las exigencias de la situación estratégica y en condiciones de ser trasladada a voluntad, adaptándose siempre al cambio de dichas exigencias. Los precedentes históricos demuestran que este último procedimiento ha sido más bien el procedimiento usual de la guerra, tanto en el pasado como en el presente; la otra alternativa parece adaptarse mejor a las circunstancias de paz que a las exigencias de la guerra. Nelson, durante su asedio a la escuadra de Tolón, estableció una base provisional en la bahía de la Maddalena, en Cerdeña y rara vez utilizó la base permanente, pero más distante de Gibraltar. El Almirante Togo como ya se ha dicho en uno de los capítulos anteriores, estableció una base volante primeramente en las Islas Elliot y después en Dalny, durante la guerra Ruso-Japonesa. Fácilmente pudieran aducirse casos para demostrar la orientación que indica la experiencia de la guerra y hasta qué punto esa orientación se ha desviado en tiempo de paz por considera-

ciones quizás engañosas. No pretendo, sin embargo, autorizar *ex cathedra* la elección entre uno u otro método, ambos recomendados por eminentes autoridades. Solamente advertiré, antes de terminar, que el establecimiento de bases secundarias permanentes, en casos excepcionales, puede ser justificado y hasta oportuno; sin embargo, el multiplicarlas, salvo en esos casos excepcionales de manifiesta conveniencia, debe evitarse a todo trance. La regla consagrada sigue en vigor. *Entia non sunt practer necessitatem multiplicanda.*

Mi tarea ha llegado a su fin, no digo que la obra está terminada. El problema de la guerra naval es demasiado vasto para poderlo dilucidar por completo en el limitado espacio de que se puede disponer en un Manual. No exageraría mucho si dijese que cada párrafo pudiera desarrollarse a las dimensiones de un capítulo y cada capítulo haber adquirido las proporciones de un volumen, sin que por eso se agotase el asunto. He procurado explicar brevemente y en lenguaje sencillo la naturaleza de la guerra naval, las limitaciones que le son inherentes como instrumento para subyugar la oposición del enemigo, los principios fundamentales que rigen sus procedimientos y los problemas concretos que comporta la aplicación de esos procedimientos. No se ha abordado el problema desde el punto de vista táctico, y solamente se ha hecho referencia incidentalmente al estratégico en cuanto lo ha requerido el caso en relación con el esclarecimiento de los métodos estudiados. Cuando ha sido indispensable referirse a finalidades políticas y problemas de política internacional, eludidos en todo lo posible, lo he hecho en términos generales y abstractos. Convencido de mis muchas deficiencias en la manera de tratar el problema, debo, sin embargo, anticiparme

a un juicio crítico que creo probable sugiera este trabajo: he repetido e insistido sobre ciertas frases e ideas tales como «dominio del mar», «predominio sobre las comunicaciones marítimas», «la escuadra en su ser», «bloqueo», etc., en términos tales que casi podrán parecer una obsesión. Buena o mala mi insistencia obedece a propósito deliberado. Esas expresiones se oyen a cada momento. Las ideas que representan constantemente se comprenden mal, se interpretan mal y se explican mal también. Entiendo que bien entendidas entrañan toda la filosofía de la guerra naval. Por lo tanto no he perdido ocasión de insistir sobre ellas, por estar perfectamente convencido de que en los principios, por frecuente repetición pueden inculcarse ideas sanas, preparando la inteligencia para su asimilación.

