

LA ESCUADRA EN POTENCIA

Por

J. M. GUTIERREZ de la Cámara Señan
Armada de España

Según el almirante británico, sir Cyprian Bridge, "el principio que entraña la expresión 'una escuadra en potencia' pertenece a los fundamentos de toda buena estrategia". Para dilucidar este principio hay que investigar su origen, que se remonta al combate de Beachy Head, siendo empleada por primera vez esta expresión por Arthur Herbert, conde de Torrington, en su defensa ante el consejo de guerra que le juzgó y absolvió por su actuación en la citada campaña.

Durante la guerra de sucesión inglesa en 1689, el protestante Guillermo de Orange, respaldado por sus partidarios, destronó al católico Jacobo II. En 1690, Jacobo, gracias a la amistad de Luis XIV, desembarcó con su ejército en Irlanda apoyado por la flota francesa. Lo hizo precisamente en esta isla porque era el lugar donde tenía más adictos, y Guillermo salió a su encuentro, quedando en Londres encargado del gobierno la reina María.

Luis XIV pretendía destruir a la flota inglesa reforzada por un contingente holandés, amenazando posteriormente Londres y fomentando una insurrección a favor de Jacobo en esta capital, impidiendo a la vez, gracias al ejercicio del dominio del mar, el posterior regreso de Guillermo desde Irlanda. Para lograrlo contaba con el poder de la nueva Marina francesa creada por Jean Baptiste Colbert.

En Brest contaban los franceses con un elevado núcleo de fuerzas navales al mando del conde de Tourville a las que debían incorporarse las fuerzas de Tolón que mandaba Chateau-Renault; por ello, los angloholandeses enviaron una fuerza de dieciséis navíos a las órdenes del almirante Killegrew para impedir la salida del Mediterráneo de las fuerzas de Tolón. Pero Killegrew no interceptó a las fuerzas de Chateau-Renault, que logró reunirse con Tourville sin dificult-

tades. Por otra parte, la escuadra de seis navíos de sir Cloudesley Shovel que había dado escolta a Guillermo de Orange hasta Irlanda no podía incorporarse a la fuerza de Torrington, ya que Tourville se encontraba separando a ambas escuadras. El 23 de junio fondea Tourville en la isla de Wight con setenta y cinco navíos de línea y treinta y cinco brulotes. Torrington, una vez incorporado el contingente holandés, cuenta con cincuenta y cinco navíos y veinticinco brulotes.

La estrategia de Torrington la define él mismo: "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 (1), 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 componen de unos ochenta navíos de línea, o muy cerca de ese número, y treinta y cinco brulotes; no puedo albergar 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 de la mar, podrán intentar empresas con las que ahora no se atreven mientras permanezcamos en observación y con la posibilidad de unirnos a las fuerzas del vicealmirante Killigrew y los demás buques que tenemos al Oeste. Si encuentro coyuntura procuraré evitarles pasando hacia el Oeste para unirme al resto de nuestras fuerzas y si no me atenderé a lo acordado en junta de jefes".

Aunque este plan está absolutamente fundamentado, no resultó bien acogido por la reina María y su Consejo, que desdeñando las opiniones de Torrington deseaba que el combate tuviera lugar a toda costa. Por ello, cumpliendo órdenes, este almirante trabó combate con los franceses frente a Beachy Head arriesgando lo menos posible. Al me-

diodía fondeó la flota angloholandesa en pleamar y cuando a la caída de la tarde comenzó a bajar la marea, la flota francesa fue arrastrada, lo que ocasionó la ruptura del combate. Con la nueva crecida aprovechó Torrington para dirigirse al Támesis, dejando abandonados a seis buques holandeses, que soportaron la parte más dura del combate, y uno inglés. Una vez en el Támesis fueron quitadas las boyas y los franceses no pudieron navegar por el río.

Posteriormente, Torrington fue juzgado por un consejo de guerra y absuelto, pero nunca se le volvió a dar un destino embarcado. En su defensa Torrington argumentó: "De haber combatido de otro modo, hubiésemos perdido totalmente la escuadra, exponiendo a 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 de acuerdo con ese parecer, pues siempre dije que mientras tuviésemos la escuadra en potencia (Fleet in being) no se atreverían con el intento de invasión".

