

LA CONQUISTA DEL CONTROL DEL MAR

*Jorge Balaesque Walbaum
Capitán de Fragata*

INTRODUCCION

Jullian S. Corbett, en su libro *Algunos principios de estrategia marítima*, 1911, de manera sumamente clara definió que el poder naval debe emplearse conquistando o disputando el control del mar, con el propósito de explotarlo y ejercerlo. De sus definiciones, bástenos decir que para él las operaciones de conquista del control del mar son las que desarrolla el más fuerte, actuando ofensivamente con su Fuerza organizada contra la del adversario, mediante el bloqueo y la batalla, para neutralizar o liquidarlo.

Debemos tener presente que en la época que Corbett publicó este libro los medios navales se dividían fundamentalmente en dos tipos: aquellos que integraban la Flota de batalla y los destinados a ejercer el control del mar. Los primeros eran los dreadnoughts, descendientes directos de los navíos de línea y con su misma función. Los segundos eran cruceros y destructores sucesores de las fragatas a vela. En ocasiones los cruceros y destructores deberían actuar como "ojos de la flota", últimamente como protección contra ataques de torpederos. También, se preveía que la flota, en ciertas oportunidades, realizaría operaciones de ejercicio del control del mar. El submarino, que recién iniciaba su desarrollo, no era mas que un medio auxiliar y junto con los torpederos, ya que se estimaba que su poder, ofensivo era muy limitado.

En este punto es importante hacer notar que la influencia de Corbett y de otros autores de la primera mitad de siglo fue poderosísima sobre el pensamiento estratégico chileno, y no cabe duda de ello al examinar cuidadosamente los escritos del comandante Sr. Santiago Díaz, quien al referirse a la Fuerza organizada lo hace en los mismos términos que Corbett y Castex, es decir, como Flota de batalla, destinada principalmente a combatir con su igual enemiga. Hoy entendemos este término como algo más amplio.

Actualmente ya no existen tales Flotas de batalla y, como sostiene el Almirante Sir. Peter Hill Norton, el concepto mismo se ha ido para siempre. Tenemos entonces que al no existir las flotas no podrá existir el combate decisivo que permita el control del mar.

La batalla sigue y seguirá presente, pero con otra duración y, evidentemente, otros medios, al menos para los países con mayor poder naval.

Finalmente, el bloqueo que describen nuestros textos ha sido redefinido por otros, por ejemplo, los británicos en su *Naval War Manual*, y por el Almirante Sir Peter Gretton, quienes ya en 1965 decían que con el desarrollo de la aviación y submarinos era muy improbable que una fuerza de superficie fuese capaz de imponerlo, y que el mejor, modo sería emplear submarinos en combinación con otras fuerzas. La campaña de las Falkland demostró lo anterior, con las consecuencias ya conocidas.

No es el propósito de estas líneas criticar los conceptos tantos años mantenidos, sino simplemente tratar de actualizarlos con la ayuda de autores recientes, y a la luz de los grandes conflictos habidos durante este siglo; las operaciones de conquista del control del mar siguen válidas, los medios han cambiado. Corbett, por ejemplo, en 1918 reconoció los

errores en sus predicciones sobre la posibilidad de ataque a las líneas de comunicaciones marítimas británicas y la importancia del submarino, que el había incluido dentro de los medios auxiliares debido a sus limitaciones en 1910, y que casi puso de rodillas a Gran Bretaña en 1917.

El presente trabajo pretende específicamente revisar la evolución de las fuerzas navales, su efecto en la conquista del control del mar, las operaciones navales de este siglo y las de nuestra historia naval, y obtener una visión actual de éstas bajo los conceptos sostenidos en diversas armadas.

