

# EFFECTOS MARÍTIMOS Y NAVALES DE LA HAZAÑA DE COLON

*Luis Escobar Doxrud  
Capitán de Navío*

## **INTRODUCCIÓN**

EL hecho de hacer una diferencia entre aspectos marítimos y navales obedece más que nada a una facilidad de análisis de los acontecimientos posteriores al descubrimiento de Colón, basado en lo que hoy es conocido como poderío marítimo y que incluye a los intereses marítimos y al poder naval.

Estos ámbitos de acción han influido en mayor o menor medida a todos los actores internacionales que han debido incursionar en esta epopeya constante que es el mar.

## **PODERÍO MARÍTIMO**

El primer gran tratado sobre este tema fue escrito por el Capitán de Navío A.T. Mahan, de la Armada de Estados Unidos, en su obra *Influencia del poderío marítimo sobre la historia*, análisis que abarca el período 1660-1783; sin embargo, cabe la interrogante si no habrá sido la propia historia la que ejerció una marcada influencia en el poderío marítimo, es decir, en el desarrollo de los intereses marítimos de los Estados y en el poder naval para defenderlos. Pareciera que, obviamente, existe una interacción permanente entre la historia y el poderío marítimo de las naciones, siendo muy difícil dilucidar cuál de los dos ha ejercido mayor influencia sobre el otro. Pero lo que sí queda claro es que el libro de Mahan logró inculcar el interés por el mar en lo más íntimo de las aspiraciones de su pueblo y sugerir en los Gobiernos de su país la razón de Estado para el fomento de su poderío marítimo y la creación de un poderoso instrumento de potencia marítima, adecuado al fin político que se pretende alcanzar.

Mahan escribe con precisión sobre cuáles son las características de los factores físicos y humanos que afectan al poderío marítimo de las naciones, considerando entre los primeros la situación geográfica, la configuración física y la extensión territorial del Estado y, entre los segundos, la población dedicada a las actividades relacionadas con la mar, el carácter nacional y la capacidad de sus gobernantes. Su análisis permite definir al poderío marítimo como la "capacidad de un Estado para emplear el mar en beneficio propio, mediante la creación, desarrollo, protección y defensa de sus intereses marítimos, tanto en la paz como en la guerra".

Se tiene entonces que los elementos que constituyen el poderío marítimo están dados por los intereses marítimos que lo materializan y el poder naval que los defiende.

## **INTERESES MARÍTIMOS**

Se entiende por *intereses marítimos* todas las actividades que desarrolla un determinado Estado para el aprovechamiento de los océanos, las costas y sus aguas jurisdiccionales con los recursos que ellas, el suelo y el subsuelo contienen, con el propósito de generar beneficios para la nación.

En otras palabras, es el conjunto de beneficios que el mar y sus elementos asociados generan y ofrecen, ya sea como recursos naturales o como consecuencia de la aplicación de la ciencia y la tecnología.

Como se puede apreciar, el ámbito que abarcan los intereses marítimos es amplio y de connotación de índole política, económica y social, que adecuadamente aprovechados pueden contribuir significativamente a la grandeza de un país.

Los intereses marítimos se concretan al utilizar el mar, entre otros, con los siguientes propósitos:

- Un accionar político en el ambiente nacional e internacional.
- Satisfacer las necesidades de intercambio y comunicación.
- Emplearlo como fuente de riqueza y energía.
- Emplearlo como fuente de investigación científica.
- Emplearlo con fines deportivos y de recreación.

De esta forma, tenemos entonces que pueden ser considerados *componentes de los intereses marítimos* los siguientes:

- El transporte marítimo y la marina mercante nacional.
- Los terminales marítimos.
- Las flotas pesqueras y sus instalaciones.
- La industria de construcción naval.
- La infraestructura de investigación científica del mar.
- La infraestructura de explotación de yacimientos submarinos.
- Los deportes náuticos y de recreación.

## **PODER NAVAL**

El poder naval complementa militarmente al poderío marítimo y es el encargado de dar protección a los intereses marítimos. Los elementos que componen este poder naval están dados por la Fuerza Naval y la Posición, debiendo existir entre ellos un vínculo dinámico que ha sido denominado Voluntad Estratégica.

