

# EL PENSAMIENTO ESTRATEGICO NAVAL. LA BATALLA DECISIVA\*

Víctor Larenas Quijada  
Contraalmirante

## Evolución del pensamiento estratégico naval

UNA de las ideas más sólidamente arraigadas es que el pensamiento naval habría sido creado por Mahan a fines del siglo XIX y que antes que él no habría más que algunos autores que sólo se ocupaban de táctica. Esto es falso porque sus precursores son mucho más numerosos que lo que se cree; a la vez, es verdadero porque la aparición de un pensamiento sistemático ha sido muy tardío, realmente.

Desde la Antigüedad los griegos y los romanos abordaron el problema del dominio del mar, ya sea en apreciaciones generales sobre la política ateniense en Sócrates, Platón, Aristóteles... las historias de Tucídides, Jenofonte, Diodoro, discursos de oradores, etc.

Con el eclipse de la Edad Media los escritos se multiplican al comienzo de la Epoca Moderna. Mucho antes de Richelieu, el testamento de Carlos V trata el problema del dominio del mar en relación con el Mediterráneo occidental, la Inglaterra isabelina presencia un sorprendente florecimiento de reflexiones marítimas, con Drake, Raleigh, Hawkins, William Manson y Matthew Sutcliffe; también lo hacen España en 1530 e Italia en 1614, con diferentes publicaciones que no es del caso enumerar. Francia crea el pensamiento naval con el Testamento Político

de Richelieu y el *Tratado de Evoluciones Navales* del padre Hoste, que aparece en 1696.

A partir de fines del siglo XVII el pensamiento naval conoce un desarrollo cierto. Es particularmente brillante el de Francia con varias obras como la de Bigot de Morogues en 1673, la de Grenier en 1787 y la de d'Amblimont en 1788; en la misma época publica un ensayo el escocés Clerk of Eldin. El movimiento prosigue en el siglo XIX en Francia, pero también en Gran Bretaña con Sir John Ross y Sir Howard Douglas y en Rusia con el Almirante Butakoff. Todos estos teóricos permanecen poco menos que desconocidos. Pero este pensamiento de los siglos XVIII y XIX está centrado en los problemas tácticos de la conducción del combate y, salvo raras excepciones, no es abordada la estrategia más que de manera incidental.

En la ausencia de estudios sobre el pensamiento estratégico naval de los siglos XVII y XVIII parece haber influido el antiintelectualismo —mencionado por Geoffrey Till— en relación con la principal potencia marítima. Se pide a los oficiales de la Real Armada ser prácticos y su formación teórica es descuidada. En 1806, Lord Barham, Primer Lord del Mar, hace cerrar la Academia Naval de Portsmouth, creada en el siglo precedente siguiendo el modelo francés; la veía como un lugar de perdición...

El problema se agrava en el siglo XIX. El vapor hace desaparecer la limitación del viento

\* Tema introductorio expuesto por el autor al inaugurar el seminario "Las batallas navales decisivas de la historia mundial", organizado por la Universidad Marítima de Chile y la Escuela de Historia de la Pontificia Universidad Católica de Chile, el 18 de julio de 1991.

y es necesario inventar, por lo tanto, métodos totalmente nuevos a partir de puntos de comparación que pueden ser encontrados en la batalla terrestre y en los combates de galeras, ellas también independientes del viento. Se habla de "militarización de la guerra naval" y no es fortuito que entre los fundadores de esta táctica de los buques de vapor haya muchos soldados. La novedad y la urgencia de las cuestiones tácticas eran tales que la estrategia se encontraba naturalmente eclipsada y no es sino hasta fines del siglo XIX, cuando esta primitiva táctica fue, si no reglada, al menos en gran parte descubierta, que pudo constituirse en un verdadero pensamiento naval.