CONSTITUCION DEL PODER NAVAL Y SU EFECTO EN LA CONQUISTA

Como se mencionó en la introducción, las teorías de Corbett y de los autores contemporáneos, al referirse a Fuerza organizada se están refiriendo a la Flota de batalla. Después de Trafalgar, la diferencia de potencial naval otorgó a Gran Bretaña el control virtual del mar, en tal grado que por muchos años ni siquiera se pensó que alguna potencia podría representar un peligro. Sin embargo, el desarrollo de nuevos tipos de unidades, el aumento del alcance en la artillería y el crecimiento de las flotas europeas hizo que las flotas británicas se fuesen concentrando más cerca de la madre patria; por otro lado, la guerra de Estados Unidos contra España y la ruso-japonesa influyeron poderosamente en los Almirantes franceses, ingleses y alemanes, quienes, más o menos simultáneamente, coincidieron en establecer que los combates serían en línea de batalla. Predominaba la idea de la batalla al inicio de las hostilidades, sobre la operación menos ofensiva del bloqueo. La preeminencia de la Flota de batalla era indiscutible. A comienzos de siglo nada se le oponía sobre la superficie. Sólo una leve molestia de algunos torpedos de corto alcance, las minas y unos pocos submarinos costeros de escaso valor. De esta manera, al actuar concentradas estas flotas ¿qué mejor modo de obtener el control del mar para el más fuerte, que la batalla decisiva?

Esta teoría, sin embargo, había sido cuestionada en Francia por algunos que propiciaban la guerra de corso; Francia, al no poder desarrollar un poder naval comparable al de Gran Bretaña, debía construir una fuerza de cruceros rápidos que atacasen el tráfico marítimo británico mientras una pequeña flota se mantenía "en potencia" para mantener concentrada a la británica, sin que ésta pudiese proteger su comercio. Si los británicos elegían establecer un bloqueo estrecho sobre Francia, este sería roto por los submarinos, que para este fin desarrolló el Almirante Francis Aube a partir de 1886.

Influencia del submarino. Hasta 1914 la guerra naval, como hemos visto, se desarrollaba en un solo plano, el representado por la superficie del mar. Al estallar la Primera Guerra Mundial y con el hundimiento del *Houge*, *Cressy* y *Aboukir*, los cimientos de las teorías se remecieron violentamente. Algunos no comprendieron hasta mucho después que el problema del submarino no era solamente la aparición de una nueva arma, sino que este actuaba en otra dimensión. Como dice el Almirante Hezlet, a partir de ese momento el término control del mar se hacía mas relativo aún. Ahora se podía tener el control virtual de la superficie del mar, como lo tenía Gran Bretaña, pero sus orgullosos acorazados, que hasta hace poco navegaban prácticamente sin escolta por los mares del mundo, necesitaron de destructores que los prestaran escolta antisubmarina, además de los necesarios para exploración y defensa ante el ataque de destructores enemigos. Por otra parte, este submarino, producido a bajo costo y en grandes cantidades, hizo posible cooperar en la neutralización de las Flotas de batalla al participar activamente en el bloqueo. Sin embargo, no sería hasta después de la Segunda Guerra Mundial que el submarino se constituyese en la unidad más importante de las flotas; primero le correspondió al portaaviones.

Influencia de la aviación. Inicialmente, ya antes de la Primera Guerra Mundial las armadas comprendieron la importancia de contar con este medio, que proporcionaría la información del enemigo que requería la flota. En la gran guerra ese fue el énfasis que se dio en el empleo de dirigibles y aviones. Entre las dos guerras, Gran Bretaña continuó con esa idea principalmente, pero les corresponde a los norteamericanos haber reconocido el valor del avión como un cañón de gran alcance. De esta manera, entra en escena la tercera dimensión. Con el rápido desarrollo de esta arma a bordo de los portaaviones, más el incrementado alcance de los aviones con base en tierra, la Flota de batalla se hizo de un costo insostenible. El precio de los acorazados, que en la práctica eran útiles solo para luchar contra otros acorazados, más el costo de las cortinas antiaéreas y antisubmarinas lo hicieron desaparecer, y junto con él al concepto de Flota de batalla.

