CONVERSATORIO DE ESTRATEGIA MARÍTIMA

Samuel MORALES MORALES

EL joven guardiamarina acababa de terminar su guardia en cubierta donde, a pesar del grueso chaquetón, el roción de las olas del mar al golpear el costado del buque le había entumecido las extremidades. Entró en la solitaria cámara y se sirvió un café del termo que encontró sobre la mesa. Se sentó en el sofá de estribor para ojear un libro mientras apuraba la taza. El manoseado ejemplar llevaba por título *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* y estaba escrito por Alfred Thayer Mahan.

Al pasar las páginas venían a su mente imágenes de otras obras sobre estrategia naval leídas durante su período de formación. Mientras el sopor del ambiente de la cámara le sumía en un profundo sueño, desfilaban por su mente las enseñanzas de todos ellos. ¡Qué estupenda oportunidad sería poder compartir una cena con aquellos pensadores navales!

Sin tiempo a probar siquiera el café que humeaba en su mano, se durmió… y soñó. En su letargo se encontró al mando de la fragata blindada *Numancia* a mediados del siglo XIX, un buque que había sido construido por la compañía francesa Forges et Chantiers de la Méditerranée en los astilleros de La Seyne en Tolón y que supuso un intento de devolver a España al círculo de las principales potencias navales a nivel mundial.

De esa forma que solo se puede alcanzar en los sueños, había reunido en su cámara a los más importantes pensadores sobre estrategia naval de los dos últimos siglos para disfrutar de una entretenida y didáctica cena. Los invitados disfrutaban de una copa de Oporto cuando el comandante inició la conversación haciendo referencia a la naturaleza cambiante de los océanos:

—El océano —afirmó— toma de vez en cuando importancia en la vida de las naciones, intentando entonces los países ribereños apropiarse de un espa-

cio marino tan extenso como sea posible, lo que nos conduce a una geopolítica de la mar cada día más compleja. Así, los factores políticos corren el riesgo de interferir cada vez más la circulación marítima, en la medida en que la evolución del derecho del mar multiplicará la posibilidad de intervención de los estados costeros a lo largo de sus riberas.

Todos estuvieron de acuerdo con la observación del comandante.

—Fueron unos gigantes de aquellos días —intervino John Creswell poniendo al corriente a los presentes de que había publicado *Naval Warfare: An Introductory Study*. En ella había llegado a la conclusión de las ventajas que habían disfrutado los grandes marinos de finales del siglo XVIII, pero no necesariamente porque al nacer recibieran más dones que los del presente, sino porque muchos de ellos tenían la experiencia de dos e incluso tres guerras y cada uno era portador de una tradición viva recibida de la generación anterior; la portaban también en un siglo que vio pocos cambios materiales en la guerra naval, cuando la experiencia del pasado tenía una aplicación más directa al futuro de lo que podría ser en nuestros días.

—La tradición —añadió el marino e historiador español Luis de la Sierra— es tanto fuente de esclerosis, si por ella se entiende solamente la contemplación de los recuerdos del pasado, cuanto fuente de vida si se renueva continuamente por la modernización, la puesta al día de las ideas, de los métodos y de las relaciones en el seno de una sociedad activa.

Afortunadamente hoy en día vivimos en un período donde los grandes conflictos entre los estados son excepcionales. Sin embargo, esa ausencia de conflictos también supone un gran riesgo, ya que las guerras futuras pueden muy bien perderse, pero también ganarse, en los intervalos de paz que las preceden. No olvidemos las lecciones de la Historia; el devenir de la Segunda Guerra Mundial en el Mediterráneo demostró para Italia que es muy difícil enmendar los yerros de un mal programa naval o de una estrategia equivocada y que las flotas tienen que estar bien equilibradas.

—Así es, querido Luis —afirmó Samuel Hoare, primer lord del Almirantazgo en los prolegómenos de la Segunda Guerra Mundial—. Fui testigo de las grandes controversias que precedieron en 1936 a la puesta de la quilla de cinco acorazados, ya que los enormes progresos conseguidos por la aviación desde la Gran Guerra hacían suponer que estos buques no podrían resistir los bombardeos aéreos. Así que tuve que razonar de la siguiente manera para convencer al resto de los lores: si la guerra demuestra que los acorazados son inútiles, habremos dilapidado el dinero en su construcción; pero si no los construimos y la guerra demuestra su necesidad, es posible que perdamos el Reino Unido.

Con un rebullir de la sala, todos los presentes asintieron, conscientes de que construir una Marina de Guerra es una obra que requiere un gran esfuerzo, que exige planes a largo plazo y una actitud prospectiva.