Entre 1890 —año de aparición del famoso tratado *La influencia del poderío marítimo en la historia*, del Almirante Alfred Thayer Mahan— y los años 40, de los ensayos de Herbert Rosinsky, el pensamiento estratégico naval produce todas sus obras maestras. Enseguida entra en la decadencia; sin regresar —por supuesto— a las vaguedades del siglo XIX, frente al hecho nuclear se ve forzado a renovarse y tal esfuerzo teórico se nutre de valiosos aportes que conforman el variado pensamiento naval mundial.

La obra más famosa de Mahan, ya citada, es reeditada cien años después; marcó un importante punto de reflexión en el pensamiento naval de Estados Unidos y fue entusiastamente recibida en casi todo el mundo occidental y también en Oriente, donde la traducción japonesa apareció en 1897. Mahan, más que un hombre de armas, fue un erudito, un estudioso, y sus pensamientos y conclusiones constituyeron una importante contribución a la historia militar, a la estrategia marítima y a la geopolítica. El libro de Mahan adquirió gran popularidad e interés en todos aquellos países que eran potencias o aspiraban a serlo, contribuyendo en cada una de ellas a crear o enfatizar una conciencia naval. Hizo comprender al pueblo británico los reales fundamentos que habían hecho de Gran Bretaña una potencia mundial, es decir, creó conciencia sobre la importancia y el rol del poder marítimo. El libro de Mahan fue también la herramienta más valiosa para la justificación y desarrollo del poderío marítimo alemán; fundamentó el concepto que la expansión económica de Alemania, desarrollando una gran marina mercante y de guerra, obedecía a un derecho indiscutible.

La influencia de Mahan también llegó a Francia, que en 1890 era la segunda potencia naval del mundo, produciendo un gran impacto debido a que la armada francesa estaba imbuida de la Doctrina Continental del Poder Naval sustentada por la Jeune Ecole, creada alrede-

dor de 1895 y que, entre otras teorías, negaba la batalla. Para Mahan, naturalmente, la estrategia naval francesa en boga era una verdadera herejía.

En Inglaterra, en la misma época, aparecen dos hermanos, el Capitán Sir John y el Vicealmirante Philip Colomb. El primero, luego de una corta y normal carrera en la Artillería de la Real Infantería de Marina, se retiró en 1869 y dedicó los restantes cuarenta años de su vida a escribir sobre los diversos aspectos de la defensa imperial. Su hermano mayor —Philip— nacido en 1832, le colaboró desde temprano, no obstante llevar en la armada una vida completa, variada y activa; en 1891 éste publica su exitoso libro *Naval warfare*, una recopilación de ensayos anteriores, en realidad el primer estudio con base histórica de los principios de la estrategia marítima y su libro más influyente. Su obra analizaba las luchas del pasado por el control del mar e identificaba los factores para que los ataques contra el territorio triunfaran o fracasaran. Su conclusión fue que el control del mar resultaba fundamental para el éxito de todo proyecto marítimo; poseer el control del mar era la mejor e indudablemente la única protección contra una invasión en gran escala. Ambos hermanos Colomb ejercieron una considerable influencia en la época.

Sir Julian Corbett, nacido en 1854, se graduó Doctor en Leyes de Primera Clase, en Cambridge, y nunca practicó seriamente su profesión de abogado. Viajó extensamente y se dedicó a escribir sobre historia naval. Otro aspecto de su carrera comenzó en 1900, cuando fue invitado a dictar una conferencia en el Real Colegio de Guerra Naval de Greenwich, en la que expuso una interpretación de los conceptos estratégicos, los cuales han sido incorporados en su obra *Algunos principios de estrategia marítima* (1911), que da lugar al derecho de Corbett a ser considerado teórico sobresaliente de la guerra marítima, así como historiador de prestigio.