Poder naval chileno. Si analizamos el poder naval chileno siguiendo el estudio del comandante Arroyo, de 1940, podremos ver que su constitución le habría permitido la ofensiva solamente hasta 1893 con Argentina y con Perú hasta 1976, aproximadamente. En efecto, las adquisiciones de 1874 le dieron el control del mar en la Guerra de 1879, y las posteriores compras lo habrían hecho hasta 1893. Fue en el gobierno de Balmaceda que se estructuró las bases de una Flota de batalla poderosa y homogénea. Bajo don Jorge Montt comienza la decisión del poder naval chileno con la desordenada adquisición de cruceros disímiles. No es hasta 1930 en que Chile logra configurar una magnífica fuerza, que aunque inferior a la de Argentina, era muy homogénea, poseía unidades modernas, una poderosa fuerza de submarinos y una aviación naval que aunque sin capacidad de ataque permitía la exploración táctica y el espoteo de la artillería; mientras se mantuvo esa fuerza vigente nunca se planteó un problema con Argentina. El Perú, como una alternativa, desarrolló una poderosa Fuerza de submarinos. El descuido chileno en mantener y desarrollar este poder naval, actualmente nos ha hecho descender al quinto lugar en América latina, y sin posibilidades de asumir actitudes ofensivas contra la fuerza principal de nuestros posibles adversarios; lo que es peor aún, el desarrollo de nuestra armada fue desordenado y sin obedecer aparentemente a planificación alguna. De la fuerza de los años 30 se perdió tal aviación naval, que después hubo de recuperarse mediante resquicios legales. La Fuerza de submarinos, de ser la más poderosa de América del Sur, incluso no tuvo unidades entre 1957 y 1960. Por extraña coincidencia, en esos años, comienzan a recrudecer los problemas limítrofes.

FUERZA NAVAL BALANCEADA

Al no existir ya la Flota de batalla, en la actualidad entendemos por Fuerza organizada a aquella fuerza que se ha organizado para cumplir la misión de la armada; dicho de otra manera, "que está capacitada para cumplir en mejor forma ciertas tareas específicas". Los británicos llaman a esto "Fuerzas balanceadas". Considerando que, básicamente, los buques, submarinos y aeronaves son plataformas móviles portadoras de armamento y su objeto llevar este armamento al alcance del enemigo, los requisitos fundamentales de estas unidades son: movilidad, capacidad ofensiva, capacidad defensiva y habitabilidad. Como no es practicable que un solo tipo de buque o aeronave cumpla con todos estos requerimientos en el grado necesario en las operaciones navales, es preciso agrupar unidades diferentes que en conjunto posean todos los requerimientos necesarios, para llevar a cabo esas funciones. Un ejemplo de esta fuerza, que como se dijo ha sido llamada Fuerza balanceada, sería el de una Fuerza de ataque de portaaviones. Esta es una Fuerza balanceada para operaciones de ataque, y sus requerimientos se cumplen como sigue:

— Movilidad. Por la capacidad de la Fuerza de gravitar y lograr una ubicación que le permita lanzar sus aviones sobre el enemigo.

— Capacidad ofensiva. Por la capacidad de los aviones de ataque de transportar las armas requeridas hasta la posición del lanzamiento dentro del área del blanco y lanzarlas con precisión.

— Capacidad defensiva. Antiaérea, mediante cazas interceptores, piquete de radar, las defensas del propio portaaviones y las armas de los escoltas; contra amenaza de superficie; con los aviones de ataque y buques de superficie; contra la amenaza submarina, mediante unidades y aeronaves ASW.

— Habitabilidad. La capacidad de vivir a bordo por períodos indefinidos, siempre que sean reaprovisionados convenientemente.