—La fuerza es "El conjunto de medios con que cuenta la Armada para el cumplimiento de su misión". Comprende las unidades navales y aeronavales, con sus dotaciones y su infraestructura de mando, control, comunicaciones y apoyo logístico requerido para su operación, además de las fuerzas de infantería de marina. Estas fuerzas navales se organizan especialmente para el cumplimiento de sus tareas, y el órgano de maniobra más importante lo conforma la Fuerza Organizada, que constituye "el núcleo estratégico de unidades navales principales de combate, capaz de cumplir con mayor eficacia y en la forma más integral las tareas que la misión de la Armada exige".

—La posición es "El conjunto de bahías, puertos, canales y otros accidentes geográficos que pueden ser empleados por las fuerzas navales como bases de operaciones, que le permitan gravitar sobre los objetivos estratégicos".

La posición dará la capacidad de "persistencia" a la fuerza naval en sus operaciones, por lo que su ubicación debe estar en una zona geográfica tal que le permita gravitar sobre los

objetivos de interés. El valor de la posición es definido por su ubicación en relación a los objetivos estratégicos, su autonomía defensiva y la capacidad de brindar apoyo logístico.

Este poder naval, que como se dijo está formado por la fuerza y la posición y su voluntad de empleo, permite al Estado proyectarse a través de los océanos en los planos político, estratégico y económico, tanto en la paz como en la guerra.

A modo de comprender en mejor forma cómo gravita este poder naval, tanto en lo interno como en lo externo, a continuación señalamos algunos aspectos en que incide:

### **En lo interno**

—Las comunicaciones marítimas constituyen una fuente de ventajas económicas y militares que han estado históricamente asociadas al engrandecimiento y decadencia de los pueblos.

—En la capacidad de respaldo a la política interna a través de la oportuna concurrencia para el empleo de sus medios en el control de emergencias nacionales.

—En la mantención de la seguridad del frente marítimo, particularmente frente a las infiltraciones foráneas.

### **En lo externo**

—Las fuerzas navales poseen atributos muy característicos que hacen del poder naval un instrumento insustituible para actuar, por presencia, en ciertas áreas críticas en situaciones de conflicto, en respaldo de la política exterior del Estado.

—Permite la proyección del país, en general, hacia el ámbito internacional.

—Proporciona seguridad a los intereses marítimos nacionales desde la paz.

Habiendo definido los intereses marítimos y el poder naval, ahora es posible intentar un análisis de las consecuencias que la hazaña en cuestión tuvo sobre el devenir político, económico, social y tecnológico de los principales actores internacionales de la época.

## **CONSECUENCIAS MARÍTIMAS DE LA HAZAÑA DE COLON**

De los componentes de los intereses marítimos descritos hay dos aspectos en que la hazaña de Colón tuvo repercusiones casi inmediatas que se proyectaron en el tiempo y hoy día constituyen importantes factores de desarrollo; ellos son el transporte marítimo —en el que el buque de transporte materializa lo que en términos estratégicos es denominado línea de comunicaciones marítimas— y la construcción naval.

### **El transporte marítimo**

El europeo del siglo xv ya se había adentrado en la mar desde muy antiguo; fenicios, griegos, cartagineses, romanos, castellanos, portugueses, nórdicos, musulmanes, navegaban por el Mediterráneo y el mar del Norte, y hacia el sur los portugueses habían descubierto el cabo De las Agujas y la ruta hacia el Oriente. Pero todo ello fue hecho en forma restringida, bordeando la costa; no se atrevieron a llegar más allá del horizonte, pues de acuerdo a los escasos conocimientos; náuticos de la época, sumado a los mitos medievales que aseguraban la llanura de la Tierra y que después del horizonte ésta acababa en un abismo, se produjo un natural temor en los hombres de la época.

El proyecto de Colón y su aceptación por los Reyes de Castilla echó por tierra todo aquello. Demostró que la Tierra no es plana y que él tuvo razón al decir que era redonda, y si bien no llegó a la India y a la tierra de las especias descubrió un Nuevo Mundo; decimos descubrió porque, a pesar de las diferentes connotaciones que hoy se le quieran dar a este hecho, lo cierto es que para el mundo euroasiático de 1492, cuyos conocimientos y cultura son predominantes en el mundo de hoy, fue un descubrimiento.