Sus estudios teóricos lo habían convencido que la guerra naval era mucho más que la destrucción de la flota enemiga. En su obra *La campaña de Trafalgar* (1910) había enfatizado que ni siquiera esa tan decisiva victoria en el mar había impedido a Napoleón convertirse en amo de Europa. La armada debe aprender —dice Corbett— a usar su amplio espectro de capacidades para aplicar presiones que debe soportar el enemigo y que contribuyan al esfuerzo del ejército, además de la consolidación de los objetivos políticos para los cuales se libra la guerra. En ese contexto destacó la importancia de las operaciones combinadas como la forma

efectiva en que Gran Bretaña podía aplicar su poder naval en una guerra europea.

El uso más fructífero del poder marítimo es, según Corbett, en las guerras limitadas. Tanto Clausewitz como Jomini habían indicado que las guerras podían ser libradas con un objetivo limitado, en lugar del completo aplastamiento de la voluntad de resistencia enemiga, característica de la guerra absoluta. Es en este tema en el cual Corbett hace su más importante contribución a la estrategia marítima, dándole una dimensión marítima a la guerra de objetivo limitado, que hasta entonces obedecía a conceptos esencialmente continentales.

El control del mar es el concepto esencial del pensamiento de Corbett sobre la guerra marítima, el cual establece una diferencia importante entre la guerra en tierra y aquella en el mar.

En la guerra terrestre el objetivo es la captura y conservación del territorio enemigo, mientras que en la guerra naval el objetivo es obtener y asegurar el uso del mar. Así, el control del mar es identificado con la capacidad de usar las líneas de comunicaciones en el mar para propósitos militares y civiles y negar dicho uso al enemigo.

En esta síntesis del pensamiento naval no podemos dejar de mencionar a quienes, cada uno en su época y con su propio enfoque, tuvieron destacada influencia en su evolución; Bernard Brodie en Estados Unidos; Herbert Rosinsky, alemán emigrado a Estados Unidos; el Almirante británico Sir Herbert Richmond; los Almirantes alemanes Otto Groos y Wolfgang Wegener junto a su hijo Edward; y varios otros que se nos escapan, por cuanto se ha escrito tanto sobre cuestiones navales que sentimos la absoluta necesidad de volvernos a los autores clásicos y entre ellos a uno de los más destacados, el Almirante francés Raoul Víctor Castex, el más copioso escritor sobre estrategia marítima. Nacido en 1878, destaca por su obra más importante, *Teorías estratégicas*, cuyos cinco volúmenes aparecen entre 1929 y 1935, que está estrechamente ligada a su carrera, consagrada en primer lugar a la formación de oficiales. La publicación de este libro hizo de Castex el estratega naval más célebre de su tiempo, pues constituye la cúspide y el monumento del pensamiento naval clásico, la síntesis y la superación de todos los escritos que le precedieron. Fallecido en 1968, a los noventa años de edad, Castex nos ha dado las herramientas necesarias para iniciar un pensamiento sobre la guerra naval de la era nuclear.

Durante los años 60 la contribución al pensamiento estratégico naval viene de los histo-

riadores, especialmente de Stephen Roskill y Arthur J. Marder, líderes de una escuela británica muy activa.

Los años 70 son testigos de un rebrote de interés por los estudios navales. Dos temas son estudiados especialmente: La armada soviética y la diplomacia naval, con James Cable y Ken Booth. Los estudios marítimos siguen muy activos y son señalados por algunas obras mayores, entre las que destacan las de Paul Kennedy, autor de una deslumbrante historia marítima de Gran Bretaña. Fue necesario esperar hasta 1967 para ver surgir una verdadera síntesis con *Estrategia marítima y la era nuclear*, de Geoffrey Till. Esta obra y el pensamiento de Castex pueden aportar elementos de respuesta a nuestras preocupaciones presentes, dándonos el hilo conductor que nos podría abrir el camino a la teoría a la vez estratégica y geopolítica del poder marítimo en la era nuclear.