—Quien dice marina dice tiempo, perseverancia y voluntad —sentenció el comandante aprovechando la oportunidad para introducir un nuevo tema que siempre había sido de su interés: el objeto del pensamiento marítimo.

La estrategia marítima

—Caballeros —dijo haciéndose escuchar sobre el resto de sus invitados—, la gran estrategia que señalara el señor Lidell Hart, e incluso la estrategia sin adjetivar, competen a la dirección política del país, precisamente por su hondo contenido político. Pero una vez establecida dicha estrategia, considero que no se puede mediatizar, interferir ni condicionar a la dirección militar encargada de llevarla a la práctica, ni inmiscuirse en su táctica.

En sus orígenes, la finalidad de la estrategia para los ejércitos no era su aplicación en tiempo de paz, sino durante la guerra, siendo su objeto exclusivo el combate. Sin embargo, para las marinas de guerra la finalidad siempre ha sido muy diferente. Los comandantes de una agrupación naval podemos vernos involucrados en una acción táctica, pero al mismo tiempo también vernos obligados a tomar decisiones con consecuencias estratégicas inmediatas.

—Así es, querido comandante —interrumpió animosamente Bernard Brodie, autor de *A layman's guide to naval strategy*—, el buque de guerra no tiene contraparte en la guerra terrestre debido a su movilidad y, sobre todo, a su independencia táctica y estratégica.

Con la superioridad que le daba ser el pensador más reputado de la historia sobre temas marítimos, el almirante Mahan intervino resueltamente al escuchar la afirmación de Bernard Brodie.

—Los principios de la guerra naval son los mismos que los de la guerra terrestre, todas las estrategias navales que se precien buscan inspiración y sistematización en los conceptos teóricos de la guerra terrestre.

Corbett asintió y añadió:

—La estrategia es el modo de pensamiento del Ejército o de la Armada, mientras que la gran estrategia es el empleo de todos los recursos del Estado para hacer frente a la guerra. Antes, como ahora, el poder naval era un elemento tanto de la estrategia militar como de la política nacional.

El vicealmirante Philip Colomb, que había permanecido en silencio hasta ese momento, intervino para hacer notar su punto de vista:

—Es evidente que las prácticas marítimas combinadas con los desarrollos navales, la guerra con la paz, el desarrollo económico y la legalidad con el interés nacional han sido los verdaderos catalizadores de la estrategia marítima y no la naturaleza de la guerra en la mar. El comercio marítimo ha sido vital para la prosperidad de los países y la superioridad naval ha sido esencial para la protección de los intereses nacionales. Yo mismo he desechado el empleo de la palabra estrategia en mi libro, *Naval warfare: Its ruling principles and practices historically treated*.

—Señores —intervino la historiadora Beatrice Heuser—, creo que la introducción del concepto de estrategia marítima por parte de Sir Julian Corbett representa una visión más amplia que la de Mahan, ya que incluye también la estrategia terrestre. Con el paso de los años, este concepto se ha ampliado al incluir herramientas como la diplomacia, la seguridad del tráfico mercante, la protección de las fronteras nacionales, la defensa de la zona económica exclusiva y de los recursos que contiene y la participación en los foros relacionados con la navegación y la protección del medio marino. En mi libro *The Evolution of Strategy. Thinking War from Antiquity to the Present* lo expongo claramente.

El comandante, tras escuchar atentamente, amplió su exposición inicial:

—El punto de partida de una estrategia militar acertada se concreta en una dirección política y en una gran estrategia. Y aunque la estrategia debe estar sometida a la alta política, las posibilidades estratégicas teóricas suelen quedar aminoradas significativamente por el prisma nacional de la cultura política y estratégica.

¿Qué opina usted, almirante? ¿Cómo debe desarrollarse y mantenerse la relación diferencial que existe entre el poder marítimo y la política de seguridad nacional de un Estado? —preguntó el comandante al almirante Pierre Lacoste.

—Corresponde a los políticos determinar la naturaleza de los intereses que deben ser defendidos por las fuerza navales —contestó el almirante Lacoste, que había sido jefe del Gabinete Militar del primer ministro francés Raymond Barre, así como director general de la Seguridad Exterior, y contaba con una gran experiencia política—, definir las prioridades a acordar ante tal o cual forma de amenaza y el equilibrio a establecer entre los componentes de Tierra, Aire y la Armada de las Fuerzas Armadas; evaluar, en fin, los recursos susceptibles de ser aportados a la Marina para los años futuros. Luego corresponde a los estrategas interrogarse sobre la evolución de los asuntos de orden más general, como la probabilidad de cierto tipo de conflictos, la evolución de

nuevas amenazas, etc. Por último, corresponde a los técnicos de la guerra naval prever las evoluciones de las tácticas de la guerra en la mar.