Colón regresó a España con los testimonios de su hallazgo y posteriormente realizó tres viajes más. Fue nombrado Almirante de la Mar Océano y Virrey de las tierras que descubriera.

Desde que se tuvo la noticia del éxito de su primer viaje todo empezó a cambiar; los hombres fueron menos temerosos al organizar nuevos viajes; el ansia por descubrir nuevas tierras, riquezas, adquirir fama y gloria fueron la tónica que animó a los que le sucedieron.

En efecto, podemos decir que comenzó la era de los descubrimientos; al fin y al cabo, Colón había llegado a una isla y después descubrió otras. ¿Pero qué había más allá de los cuatro puntos cardinales?, ¿habrían otros pueblos?, ¿cómo serían?, ¿qué riquezas o exóticas faunas existían? Todo ello comenzó a acicatear el espíritu de aventura.

Españoles y portugueses tomaron la delantera, apoyados por sus Gobiernos; su expansión fue rápida y así se fueron organizando las expediciones, unas tras otras. Ahora por diferentes rutas y siempre por el Atlántico se van conociendo estas inmensas y vírgenes tierras. Cada expedición llevó artículos manufacturados en Europa y volvió con frutas, maderas y metales preciosos desde el continente llamado India. Fue iniciado así el comienzo de las líneas de comunicaciones marítimas, conceptualmente iguales a las que hoy conocemos, es decir, esos caminos del mar por donde fluye el comercio e intercambio de materias primas, productos y personas.

Aparecieron así las rutas hacia el Caribe, el Brasil y hacia las tierras del Atlántico sur. Cada una de ellas tuvo sus características propias y sus pilotos fueron anotando cuidadosamente en sus bitácoras todo lo necesario para usar esas rutas con seguridad y eficiencia. Estas informaciones fueron guardadas celosamente de las indiscretas miradas de los competidores que ya empezaban a aparecer. El mundo marítimo se expandió; ya no es el Mediterráneo y el mar del Norte, es ahora todo el Atlántico, en su gran inmensidad, el que está a disposición del hombre. Las nuevas tierras van abriendo paso a mayores riquezas, nuevas razas y productos de la tierra que fluyen hacia Europa. Los metales preciosos hacen que tanto España como Portugal se expandan en forma tal que superan sus pasadas potencialidades, especialmente la primera, porque se sintió con ansias de seguir con ese impulso irresistible que le dio la victoria sobre los musulmanes después de setecientos años de lucha.

Vemos entonces que a los pocos años del descubrimiento ya tenemos líneas de comunicaciones marítimas entre América y Europa y también a lo largo del mismo continente.

Dentro de esta fiebre de descubridores, Vasco Núñez de Balboa llegó a Panamá, quien con sus hombres y embarcaciones cruzó el istmo por tierra y desde lo alto de un monte divisó un océano inmenso, casi infinito, al que denominó Mar del Sur por contraposición al Atlántico, que era llamado Mar del Norte. Este descubrimiento atrajo la atención de náuticos y estadistas, pues debería haber un paso entre el mar del Norte y ese nuevo mar.

Hubo otro hombre, portugués, caído en desgracia con el Rey don Manuel, quien le licenció diciéndole que quedaba en libertad de acción para entrar al servicio de quien mejor

le pareciera; era Hernando de Magallanes, quien al decir de los historiadores fue uno de los marinos más ilustres de todos los tiempos. "Una de sus principales virtudes — decía uno de sus capitanes— era su constancia, aun en la desgracia; en la mar soportaba el hambre mejor que nosotros; muy versado en todos los instrumentos náuticos, conocía mejor que nadie el verdadero arte de la navegación". Sin el ejemplo de ningún predecesor, su genio e intrepidez lo incitaron a dar la vuelta al mundo, empresa que casi completó exitosamente. Magallanes no esperó a que se lo repitieran y se dirigió a España acompañado de otros portugueses descontentos. Se presentó al Rey de España y Emperador del Sacro Imperio Romano, Carlos V, quien aceptó la proposición y dispuso que fueran efectuados todos los preparativos para emprender el viaje, la vuelta al mundo... Magallanes zarpó de Sanlúcar de Barrameda con cuatro naves y la capitana *Victoria*.

