

CAPÍTULO 1

SEIS PIEDRAS FUNDAMENTALES

Prólogo

Nos encontramos a bordo del *Orient*, buque insignia del vicealmirante François Paul Brueys d'Aiguilliers, fondeado en la bahía de Aboukir, Egipto. Poco menos de diez años atrás, cuando el entonces comandante en jefe de la armada del rey fue decapitado a manos revolucionarias, Brueys era sólo un teniente. Ahora es el protegido del general Bonaparte. Nuestro almirante es un buen organizador; tanto que ha logrado el asombroso éxito de escoltar a Egipto cuatrocientos transportes de tropa, con treinta y seis mil infantes franceses, caballería y artillería. A pesar de ello hoy, 1º de agosto de 1798, nos tiene en vilo la posibilidad de que aun corramos peligro.

Brueys, si bien ha logrado la confianza de Napoleón, tiene problemas para desempeñarse a la altura de las circunstancias. Propia de su inexperiencia, es palpable la tensión que lo aflige: se negó a entrar en Alejandría, distante sólo unas diez millas, por temor a varar un buque. Durante semanas, mientras Napoleón barría con toda oposición y se transformaba en el amo de Egipto, Brueys ha vacilado entre empeñar navegando a sus trece navíos de línea o hacerlo fondeados aquí, en el cuerno occidental de la chata medialuna que constituye la costa de Aboukir.

Tengo la certeza de que habremos de combatir, ya que el *diabolique* Nelson nos busca afanosamente a todo lo ancho del Mediterráneo. Nuestro comandante ha adoptado, así creemos, una decisión de compromiso: habremos de pelear con toda la formación al ancla. *E bien*, ¿pero cuál es la razón para no continuar con los planes de fortificar la isla de Aboukir al norte de nuestro fondeadero? Media docena de cañones de a seis son insuficientes. Cuando se lucha cosido a la costa se deben reforzar las baterías costeras. Tal como se ven las cosas, no es superfluo reforzar nuestra vanguardia con baterías costeras, ya que nuestro almirante —bien pensado, *mon ami*— estacionó en la retaguardia a los buques mejor artillados. O mejor dicho, en el tercio meridional de nuestra columna fondeada de navíos. Lo hizo seguramente para contrarrestar la costumbre británica de duplicar en la reta-

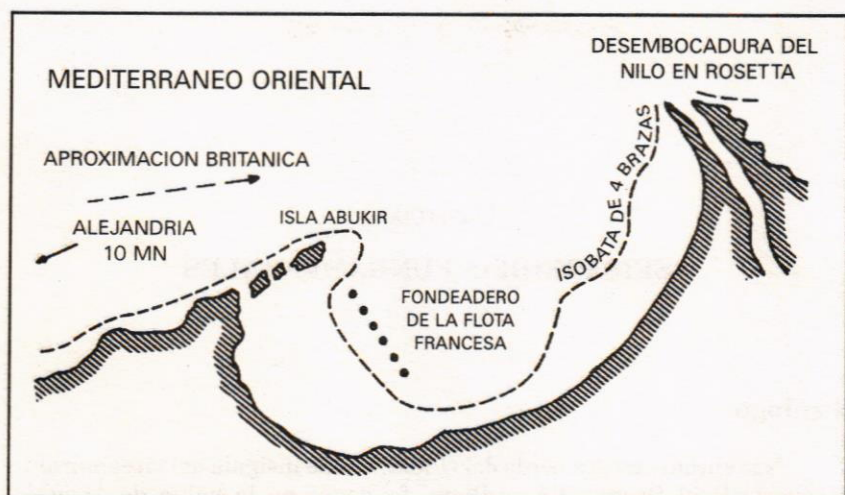


Figura 1-1: Bahía de Aboukir.

guardia, aunque resulta algo difícil de entender en estas circunstancias, ya que nuestra columna está inmovilizada. ¿O habrá tenido en mente al viento predominante? ¿Ocurrirá realmente que la brisa costera propia de la estación —la más calurosa del año— haga derivar a los buques de Nelson hacia el sur, hacia la costa, hacia la retaguardia de nuestra columna?

Y están esas otras medidas acordadas pero nunca llevadas a cabo: fondear anclas por popa de modo de mantener apuntada al mar a la batería de estribor; pasar cables entre buques evitando así que el enemigo pueda cortar nuestra línea, batiendo en el cruce a nuestros castillos y toldillas; cerrar distancias en el fondeadero, ya que los ciento cincuenta metros que hay entre buque y buque fondeados no son mucho menos de lo usual entre buques de línea en navegación. Aún cuando esta distancia permite bornear libremente y facilita la maniobra con embarcaciones menores, es demasiado amplia entre buques que habrán de combatir al ancla. Ocurre que Gaunteaume, nuestro jefe de estado mayor —a quien, por cierto, le estamos agradecidos— ha enviado a tierra en busca de agua y comida a demasiados hombres (se dice que fueron unos tres mil). A eso se suma el calor oprobioso que estamos soportando, de modo que a bordo no queda nadie con energía suficiente para efectuar estos preparativos. ¡Qué más da! Hasta puede llegar a ocurrir que nos hagamos a la mar. El mismo Brueys dice que en la guerra nada es seguro. En fin; somos *toujours flexibles*. Por otra parte, ¿cuánto más demoraremos en zarpar en busca de otro fondeadero que nos proporcione comida? De haberlo hecho ya, esos días de navegación nos hubieran permitido al menos amarinerarnos un poco. ¿Cómo fue que nos metimos en semejante brete?

Du Chayla —que de los nuestros es el marino más avezado— dice que convendría combatir a la vela. Pero los demás comandantes se resisten; opinan que somos demasiado bisoños y estamos faltos de adiestramiento. ¿Y entonces? Un mes al ancla nos ha atrofiado y hemos perdido el adiestramiento en todo, salvo en robar carne de camellos egipcios.

¿Estoy refunfuñando? *Oui*, creo que el calor nos está afectando. Con toda seguridad la flota de Nelson resultará ser más débil que la nuestra. Bajo mis pies, el *Orient* arma 120 cañones. ¡Es un monstruo! Ningún buque inglés puede enfrentarlo por sí solo más de 15 minutos. Nuestro matalote de proa es el *Franklin* (¿quién habrá sido ese Franklin, *citoyen*?), donde enarbola insignia el almirante Du Chayla, y porta 80 cañones. A popa tenemos el *Le Tonant*, también de 80. Los buques de Nelson arman 74 o menos.