Debemos ser conscientes —continuó— de que si la estrategia pide a un instrumento táctico más de lo que este puede dar, resulta una estrategia equivocada. Lo que es tácticamente imposible no puede estar bien pensado estratégicamente y hace que una estrategia teóricamente interesante sea estrictamente dudosa.

—Parece entonces, señores —reflexionó en voz alta el comandante—, que el desarrollo del pensamiento estratégico marítimo en el siglo XIX contribuyó, en cierta manera, a la posterior plasmación de conceptos tales como la disuasión, al empleo coercitivo de la fuerza como herramienta política o al empleo de tácticas de bloqueo naval para forzar la actitud de un adversario.

—Así es, comandante —confirmó Beatrice Heuser—. Sin embargo, en los últimos años se observa un estancamiento de la teoría estratégica naval que resulta en extremo preocupante, exceptuando la proliferación de estudios fragmentarios sobre el tema que revisan una y otra vez la obra de los caballeros que nos acompañan.

—Absolutamente de acuerdo —reconoció sin rodeos Bernard Brodie—, las raras obras publicadas después de Mahan, Corbett y Castex fueron, sobre todo, actualizaciones de estas.

—¿Puede deberse este estancamiento teórico a que la quintaesencia del carácter estratégico del éxito marítimo, el más allá del horizonte, siempre permanecerá oculto a los pueblos de mentalidad terrestre? —interrogó el comandante al resto de presentes.

—En 1990, tras el final de la Guerra Fría —enunció Hew Strachan, autor de *The direction of war. Contemporary strategy in historical perspective*—, la transformación del orden mundial desde un modelo bipolar hacia otro unipolar y la consiguiente reducción de la importancia de la disuasión nuclear tuvieron tres claros efectos sobre la guerra naval. El primero fue el cambio de concepto desde el empleo de las marinas de guerra en operaciones oceánicas al empleo en las aguas litorales. En segundo lugar, se pasó de operar bajo la superficie del mar a hacerlo sobre el mar, de ser deliberadamente invisibles a intentar ser visibles. En tercer lugar, se produjo una traslación del centro de gravedad de estas marinas desde el submarino nuclear de ataque hacia el portaviones.

—Hoy en día —añadió Pierre Lacoste— el concepto estratégico defensivo de un país debe buscar el equilibrio entre disuasión y acción. Así lo he plasmado en mi libro *Estrategias Navales del Presente*, donde expongo que se deben respetar dos imperativos para que el poder marítimo pueda contribuir de forma efectiva. Por una parte, para ser disuasiva, la estrategia naval debe estar en condiciones de garantizar, en cualquier circunstancia, la integridad y la capacidad de respuesta instantánea de las fuerzas navales, es decir, su credibilidad. Por otra parte, para ser útil y eficaz, la estrategia naval de acción debe

aportar la demostración, sobre un registro menos dramático que la violencia nuclear, de la voluntad de defender los intereses nacionales y de sostener la política general del país frente a las amenazas o a las agresiones que provengan de la sociedad internacional.

En silencio, el comandante reflexionó sobre el significado de todos estos cambios. Llegó a la conclusión de que no representaban más que el regreso a la estrategia marítima tradicional, en la que las marinas de guerra era utilizadas para asegurar las líneas de comunicación marítima, ejercer influencia política y, cuando era necesario, aplicar el poder naval para garantizar la gobernanza de los mares, fundamentalmente en los últimos años contra el terrorismo y la piratería.

Lo que le quedaba claro es que había dos concepciones de entender el poder naval, una determinista y otra posibilista. Una visión que se había mantenido durante siglos. Temístocles en el siglo V antes de nuestra era ya afirmaba que «el que domina el mar domina todo». Sin embargo, el caballero de Razilly, inspirador de Richelieu, sostenía en el siglo XVII una afirmación menos dogmática: «el que domina el mar posee un gran poder sobre tierra».

El poder naval

—Señores, ¿cuáles son los atributos del poder naval? —preguntó el comandante—. Parece, según lo que hemos hablado, que la naturaleza estratégica del poder naval queda puesta de relieve con la tradicional afirmación de que el dominio del mar significa el control de las comunicaciones marítimas. Así lo corrobora el profesor Milan Vego cuando afirma que «uno de los propósitos principales de dominio del mar en el pasado era, y continúa siendo en el presente, garantizar la seguridad de nuestro comercio marítimo».