A principios de 1520 alcanzó el cabo San Agustín y siguió la costa hacia el sur hasta el puerto de San Julián (49° 20' sur), donde llegó a mediados de 1520, descubriendo de hecho a Chile, cuyos territorios hasta 1881 incluían dicho lugar. Permaneció cinco meses en aquel puerto; luego siguió hacia el sur y descubrió el estrecho que después llevaría su nombre. Navegación difícil, pues se necesitan 38 días para cruzarlo y desembocar en el Mar del Sur, que denominó Pacífico debido a esos raros días de calma que ocurren en esas latitudes. Magallanes salió del estrecho el 28 de noviembre de 1520, recorrió la costa sur de Chile y después arribó al noreste, avistando las primeras tierras el 24 de enero de 1521; continuó descubriendo islas y archipiélagos. Falleció el 27 de abril en la isla Mactan (Filipinas) a consecuencia de un combate con los indígenas. Le sucedió al mando de la *Victoria* su piloto Juan Sebastián de Elcano, quien completó la vuelta al mundo, entrando en Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522.

Magallanes fue grande como marino, geógrafo y explorador. En resumen, "demostró que la tierra es redonda y es posible circunnavegar".

Si nos hemos detenido algo más en este nombre es porque fue el primero en encontrarse con Chile; podemos decir con certeza que es su descubridor y con el hallazgo del estrecho abrió, además, nuevas líneas de comunicaciones marítimas.

Ahora era posible pasar del Atlántico al Pacífico, descubrir nuevas tierras y comunicarse con la costa occidental de América.

Como dijimos anteriormente, españoles y portugueses tomaron la delantera en los descubrimientos y en la apertura de nuevas rutas, lo que contribuyó a estimular el impulso de monarcas inteligentes con criterio geopolítico. Mientras ingleses y franceses se agotaban guerreando durante cien años, los marinos ibéricos se lanzaban a la aventura de explorar, descubrir y redescubrir el mundo. Clásicamente, este período —que se extiende por siglo y medio— es conocido como la "Era de los descubrimientos"; hoy podríamos decir que es la del desarrollo a nivel mundial de las líneas de comunicaciones marítimas.

Felipe II, que reinó 42 años en España, unió su corona a la de Portugal durante 17 de ellos. Dicho de otra forma, el soberano español reunió un doble Imperio mundial, un "mastodonte" que pronto pereció a causa de su propia inmensidad. La máquina era tan pesada como monstruosa. Un siglo de prosperidad y riqueza y todo comenzó a disgregarse. Y ¿qué es lo que queda? Para la historia queda lo que dijo el historiador Francisco P. de Márquez: "España y Portugal podrán perecer y las dulces palabras de Camoens y el acento viril de Ercilla extinguirse, pero hay algo que no morirá jamás: La importancia de los servicios prestados por los marinos españoles y portugueses a la auténtica civilización mundial".

Por encima de todos los demás se distinguieron tres marinos inmortales: Vasco de Gama, Colón y Magallanes; el descubridor del Nuevo Mundo es el que realmente abrió paso al resto y es el precursor de las líneas de comunicaciones marítimas mundiales a que ya nos hemos referido, que tanta importancia tendrán para lo que es hoy día el mundo en que vivimos.

### **La construcción naval**

Con el descubrimiento de las nuevas tierras fue iniciado el intercambio entre ellas y Europa y fue necesario contar con nuevos tipos de buques. Las galeras, pinazas y carabelas, algunas aún apoyadas por la fuerza de los remos, ya no fueron aptas para la navegación de altura, para pasar meses y aun años en la mar. Así comenzó el diseño de nuevas naves que permitieran navegar con mayor seguridad, en mejores condiciones marineras, más capacidad de carga y comodidades para la tripulación; no obstante, pasarán siglos antes que se tome conciencia de este último e importante aspecto.

Aparecieron los galeones españoles, naves lentas y pesadas, pero que tenían una capacidad de carga considerablemente mayor que las de sus predecesoras. Con el tiempo hubo itinerarios de estos buques desde España al Caribe y viceversa, del Perú a Filipinas y desde Europa a estas mismas islas y otras de la Oceanía.