¡*Attention*! el *Heureux* iza señal de avistaje de una docena de velas! Son los ingleses que vienen barajando la costa y se encuentran inmediatamente al este de Alejandría. ¡Allí, por encima de la planicie que tenemos al noroeste se ven las velas! *Eh bien*, llegó el momento de la verdad del combate. Reaccionamos con energía: izan a tope la señal de llamada a nuestros hombres en tierra; la mayoría de ellos estará a bordo mañana por la mañana. Estamos listos para la acción; pero, ¿con un solo costado? ¡De qué otro modo va a ser, con la cantidad de gente que tenemos en tierra! Listos con la banda de estribor, so idiota; babor poco importa, ya que da hacia la costa. Puede que por esas ausencias no podamos levar y ponernos a la vela, pero de todos modos los venceremos. ¿Cuándo? Pues mañana, con las primeras luces. Mañana será todo un día de combate; y duro.

Brueys da zancadas por la toldilla. Han picado ya las seis campanadas del tercer cuarto y ellos no han superado aún la isla de Aboukir. ¿Por qué no ciñen? La brisa del atardecer es arrachada, y el hombre de mar quiere aguas abiertas antes de que anochezca. Sube a tope una señal en el *Vanguard* (un buque de ellos). Con seguridad ese loco de Nelson ha visto nuestra inexpugnable columna y tomará distancia. Si tuviese sólo un poco de sentido común establecería un bloqueo. De ese modo pondría a Brueys en apuros; tarde o temprano tendríamos que zarpar y allí se haría evidente nuestra falta de adiestramiento. Pero Nelson no es un hombre paciente; mañana pelearemos. Habrá pocas horas de sueño esta noche.

¡*Mais écoutez*! ¡El *Zealous*, a la cabeza de la columna, vira en redondo hacia el interior de la bahía! Bien a proa, en las cadenas, han puesto a un hombre con la sonda en mano. ¡A favor de la brisa del mar, Nelson se nos viene encima ya! Nuestras miradas se clavan en Brueys. “Imposible —clama—. Nelson es aguerrido pero no tiene *le sang-froid*”. ¿Cuántos hombres han regresado ya del maldito desierto? ¿Dónde están los cables? ¿Dónde las anclas por popa? Nuestras mezquinas baterías de la isla de Aboukir abren fuego: son totalmente inútiles.

De modo entonces que tendremos acción nocturna. ¿Cómo es posible? Nadie pelea de noche. La confusión que se creará entre los buques a la vela será tremenda. ¿Nosotros al ancla y ellos navegando? ¡Estos ingleses están

locos! La línea de Nelson cambia amuras a estribor tras virar la punta y pone arrumbamiento oeste. ¡La vanguardia! Nelson busca nuestra vanguardia; no el tercio popel, sino esa vanguardia relativamente débil. No esperará, el viento lo favorece. ¿Cómo hacen sus buques para mantener la formación? Estos demonios marinos de Nelson saben navegar. Formación cerrada; doscientos metros entre buque y buque, las franjas amarillas resaltan las portas de los cañones; dos o tres hileras de ellas; 35 bocas asoman de cada uno de sus negros cascos. Se acerca más y más; se nos erizan los pelos de la nuca y la cálida brisa del atardecer trae consigo algunos escalofríos. Los gritos se propagan a través de las tres millas de agua de la Bahía. Nuestros maestros de víveres nos alientan desde la costa. El *Vanguard* iza a tope otra señal. Por barlovento, el *Goliath* se adelanta al *Zealous*; ha apagado gavias y mayores, y navega sólo con pericos, juanetes y sobres; velamen de combate para la arremetida final que ahora encabeza.

¡El *Guerrier* y el *Conquerant* abren fuego con sus costados de estribor! ¡*C'est magnifique!* Están en buena posición pero, ¿a media milla? De reojo miramos a Brueys; sus manos se crispan sobre la regala y se inflama su pecho; sacude la cabeza, "*non, non, ¡demasiado pronto, demasiado pronto!*", se lamenta.

Acortan distancias el *Goliath*, el *Zealous* y los restantes diez buques de línea ingleses. En nuestra vanguardia la actividad no da lugar al miedo. A bordo no hay dónde ocultarse; si el comandante lucha, todos luchan. Los de la retaguardia debemos esperar y temblamos un poco; la muerte ha clavado su mirada en nosotros. Qué hermoso, qué cruel, qué aterrador. ¿Por qué será que ellos no titubean? Nuestra línea los supera en bocas de fuego. ¡Ahora veo por qué! En la refriega sólo entran nuestros primeros seis buques; el resto de la línea está fuera de la acción. Nelson está a punto de lograr lo imposible: concentrar sobre nuestra vanguardia. Ha sido nada más que suerte —la estúpida suerte— la que hizo que nos sorprendiera esta brisa del mar, pocas horas antes de que estuviésemos listos.

El *Goliath* está casi sobre el *Guerrier*. El inglés debería virar a babor para mostrar su costado de estribor a los buques franceses. La línea de Nelson irá descendiendo buque a buque a lo largo de toda nuestra línea, intercambiando costados. ¿Qué otra cosa puede intentar en la oscuridad? Doce buques, a un costado cada uno; será duro, pero el *Orient* con 60 bocas por banda los pulverizará. El estúpido Nelson está siguiendo nuestro juego.

Mais, ¿qu'est ce que c'est que cela? Lo que se ve no es el costado de estribor del *Goliath*; ¡son sus cañones de babor los que nos apuntan! ¿Puede ser eso? Miramos a Brueys, blanco como el papel, sus manos agarrotadas, estupefacto, sus ojos despiden llamas. ¿Acaso este temible guerrero siente miedo? "*Merde*", lo escuchamos murmurar con voz de condenado. El *Goliath* pasa a 20 yardas del *Guerrier* por el lado de la costa, desmantelándolo a fuego de cañón. ¡Abrió fuego con su costado de babor! Los británicos nos doblarán en la vanguardia, y la destrucción bajará buque por buque. Pode-

mos oír los ayes de dolor, sentir la sangre, la enfermiza desesperación de nuestra vanguardia, y ahora vemos a la muerte reptar buque tras buque a todo lo largo de la línea.

Antes de morir, Brueys sufrirá desde el punto de vista táctico, una afrenta aún mayor. Los buques de Nelson no seguirán a la vela, sino que fondearán por popa a razón de dos de ellos por cada buque francés. En perfecta sucesión, los buques de retaguardia se adelantarán por la banda no aferrada del que está a su proa, fondeando frente al próximo de la línea francesa, y siguiendo luego hacia el sur a lo largo de toda la columna de Brueys. Cuatro de los buques británicos se abrieron camino por el lado de la costa, batiendo la banda indefensa francesa. A medida que despedazaban un buque, los británicos se deslizaban hacia abajo de la columna, siempre aplicando el poder de fuego de dos o más buques de ellos por cada buque francés.