—Mi querido comandante —intervino el ensayista francés experto en estrategia y dominio de la mar Hervé Coutau-Bégarie—, existen dos formas de plantear el problema naval. Por un lado, de modo absoluto, respondiendo a la pregunta ¿qué precisa una nación para alzarse con la victoria en el mar? La respuesta es, casi invariablemente, ser la más fuerte en el mar. Por otro lado, de modo relativo, ¿qué debe ser la Marina de Guerra dada la situación política y las posibilidades financieras del país? ¿Cuáles son sus objetivos? ¿Qué medios necesita para alcanzarlos?

—Es cierto, profesor Hervé, pero esta influencia del poder naval como un instrumento estratégico de la política de Estado ha sido, persistentemente, mal entendida —respondió el comandante—. El público en general y muchos políticos consideran que el papel de una armada es el de combatir en la mar, suelen tratar la batalla como un fin en sí mismo y, en cierto sentido, con razón.

Sin embargo, creo que hoy en día no hay ninguna duda en identificar la noción de poder naval con la de un instrumento de la política del Estado que, además, sugiere actividades, conocimientos y armas claramente diferenciables de las del poder terrestre.

La expresión del valor ofensivo potencial de un poder naval superior se encuentra en la movilidad y la flexibilidad con la que una fuerza basada en la mar puede concentrarse y buscar la sorpresa. Decepción y sorpresa no son características únicas del potencial del poder naval, pero la sorpresa estratégica y táctica suele ser más fácil de alcanzar en y desde la mar de que lo es en tierra, debido a la multiplicidad de rutas que los buques, y no los ejércitos, pueden tomar. La sorpresa es tanto más factible en la mar que en tierra y sus beneficios tácticos, y posiblemente también estratégicos, pueden ser mucho más devastadores.

—Estimado comandante —terció el profesor Collin Gray—, la movilidad del poder naval se traduce en una agilidad inherente que, a través del dominio del mar, se puede explotar para alcanzar la sorpresa. La sorpresa en la mar y desde la mar se ve facilitada por el hecho de que las fuerzas navales no tienen sus ejes de amenaza canalizados como lo están los de las fuerzas terrestres por los obstáculos naturales y artificiales.

—Así es, profesor —volvió a intervenir el comandante—, pero creo que históricamente se ha considerado, de forma errónea, que el dominio del mar, si se pierde, pasa al otro lado. Ambos beligerantes pueden carecer de tal dominio. Desde 1945 la forma más comúnmente usada para asegurar el espacio a las fuerzas propias en el mar negándoselo a su vez a las del oponente ha sido la declaración de zonas de exclusión, pero la aplicación efectiva de estas requiere un adecuado equilibrio de fuerzas en términos de espacio y tiempo.

—No olvidemos, señores, que el mar no puede dominarse de la misma manera —interpeló el profesor Hervé—. Excepto en lo relativo a los buques, y a lo que estos significan para el transcurso y resultado de la guerra, en la mar no hay nada para ser mandado o dominado, y las líneas de comunicación están vacías. Como contraste, en tierra, el territorio puede dominarse mediante guarniciones permanentes, con fortificaciones preparadas o sin ellas.

La estrategia naval —continuó— no se puede apoyar en la geografía como su homóloga terrestre. En el mar los obstáculos no existen y los puntos de paso obligados son raros, de manera que con frecuencia es posible para las gentes sustraerse a la búsqueda del enemigo. Siempre es la fuerza lo más importante y no la geografía.

—Ahora, como se lamentaba Nelson —observó Julian Corbett, tras apurar su oporto—, las guerras, en lo que se refiere a los grandes imperios, no pueden decidirse en la mar ni llevarse a cabo únicamente con flotas. Así como las operaciones en tierra exigen la cooperación y coordinación precisas de caballería, infantería y artillería, y las operaciones en el mar la cooperación y la coordinación precisas de acorazados, cruceros y flotillas, de la misma

manera las grandes guerras se libran con la combinación armoniosa de la fuerza naval, militar y diplomática.

—Sin embargo —añadió el profesor Hervé—, el problema está en saber sobre qué fundar esta nueva síntesis. Desde mi punto de vista, pueden concebirse dos soluciones. La primera consiste en apoyarse sobre todo en las enseñanzas de la historia, como lo han hecho los almirantes Mahan, Corbett o Castex. La segunda solución pasaría por considerar que los logros de la ciencia conseguidos desde hace algunos decenios son de tal amplitud que los criterios anteriores no pueden servir de base a los estudios actuales.

—Un poder naval superior permite una buena posibilidad de controlar el marco geoestratégico del enfrentamiento en una guerra —aseveró el comandante—, pero sería indebidamente mahaniano, así como históricamente inexacto, repetir el viejo dicho de que la última palabra descansa en el poder naval, ya que este no tiene efecto estratégico como herramienta de guerra independiente.