En la conformación de esta Fuerza balanceada, evidentemente, habrá que considerar cuáles son las tareas que habrá de cumplir, las fuerzas de los probables adversarios y su posible utilización. Esto es más fácil decir que lograr. Según el Almirante Hill Norton, en las dos últimas guerras la Armada Real construyó fuerzas poco apropiadas para las tareas que debieron desempeñar, pero agrega que, como el cometer errores no era privativo de los británicos solamente, los alemanes también se equivocaron y en mayor grado. Habría que creerle al Almirante, ya que en 1981 predijo ante los Lores casi exactamente lo que podía pasar de aprobarse el plan de reducción naval británico.

La armada argentina debió aprender una dura lección al entrar en conflicto en las Falkland contando con elementos poco adecuados.

Dice Sir Peter Gretton que un país que pretende la conquista del control del mar debe planificar como mínimo que sus fuerzas sean superiores al más fuerte de sus posibles adversarios. Debido a esto el mismo autor expone que las áreas que se pretende controlar son en la actualidad mucho menores y más directamente relacionadas con lo que se pretende o necesita realizar en ellas.

LA CONQUISTA DEL CONTROL DEL MAR A LA LUZ DE LOS CONFLICTOS

Primera Guerra Mundial

Como se sabe, Gran Bretaña había diseñado, construido y ubicado en la posición a su gran flota con el evidente propósito de ganarle el control del mar a Alemania. Sin embargo, debió contentarse con el bloqueo a distancia o abierto, por las siguientes razones principales:

— Si bien es cierto que era superior en unidades, era en realidad un "caso medio". No logró la superioridad en acorazados, hasta 1915.

— Las barreras de minas y submarinos alemanas eran obstáculos que no le permitían llegar directamente al enemigo.

Así las cosas, y con una Fuerza diseñada para la batalla, Gran Bretaña no pudo intentar operaciones de proyección sobre Bélgica u otro lugar, por ejemplo, y tampoco apoyar con medios más decisivos en los Dardanelos; las dos mayores Flotas de batalla se veían enfrentadas, separadas por un trozo de mar en una virtual situación de equilibrio. Tanto es así, que el profesor Ambrose, de la Academia de Guerra Naval de Estados Unidos, sostiene que Alemania debió desarrollar a fondo su "guerra de corso" y no dedicar tan gran esfuerzo en una Flota de alta mar.

Las teorías de Von Tirpitz fallaron, especialmente en que los buques grandes significarían el único medio de desafiar a los británicos en el mar. No fue hasta 1917 en que se permitió a los submarinos alemanes actuar con libertad. Esto dio a Alemania la iniciativa en el mar, asumiendo una actitud ofensiva que desafió a Gran Bretaña en un modo tal que no se veía desde la Gran Armada española. Es de notar que los submarinos alemanes no intentaron atacar a la Gran Flota; se dedicaron al tráfico marítimo. Los resultados fueron espectaculares, y Alemania percibió el triunfo. Habiendo neutralizado el peligro ruso, ahora bloqueaba a Gran Bretaña. Uno de cada cuatro buques mercantes eran hundidos. Se reemplazaba sólo a uno de cada diez hundidos.

En abril de 1917, Jellicoe le informó al Almirante Sims: "no vemos absolutamente ninguna solución que podamos adoptar; es imposible seguir con la guerra si esta situación continúa". Esto fue un gran shock para Sims al darse cuenta, además, que desde 1915 Estados Unidos también había estado construyendo el tipo de buque equivocado. Se necesitaban destructores y no acorazados. La paradoja fue que la Gran Flota estaba prácticamente inmovilizada pues sólo disponía de cien destructores para su propia protección. Un político salvó la situación. Lloyd George ordenó la implantación de los convoyes, "contra la más cerrada oposición del Almirantazgo británico".

El profesor Ambrose va más allá al decir, que la contribución de la Gran Flota a la victoria es muy discutible. Cuatro años de bloqueo no impidieron que Alemania casi obtuviera el éxito en su última ofensiva terrestre en 1918; incluso no había nada que pudiera hacer en ese momento para cooperar a los ejércitos. Menos logró Alemania, que ni siquiera arriesgó su flota, a pesar de que su destrucción no era de importancia vital, como para los británicos.