Los franceses pelearon en el Nilo con la pasión que sabía despertar Napoleón. Su buque insignia, el *Orient*, enfrentó con tal fiera a los ingleses *Bellerophon* y *Majestic*, que el primero de ellos picó anclas para derivar hacia aguas más seguras y el *Majestic*, desarbolado, sufrió la muerte de su comandante. Pero entre tanto, el *Alexander* se deslizó astutamente entre el *Orient* y el *Le Tonnant*, aprovechando la distancia excesiva que los separaba en su fondeadero en la bahía de Abukir. De ese modo el *Alexander* arrasó con el *Orient* casi sin oposición al intercalarse entre su banda de babor y la costa. Iniciado el incendio del *Orient*, el fuego llegó a la santabárbara y a las diez de la noche el buque insignia francés voló con la explosión. Atónito, nadie que lo haya presenciado pudo olvidar jamás el escalofriante horror de la escena.

Los buques franceses fondeados más al sur —fueron cinco de ellos— estáticos y al ancla permanecieron fuera de la acción. Al día de hoy no se sabe si ocurrió porque esperaban una señal de Brueys para entrar en combate —la que debido a la oscuridad y al humo nunca fue avistada— o porque el contraalmirante Pierre de Villeneuve no hizo a tiempo para largar por ojo las cadenas y, mediante una penosa ceñida, unirse a la acción. Sólo conocemos lo que escribió a posteriori. En su informe se preguntaba “de qué manera sus buques —inmovilizados por dos anclas, un anclote y cuatro cables— hubiesen podido levar y bordejar hasta cerrar distancias de tiro, antes que los buques aferrados hubieran sido desmantelados diez veces”. Lejos de que el desastre terminara con su carrera profesional, Villeneuve comandaría años después la flota combinada de España y Francia en Trafalgar. Pero se decía que su espíritu había sido quebrado por el “horror del Nilo” y que tanto él mismo como su flota, al enfrentar por segunda vez a Horacio Nelson, estaban derrotados antes de disparar la primera salva.

Lo fundamental es que Nelson hizo lo que Brueys no atinó a hacer: invirtió dos meses en el mar adiestrando sus dotaciones, discutiendo y planificando la acción. Todos sus comandantes estaban imbuidos de su plan para concentrar el poder de fuego, enfrentando dos de sus buques a cada

buque adversario. Exactamente cómo, era algo que dependería de las circunstancias, es decir, de si los franceses eran pillados al ancla o navegando; y de ocurrir esto último, de si se lograba o no el barlovento. Años más tarde, antes de Trafalgar, habría de escribir: "algo debe ser librado al azar", pero nada previsible quedó sin hacerse. Su flota atacaría con decisión. En la batalla del Nilo, la fortuna dispuso que tres o cuatro mil hombres de Brueys se hallasen en tierra. Nelson no lo sabía; no tenía forma de saber qué ventajas obtendría de estar listo a entrar en combate apenas arribado, pero su fuerza íntegra tenía inculcada la idea de que en el combate, el tiempo no tiene precio.

En el Nilo el rédito fue desproporcionado. Además de faltos de servidores para las piezas, lo que condenó a los franceses en su desesperación a atender sólo el costado de estribor, muchos de sus buques borneaban por estar fondeados sobre un ancla a proa y nada más. No tenemos la certeza de si fue el propio Nelson o el capitán de navío Foley a bordo del *Goliath*, quien advirtió que en esas condiciones los buques franceses necesitaban espacio de borneo, dejando aguas libres a su proa como para cortar la línea e interponerse entre la columna francesa y la costa. Haya sido quien fuere, no caben dudas de que el énfasis puesto por Nelson en la concentración de fuego fue lo que inspiró la maniobra. En el caso de atacar una fuerza fondeada, su plan original preveía un buque propio por la amura y otro por la aleta de cada buque francés. Sin embargo, el temple de sus comandantes finalmente implementó esas intenciones como si estuviesen enfrentando a una columna en navegación, es decir, duplicando su poder de fuego con un buque a cada banda de la vanguardia francesa.

Las circunstancias nos podrían hacer pensar que Nelson atacó sin demoras y a favor de la brisa del mar, en la creencia de que más tarde amainaría. Es decir, tuvo que aceptar el combate nocturno como precio a la inmediatez de la acción y al viento favorable. Sin embargo, que Nelson había contemplado la posibilidad del combate nocturno se desprende claramente de la previsión tomada de colocar lantias en las jarcias, diferenciando así amigo de enemigo. Y también de la idea de fondear por popa en lugar de continuar la acción a la vela. El toque final y maestro de su plan —bien asimilado por sus comandantes— fue revertir el orden de su propia columna de modo que sus dos primeros buques tomaran al francés de más al norte, que el tercero y el cuarto hicieran lo propio con el segundo buque francés, y así sucesivamente, percatándose así de que atacar a una fuerza fondeada constituye un problema enteramente distinto al de hacerlo sobre una formación en movimiento. Algunos de los comandantes de Nelson pensaron que sus planes eran impracticables. Opinaban que si dos unidades debían concentrar el fuego sobre el mismo buque enemigo, se interferirían mutuamente. Fue un riesgo aceptado, y se obvió mediante el adiestramiento. El ascendiente de los conocimientos marineros de Nelson se impuso a toda discrepancia.