La construcción naval se hizo fuerte en toda Europa, pues surgieron los países que deseaban participar y disputar este comercio a los nuevos descubridores. La actividad de construcción aumentó en el norte de Europa, Inglaterra, España y Francia, y en Italia en Génova y Venecia. Estos últimos comprendieron mejor el concepto de acondicionamiento de los astilleros y el arsenal de San Marcos en Venecia pasó a ser el mejor organizado del mundo. El arsenal hizo prodigios y ya en 1574, cuando Enrique III pasó por Venecia y visitó estas célebres instalaciones, para asombrarlo fue montada ante sus ojos, en dos horas, una galera compuesta por mil y una piezas prefabricadas y sacadas del arsenal.

Pero esto no fue todo; tal como lo sabemos hoy, la construcción naval requiere de conocimientos y tecnologías especiales, obtenidos como fruto del estudio y la experiencia; ingenieros, capataces, contramaestres, carpinteros, calafates, herreros, forjadores, todos participan en esta actividad. Alrededor crecen los talleres y fábricas que deben producir todo lo que lleva un navío, naciendo así una completa industria relacionada.

Fueron ideados nuevos ingenios para achicar el agua, izar las anclas y embarcaciones, mejorar el arreglo y decoración exterior e interior.

El período de grandes descubrimientos determinó la adopción de la propulsión a vela; el remo quedó circunscrito a los mares pequeños o cerrados, ya que no podían ser empleados en las grandes travesías oceánicas, para las que resultaban apropiadas las embarcaciones a vela, más sólidas y marineras, con gran capacidad de carga, mayor autonomía y una notable disminución de las dotaciones.

Las flotas militares siguieron pronto el ejemplo de las mercantes. La mayor solidez de las construcciones y la supresión de las bancadas para los remeros ofrecieron extensos espacios para la artillería, marcando la nueva orientación de las unidades de guerra. Los barcos como la galera, galeote y galeaza subsistieron aún en el Mediterráneo y en mares errados como unidades esenciales de guerra, mientras que en las marinas oceánicas quedaron como auxiliares para remolque de las de vela en casos muy particulares. Las dotaciones dispusieron de más espacio habitable y también tuvieron más posibilidad de aumentar las

provisiones, víveres y aguadas para las largas travesías, aumentando la habitabilidad simultáneamente con la autonomía.

Gracias al buen conocimiento del arte de manejar el velamen fue que los navegantes pudieron recorrer el mundo en todos sentidos, lo cual no hubiera sido posible, en modo alguno, con las antiguas galeras.

La invención del timón, más tarde, fue de mucha importancia porque facilitó las evoluciones y la manera de combinar las velas y tomar rizos según la fuerza del viento.

Estos y otros adelantos, como fijar las vergas, contribuyeron al desarrollo del tonelaje hasta llegar al buque de cinco puentes y poco a poco fueron nivelándose, asemejándose los aparejos a los que todavía son conocidos.

Puede decirse que las galeras subsistieron hasta Lepanto, en que fueron vistas por última vez en un combate naval en el que aparecieron también seis grandes buques venecianos llamados galeras, ya citados, y armados con artillería primitiva; eran enormes fortalezas flotantes a remo y a vela; la parte de popa podía contener muchos fusileros y por su artillería de veinte cañones puede considerárseles como los antepasados directos de los acorazados. Estos buques artillados formaron un eslabón de unión entre dos sistemas, el remo y la vela; desapareció la galera para dar paso a la corbeta y la fragata.

Fue la invención de los cañones y demás armas lo que hizo sentir la necesidad de perfeccionar los buques de guerra, o mejor dicho, la necesidad de construirlos especialmente con tal fin. El perfeccionamiento de la arboladura y el aumento del tonelaje permitieron que los buques se convirtieran en verdaderas y terribles fortalezas flotantes, en las que los cañones fueron siendo cada vez más pesados. Pero cuando la artillería era todavía imperfecta, se tuvo que construir defensas cercanas con piezas de pequeño calibre contra agresores de abordaje, ya que las piezas de grueso calibre, por su corto alcance, no lograban mantener al enemigo a distancia suficiente para evitarlo.

No cabe duda que el timón fue un acontecimiento de peso en la táctica por cuanto introdujo un factor nuevo, el poder evolutivo y—como una consecuencia— el de la velocidad.

Fue en las postrimerías del siglo xv que apareció el cañón con muñones montados en una horquilla que era incrustada en la borda entre los remos en las galeras; este hecho marcó un gran paso en el perfeccionamiento de los montajes. Cuando aparecieron los buques de guerra a vela, éstos llevaban un puente alto sobre el cual eran puestos los cañones. Más tarde, en el siglo xvi se les cubrió, abriendo portas y troneras para ellos. El primer navío de tres puentes fue construido en tiempos de Luis XIV (1657).