Segunda Guerra Mundial

En el mar, los medios —como ya se ha mencionado—habían tenido un avance significativo. Por otro lado, tanto las armadas de Gran Bretaña como la norteamericana, con la experiencia de la Primera Guerra Mundial, dedicaron desde un principio sus esfuerzos no a operaciones de conquista sino más bien a la exploración y ejecución del control del mar. Por todo lo ineficaces que habían sido las flotas en la Primera Guerra Mundial, en su contribución a las campañas terrestres, en esta guerra su acción fue decisiva en el apoyo de los desembarcos, tanto en Europa como en el Pacífico.

En el Pacífico, la estrategia del Almirante King, que él definió en cuatro etapas: defensiva, defensiva-ofensiva, ofensiva-defensiva y ofensiva, también nos muestra que las operaciones navales no se planificaron ni se ejecutaron sobre la fuerza enemiga, sino alrededor del ejercicio del control del mar de las operaciones de proyección. Con sus submarinos, los norteamericanos lograron plenamente sus metas demostrando que la guerra de corso, cuando es bien ejecutada, con los medios y la planificación adecuada, puede, si no en definitiva por sí sola, coadyuvar en gran manera al éxito final. En tres años y medio de guerra se obtuvo que no arribase a Japón ni un solo petrolero.

Podemos decir que el control del mar logrado por las fuerzas navales de los aliados, empleando las Fuerzas balanceadas, y en las tres dimensiones, es un ejemplo del correcto empleo del poder naval. Este control era vital para Inglaterra, Estados Unidos y Japón y en menor grado para Rusia. Sin el control del mar, cualesquiera de estos países perdía la guerra, y ese fue el caso de Japón. Alemania no debió ir a una guerra contra potencias navales, sin tener los medios adecuados. Una vez en ella tampoco comprendió lo vital que le era negar el uso del mar a los aliados, y no desarrolló los esfuerzos que estaban en su potencial industrial

para intentarlo con mejores posibilidades de éxito. Es así como los aliados gastaron entre 5 a 7 veces lo que Alemania para ganar la Batalla del Atlántico.

LA CONQUISTA Y LA HISTORIA NAVAL CHILENA

En nuestra historia podemos ver numerosos ejemplos de conquista del control del mar. O'Higgins fue el primero en comprender claramente la importancia del control del mar y se dio a la tarea de organizar una Escuadra para eliminar la marina del rey en el Pacífico sur. Su primera acción obligó a los españoles a la defensiva. Cochrane continuó la labor ejerciendo y explotando el control del mar; bloqueó desde Guayaquil a Atacama. En su segunda expedición bloqueó en el Callao a la flotilla española y conquistó Valdivia. Para la Expedición Libertadora del Perú, se puede decir que se contaba sólo con el control virtual del mar, por lo que la Escuadra dio protección directa al convoy. Posteriormente se bloquea nuevamente al Callao, resultando en la captura de la *Esmeralda* y desarrollando sucesivas ofensivas en busca de la *Prueba* y la *Venganza*, que llegaron hasta California. El 16 de enero de 1823, Cochrane, en su última comunicación oficial, decía "...al dejar Chile lo hago sin que exista en el Pacífico un solo enemigo que inquiete sus costas...".

En 1825 nuevamente hubo de actuar la Escuadra para asegurar la independencia del Perú. Lamentablemente, este poder naval, con la misma rapidez que fue formado fue hecho desaparecer.

La guerra contra la Confederación es otro ejemplo de actitud ofensiva, al conquistar la flotilla al mando del comandante Angulo el control del mar en un solo audaz golpe. Al término, nuevamente el desarme.