El profesor Gray recordó que el Reino Unido había alcanzado el dominio del mar estableciendo el control sobre los estrechos y pasos marítimos en tiempo de paz, y esta anticipación le había proporcionado fundamentos para obtener el dominio del mar inmediatamente después de la ruptura de las hostilidades.

Corbert intervino para decir:

—La estrategia naval ha estado íntimamente relacionada con la terrestre, aunque lo contrario no puede afirmarse. No olvidemos que la estrategia naval pretende alcanzar objetivos dirigidos a controlar el territorio empleando los mares y océanos como líneas de comunicación de medios y personas, defender el comercio marítimo y atacar o defender el litoral o los pasos estratégicos. Así —continuó Corbett—, haciendo mías las palabras del profesor Vego ya citado, la proyección del poder naval sobre tierra consiste en tener la libertad de acción para que nuestras fuerzas puedan atacar a blancos de la costa en momento y lugar no esperados por el enemigo. Esta capacidad es la herramienta más valiosa que puede tener una potencia naval y sin ella es considerada sensiblemente disminuida.

Señores —volvió a tomar la palabra el comandante para dar por cerrado el tema—, de sus exposiciones resulta que es más realista no perseguir el dominio general del mar, sino establecer zonas de exclusión temporal en aquellos lugares donde se desee utilizar una particular extensión de mar para determinados propósitos. Esta idea nos aboca, si no he entendido mal, hacia el concepto de control del mar, lo cual implica el control de las comunicaciones, que en esencia significa que uno de los bandos tiene superioridad sobre su oponente en un determinado teatro o área de operaciones.

En sus reflexiones, al comandante le venía a la cabeza la idea de que la sola existencia de una fuerza naval, bien dirigida, puede impedir que otra superior saque partido de su superioridad. Por lo tanto, el éxito no depende de quién se situe a la ofensiva o defensiva, sino de quién adquiera y mantenga la iniciativa estratégica, y esto puede no recaer en la fuerza naval superior.

Pero no podía olvidar, por otro lado, que la flexibilidad estratégica brota no solo gracias a una doctrina bien asentada y a una mentalidad abierta y cultivada, sino también de los números; y la inflexibilidad se deriva de la ausencia de estos. Así, una vocación marítima entraña inevitablemente una imperiosa obligación económica.

La búsqueda de la batalla decisiva y la teoría de la flota en potencia

—Almirante Mahan —preguntó el comandante—, al leer su obra he llegado a la conclusión de que se ha apoyado en las enseñanzas de Nelson y que en cierto modo se ha visto influido por las de Clausewitz. Creo que la parte principal de su obra consiste en poner de relieve el papel preponderante de la fuerza naval, es decir, de la flota, e indicar como objetivo principal de las operaciones marítimas la destrucción de la flota enemiga, aunque después de esto sigue en prioridad e importancia la conquista de territorios y el ataque al comercio.

—Así es, comandante —añadió Mahan—, las marinas de guerra son elementos independientes del poder, que están orientadas a obtener la victoria en la «Batalla Decisiva». Incluso pensadores como Corbett, aquí presente, no niegan el interés de la «Batalla Decisiva», simplemente se contentan con subrayar que esta es a menudo difícil de obtener y, que si no se puede obtener, es preciso al menos asegurar el control de las comunicaciones.

—¿Pero, realmente es aplicable hoy en día ese concepto en el desarrollo de la estrategia marítima? —interpeló el comandante a sus invitados.

—No, no lo es —afirmó el capitán de navío C. C. Richart, enarbolando el pensamiento de la *Jeune École* francesa—. Tras la batalla de Jutlandia en la Primera Guerra Mundial, ha quedado claro que el concepto de «Batalla Decisiva» ha sido erróneamente incorporado al pensamiento naval. Hoy en día son las acciones contra las líneas de comunicación marítima y los bloqueos las verdaderas misiones de la guerra naval y no la derrota definitiva del adversario.

El almirante francés Castex carraspeó antes de hablar:

—Al igual que lo han hecho antes Liddell Hart, De Gaulle o Guderian, yo me decanto por el inherente potencial que proporciona la guerra de maniobra, basada en el despliegue de unidades con el objeto de crear una situación favorable a los intereses propios, frente al enfrentamiento definitivo contra el

adversario. No renuncio a la ofensiva, pero siempre que se desarrolle buscando la aproximación indirecta y la sorpresa.

Desde una cultura estratégica totalmente diferente, el almirante soviético Sergéi Geórgievich Gorshkov se sumó a las explicaciones de Castex y Richard.