Hasta entonces no había aparecido en el lenguaje de la Marina la expresión "escuadra en potencia" y a partir de este momento su uso se generalizará.

Torrington nunca dudó que el objetivo fundamental de todo beligerante es la destrucción de las fuerzas navales del enemigo para el mejor ejercicio del dominio del mar, pero la situación de dispersión en que se encontraban sus fuerzas no le aconsejaban acometer prematuramente esta empresa, ya que el enemigo podría destruir las una a una aisladamente, con lo que se aseguraría el dominio absoluto del mar, y como Torrington predecía, "entonces sí se hubiera atrevido a acometer empresas que hasta entonces no podía realizar". Por eso, este gran estratega, sin apartarse de su objetivo fundamental, hizo todo lo posible por respetar el principio de la concentración de fuerzas y si bien no lo consiguió, al menos logró mantener a la escuadra en potencia, evitando así la realización de los posteriores planes del enemigo y con ello la esterilidad de la victoria de Beachy Head.

(1) Gunfleet es un fondeadero protegido por bancos de arena en la costa de Essex, al norte del Támesis.

En realidad ningún país puede proclamarse dueño absoluto del mar mientras su enemigo tenga una escuadra en potencia, entendiéndose por tal aquella escuadra que esté capacitada para hacer un papel estratégico en la mar, siendo imprescindible que posea espíritu de lucha para combatir al enemigo a toda costa cuando las circunstancias se presenten favorables, lo que dependerá, entre muchos factores, preferentemente de la disposición de los encargados de dirigir sus movimientos.

Torrington mantuvo a la escuadra en potencia porque sabía que mientras permaneciese en esta situación, la escuadra enemiga no podría actuar como si tuviese el dominio del mar sin correr grandes riesgos. Si Torrington en lugar de alimentar el estado potencial de su escuadra se hubiera limitado a conservarla prescindiendo de su espíritu de lucha y confiando en que el enemigo no atacaría por el mero hecho de su existencia, hubiera cometido un grave error, pues la base que justifica este principio es la capacidad para tomar la ofensiva en el momento adecuado. Por supuesto que Torrington atacaría a Tourville, aun arrojando los mayores peligros, si este último hubiera intentado la invasión. Esto es ni más ni menos lo que dio a entender al declarar que conservó a la escuadra en potencia.

Cuando el 29 de febrero de 1939, durante nuestra guerra de Liberación, se estableció una revista naval en aguas de Tarragona, la escuadra roja no tenía carácter de escuadra en potencia, era una mera "ciudadela flotante" y como tal fue considerada por el mando nacional (de hecho, el 7 de marzo esta escuadra se entregó en Bizerta a las autoridades francesas), pues carecía ya del espíritu de lucha que hubiera impulsado a una verdadera escuadra en potencia a atacar aprovechando la oportunidad que se presentaba en aguas que estaban bajo su amenaza, y cito esta revista naval como una curiosa particularidad, pues en realidad durante toda la última fase de la guerra, desde la llegada de las tropas nacionales al Mediterráneo, en abril de 1938, la flota nacional aprovechó su dominio del mar para apoyar el avance de las columnas por la costa, aprovisionándolas desde

la mar y protegiendo su avance con la artillería. La flota roja, alimentada por la desmoralización, fue perdiendo el carácter de flota en potencia y durante todas estas operaciones la única oposición que tuvo la flota nacional fue por parte de la aviación. En este caso el dominio del mar era absoluto.

Entiéndase bien que para que exista una escuadra en potencia no es necesario que esa escuadra sea capaz por sí sola de establecer el dominio del mar, basta con que esté capacitada para cumplir un papel estratégico, que puede realizar incluso en su inmovilismo, pues obliga al enemigo a mantener en su vigilancia a un núcleo importante de su fuerza que podría dedicar a otras misiones.