En la guerra contra España nuestro país sufrió los problemas del que no tiene el poder naval necesario para enfrentar al enemigo con posibilidades de éxito. La destrucción de nuestra flota mercante y el humillante bombardeo de Valparaíso lo demuestran. Entre la guerra contra España y la del 79, hasta la llegada de los blindados *Cochrane* y *Blanco*, fue Perú el que habría tenido el control virtual del mar en un conflicto.

Iniciada la guerra del 79, sin objeto claro, la tarea dada a Williams fue de conquista, es decir, destruir o inhabilitar la Escuadra peruana. Como sabemos, esta tarea no se pudo cumplir, entre otras cosas porque el mismo gobierno que daba la orden no disponía los medios logísticos necesarios. De haber sido posible, la guerra seguramente habría seguido otro curso, seguramente más breve. Sin embargo, al acentuarse en Iquique la superioridad naval chilena sobre la peruana, no se debió insistir en ofensivas buscando la batalla con el *Huáscar*, se debió explotar el control del mar dando protección directa. El clamor nacional por las correrías del *Huáscar* constituyó una seria interferencia a la conducción de las operaciones; Castex en este sentido alaba la conducción de las operaciones de disputa por parte de Perú.

Finalmente, en la revolución del 91, a pesar de la notable diferencia de medios, ambos bandos emplearon muy acertadamente aquellos de que disponían, logrando los congresistas, mediante el control del mar, crear y transportar un ejército al lugar de su elección; los gobiernistas, a pesar de su valor y decisión, nada definitivo lograron con la disputa.

Como hemos dicho, desde 1893 con Argentina y desde 1976 con Perú, nos encontramos en la situación del más débil. A más de 160 años de las palabras de O'Higgins, el país no ha sido capaz de hacer el mismo esfuerzo de sus progenitores, que de la nada crearon un poder naval en 1818.

Siendo la conquista del control del mar de menor importancia para las grandes potencias, por los factores ya enunciados, en nuestro caso particular resulta importante destacar que nosotros poseemos una sola Fuerza, y desbalanceada: inferior en la superficie y bajo el agua, y carente de capacidad de defensa o ataque aéreo.

Todos los esfuerzos deben dedicarse a construir una Fuerza balanceada que sea capaz de actuar ofensivamente, y de esta manera disuadir a los posibles adversarios. Rescatemos al menos, de las viejas definiciones, el que para actuar ofensivamente hay que tener la fuerza necesaria. Existen ejemplos claros que muestran cómo los países, cuando se lo proponen, logran lo que desean. El programa de reconstrucción del poder naval francés de la posguerra es un ejemplo.

LA GUERRA DE LAS FALKLAND

En esta guerra, que tanto ha enseñado, podemos ver cómo en las operaciones de conquista, en este caso bloqueo, que podríamos llamar estrecho o cercano, los medios empleados fueron submarinos. Mientras la fuerza británica, bien balanceada, a pesar de no estar diseñada para actuar sin la cobertura aérea que le provee la Fuerza Aérea Real en Gran Bretaña, entregó la protección a la Fuerza de desembarco y a las líneas de comunicaciones, que forzosamente debió establecer en gran magnitud. Este éxito británico, que lo fue, a un costo bastante elevado, nos debe llamar a meditar nuevamente. En esta guerra tenemos un claro ejemplo de la guerra en tres dimensiones. Los británicos lograron el control absoluto de la superficie del mar, y uno relativo en lo submarino y aéreo. El submarino argentino causó gran empleo de medios ingleses, y el aéreo les produjo todas sus bajas importantes.

VISION ACTUAL DE LAS OPERACIONES NAVALES Y SU RELACION CON LA CONQUISTA DEL CONTROL DEL MAR

Gran Bretaña

Los roles que Gran Bretaña le asigna a su poder naval, llamados por ellos "Objetos Fundamentales", son:

- Defensa de sus comunicaciones marítimas.
- El apoyo a las operaciones del ejército, donde sea que ocurran.
- Contribuir con fuerzas apropiadas a la defensa del Reino Unido.
- Prevenir la guerra y defender el mundo libre al mantener fuerzas marítimas poderosas, bien balanceadas y altamente móviles.
- Obtener el control del mar.