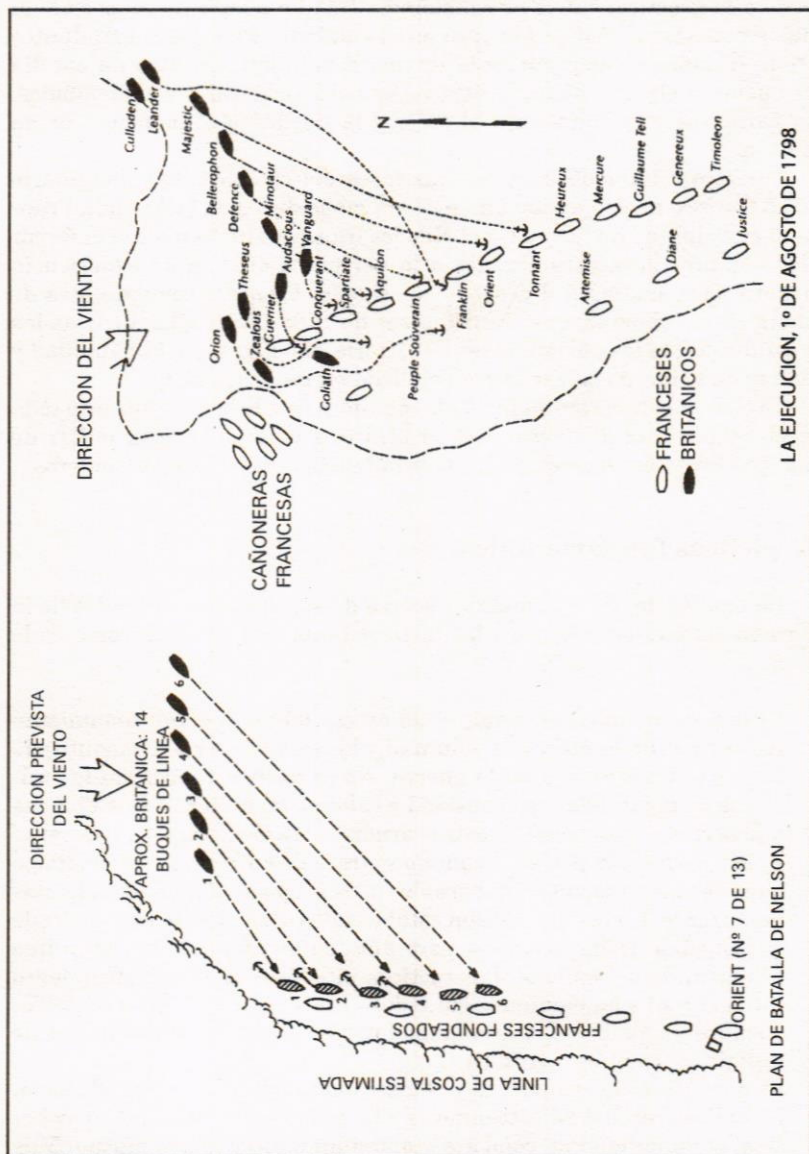


Figura 1-2: Maniobra de la Armada Real durante la Batalla del Nilo.

Tal como nos lo muestra la figura 1-2, el plan inicial de Nelson, al ser llevado a la práctica, sufrió una distorsión tal que resulta irreconocible al análisis superficial. Así es siempre en el combate. Pero los comandantes de Nelson nunca se alejaron de la intención del plan. Un plan de batalla si es bueno es simple. Siempre deja lugar para sutilezas y complejidades, para variantes y también para el error y la iniciativa al momento de su ejecución.

Nuestro relator de las primeras fases del combate, ese imaginario marino francés, no exageraba un ápice las capacidades de la Armada Francesa ni su voluntad de lucha. En el Nilo los franceses lucharon con el fervor de los hombres desacostumbrados a la derrota. Carecían de experiencia marinera, pero pudieron descargar sus salvos. Frente a combatientes de primera clase —como lo eran los franceses de 1798— fueron las tácticas las que establecieron las posibilidades de victoria, mientras que la habilidad y la fuerza de voluntad trocaron ese potencial en realizaciones.

El combate descargó su furia —la metáfora es adecuada— durante toda la noche y hasta el amanecer. Los británicos sufrieron casi un millar de bajas. Los franceses superaron las tres mil, más otros tantos prisioneros.

Seis piedras fundamentales

La batalla del Nilo ejemplifica acerca de seis aspectos cruciales de la guerra en el mar, que afectan a las tácticas tanto en lo general como en lo particular:

- El don de mando, la moral, el adiestramiento, el condicionamiento físico y moral, la fuerza de voluntad y la resistencia son elementos de la mayor importancia en la guerra. No es posible vencer sin la suficiente disponibilidad, en cantidad y calidad, de material y de tácticas que permitan proyectar nuestras armas sobre el enemigo, no obstante —y esto es muy importante cuando se trata de enfrentar a un enemigo que cuenta con medios comparables a los propios— *el hombre es lo más importante*. En el Nilo, Nelson estableció su ascendiente táctico desde el principio de las acciones, pero aún así sus fuerzas tuvieron que pelear un duro combate. Las tácticas inteligentes, el adiestramiento intenso y el planeamiento cuidadoso otorgarán una gran victoria, siempre y cuando sean acompañados por la firme determinación de infligir —y aceptar— pérdidas.
- La doctrina es la compañera y el instrumento de la buena conducción. Es el sustento del adiestramiento y de todo lo que ello implica: cohesión, confiabilidad en combate y entendimiento y apoyo mutuo. Más aún, la doctrina es la vara con que se mide y el impulsor de todo progreso táctico. Doctrina es desde el punto de vista formal el método normalizado de batalla. Pero doctrina no es dogma. Nelson es parti-

cularmente apreciado por su predisposición a romper la rigidez doctrinaria de la Armada Británica, en sus instrucciones permanentes de combate. Pero Nelson siempre tenía un plan de acción; un plan integral. Siempre se los transmitió a sus comandantes y se los hizo practicar, de modo de lograr unidad de criterio acerca de lo que se pretendía lograr. En su esencia, no hay mejor definición de doctrina que un plan de acción integral y ensayado. Una doctrina inteligente es la que impone orden en medio del caos. De manera que si bien en un sentido la batalla del Nilo no se desarrolló en absoluto como lo preveía el plan (el lector buscará en vano en la figura 1-2 alguna semejanza entre lo ocurrido y lo planeado), en un sentido más profundo constituye el paradigma de un plan inteligente ejecutado con total fidelidad a su espíritu. Helmuth von Moltke, jefe del Ejército Prusiano del siglo XIX, decía que "ningún plan sobrevive al contacto con el enemigo". Nelson entendió mejor que todos, que *la doctrina es el ligamento de la buena táctica*.

- Los desarrollos tácticos y tecnológicos están tan íntimamente relacionados que resultan inseparables. Esta es la razón por la cual Mahan rechazó (creo que demasiado apresuradamente) a las constantes de la táctica, a la vez que promovía los principios de la estrategia. La batalla del Nilo tuvo lugar hacia el final de la era de los veleros de combate. Nelson tuvo muy pocas oportunidades de adaptar sus tácticas a las innovaciones del material; en cambio sí las tuvieron Napoleón con la artillería móvil y los comandantes de divisiones Panzer con los nuevos tanques. De allí que lo de Nelson sea aún más notable ya que adaptó nuevas tácticas a un sistema de armas que en esencia era bicentenario. Y con un discernimiento pocas veces —si alguna— igualado en el mar. Todo parece indicar que su maestría táctica era el fruto de una vida en el mar. Clausewitz admitió que la buena estrategia puede surgir de un novicio inspirado, mientras que las tácticas efectivas son el producto del trabajo de toda una vida. *Para dominar las tácticas debes conocer el armamento*.