La escuadra del almirante Cervera en la guerra de Cuba, a pesar de la manifiesta inferioridad con respecto a la del almirante Sampson, constituyó una verdadera escuadra en potencia y como tal fue considerada por los Estados Unidos; prueba de ello es el cable del ministro de Marina de este país al almirante Sampson, cuyo texto decía: "Es imprescindible saber si los cuatro cruceros españoles están en Santiago. El envío de tropas de desembarco depende de la contestación". Es decir, que desempeñaba esta escuadra un papel estratégico importante y así lo consideraba el mando enemigo.

Veamos ahora cómo el almirante Lord John R. Jellicoe, comandante en jefe de la Gran Flota durante la Gran Guerra, hasta cierto punto se explica la pasividad de la Flota de Alta Mar alemana: "...la mayoría de la opinión pública se resistía a admitir que la Flota de Alta Mar, construida a costa de grandes gastos y considerada razonablemente por nuestros adversarios como un arma eficiente de combate, pudiera adoptar desde un principio una actitud puramente pasiva, con la inevitable consecuencia de que el comercio alemán fuera barrido de los mares. Pero había dos factores que aconsejaron al alto mando enemigo tomar tal determinación, siendo el primero de ellos el temor de que si en un combate con la Gran Flota salía tan mal parada la Flota de Alta Mar, hasta el punto de que el dominio del Báltico pasara a ma-

nos de los aliados, la posibilidad de desembarco de un ejército ruso en Alemania podía ser una realidad. Este recelo nunca lo olvidó aquélla desde los días de Federico el Grande, cuando Rusia amenazó a Berlín durante la guerra de los Siete Años. El segundo factor fue, sin duda, que el Alto Mando alemán consideró, al decidirse por el plan defensivo de su flota, que así nos creaba una situación sumamente difícil; y aunque ello pudiera repugnar mucho al alto espíritu de sus oficiales de Marina, es indiscutible que era la política más desventajosa para Inglaterra, porque mientras la Flota de Alta Mar subsistiera en estado potencial (*in being*) como fuerza naval de combate, nosotros, no pudiendo dejar de emprender determinadas operaciones, teníamos forzosamente que arriesgar nuestro margen de superioridad, bastante reducido al iniciarse la guerra. Dicho plan produjo, sin embargo, en Alemania, parte de la pérdida de su comercio, la debilitación paulatina de la moral del personal de toda la flota, siendo muy probable que este quebranto moral originara la serie de rebeliones que estallaron en la Flota de Alta Mar en 1917 y 1918, culminando en la catástrofe final de noviembre de 1918. A mi juicio la actitud pasiva se exageró demasiado". Aunque Jellicoe no duda en afirmar que el enemigo se excedió en su pasividad, reconoce que este estado potencial de la Flota de Alta Mar privó a la Gran Flota de emprender operaciones que hubieran favorecido enormemente el desarrollo de la guerra a favor de Inglaterra.

Otro caso de adopción del principio de la escuadra en potencia fue la actuación de la flota italiana en el Mediterráneo durante la segunda guerra mundial y por su interés al caso traigo aquí unas líneas del almirante francés R. de Belot en su obra "La guerra aeronaval en el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico":

"Al principio de la guerra se podía pensar lógicamente que la presencia de dos grandes flotas enemigas en un mar estrecho, en el que cada uno de los adversarios tenía necesidad del dominio naval, conduciría a grandes batallas de aniquilamiento. Pero no fue así. No se

puede considerar el asunto de Matapán como una batalla muy grande, fue ante todo, un encuentro casual nocturno, y no puede, en absoluto, ser asimilado a las furiosas batallas que se libraron entre norteamericanos y japoneses en Midway y Filipinas. La razón principal es que los italianos practicaron ampliamente la política de la *Fleet in being* y no intentaron hacer intervenir a sus acorazados más que en circunstancias que les asegurasen muchas posibilidades de éxito, circunstancias que nunca encontraron. De esta forma, la guerra en el Mediterráneo tomó el carácter de una lucha de detalle".

Tanto en esta guerra como en la anterior conflagración mundial, los países del Eje, así como los Imperios centrales, combinaron la política de la escuadra en potencia con un dominio negativo del mar, es decir, que ocasionaron al enemigo la servidumbre de tener que vigilar a la flota de combate y a la vez con la acción de una gran flota submarina intentaron dominar el mar impidiendo el tráfico marítimo enemigo, lo que estuvieron a punto de conseguir tanto en un caso como en otro.