El buque de guerra y el de transporte fueron evolucionando a la par; la mayor parte de los grandes mercantes de mediados y fines del siglo xviii estaban aparejados como fragatas y fuertemente armados, en parte para defenderse de los piratas y porque en tiempos de guerra servían como unidades militares.

Sin embargo, la construcción naval europea perdió su exclusividad cuando —en 1797—, Estados Unidos botó al agua dos de tres fragatas que en esos momentos se convirtieron en las mayores del mundo.

Hacia el fin del siglo xix todos los grandes veleros eran construidos de hierro y después de acero; hasta los palos, perchas y vergas eran de tubos de acero.

Si bien es antiquísimo el deseo de impulsar los buques con independencia del viento y del tiempo y con mayor eficiencia que la lograda con los remos, pareciera que el primer

buque a vapor fue puesto en servicio en el río Hudson en 1807. El primer vapor mercante europeo, que fue botado en Clyde en 1812, desarrollaba 6,7 nudos; el primer vapor en atravesar el Atlántico lo hizo en 1819 desde el río Savannah a Liverpool; todos estos buques emplearon la rueda de paletas.

En 1843 el *Great Britain*, el primer vapor a hélice, cruzó el Atlántico; construido enteramente de hierro, de 98 metros de eslora, una máquina de cuatro cilindros, potencia de 1.500 CV, el eje giraba a 53 rpm y la hélice de seis palas tenía un diámetro de 4,70 metros. Su velocidad máxima en prueba fue de 9 nudos.

En la segunda mitad del siglo XIX aparecieron los buques de guerra con torres giratorias y se avanzó, en cuanto a tonelaje y blindaje, hacia los cruceros y acorazados, para construir en 1937 el mayor acorazado del mundo, el Yamato, de 70 mil toneladas.

En el presente siglo la propulsión evoluciona de la máquina recíproca a la turbina y al motor de combustión, mientras el combustible lo hace desde el carbón al petróleo y sus derivados y a la energía nuclear.

Entre las unidades de guerra aparecen el destructor, el torpedero, el submarino, el portaaviones y más recientemente las lanchas misileras.

También fueron desarrollados buques especializados como los de desembarco de apoyo logístico, remolcadores, rompehielos, diques flotantes, minadores y otros.

La evolución del buque de guerra, producto del desarrollo de la ciencia y la tecnología ante la necesidad de defender el transporte marítimo, permitió a su vez el desarrollo de los buques mercantes y su especialización; así aparecieron los transatlánticos, superpetroleros, graneleros, portacontenedores, *roll on-roll off* y otros.

Como se puede apreciar, la principal y más inmediata consecuencia de la hazaña de Colón, desde el punto de vista marítimo, fue el desarrollo sostenido de la industria de construcción naval, con el objeto de transportar personas y materiales a través del mar, materializando lo que conocemos como líneas de comunicaciones marítimas.

## **CONSECUENCIAS NAVALES DE LA HAZAÑA DE COLON**

En el período poscolombino emergió en forma importante el concepto de estrategia marítima. Entre 1500 y 1600 éste fue sólo un apéndice de la estrategia terrestre, pero desde que los grandes descubrimientos geográficos condujeron a la formación de los poderosos Imperios coloniales de España y Portugal se tomó conciencia del uso del poder naval como instrumento de apoyo a las políticas nacionales y a los intereses económicos envueltos en el uso del mar por las potencias marítimas de la época. La política de la explotación de las colonias y el monopolio del comercio con las nuevas tierras provocaron necesariamente la reacción de los demás países, particularmente de Inglaterra.

En Francia e Inglaterra se ideó disputar a los españoles las fabulosas riquezas de las tierras descubiertas, por medio de pequeños ataques al tráfico marítimo que continuamente era mantenido entre las colonias y la metrópolis. Los galeones de la armada española no podían cubrir simultáneamente todo el océano, así que la piratería prosperó. Con el objeto de disminuir los peligros consiguientes a este estado de cosas fue establecido el sistema de convoyes; los barcos mercantes con preciosos cargamentos fueron reunidos en gran número y viajaron acompañados de flotas militares, pero a su vez los piratas se organizaron y en vez de operar aisladamente se reunieron en grupos, con lo que en su audacia llegaron a atacar a



dichos convoyes escoltados y a asaltar las localidades de las costas americanas, imponiendo en ellas, con sus cañones, la compra de esclavos.