- Si bien es cierto que la destrucción de la flota enemiga es la meta primaria de toda flota, más allá de este objetivo, siempre existe otro ulterior. *El propósito de la misión siempre estará en tierra*. Para entender esto, la batalla del Nilo también resulta ser un ejemplo adecuado. Como muchas batallas decisivas se desarrolló a la vista de costa, casi en el puerto, con una de las fuerzas fondeada y la otra parcialmente al ancla, y con baterías costeras desempeñando un papel que pudo y debió haber sido más importante. Ese combate echó por tierra las ambiciones de Napoleón, y de haber sido un líder con menos aptitudes, lo hubiese destruido. El combate que casi destruyó una flota logró asimismo algo más importante que eso: destruyó las líneas de comunicaciones de un ejército.

- Aunque Horacio Nelson no haya sido probablemente el primero en pensarlo, se le atribuye la expresión de la máxima suprema de las operaciones de flota: "*Es una tontería atacar a un fuerte con un buque*". La idea pudo haber cruzado por su mente el 1º de agosto de 1798 cuando hizo que toda su flota rodease la isla de Aboukir donde, con algo más de perspicacia por parte de Brueys, se podrían haber disimulado las baterías costeras. Nelson se debe de haber tranquilizado al comprobar que su fuerza no necesitaba sortear un emplazamiento importante, y suspirado con alivio al ver que el *Cullodin* no volaba en pedazos al varar precisamente frente a tal posición. De todos modos una batería en la bahía de Aboukir no hubiese detenido al Nelson que enfrentó a la fortificación de Calvi, donde perdió un ojo en 1794; o las defensas de Santa Cruz en las Islas Canarias, donde antes, en 1797, perdió un brazo al intentar cortar el paso de un galeón que transportaba el tesoro español; o el poderoso fuerte de Trekoner que custodiaba en puerto de Copenhague, lugar en el que logró su segunda gran victoria contra una línea fondeada de navíos en 1801. La victoria de Nelson en Copenhague —que según él fue su combate más duro— fue alcanzada sobre la base de la mezcla habitual de sensatez y preparación. En parte se debió a que logró llegar a la anclada flota danesa tras eludir la gran fortaleza. Nelson combatió en aguas costeras una y otra vez, y su estilo nos muestra la esencia misma de su aforismo: los buques deben hacer todo lo que esté a su alcance para evitar que los baluartes costeros se den el festín, pero nada pueden hacer para operar en aguas costeras sin que tengan que vérselas con armas proyectadas desde tierra hacia el mar.
- Por último quiero establecer la máxima de todo combate naval: *atacar eficazmente primero*. Significa que el primer objetivo a lograr en combate es poner al enemigo bajo nuestro fuego concentrado, al tiempo que se elude su respuesta. Aquí sólo daremos un rápido vistazo de éste, el más grande imperativo de la guerra en el mar, porque lo discutiremos en profundidad más adelante. Por ahora baste decir que Nelson, al mantener el alistamiento para el combate en forma permanente, y al tomar instantáneamente la decisión de irrumpir de inmediato, explotando la falta de preparación francesa, estaba adhiriendo a esta máxima. Como veremos, implica mucho más que la sorpresa, que la preparación mental y material o que el espíritu de la ofensiva.

El hombre es lo más importante

La guerra es un conflicto letal. Siendo la táctica el instrumento para la batalla, está concebida y ejecutada en el centro físico y metafórico de esa violencia. En su ejecución, las tácticas son más viscerales que la política, la estrategia, el arte operacional o la logística. Por más de dos siglos se ha

discutido acerca de si la práctica de la guerra es un arte o una ciencia. Ambas posturas subestiman el papel que en la guerra alcanza lo que bien puede ser denominado la mística o el carisma del liderazgo. Lo que registra la bibliografía más antigua sobre la guerra nos hace pensar que éste es el factor de más incidencia en la victoria. ¿Habrán cambiado tanto las cosas? Arte y ciencia son actividades de la mente; ninguna de las dos refleja aquello que —en lo que al combate respecta— supera a ambas en importancia: voluntad y resistencia. Y en lo que respecta a los jefes guerreros, la habilidad para inculcar estas virtudes a sus hombres.

Este libro no está destinado a analizar las cualidades inspiradoras del liderazgo, sino que se aboca a las tácticas como una cuestión de la mente. Pero debajo del manto de racionalidad yacen la pasión y el peligro mortal. Del combate nada puede ser comprendido si no se capta su violencia intrínseca. Los militares, por lo general, no son provistos de fuertes dosis de imaginación poética. De ser así, tendrían altas probabilidades de volverse locos. Se dijo que de haber existido realmente Horacio Hornblower —el personaje de ficción creado por C. S. Forester—, lo habrían desembarcado con úlceras. El tosco perro de mar Jack Aubrey —invento de Patrick O'Brian— es una imagen mucho más veraz del arquetipo del comandante de un buque en la era de los grandes veleros, o en cualquier otra época. Tengo la esperanza de que el bosquejo que acabo de trazar de la batalla del Nilo, represente realmente al elemento humano de la guerra, de la emoción llevada a su tono más febril y del modo en que los planes tácticos y las decisiones en combate están influidas por el ambiente de violencia controlada y de caos dirigido.

No conozco manera alguna de evaluar la sentencia napoleónica de que "la relación entre la moral y el material es de tres a uno". Pero cualquiera sea el valor numérico que esa relación alcance en tierra, en la guerra naval seguramente será menor, ya que a bordo de un buque los hombres van hacia donde va su comandante. Al momento de planificar acciones navales, es mejor asumir que ambos bandos cuentan con igual talento, valor y perseverancia. Esta suposición reviste gran importancia. Tres siglos antes del nacimiento de Cristo, Sun Tzu en *El arte de la guerra*, nos decía que los mejores comandantes son aquellos que vencen a su enemigo al superarlo en talento, al maniobrar mejor que él, e incluso al dejarle abierto el camino hacia su retirada, de modo de tentarlo a romper el contacto y huir del campo de batalla. Liddell Hart, el prolífico adalid de la guerra de maniobra, luego del sangriento estancamiento del Frente Occidental en la Primera Guerra Mundial, creía que la mejor táctica era aquella derivada de la sensatez y que evitaba las batallas frontales de desgaste. Pero su famosa filosofía de la aproximación indirecta es de aplicación en tierra, mientras que al comandante en el mar sólo le ofrece un agujero sin fondo. Las batallas navales son de factura recia y destructiva. De todos modos, es posible que se sobrestime el significado del coraje y la moral en el combate que depende de las máquinas. Esto fue lo que hizo a principios de siglo el francés André Baudry en su