—Durante las dos guerras mundiales, la «Batalla Decisiva» ha sido una realidad poco frecuente y la mayor parte de las operaciones navales se han centrado en la protección de las líneas de comunicación marítima y en la proyección del poder naval sobre la costa, lo que proporciona a las marinas de guerra un carácter fundamental en el desarrollo de los conflictos futuros. Estas reflexiones —añadió—, fruto de largos años en la mar, las he plasmado en el libro que publiqué en 1979, *El poder naval del Estado*.

—¿Quiere esto decir que el concepto de «Batalla Decisiva» que ha expuesto el almirante Mahan ya no es válido? —interrogó el comandante a sus invitados.

Corbett tomó la palabra para criticar a Mahan, acusándole de un excesivo continentalismo en su pensamiento al establecer como centro de gravedad de la estrategia naval la búsqueda de la «Batalla Decisiva» para derrotar a la flota enemiga:

—Creo que nos enfrentaremos a cuatro aspectos limitadores del empleo del poder naval. En primer lugar, será necesario tener en cuenta que las guerras en el futuro serán de carácter limitado. En segundo lugar, es necesario, como ya hemos visto, diferenciar entre los conceptos de estrategia y gran estrategia. En tercer lugar, no podremos olvidar que la legalidad conformará nuestra estrategia. En cuarto y último, todos nos veremos constreñidos durante nuestro desempeño en la guerra, o casi todos —rectificó mirando al almirante Gorshhov—, por la influencia de los valores democráticos y la opinión de nuestras sociedades.

El almirante Colomb intervino para referirse a una aproximación teórica que ha sobrevivido a la planteada por el mismo Mahan:

—Mi idea es utilizar la flota como una amenaza, mejor que correr el riesgo de verla destruida. Esta teoría la he sistematizado bajo el nombre de «Teoría de la Flota en Potencia» (*Fleet in Being*). Mi planteamiento es que una flota, por su sola existencia, perturba los planes del adversario a pesar que este sea el dueño de la mar.

Sé que el almirante alemán Alfred von Tirpitz ha utilizado mis ideas a pesar de la controversia que esta idea genera, ¿no es así almirante? —preguntó Colomb dirigiéndose a Tirpitz.

—Así es, almirante —respondió Tirpitz—. En 1899 formulé una estrategia en gran medida influenciada por su pensamiento que fue llevada a la práctica en el Reglamento Naval de 1900. Esta plantea una fuerza alemana que debería ser lo suficientemente fuerte para amenazar de tal forma a una británica superior que estos se sintieran peligrosamente expuestos.

Su influencia en nuestra cultura estratégica es tal —continúo Tirpitz— que el almirante Erich Raeder utilizó esta misma aproximación estratégica para el diseño de la *Kriegsmarine* en los albores de la Segunda Guerra Mundial.

El comandante reflexionó nuevamente en silencio antes de pasar a otro tema. Con el inicio del siglo XX, parecía que el concepto mahaniano de la «Batalla Decisiva» se había convertido en bastante elusivo, mientras que algunas de las aproximaciones teóricas que había planteado Corbett, tales como el fomento de la acción conjunta, el empleo del poder naval para proyectarse sobre el territorio y la necesaria cooperación entre dos formas de hacer la guerra, mantenían su plena validez.

Si la «Batalla Decisiva» es tan rara, no puede ser el centro de gravedad de la estrategia naval y es preciso encontrar otro paradigma. En el futuro, continuó profundizando en sus pensamientos, las potencias medias, más que configurar flotas para alcanzar la victoria en la «Batalla Decisiva», se decantarán por el concepto de flota en potencia, ya sea bajo una aproximación tirpitziana, capaz de degradar de forma decisiva la superioridad de la potencia dominante, o como elemento disuasorio hacia actores no estatales.

El planteamiento de un dilema erróneo: poder naval *vs*. poder terrestre

En cuanto salió de sus pensamientos, el comandante lanzó a sus invitados su última duda.

—Señores, es un tema abierto a debate el relativo al lugar de encuentro de las esferas del poder naval y el poder terrestre. La línea de pleamar es tan obvia y tan de sentido común como insatisfactoria, sobre todo teniendo en cuenta la proyección tierra adentro que tienen las nuevas armas lanzadas desde el mar y el alcance hacia él que tienen las nuevas armas basadas en tierra. ¿Es un debate estéril o existe un poder predominante?

El primero en tomar la palabra para establecer una relación simple entre la tierra y el mar fue almirante Mahan:

—El mar puede actuar contra la tierra, mientras que la inversa no es cierta y, a la larga, el mar siempre termina por vencer en su lucha contra la tierra.