El significado de las bases españolas y portuguesas y la importancia del control de las más importantes rutas marítimas fue claro y evidente para un marino británico como Francis Drake, quien fue uno de los piratas que más se distinguió en esta época y que inició la cadena de sucesos que más tarde le dieran a Gran Bretaña la supremacía en el mar.

### **Estrategia marítima**

Considerando que el teatro de operaciones marítimo abarca todos aquellos espacios de mar donde pueden ser desarrolladas operaciones navales y que éste —por su inmensidad— permite al adversario eludir permanentemente la batalla y practicar la evasión sin restricciones, fue necesario desarrollar una estrategia de empleo de la fuerza, distinta a las concepciones terrestres que basan el empleo de sus efectivos en las condicionantes impuestas por el terreno.

Esta estrategia considera en la actualidad tres áreas en que el poder naval actúa en respaldo a la política del Estado:

- Control del mar;
- Proyección del poder militar de la nación a través del poder naval, y
- Transporte marítimo estratégico.

Estas áreas de misión, separadas hoy en día sólo para su mejor comprensión, han existido desde siempre; sin embargo, cobran mayor relevancia después del período de los descubrimientos, en atención a que—como fue dicho— ese hecho histórico marcó el desarrollo a nivel mundial de las líneas de comunicaciones marítimas de ultramar.

El control del mar se refiere al control de esas líneas de comunicaciones marítimas y consiste básicamente en defender las propias, para que éstas fluyan por los océanos de acuerdo a las necesidades del Estado, y destruir las del adversario, evitando que se beneficie de las ventajas que esas líneas significan para su desarrollo y engrandecimiento.

La proyección del poder militar de la nación a través del poder naval permite al Estado desarrollar operaciones militares en territorios alejados de la metrópolis y en el punto geográfico donde requiere materializar acciones de presencia o de fuerza, en beneficio de su política exterior.

El transporte marítimo estratégico permite apoyar con personal, material y servicios a las fuerzas que deben actuar en el desarrollo de operaciones tanto de control del mar como de proyección de poder.

Se dice que los elementos de la estrategia marítima son fuerza, posición y comunicaciones marítimas, y sus principios rectores, además de los principios de la guerra, son la libertad de acción y la iniciativa.

La evolución de esta estrategia después de la hazaña de Colón puede ser analizada desde el punto de vista de estos elementos. Las líneas de comunicaciones marítimas, materializadas por los buques mercantes que realizan el tráfico entre las nuevas posiciones y los Imperios coloniales sufrieron un aumento progresivo; es decir, en la medida que fueron descubiertas nuevas tierras aumentaron los requerimientos de transporte de personas en un sentido y de materiales en otro. Este hecho, en conocimiento de otros Estados sin acceso a las nuevas riquezas, originó una lucha por los recursos que empezó a ser disputada en el

mar, lo que obligó en una primera etapa a artillar a los buques mercantes y posteriormente a protegerlos con buques de guerra; aparece aquí la fuerza naval, que surge como una necesidad de defensa del patrimonio nacional, representado por las materias objeto del transporte; por las posesiones de ultramar y, eventualmente, por los propios territorios metropolitanos. Esta fuerza, conformada por los buques de guerra, evolucionó tanto en las plataformas como en los sistemas de armas que, perfeccionando el cañón, pasaron a los montajes, torres giratorias y posteriormente a los misiles y otros ingenios como los torpedos y la aviación embarcada; cada nueva arma dio origen a una contramedida y aparecieron inicialmente los blindajes para llegar finalmente a la guerra electrónica y al manejo de la información en tiempo real. Pero las unidades que conforman la fuerza requieren ser reabastecidas y para recuperar los niveles originales y mantener su capacidad combativa deben ser apoyadas mediante grupos de reabastecimiento en la mar o desde bases navales de operaciones ubicadas en las cercanías de las áreas donde deben accionar; así nació el concepto de Posición, que impulsó a los Estados a establecer instalaciones de apoyo logístico en posiciones intermedias entre los puertos de origen y destino de las líneas de comunicaciones marítimas.