Trafalgar fue, a mi modo de ver, un caso en el que encajaba claramente la aplicación del principio de la escuadra en potencia y si bien hasta cierto punto entonces se consideró esta posibilidad, de hecho no fue llevada a la práctica.

El plan estratégico de Napoleón, que tenía por objeto la invasión de Inglaterra y en esencia consistía en operar en aguas de las Antillas con el grueso de la flota para obligar a desplazarse a la parte más importante de la flota inglesa, y una vez lograda esta diversión caer sobre el canal de la Mancha con toda la flota combinada estableciendo un dominio temporal de esta zona mientras se efectuaba el transporte de las tropas de invasión desde una orilla a otra del canal, aunque en esencia estaba bien fundamentado requería circunstancias muy favorables para su realización, y dada su envergadura este plan debía ser llevado a cabo por un hombre muy decidido y de gran iniciativa. Pudo haber tenido éxito si Villeneuve, al regreso de las Antillas, en lugar de perder el tiem-

po en El Ferrol escribiendo cartas al ministro de Marina en París lamentándose de la poca eficiencia de la flota, se hubiese dirigido a Brest para levantar el bloqueo que en este puerto mantenía el almirante Cornwallis. Pero al optar por dirigirse a Cádiz desbarató el proyecto de Napoleón. Después la flota de Nelson se concentró frente a Cádiz y a partir de este momento dejó de tener objeto el buscar el combate con una flota que si bien no era superior en cuanto a número de buques, sí lo era en lo que se refiere a calidad de material y experiencia de las dotaciones.

Esta era la opinión del almirante Gravina y la de todos los oficiales españoles, expuesta por voz de don Antonio Escaño en el consejo de guerra que Villeneuve convocó en su buque insignia, el "Bucefante". No todos los oficiales franceses eran de esta opinión, destacándose entre los que votaron en contra, aparte del almirante Villeneuve, el contraalmirante Magon, que estuvo a punto de tener un serio altercado con don Dionisio Alcalá Galiano a raíz de la impertinente actitud del primero.

El resultado de este cambio de impresiones se traduce en la siguiente acta:

"Hoy, 16 de vendimiario del año XIV. Reunidos previa invitación del almirante Villeneuve a bordo del "Bucefante", el almirante Gravina, comandante en jefe de la Armada española; el vicealmirante Alava, los jefes de escuadra Escaño y Sisneros (sic) y los brigadieres Macdonell, Hore y Galiano; los contraalmirantes Dumanoir y Magon, los capitanes de navío Casmao, Maistral y Lavillegrís y el capitán de fragata Prigny, ayudante comandante de la Armada, al efecto de concretar los medios de partida y conocer la situación de los medios de la escuadra combinada bajo el punto de vista militar.

El almirante Villeneuve ha hecho conocer, bajo secreto, que la intención de S.M.I. expresada en sus instrucciones, era que la Armada combinada diera a la vela a la primera ocasión favorable, y que dondequiera que encontrara al enemigo con fuerzas inferiores lo atacase sin dudar, forzándolo a una acción decisiva.

Seguidamente el almirante ha comunicado las informaciones que obraban en su poder sobre las fuerzas del enemigo, así como las noticias del embajador de España en Portugal y del comisario de Tánger, así como de los vigías y barcos de la costa, resultando que, según unos, los enemigos tenían treinta y un navíos al menos, y según otros, se hace subir este número hasta treinta y tres, de los cuales ocho son de tres puentes.

Después de esto, el almirante ha rogado a cada uno de los que integran esta conferencia tengan a bien dar su opinión sobre las circunstancias en que se encuentra la escuadra combinada.

Todos han reconocido que los navíos de las dos naciones aliadas están en su mayor parte mal armados, con tripulaciones poco aptas, que muchos de estos navíos no han podido aún experimentar su personal a la vida marinera, y que los navíos de tres puentes "Santa Ana", el "Rayo" y el "San Justo", de 74 cañones, armados precipitadamente y apenas salidos del arsenal, pueden en verdad formar parte de la escuadra, pero no están en condiciones de rendir los servicios militares, que serán susceptibles de prestar cuando estén completamente organizados.