tratado sobre tácticas. Su pensamiento seguramente estaba influido por sus compatriotas del ejército, quienes tenían un ciego compromiso con el empuje, hasta que comprobaron en la Primera Guerra Mundial que, en tierra, una mentalidad ofensiva puede ser exagerada. En el mar, el mayor peligro reside en un exceso de fe en el intelecto táctico. Mejor para nosotros si la moral o la sutileza del enemigo son inferiores a las nuestras; pero poner todas nuestras esperanzas de éxito táctico en nuestra mayor sagacidad, maniobrabilidad o voluntad de lucha —si es que enfrentamos a un enemigo de primera clase— es la mayor de las estupideces. El pensador táctico hace lo posible para rodear a sus fuerzas de circunstancias favorables para el combate, pero sin por ello desechar que se pueden dar vuelta los dados. Aún en el combate terrestre, oficiales de la talla de Ulysses S. Grant y el general británico Douglas Haig —ambos tildados de sangrientos— por el contrario, han reconocido que sus enemigos —en un caso los confederados y en el otro los alemanes— eran soldados con determinación, guiados por hombres de gran habilidad táctica. La victoria en ese caso, sólo se alcanza a través de sangrientos combates. Una táctica mejor puede inclinar la balanza, pero el intelecto y la sensatez que requiere esa táctica, en las etapas postreras de una guerra prolongada, suelen ser superadas por la firme entereza.

Un aspecto básico de la guerra en el mar es el de la preeminencia del desgaste por sobre la maniobra; tanto que volveremos a él a todo lo largo del libro. Las fuerzas en el mar no se quiebran al ser rodeadas, sino cuando son destruidas. Desde siempre y debido a su pasmoso efecto destructivo, los estrategas navales han sido muy cuidadosos antes de comprometer a sus fuerzas en un combate en el mar. En comparación con los terrestres, los combates navales han sido pocos y espaciados. En parte se debe a que es más fácil cuantificar la superioridad material en el mar que hacerlo en enfrentamientos terrestres; los estrategas de las armadas más débiles han tendido a eludir el combate hasta el momento en que ven amenazada su vena yugular. Con frecuencia, una armada poseedora de ligera superioridad de fuerzas ha podido contener y neutralizar a un enemigo poderoso, y lograr diversos objetivos estratégicos sin —hasta cierto punto— librar un solo combate. Teniendo en cuenta el grado de muerte y devastación que acarrea la batalla en el mar, se puede decir que el efecto destructivo intrínseco del combate naval —factor conducente a que se lo evite— es una virtud de la que el mundo civilizado debiera estar agradecido.

La doctrina es el ligamento de la táctica

La segunda piedra fundamental de la táctica naval es la doctrina. Es el medio escrito por el cual el comandante controla a sus fuerzas antes de emprender la acción militar. La doctrina enuncia políticas y procedimientos que gobiernan la acción. A la doctrina, en un sentido amplio, se la define como “la conducta adecuada”, esto es, “reglas en base a las cuales se actúa

espontáneamente y sin mediar órdenes, en pos del cumplimiento de la misión"; tales las palabras del almirante Harry E. Yarnell¹. En un sentido más restringido, la doctrina impone "la conducta adecuada"; su éxito depende de que sea obedecida, excepto cuando tal obediencia conduce al fracaso de la flota. En cualquiera de sus acepciones, los altos niveles de conducción aspiran a la coherencia de las políticas para facilitar el control, mientras que los niveles tácticos desean contar con procedimientos que faciliten el esfuerzo cooperativo. Es cuestión de dónde se pone el énfasis y nada más. En relación con la doctrina es importante tener dos aspectos siempre presentes: es vital y no debe transformarse en dogma.

La doctrina de flota puede ser concebida como el plan integral de batalla del comandante, es decir, su orden de operaciones en vigor. (El plan de Nelson es un buen ejemplo de ello.) Cada escalón de comando de combate tiene su propio plan de batalla. Una de las dificultades que presenta la moderna orgánica norteamericana es que el Jefe de Operaciones Navales establece la doctrina integral —las publicaciones de guerra naval— pero no está intercalado en la cadena de comando operacional.

La doctrina puede asimismo ser concebida como cualquier acción que contribuye a la unidad de propósitos. No es doctrina lo que está escrito en los libros sino aquello en que creen los hombres de armas, y a base de lo cual actúan. Clausewitz la denominó "una especie de *manual* para la acción"². La doctrina abarca más que la táctica, ya que comprende a las estructuras de comando y a las comunicaciones. La doctrina es menos que la táctica en el sentido que sólo puede establecer procedimientos que permitan y perfeccionen la opción táctica en el campo de batalla.

En la aplicación de toda buena doctrina siempre existe conflicto entre obediencia e iniciativa. Entrométase en la conversación de cualquier conductor naval competente, jerarquizado o moderno, sobre su experiencia en operaciones navales y pronto escuchará que la acción táctica que le fue impuesta por sus superiores resultó, a su gusto, muy rígida. El le contará de cómo maniobró más inteligentemente y de cómo disparó sus armas de manera más eficaz que lo que la doctrina prescribe. En la siguiente parrafada relatará cómo, bajo su comando, una unidad se movió con la sincronización de un reloj. ¡Le jurará que todos sus comandantes sabían exactamente qué cosa haría a continuación cada uno de los restantes miembros del equipo, del mismo modo en que un jugador de básquet sabe —por el lenguaje corporal— en qué dirección cortará su compañero!³. El orador jamás reconocerá

¹ Citado por ROBISON y ROBISON, pág. 827.

² CLAUSEWITZ, pág. 141.

³ La fuente más cercana de esta analogía es el teniente general John Cushman, uno de nuestros autores de C² más autorizados. No obstante muchos han empleado analogías con el deporte. A mi entender, el primero que relacionó tácticas y deporte fue W. S. Sims, quien estableció paralelos entre el fútbol y la preparación para la guerra.

que su discurso presenta alguna ligera incongruencia. Siendo humanos, los conductores militares de carácter quieren de sus superiores iniciativa, y de sus subordinados confiabilidad. En manos de un hábil comandante, el logro más sublime de la doctrina será alcanzar ambos. Toda doctrina contiene cierta medida de entropía. Con muy baja entropía, existe orden y entendimiento, pero no iniciativa. Si la entropía es muy alta, surge la creatividad y el cambio, pero no hay orden.