De la conquista del control del mar, el Naval War Manual dice que: "En el pasado algunos estrategas sostuvieron que el control del mar podía obtenerse de inmediato, ya fuese derrotando a la flota enemiga en un combate decisivo o mediante su inmovilización por el bloqueo. Esta visión no tomó en consideración el hecho que, además de sus Flotas de batalla, ambos mandos normalmente poseen unidades más pequeñas que han sido diseñadas para tácticas evasivas al ser enfrentadas a una fuerza superior. Mediante estas tácticas, estas fuerzas han podido siempre operar en áreas cubiertas por la flota enemiga. En particular por corsarios, submarinos y aeronaves".

Con respecto al control del mar: "Hoy en día el control del mar que buscaron los contendores es aquél que los permita desplegar suficientes fuerzas marítimas para asegurar que el enemigo no pueda frustrar operaciones militares o comerciales necesarias

para obtener los objetivos de su estrategia marítima. Hoy en día el control del mar deseado solamente puede ser obtenido mediante el despliegue de fuerzas balanceadas capaces de hacer frente efectivamente a todos los más probables tipos de ataque"

Habiendo pasado una rápida revista a los objetos fundamentales es interesante detenerse en algunos de los llamados "Objetos Complementarios" de esta misma nación, que tienen relación con la conquista del control del mar "Derrota de las fuerzas marítimas adversarias: Los objetos fundamentales de la estrategia marítima británica solamente pueden alcanzarse mediante la aplicación del poder marítimo; las fuerzas marítimas adversarias representan una amenaza a este poder. Esta amenaza puede ser de la más alta magnitud, como la que representa la flota submarina soviética, o una relativamente baja como la que podría estar representada por unas pocas unidades ligeras". "En todo caso, no se debe dejar pasar ninguna oportunidad de destruir y derrotar fuerzas marítimas enemigas. Tales operaciones, al eliminar la amenaza, están destinadas a contribuir a los logros de los objetos fundamentales. Sin embargo, puede suceder que parte de las fuerzas enemigas, debido a una logística inadecuada, baja moral o falta de espíritu ofensivo, no representen una amenaza a nuestras operaciones. En este caso sería innecesario el emplear esfuerzos en destruir esas fuerzas a expensas de tareas más importantes".

Lamentablemente, las limitaciones de este trabajo no permiten extenderse en el análisis de los métodos previstos por los británicos para lograr sus objetos fundamentales y complementarios.

Estados Unidos de América

Si examinamos el CNO Report del Almirante Holloway, de 1978, podemos obtener una visión clara de los "Objetos Básicos" navales de los Estados Unidos. En él se expone que (de la Directiva 5100.0 del Departamento de Defensa) la función de la armada es "Organizar, entrenar y equipar a las fuerzas navales para la conducción de operaciones navales expeditas, etc., para buscar y destruir las fuerzas navales enemigas y suprimir el comercio marítimo; lograr y mantener la supremacía naval general; controlar áreas marítimas vitales y proteger las vías vitales de comunicación", etc.

Del párrafo anterior se desprende, en su parte pertinente que claramente las tareas son en gran medida de conquista, es decir, ofensivas que requieren también superioridad de medios.

El control naval para los norteamericanos "implica el control de ciertas áreas navales del espacio aéreo y volumen submarino correspondiente. No significa un control simultáneo de toda el área oceánica del mundo, sino que es una función selectiva ejercida cuándo y dónde sea necesario. El control del mar se logra mediante el ataque y la destrucción de aviones, buques y submarinos hostiles en el mar. *El control del mar es un requisito para la mayoría de las operaciones navales*" (El subrayado es nuestro).