Sin embargo, para el almirante Castex ese esquema era demasiado simple y propuso una relación más compleja:

—La acción del mar contra la tierra responde a una reacción de la tierra contra el mar, cuyo impacto tiende a crecer bajo los efectos del progreso técnico. El resultado de esta lucha entre la tierra y el mar no obedece a una ley general —afirmó Castex—, sino que varía en cada caso particular.

Por otra parte, el almirante Colomb sacó a colación los estudios de Thomas More-Molyneux sobre las operaciones conjuntas entre las fuerzas navales y terrestres, escritos ya en el siglo XVII.

—Yo considero efectiva desde 1891 la influencia del dominio terrestre sobre el marítimo, y viceversa, cuando existen objetivos en la costa.

Pero la intervención más sorprendente fue la del coronel Cadwell, considerado por algunos de los presentes como el padre del Pensamiento Conjunto. Cadwell era conocido por haber desarrollado el concepto de cooperación entre las fuerzas terrestres y navales:

.

—Caballeros, desde mi punto de vista, solo la proyección del poder naval sobre tierra a través de una fuerza anfibia puede causar verdaderos efectos sobre el enemigo. Haré mía la afirmación del diplomático británico Sir Edward Grey para ser más gráfico: el Ejército británico es un proyectil listo para ser disparado por la Armada.

El profesor Gray, tras escuchar las intervenciones de los restantes comensales, comenzó una profunda reflexión basada en sus estudios históricos sobre el poder naval publicados en su libro *La pujanza el poder naval*:

—Cuando una potencia marítima y una continental combaten entre sí, lo que está en juego es el ejercicio del poder naval y el poder terrestre en busca de la superioridad estratégica. Los estados y coaliciones continentales no han podido ganar, en los tiempos modernos, ni una sola guerra frente a enemigos de orientación marítima. Además, en contra de algunos temores geopolíticos expresados a principios del siglo XX, las revoluciones en el transporte de ese siglo no han hecho sino reforzar la posición estratégicamente competitiva del poder naval.

Desde la perspectiva de la potencia marítima, esta puede intentar agotar financieramente a su enemigo continental o negarle el suministro seguro de bienes y materiales críticos procedentes de ultramar, o bien empeñarse en la formalización de una guerra terrestre de gran escala. Aplicando alguna de estas estrategias, las grandes potencias navales o coaliciones marítimas han

ganado o igualado cada una de las grandes guerras de la historia moderna, ya que un poder naval superior permite que un estado o coalición dependiente del mar, en su prosecución de la victoria, pueda prolongar el conflicto en el tiempo. Sin embargo, una potencia marítima dependiente del mar que busque evitar la batalla en él, se arriesga a perder la guerra al ceder la iniciativa en ese medio al enemigo.

Por otra parte, desde la óptica contraria, una potencia continental puede ganar la guerra frente a una marítima siempre que sea capaz de ejercer un control negativo del mar, aspecto que no ha sido alcanzado en la era moderna. Otra estrategia posible para un poder continental con una gran fuerza naval es evitar que se desarrolle la batalla en la mar; pero si esa fuerza naval no es competitiva en el combate, su única estrategia posible es rehuirlo; lo que nunca deberá asumir es que la orilla del mar signifique el límite de su competencia militar.

Tras la reflexión del profesor Gray, el comandante recordó que Dudley W. Knox había sentenciado, en su libro *The Naval Genius of George Washington*, que la más alta confirmación del estratega naval es el calado de su comprensión sobre la íntima relación que existe entre poder naval y poder terrestre, y la realidad de que todo esfuerzo en el mar debe dirigirse a obtener un beneficio en tierra.

Conclusiones

El tañir de la campana al picar la hora devolvió a nuestro guardiamarina a la realidad... En unos minutos debía volver a cubierta. Sin embargo, no quiso dejar de plasmar en su cuaderno de notas los pensamientos que venían a su cabeza como si hubiese mantenido una conversación con los grandes pensadores navales, una conversación «como las de verdad».

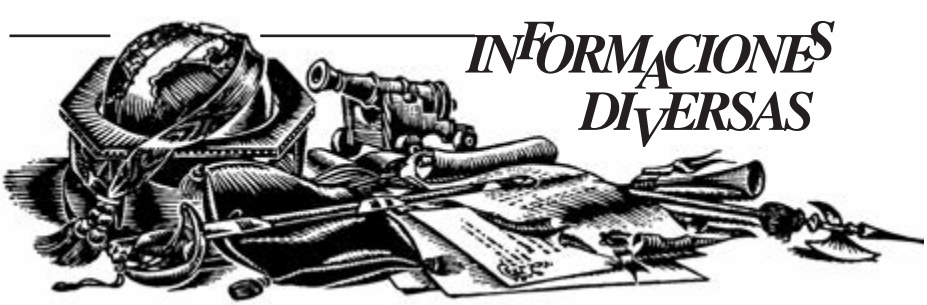
Tenía claro que la estrategia hoy en día era más un método de pensamiento de carácter visionario que un modo de actuación, con una forma más aspiracional que pragmática e inmediata. Además, para establecer un punto de partida en el pensamiento estratégico naval era necesario establecer una clara diferenciación no solo entre la visión a largo plazo, sino también en el reconocimiento de que la estrategia debía esforzarse por ser coherente y duradera.