FIN

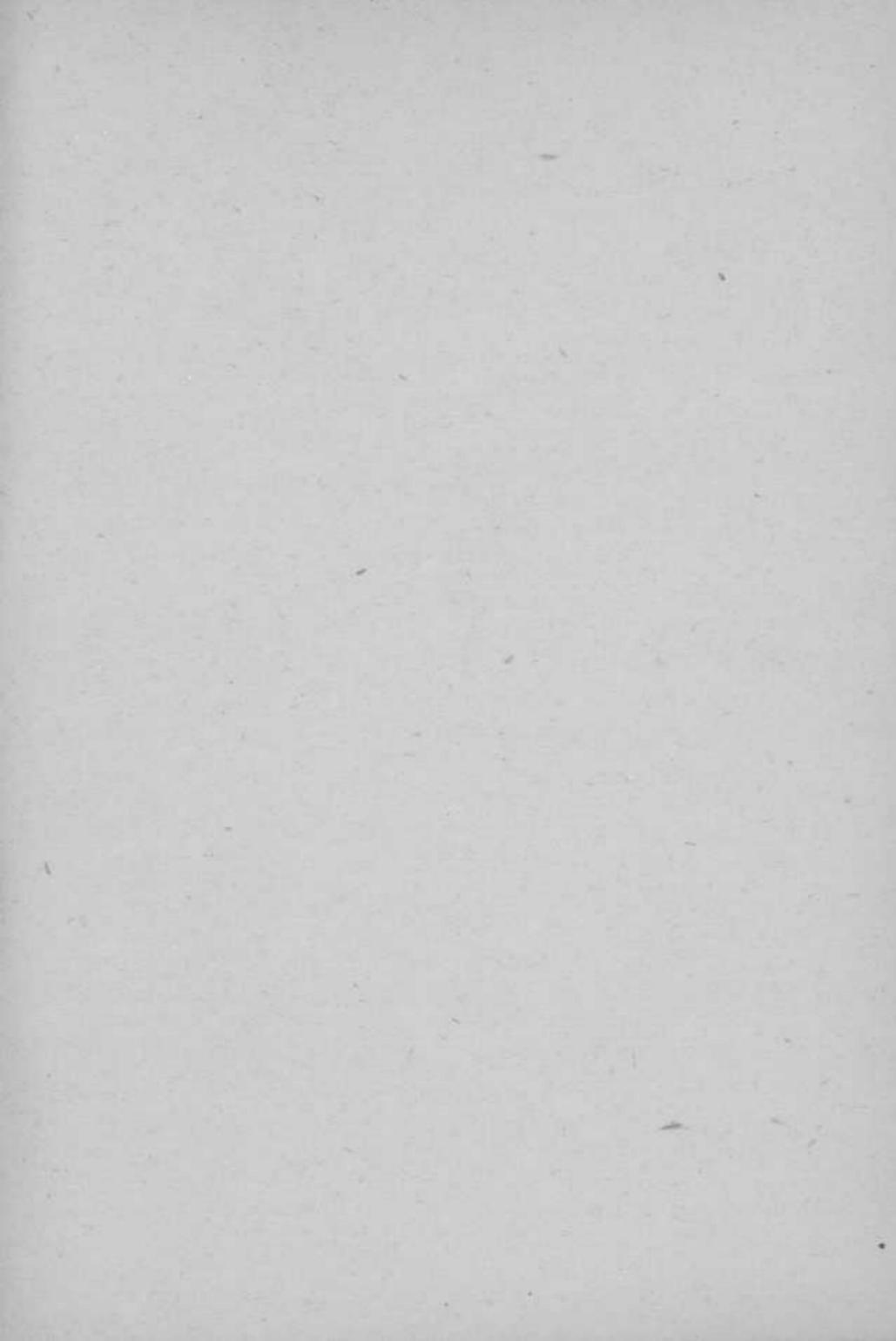
ÍNDICE ALFABÉTICO

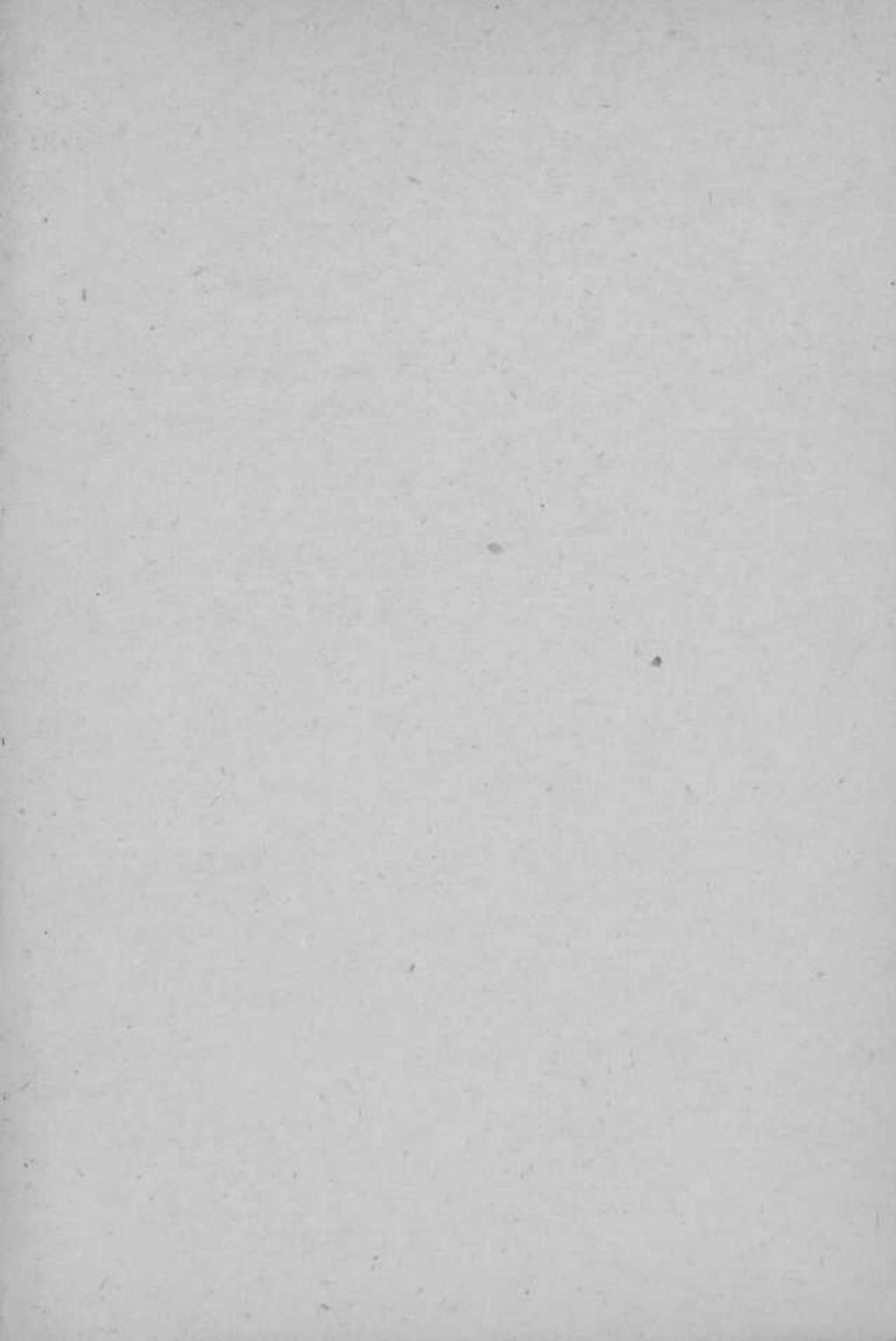
- Aeronáutica, 115.
Alabama, el caso del, 105.
Alejandro, su victoria sobre Darío, 55.
Alemania, Ley de fuerzas navales de 1900, 123.
Allemand, su salida de Rochefort, 70.
Amiens, paz de, 77.
Anibal, paso de los Alpes por, 66.
Anumus pugnandi, 53, 55, 61, 63, 64, 66, 80.
Antonio, Marco, 75.
Aprovisionamiento de las Escuadras, dos procedimientos, 133.
Armada, la, 81, 108.
Bacon, cita de, 21.
Baraille, De, su participación en la batalla de Dunkerque, 87, 88.
Barham, Lord, 31, 70; y Nelson, 70; su dirección de la campaña de Trafalgar, 114.
Base naval, 129; volante, 133.
Beachy Nead, batalla de, 42, 45; campaña de, 74, 82.
Berlín, Decretos de, 98.
Bettesworth, 113.
Bloqueo, 29; una forma de lucha por el dominio, 32, 40; militar, sus métodos, 33; militar y comercial, 33.
Boseawen en Lagos, 81.
Brest, 43; bloqueo de, por Cornwallis, 40; bloqueo por Hawke, 81; De Roquefeail en, 83.