La conquista del control del mar puede ser lograda para la Armada de los Estados Unidos:

- Mediante operaciones destinadas a localizar y destruir unidades navales de combate hostiles en alta mar.
- Las operaciones de obstaculización o bloqueo están destinadas a negar a las fuerzas navales enemigas el acceso a aguas abiertas o a áreas específicas, etc.

- El control del mar se logra también mediante el empleo de barreras móviles para despejar el área marítima que rodea a aquellos buques que están en tránsito, convoyes, etc.
- La utilización de minas en puntos tales como entrada a puerto y puntos focales.

LA ARMADA EN LA CONQUISTA DEL FUTURO

Hemos visto que los medios empleados en la conquista del control del mar han evolucionado. A la luz de los conflictos se puede apreciar que ese sueño de lograr el control mediante una gran batalla naval decisiva no ha sido practicable. Esto mismo cambió la configuración de las flotas hasta llegar al concepto de Flota balanceada. También hemos visto que es difícil la elección del tipo y cantidad de los medios para construir esta Fuerza.

A las tareas normales de toda armada se ha sumado una nueva, cual es la protección de la Zona Económica Exclusiva. Esta tarea es de paz y de guerra, ya que en la medida que el producto de esta inmensa área siga creciendo, ¿está el país en condiciones de aceptar su indefensión?

Otro problema es que los recursos para construir, operar y mantener esta Fuerza siempre serán insuficientes. Se ha vilipendiado la Jeune Ecole, cuyo origen fue económico: Francia no podía simultáneamente sostener un ejército capaz de contener al alemán y al mismo tiempo crear una Flota de batalla comparable a la de Gran Bretaña. Esta ingeniosa solución no tuvo la oportunidad de probarse. Israel, por otro lado, a inicios de la década de los años 60 había comprendido que una armada pequeña "calcada" de una armada mayor, con buques diseñados para otros propósitos y con otros presupuestos, no era lo más adecuado para resolver su problema, y en consecuencia desarrolló un tipo de buque y el armamento necesarios.

El futuro de nuestra armada depende de nuestro ingenio de hoy. Conocemos más nuestros problemas y el medio en que se desenvuelve.

Finalmente, nunca debemos olvidar que la conquista es la que nos fija la actitud que podemos adoptar con los medios disponibles. El poder naval con capacidad de ofender es el único capaz de disuadir en el grado necesario, para evitar los problemas que se transforman en conflictos. La historia lo demuestra.

BIBLIOGRAFIA

- AMBROSE, STEPHEN E., "Sea power in World Wars I and II" (Incluido en *To use the sea*). Naval Institute Press, Annapolis, 1973.
- ARMADA REAL, *Naval War Manual*, BR. 1806, Edición 1963.
- ARROYO, A., GUILLERMO, *Adquisiciones navales de Chile*. Imprenta de la Armada; Valparaíso, 1940.
- CASTEX, RAUL, *Teorías Estratégicas*, Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, 1933.
- CORBETT, JULLIAN S., *Some principles of maritime strategy*, Longmans, Green & Co., Londres, 1911.
- DIAZ, B., SANTIAGO, *Estrategia Naval*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1956.
- GRETTON, SIR PETER, *Maritime Strategy*, Cassel, Londres, 1965.
- HEZLET, SIR ARTHUR, *Aircraft and sea power*, Stein & Day, Londres, 1970.
- Idem, *The submarine and sea power*, Peter Davies, Londres, 1957.
- HILL NORTON, SIR PETER, *Sea Power*, Faber & Faber, Londres, 1982.
- HOLLOWAY, JAMES L., *C.N.O. report 1978*, Temas Seleccionados, Academia de Guerra Naval. Valparaíso, 1978.
- JUSTINIANO A., HORACIO, *Estrategia marítima*, Comentarios, Academia de Guerra Naval, Valparaíso, 1978.
- KING, ERNEST J., *Fleet Admiral King, a naval record*, Eyre & Spottiswoode, Londres, 1953.