Todas estas observaciones sobre el estado de la Armada combinada han hecho reconocer unánimemente que la flota enemiga que se encuentra en estos parajes próximos es mucho más fuerte que la nuestra, la cual se encontrará además forzada a dar batalla en el momento desfavorable de su salida de puerto. Todos han estado de acuerdo que era necesario esperar la ocasión favorable de que se habla en las instrucciones, la cual puede producirse porque el mal tiempo arroje a los enemigos de estos lugares, o por la obligación en que se encuentra de dividir las fuerzas de su escuadra para proteger su comercio en el Mediterráneo y sus convoyes que pueden verse amenazados por las escuadras de Cartagena y Tolón. Pero a pesar de estas observaciones, los oficiales de las dos Marinas han testimoniado el deseo que tendrán siempre de combatir al enemigo cualquiera que sea su fuerza, en cuanto S.M.I. lo desee, y han invitado

al almirante Villeneuve que se haga intérprete cerca de S.M.I. para asegurarle su completa adhesión. Los almirantes han terminado esta conferencia renovando la orden de estar preparados para poder dar la vela sin perder momento a la primera señal".

Indudablemente el mantenimiento de la escuadra en potencia en espera de una ocasión favorable que probablemente se hubiera presentado, era la mejor medida a adoptar dadas las circunstancias, ya que dado lo avanzado de la época y lo avanzado del invierno los ingleses no hubieran podido mantener permanentemente el bloqueo en las mismas condiciones en que lo estaban sosteniendo en aquel momento. Sin embargo, a causa de la desafortunada decisión de Villeneuve, la salida de la escuadra hacia el combate tuvo lugar. Si este desastre se hubiera evitado, tal vez hubiera sido completamente diferente el destino de España y este país no habría sufrido la triste experiencia del siglo XIX.

Téngase muy presente que la política de la escuadra no pierde de vista que el primer principio de la guerra y objetivo fundamental de todo beligerante es la destrucción de las fuerzas navales enemigas, pero el combate debe presuponer la victoria, pues sería absurdo presentarlo cuando se sabe de antemano que va a concluir en derrota, salvo en el caso de una derrota parcial y prevista que forme parte del plan general de acción como en el caso de la batalla del golfo de Leyte durante la segunda guerra mundial en la que estaba previsto el sacrificio de las fuerzas del almirante Ozawa para ocasionar una diversión de la TF-38 del objetivo fundamental de las fuerzas navales japonesas, que eran los transportes fondeados en el golfo de Leyte. Pero únicamente en circunstancias justificadísimas puede una nación permitirse

el lujo de la derrota prevista. El propio almirante Nelson, caracterizado por su agresividad, decía a sus comandantes: "No se imaginen que soy tan ciego de valor que busque el combate en condiciones de inmensa desventaja sin motivo fundado". Así como es fundamental el principio de la acción ofensiva, pues de no aplicarlo resultaría imposible la victoria, también lo es en cierto grado el de seguridad, que como dije más arriba no es evitación de riesgos, pues como dice Nelson: "No se logrará nada grande sin correr riesgos". Únicamente los riesgos innecesarios son los que hay que evitar.

A modo de resumen podemos decir que el problema que se le presenta al jefe que por razones de su cargo necesite determinar si la escuadra tiene o no carácter de escuadra en potencia, consiste en valorar su capacidad estratégica, a la que podríamos descomponer en cuantía y calidad de las fuerzas y espíritu de lucha. La cantidad y tipo de unidades que el enemigo va a oponer generalmente se estima con una relativa aproximación con ayuda de los servicios de información. La segunda parte, es decir, la determinación del "animus pugnandi" del enemigo es un problema esencialmente psicológico cuyos datos serán los que pueda aportar el servicio de información sobre este particular y otros tales como el conocimiento personal o por referencias de los mandos del enemigo. Resuelto este problema, el jefe podrá calcular si los riesgos a que tiene que exponerse para realizar determinada operación están justificados por la importancia de la misma y merecen correrse a la vista del carácter de la escuadra enemiga.

Reproducido del Nº de mayo de 1973, de la "Revista General de Marina", España.