Siendo que lo mejor raramente está al alcance de nuestras manos, y predestinados a equivocarnos, es preferible pecar por exceso de doctrina que por defecto. La escasez de doctrina indica pereza, indecisión o incertidumbre. La evidencia más elocuente de falta de doctrina es el exceso de comunicaciones —resmas de órdenes y directivas— que en la etapa de planeamiento no son más que exhortaciones y generalidades, que posponen demasiado para el momento de la decisión. La buena doctrina reduce las decisiones de comando a ser tomadas en el fragor del combate, dado que aún la más fría de las mentes será atrapada por la pasión y, demasiado a prisa, también por el agotamiento físico y emocional.

Los oficiales navales norteamericanos de hoy tienen —es difícil escoger la palabra— recelo de la doctrina. No es nada nuevo. El exceso, lo correcto o lo magro de la doctrina integran en tal medida el discurso táctico, que la obra de los Robison *History of Naval Tactics* bien podría llamarse *Historia de la doctrina naval* en vista del énfasis puesto en los sistemas de órdenes, comando y señales. En su obra desmenuzan el debate iniciado cuando la flota norteamericana alcanzó tamaño suficiente como para hacer de su control en combate un asunto importante. En aquel entonces, al igual que ahora, la doctrina estaba inclinada a decir lo que su usuario quería que dijera. El contraalmirante Robison, antes que expresar sus propios puntos de vista, hace un intento de arbitrar e interpretar los existentes en aquellos días; pero en un momento dado sintetiza su opinión con estas palabras: “[...] el [término doctrina] gradualmente cayó en desuso [hacia 1915]. Es probable incluso que el término ‘doctrina’ ni siquiera hubiese sido de uso naval, de haber existido unas ‘instrucciones de combate’ separadas del código de señales”⁴. Cuando en 1981 ejercía el comando de la Segunda Flota, el almirante James A. Lyons promulgó las instrucciones de combate para esa flota. El vicealmirante Joseph Metcalf, su sucesor, se mostró vivamente interesado en desarrollarlas aún más. En las décadas de 1920 y 1930, las publicaciones tácticas de flota se expanden para alcanzar el rango de doctrina de combate. Poco se ha escrito analizando su eficacia en la Segunda Guerra Mundial. La mayoría de los comentarios son —como es dable esperar de comentarios posteriores a los hechos— críticas de las fisuras que éstas mostraron. Pero es evidente que se creía en lo que ellas decían y se actuaba en consecuencia, como si esas publicaciones fueran el non plus ultra de la doctrina. Allí se daban los fundamentos del adiestramiento, se establecían los

⁴ ROBISON, pág. 827.

procedimientos normalizados de flota y constituían el punto de partida de cualquier desarrollo táctico⁵. En años recientes, las preocupaciones de la Armada Norteamericana acerca de su doctrina, han sido a la vez trastrocadas y aumentadas por la aparición de la serie de publicaciones conjuntas producidas de la Junta de Jefes de Estado Mayor. En parte como respuesta a ello la Armada ha creado el Comando de Doctrina Naval (Naval Doctrine Command) a efectos de tomar injerencia en el asunto, obteniendo sólo modestos resultados. La mayor parte de los oficiales de marina lo recibieron sin sorpresas; es dable observar que cuando una fuerza armadá hace el intento a partir de un comienzo fuerte, sufre la tendencia a estancarse. De cualquier manera, ni las publicaciones conjuntas, ni las navales han creado una doctrina que logre la unidad de la flota en combate. Permítaseme explicar lo que se pretende obtener con una doctrina adecuada.

La doctrina es la base del adiestramiento y de la evaluación sistemática del nivel de adiestramiento alcanzado. Por un lado, la doctrina otorga al comando táctico la seguridad de que al incorporarse una nueva unidad a la fuerza de tareas, la misma cuenta al menos con ciertas habilidades combativas que ese comandante necesitará. Al mismo tiempo, la doctrina le da garantía al comandante de la unidad que se incorpora, de que su buque se acomodará rápidamente a su nueva fuerza de combate, y de que él y sus hombres no requieren adaptación a un nuevo y confuso paquete de señales y procedimientos en la víspera del combate. La doctrina provee la necesaria continuidad operativa cuando los comandantes son trasladados o muertos.

Al estado mayor, la doctrina le otorga una medida de comparación con el enemigo. El valor combativo de una fuerza requiere asociar las armas con las tácticas. Cualquier evaluación es, por supuesto, bastante más que la comparación de los órdenes de batalla; pero si esa comparación —en el léxico ruso: correlación de fuerzas— no puede hacerse, no será factible entonces estimar los resultados del combate: y sin ellos, no se pueden diseñar estrategias; y sin estas últimas, la política de defensa se edificará sobre arena movediza⁶.

La doctrina táctica es el procedimiento operativo normalizado que un comandante creativo adaptará a las exigencias de su batalla. Es el procedimiento a partir del cual un comandante de buque se aparta intencionalmente para aprovechar una oportunidad, plenamente confiado en que sus camaradas actuarán de una forma predecible; incluso, en un mundo ideal y con buenos comandantes, se puede predecir en qué circunstancias se produ-

⁵ Un análisis bien fundamentado de las publicaciones tácticas de flota y de su eficacia en la Segunda Guerra Mundial es el de MCKEARNEY.

⁶ Se dice que la política nacional condiciona a la política de defensa, y que ésta a su vez determina las estrategias y las tácticas. Este es el camino racional para establecer los requerimientos de medios necesarios para las futuras estrategias. Pero la política actual, al igual que los objetivos de guerra, dependen de los medios hoy existentes.

cirán tales alejamientos de la doctrina. Paradójicamente la doctrina genera iniciativa: a través de ella un subordinado adiestrado aprecia no sólo lo que debe hacerse sino, además, qué cosa no debe hacerse, y de esta forma descubre —tal como lo hizo Nelson en Cabo San Vicente— el modo de salvar el combate.

La doctrina es el procedimiento mediante el cual se proponen los cambios tácticos, como también la unidad de medida en base a la cual se compara entre lo nuevo y lo viejo. Describe el modo de empleo de las armas actuales, de modo que su eficacia pueda ser comparada con aquella atribuible al nuevo sistema de armas. Es el fundamento para interpretar las nuevas tácticas que acompañan a las nuevas armas, esto es, predecir la ganancia en efectividad que se logrará, evaluar el costo del adiestramiento en las nuevas técnicas y el esfuerzo que implica la transición desde la vieja a la nueva doctrina de empleo de las armas.

En suma, la doctrina debe ser totalizadora y firme, pero no dogmática. Debe dar lugar a hombres de genio creativo, para que su genio dé frutos en la próxima guerra. Pero de ningún modo puede resignar el control, ya que éste es el requisito previo a cualquier acción concertada. A pesar de que todo creador de doctrina advertirá que en las circunstancias más exigentes el control por sí solo no basta para alcanzar la victoria, el control antecede a toda acción y, en medio del combate, es más valioso que la inspiración.