Bridge, Sir Cyprian, almirante, acerca de «Escuadra en su ser», 41; acerca de aprovisionamiento y comunicaciones de una escuadra, 131; su juicio sobre Torrington, 41, 50; acerca del consejo de guerra formado a Torrington, 51.
Brindisium, César en, 75.
Buques de Línea de combate, 109.
Cabo San Vicente, reunión de Nelson con Craig y Knight en, 70.
Cádiz, Killigrew en, 44.
Calais, la Armada en, 81.
Calder, su acción en aguas de Finisterre, 113; instrucciones de Barham a, 68.
Camperdoun, Dunean en, 119.
Carlos, príncipe, 84.
Cartagena, fuerzas españolas en, 70.
César, su campaña de Farsalia, 75.
Clausewitz, su definición de guerra, 19; acerca de guerra limitada o ilimitada 20, 34.
Colomb, Almirante, sobre clasificación de fuerzas navales, 109; acerca de la estrategia de Torrington, 48, 51, 81.
Combate general en caza, 119.
Comercio marítimo británico, su importancia, 59; en tiempo de guerra, 92, 107; sus condiciones modernas, 95, 106.
Concentración de fuerzas navales, sus condiciones, 124.
Conflans, en Brest, 81.
Corbett, Mr. Julian, 66, 71; acerca