Con respecto a la libertad de acción e iniciativa, estos conceptos —íntimamente ligados entre sí— permiten a la fuerza actuar sin trabas, libre de interferencias, con todas las posibilidades a su favor, adelantándose a la acción del adversario, obligándolo así a reaccionar de acuerdo a nuestras propias intenciones y propósitos; esto se logra mediante una estrategia marítima que considere a una fuerza adecuada operando desde una posición conveniente.

### **Poder naval**

El poder naval constituye el instrumento mediante el cual el Estado desarrolla las operaciones navales indicadas por la estrategia marítima, en respaldo de su política.

La fuerza, elemento resolutivo por excelencia, actúa desde la posición estratégica en demanda de sus objetivos, uno de los cuales está constituido por las líneas de comunicaciones marítimas.

Para proteger el tráfico marítimo propio, destruir el del adversario y explotar así el control del mar, existen diferentes operaciones navales: De conquista, de disputa y de ejercicio del control del mar, las que sin duda evolucionaron, después del descubrimiento, en una medida similar a la evolución que experimentó la fuerza y sus sistemas de armas.

Se podría decir que inicialmente eran desarrolladas normalmente operaciones de ejercicio correspondientes a lo que hoy conocemos como medidas defensivas, destacando entre ellas los buques mercantes armados, la escolta, los convoyes y las rutas evasivas, mientras en lo ofensivo principalmente era practicada la guerra de corso.

Más adelante fueron desarrolladas operaciones de disputa en que se pretendía desgastar al enemigo para crear una situación favorable que permitiera pasar a la conquista del control del mar, en donde, mediante la batalla naval decisiva, era apartado para siempre el peligro que representaba la fuerza adversaria para el tráfico marítimo propio.

Hoy en día, en base a la experiencia del pasado, se podría decir que coexisten en el tiempo estas operaciones de control del mar, que antiguamente fueron de alguna manera secuenciales en el largo plazo histórico.

Un aspecto muy relacionado con el poder naval que se ha derivado del alto tráfico marítimo generado a raíz de los descubrimientos y el posterior intercambio comercial, es lo

que hoy conocemos como derecho internacional marítimo y que en gran parte de esa época fue llamado, simplemente, Acta de Navegación, célebre documento monopólico establecido por Inglaterra.

Desde el punto de vista naval, la evolución del mundo después del descubrimiento de Colón elevó substancialmente la importancia del poder naval en el desarrollo de los Estados, al constituirse en el respaldo de su política exterior, mediante sus variadas y flexibles capacidades, reflejadas en las áreas de misión de control del mar, proyección del poder militar de la nación y transporte marítimo estratégico.

\* \* \*

Como corolario de todo lo expuesto se puede concluir que la hazaña de Colón determinó la aparición de dos bien definidos campos de acción en el mar, cuyos efectos se experimentan hasta nuestros días y seguirán presentes en el futuro. Efectivamente, en lo marítimo, se dio inicio al intercambio comercial internacional a través del mar a nivel oceánico, constituyendo las líneas de comunicaciones marítimas el medio de transporte más eficaz e indispensable para el desarrollo económico y social de todo el planeta.

En lo naval fue instaurado el empleo generalizado de una estrategia marítima, cuyo instrumento —el poder naval— afianza, con su capacidad de proyección, el desarrollo equilibrado de la estrategia militar de los Estados y facilita, mediante la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, el libre flujo de su comercio exterior, contribuyendo así, global y directamente, a la evolución de un sistema internacional hacia niveles de mayor integración, en un marco de predominio de la paz.

#### BIBLIOGRAFÍA

- **Ladström, Björn:** *El buque*, Suecia, 1961.
- **Ojeda Zernott, Arturo:** "Estudio comparativo de un poderío marítimo de base fuerza contra uno de base económica", Academia de Guerra Naval, Valparaíso, 1991.
- **Sánchez de Toca, Joaquín:** *Del poder naval en España*, Editorial Naval, Madrid, 1898.
- **Larenas Quijada, Víctor,** Contraalmirante: Trabajo desarrollado, 1992.
- **Navajas Irigoyen, Fernando,** Vicealmirante: Trabajo desarrollado, 1992.
- Apuntes del autor.