Por otra parte, al enfrentar las teorías en su marco histórico, comprendió que las potencias marítimas han perseguido siempre el mismo objetivo estratégico: la preservación de los intereses históricos ligados al ejercicio de la libertad de los mares, es decir, la libre circulación de bienes y personas, el libre despliegue de fuerzas navales, el libre acceso a sus territorios de ultramar y la libre explotación de los recursos marinos.

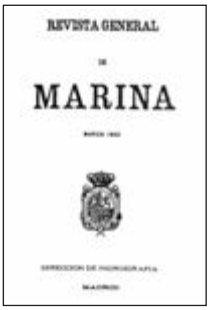
Así, la razón de ser de las flotas durante décadas fue la adquisición, conservación y explotación de los mares, lo que ha hecho buena la formulación de las misiones de las fuerzas navales realizada por el almirante Turner: disuasión oceánica, dominio de los mares, proyección de la potencia y presencia.

Sin embargo, en la actualidad le parecía más acertado el enfoque del almirante Adolphe-Auguste Marie Lepotier sustentado en tres misiones: asegurar la libertad de acción y la movilidad estratégica, proteger las líneas de comunicación y mantener la capacidad para participar en operaciones conjunto-combinadas contra la costa y las líneas de comunicación del adversario, a las que habría que añadir la vigilancia del litoral para evitar los tráficos de todo tipo y proteger el tráfico marítimo y las instalaciones estratégicas.

Para finalizar, y a pesar de la crítica que algunas de las teorías del almirante Mahan sufren hoy en día, comprendió que su importancia actual en el pensamiento estratégico deviene de haber sistematizado un modo de pensamiento con una incuestionable potencia, lo que no han sabido hacer otros pensadores, por lo que es justo reconocerle como el principal fundador del pensamiento estratégico naval moderno alrededor del concepto del S*eapower*, de la misma categoría que el de Mackinder en torno a la idea del *Heartland*.



HACE CIEN AÑOS



El número de febrero de 1919 comienza con el artículo titulado *Marcha de las minas flotantes en el Océano Atlántico Norte y en el Ártico,* por el contralmirante S. A. S. el príncipe de Mónaco. Continúa con *Cálculo gráfico de las Estructuras mecánicas* (conclusión), del teniente coronel de Ingenieros de la Armada Carlos Preysler; *Los sumergibles de sencillo y de doble casco*, del ingeniero N. Albini; *La Enseñanza Naval Militar en España* (conclusión), del alférez de navío Julio Guillén; *Los secretos de la guerra submarina*, de Emilio Vedel; *La internación alemana en Fernando Poo desde el punto de vista sanitario* (continuación), del médico 1.º de la Armada Luis Figueras Ballester (continuará), y *Diario naval de la Guerra Europea*.

Entre las *Notas profesionales*, encontramos las correspondientes a Alemania, Estados Unidos, Francia e Inglaterra.

Finaliza este número con *Miscelánea, Bibliografía* y *Sumario de revistas*.

HACE CINCUENTA AÑOS

El número de febrero de 1969 se inicia con el artículo *Conducción de las operaciones navales en la Guerra Civil española,* del capitán de navío E. Manera. Continúa con *El problema de la vivienda en la Armada,* por el capitán de corbeta J. M.ª González de Aldama, y *Pinzón y Brasil,* cuyo autor es el capitán de corbeta R. Barreiro-Meiro.

Entre los dedicados a *Temas profesionales,* destacamos: *Comentarios sobre caudales,* por el coronel de Intendencia de la Armada A. Senac Lissón, y *Reseña histórica de la ciencia estadística. Su evolución a través de los tiempos*, por el teniente de Oficinas de la Armada O. García Gómez.

Continúa este número con *Historias de la mar* con el título *Relatos de negreros,* por A. L.; *Miscelánea e Informaciones diversas,* dedicadas a: *Pascua Militar en el Palacio de El Pardo; Pascua Militar en el Ministerio de Marina; La responsabilidad civil y el seguro en materia de transportes marítimos de sustancias nucleares*, del coronel auditor de la Armada A. de los Santos Lasúrtegui.

Finaliza este número con el *Noticiario* y *Libros y revistas*.

F. O. M.