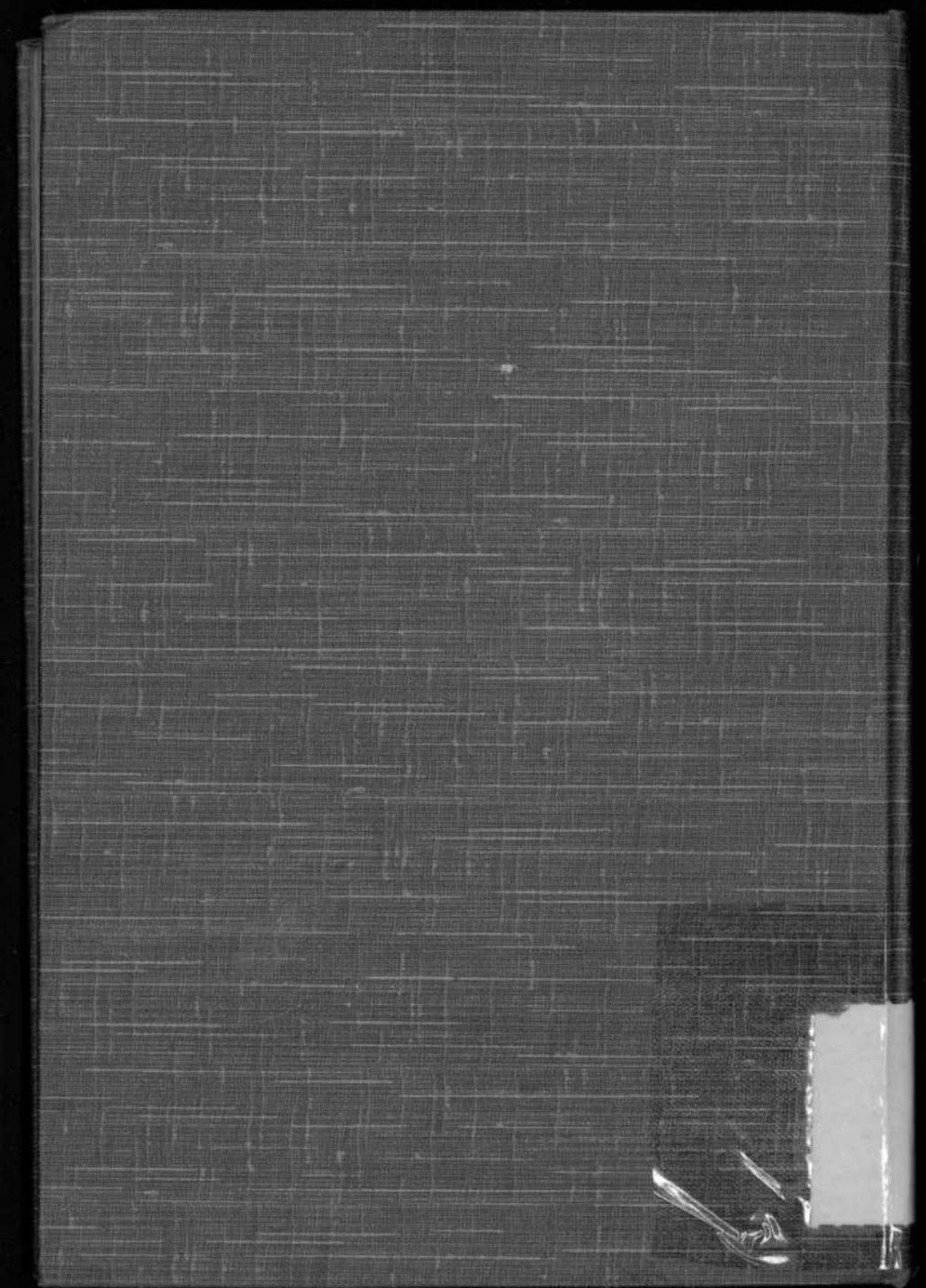
- de la campaña de Dunkerque, 89; comercio en tiempo de guerra, 102; acerca de la expedición de Craig, 66, 71; sobre proyectos de invasión, 80; acerca de la campaña de Trafalgar, 113.
- Cornwallis, y el bloqueo de Brest, 31, 40.
- Craig, expedición de, al Mediterráneo, 66, 71.
- Crucero de Combate, sus funciones, 116, 120.
- Cuba, su emancipación con ayuda de los Estados Unidos, 60.
- Chateau Renault, 44.
- Dalny, Togo en, 37, 133.
- Dettingen, 82.
- Dominio del mar, 21, 24, 25, 31, 32, 33, 56, 57, 74, 116, 126, 127; su verdadero significado, 28, 127; sólo existe en tiempo de guerra, 28, 127.
- Dominio del mar, lucha por el, en general, 56, 71.
- Dunas, las, Norris mandado a, 86.
- Duncan, en aguas de Camperdown, 119.
- Dungeness, la escuadra de Roquefenil fondea en, 87; Norris en, 88; Norris y Roquefenil en, 88.
- Dunkerque, tropas reunidas en, 83; embargo de buques en, 85; Saxe y Baraille en, 89.
- Egipto, expedición de Napoleón a, 76.
- Elliott, islas, Togo en, 37, 133.
- Embargos en Dunkerque, 85.
- Escuadras y su base, relación entre, 129.
- Escuadra en su ser, frase empleada por Torrington primero, 51; explicación de, 52, 64; una forma de lucha por el dominio, 40, 56.
- Escuadras, aprovisionamiento de las, 131.
- Estado Mayor General, el, 112.
- Estrategia de posición en la Paz, 124, 127.
- Fortaleza flotante, 55, 64; el Almirante Mahan acerca de, 54, 61.
- Fuerzas navales, su clasificación, 107, 121; distribución y aprovisionamiento de, 122, 135.
- Fuerzas sutiles, 63, 79.
- Gantaume, en Brest, 41.
- Goschen, Lord, cita de, 118.
- Gravelinas, 81, 88.
- Guerra, definición, 17; su origen, 18; su objeto principal, 20; de la Independencia de los Estados Unidos, 97; Boer, 23, 62, 93; civil, 17, 18; de Crimea, 21; de Cuba, 23, 54; Ruso-Japonesa, 23; de 1859, 21; de 1866, 22; de 1870, 22, 60; de Secesión americana, 18, 22; de los Siete años, 81.
- Guerra de corso, 97, 99.
- Guerra Naval, definición, 1; características especiales, 62; sus limitaciones, 58; filosofía de la, 135; su fin primordial, 28.
- Guerras Holandesas, 92, 108.
- Guillermo el Conquistador, 72.
- Guillermo III, 42.
- Gunfleet, la, 46, 49, 52.
- Hannay, Mr. David, 98.
- Hardy, citado por Nelson acerca de buques de mucho porte, 118.
- Hawke, 42; bloqueo de Brest, 81; en la bahía de Guiberon, 119.
- Hornby, Sir Geoffrey, acerca del dominio del mar, 52.
- Haya, conferencia de la, 99.
- Invasión, 58, 72, 92; dilema acerca de la, 74.
- Invasión, por mar, tres alternativas de la, 78.
- Islas Filipinas, su adquisición por los Estados Unidos, 58.
- Jacobo II, 42.