### La batalla naval decisiva

Hemos llamado a este Ciclo de Conferencias "Las batallas navales decisivas de la historia mundial". No quisiéramos que destacados estudiosos de estrategia marítima de nuestro país, muchos de los cuales nos honran con su presencia hoy día en esta sala, hicieran una crítica demasiado profunda a este término, ya que seguramente dejaremos sin analizar algunas batallas navales que realmente fueron decisivas y otras que, pese a ser discutidas y analizadas en este seminario, no llegan a ser decisivas sino batallas, simplemente. Mahan diferenciaba cuidadosamente entre batallas con resultados decisivos y batallas estériles, sin consecuencias, libradas solamente por el placer de ganarlas.

No vamos a caer en definiciones demasiado académicas sino que, generalizando, nos permitiremos —aunque muy brevemente— reflexionar sobre lo que ha sido denominado "batallas decisivas" o la "guerra entre fuerzas organizadas" —como también las nombra cierto autor— para que su resultado sirva como telón de fondo a las exposiciones de estos conflictos marítimos, dejando previamente establecido que lo decisivo de una batalla depende de más factores que las simples pérdidas infligidas. Por ejemplo, la Batalla del Nilo (Aboukir para los franceses) fue una batalla decisiva digna de este nombre no sólo por la cantidad de buques hundidos y bajas ocasionadas, sino por las consecuencias estratégicas derivadas de ella: Dejó el Mediterráneo en manos inglesas, puso a la India fuera del alcance de Francia y llevó a este país al borde de su ruina.

El culto a Nelson como el supremo exponente del "arte del Almirante" llegó a ser el evangelio indiscutible por el cual debía ser guiada la política naval británica en tiempos de paz y en tiempos de guerra; así permaneció hasta después de la Segunda Guerra Mundial.

La experiencia histórica nos muestra que las batallas decisivas son mucho más raras de lo que podría aparecer a primera vista y que un éxito táctico puede ocultar —en realidad— un fracaso estratégico. Todavía hoy, el debate no está totalmente cerrado, ya que siempre encontramos algunos historiadores que afirman que la batalla de Jutlandia tuvo resultados tan decisivos como la de Trafalgar. Gran Bretaña no tenía el control del mar antes de ésta; la batalla se lo dio y la liberó del temor a una invasión. Antes de Jutlandia, Gran Bretaña tenía ya el dominio de los mares fuera del mar del Norte y del Báltico y no tenía el temor a una invasión; la batalla no cambió en nada esta situación y, por lo tanto, no resolvió nada, pero pese a ello es considerada como un éxito estratégico inglés y un éxito táctico alemán.

Lo anterior constituye sólo algunas reflexiones en torno a cuán decisiva puede ser la batalla naval. Cuidadosamente habrán de ser analizados los efectos estratégicos que ella produzca para determinar si ha tenido o no un resultado decisivo. Por lo tanto, estimamos que

no es del todo conveniente usar este término en forma ligera.

Un segundo punto al que quisiéramos referirnos, para terminar, es el hecho —confirmado por la historia— que en la guerra marítima no existe la posibilidad de obligar al enemigo a dar una batalla que rehúsa; en tal caso hay que recurrir a métodos estratégicos especiales para obligarlo a salir de su refugio. Las misiones de las fuerzas organizadas no pueden ser reducidas a la sola búsqueda de la batalla; tampoco será necesario provocar siempre la batalla ni, como hemos establecido, ésta deberá producir siempre resultados decisivos.

La batalla debe ser considerada como un medio para alcanzar el fin de la estrategia marítima, que es la obtención del dominio del mar o, más propiamente, el control de las comunicaciones marítimas. Este concepto encierra toda la filosofía de la guerra en el mar. No puede existir, entonces, la batalla sin un fundamento estratégico y la batalla, *per se*, tiene un vacío estratégico.

La conducción práctica de las operaciones navales nos indica que debe ser destruida la fuerza organizada enemiga cuando se interponga a nuestra misión de control de las comunicaciones marítimas, resultando entonces la batalla una consecuencia de esta situación.