- Justino de Nassau, y la Armada, 81.
- Killigrew, vicealmirante, 44, 46, 48, 52, 80; su expedición a Cádiz, 44; su regreso a Plymouth, 44.
- Knight, contralmirante, la escolta a Craig, 69.
- Lagos, Boseawen y De La Clue en, 81.
- Lepanto, batalla de, 108.
- Línea de fila, formación de combate, 108.
- Línea, de navegación, 102.
- Lisboa, Craig y Knight en, 69.
- Lissa, combate de, 22.
- Luis XIV, 42.
- Magdalena, bahía de la, base naval de Nelson, 133.
- Mahan, almirante, sobre: comercio marítimo, 96, 97; la escuadra en su ser, 41, 51; fortaleza flotante, 54, 61; paso de los Alpes por Aníbal, 66; Nelson, 55, 118; expansión territorial, 58.
- Maida, batalla de, 70.
- Makaroff, almirante, 54, 64.
- Manchuria, 64; victorias japonesas mar, características de la, 61.
- Mar del Norte, concentración en el, 127.
- María Teresa de Austria, 82.
- María, Reina, sus órdenes a Torrington, 48, 52.
- Mathews, su combate en aguas de Tolon, 82; en el Mediterráneo, 84, 85.
- Medina Sidonia, y la Armada, 81.
- Mediterráneo, el, condiciones de Inglaterra en el, 127, 128.
- Mercantes, buques, su habilitación como buques de guerra en alta mar, 99, 102.
- Morbihan, el, tropas reunidas en, 81.
- Napoleón, 40, 41; y la campaña de Trafalgar, 31; su expedición a Egipto, 66, 76; su ignorancia de las cosas de mar, 77.
- Nelson, 31, 42, 53, 118; su división de avanzada, 120; y Baham, 70, 71; su base en la bahía de la Maddalena, 133; acerca del bloqueo de Tolón, 34; y la expedición de Craig, 68; eludido por Napoleón, 76; eludido por Villeneuve, 67; en Trafalgar, 65; su memorandum de Trafalgar, 120; su persecución a la escuadra de Villeneuve, 46, 47.
- Newcastle, duque de, 85.
- Nilo, batalla del, 77.
- Normandos, conquista de los, 72, 77.
- Norris, Sir John, 84; en las Dunas, 87; salió de las Dunas, 88; y Roquefenil en Dungeness, 89; en St. Helen, 86.
- Orde, Sir John, levanta el bloqueo de Cádiz, 69.
- Parma, duque de, 81.
- Pitt, 66, 67, 71.
- Plymouth, Killigrew en el puerto de Plymouth, 84.
- Poder naval, cálculo del, 122.
- Poderío marítimo, 21, 24, 26, 59, 61.
- Pompeyo, en Farsalia, 75.
- Pretendiente, el, 82.
- Productos alimenticios, Real Comisión de acopios, 97.
- Propiedad privada en el mar, 93, 96.
- Puerto Arturo, 38; cómo fué bloqueado por Togo, 37, 133; su ataque y toma por los japoneses, 54, 61; escuadra rusa en, 54, 64.
- Puerto Rico, adquisición por los Estados Unidos, 58.
- Quiberon, bahía de, batalla en la, 81, 119.
- Rayo con cielo azul, 82, 90.
- Reales órdenes del Consejo de Ministros Británico, 98.

- Rochefort, Allemand pudo salir de, 70, 71.
- Roquefenil, De, en Brest, 83, 84; fondea en Dungeness, 87; se hace a la mar, 84; y Norris en Dungeness, 89; en aguas del Cabo Start, 85, 87.
- Rozhdestvensky, en Tsu-Shima, 65.
- Sampson, Almirante, 54.
- Santiago, 54; toma de, por los Estados Unidos, 60.
- Saxe, Mariscal de, en Dunkerque, 83; con Baraille en Dunkerque, 88.
- Sebastopol, sitio de, 21, 53.
- Shovel, Sir Cloudesley, 42, 45, 48 49, 52, 80.
- Señorío de los mares, 56, 57.
- St. Helens, Norris en, 86, 87.
- Start, Cabo, Roquefenil en aguas del, 85, 87.
- Siracusa, expedición ateniense a, 66.
- Submarino, el, 36, 115, 116.
- Talavera, batalla de, 76.
- Teignmouth, incursión francesa contra, 50.
- Telegrafía sin hilos, 37, 112.
- Togo, almirante, 64; su procedimiento de bloqueo de Puerto Arturo, 37, 133.
- Tolón, Chateau Renault en, 43.
- Torbay, proyecto de desembarco de Tourville en Torbay, 43.
- Torpedero, elemento, 35, 63, 73, 115.
- Torpedo automóvil, 36.
- Torrington, Arthur Herbert, Conde de, 43, 44, 45, 55; fondea en Beachy Nead, 50; el Almirante Bridge acerca de, 42, 48, 50; el Almirante Colomb acerca de, 51; la escuadra en su ser de, 42, 51; se le manda presentar combate, 52; su estrategia, 47, 48; sometido a un Consejo de Guerra, 50; previene a María y su Consejo, 48.
- Tourville, 43, 52, 55, 74, 80; en Brest, 44; en el Canal de la Mancha, 45.
- Trafalgar, 67; campaña de, 90; expedición de Craig, 66; su transcendencia, 31.
- Tráfico marítimo, 27.
- Tsu-Shima, batalla de, sus consecuencias, 60, 61.
- Utrecht, tratado de, 84.
- Villeneuve, seguido por Nelson hasta las Antillas, 47; obligado a abandonar las Antillas, 47; sale de Tolón, 67.
- Wellington, 76; su campaña Peninsular, 31.
- Wolsey, Lord, acerca de la línea de comunicaciones, 76.







DT
157

JOHN
WELLS
MR. THURSFIELD