Si quieres dominar la táctica, debes saber de tecnología

Dos hechos reúnen consenso universal: el progreso tecnológico mantiene al armamento en constante evolución, y las tácticas deben ajustarse a las capacidades del armamento en uso. La armada norteamericana en especial se fascina con el hardware, valora en mucho a la competencia técnica y tiende a resolver sus deficiencias tácticas con mejoras en la ingeniería. En tiempos de paz existen oficiales que creen que con el requerimiento de provisión de una nueva pieza de hardware, se termina su responsabilidad en materia de corregir una deficiencia operativa. Se engañan. El almirante Isaac Kidd Jr. —ex comandante de la Flota del Atlántico— fue toda su vida el promotor de estar listos a luchar con lo que se tiene a mano. No debiera sorprendernos: su padre murió combatiendo a bordo del *Arizona* en Pearl Harbor.

El táctico mantiene su preparación conociendo el sistema de armas que empuña. Las facilidades tecnológicas, así como ya lo manifestamos respecto del don de mando y de la doctrina razonable, constituyen la tercera piedra fundamental de este libro. Nos inclinamos ante el gran dios de la tecnología, reverenciándolo como a un dios celoso que desencadenará venganza entre sus apóstatas.

Nuestros oficiales más calificados eran tácticos que conocían la tecnología de su tiempo: William S. Sims con su sistema de puntería continua; Bradley Fiske con sus numerosas patentes, incluyendo una para un equipo

de lanzamiento aéreo de torpedos, cuando no existía avión alguno que pudiese transportar un torpedo; y William M. Moffett junto con otros pioneros de la aviación, quienes vislumbraron que algún día el avión llegaría a ser un poderoso sistema antibuque, promoviendo el desarrollo de motores más potentes, equipos de navegación, cables de frenado para portaaviones y la maquinaria que satisficiera sus visiones.

Douglas Southall Freeman, el gran historiador de la Guerra Civil, condensó los diez mandamientos de la guerra en sólo tres: "conoce tu equipo, sé un hombre y atiende a tus hombres"⁷. Su primer mandamiento ronda en gran medida alrededor de la relación entre pericia táctica y equipo de combate. Esto que es cierto en lo atinente al combate terrestre en el que la máquina sirve al hombre, lo es mucho más en el mar donde el hombre sirve a la máquina.

El propósito de la misión está en tierra

Este libro centra su atención —respondiendo a pautas clásicas— en las acciones de flota. Es lo correcto y adecuado. El dominio del mar —que hoy incluye al espacio por encima de su superficie y a las aguas subyacentes— sigue siendo el requisito previo al empleo eficaz del poder naval. Vivimos en una era en que la Armada Norteamericana puede garantizar ampliamente el control del mar y, en consecuencia, concentrarse en el ejercicio de ese control mediante operaciones de proyección de la influencia naval sobre las costas. El propósito del presente texto es examinar y resaltar las tácticas de empleo en las acciones de flota contra flota, pero es importante dejar sentado antes de abordar el tema que las batallas en el mar nunca constituirán un fin en sí mismas.

En primer lugar porque el estudio de la historia marítima nos revela que el encuentro entre flotas no ha sido un fenómeno frecuente; por el contrario, el desembarco de fuerzas, el apoyo a las operaciones costeras y la protección del tráfico marítimo son hoy como lo fueron ayer, las tareas más habituales de las armadas. Resulta superfluo puntualizar que el conducir una operación anfibia, barrer un campo minado o escoltar un convoy nunca fueron propuestas sencillas, y que cada una de ellas requiere de su propia habilidad táctica.

Otra razón —y ésta va más directamente a la cuestión— es que las grandes batallas navales decisivas han estado siempre relacionadas con acontecimientos en tierra, y por lo general de manera inmediata, directa y obvia. Estas relaciones son cuestiones de la estrategia y por lo tanto ajenas al alcance de este libro. De todos modos, más adelante estableceremos el vínculo entre la táctica, la misión y el propósito estratégico, para mostrar

⁷ Del discurso de FREEMAN, dado el 11 de mayo de 1949, vuelto a publicar en la revista *Naval War College Review* (marzo-abril 1979): 3-10.

que el desarrollo táctico durante la paz deriva de los roles previsibles en futuras guerras. La única certeza que encuentro respecto de los roles que le serán asignados a la Armada Norteamericana en tiempos de guerra es la incertidumbre de predecir en tiempos de paz el lugar, el enemigo y la misión que tendrá que enfrentar. Lo que agudiza el problema de desarrollar tácticas. Los medios modernos con que las armadas pueden influir directamente desde el mar son los siguientes:

- Ataques directos con misiles balísticos desde submarinos, misiles crucero de cabeza nuclear o convencional, bombardeo aéreo o fuego naval.
- La intervención en apoyo del combate terrestre mediante el apoyo aéreo, el fuego de apoyo de misiles, el fuego naval de apoyo y las operaciones en los ríos.
- Aislar al enemigo mediante bloqueo naval, ataque a sus líneas de transporte marítimo o el minado ofensivo.
- Dar comienzo a las operaciones en tierra mediante el asalto anfibio.
- La protección de los refuerzos y abastecimientos militares.
- La protección de las líneas comerciales de comunicación marítima. La protección del tráfico marítimo es tan importante en la paz como en la guerra. Al desatarse una guerra a gran escala, las rutas comerciales existentes serán modificadas a tal punto que será imposible reconocerlas, y lo más probable es que nunca reasuman su fisonomía de preguerra.
- Demostración de fuerza o "disuasión". La demostración será tan efectiva como la voluntad de emplear la fuerza que se evidencie. La presencia debe ser evaluada no sólo por sus consecuencias políticas y militares, sino además por su efecto económico en cuanto alentar intercambios favorables e inversiones.

Desde hace ya largo tiempo, se considera axiomático que no se puede ejercer influencia naval antes de asegurar en grado suficiente el control del mar. La manera clásica de asegurar el control es neutralizar los medios enemigos que posean capacidad de desafiarlo, esto es, su "flota" o fuerza principal. Las posibilidades de interacción entre medios navales y terrestres son hoy mayores que años atrás, e incluyen aeronaves, misiles y sensores de largo alcance. En la actualidad, un enfrentamiento puramente naval no necesariamente será de buques contra buques. El incremento del radio de acción de aeronaves y misiles durante los últimos cincuenta años hacen necesaria una revisión del significado de "fuerzas navales". Se requiere pensar claramente para discernir si el propósito de una batalla en ciernes a ser librada en tierra, en el océano o en ambos lugares al mismo tiempo, es continental u oceánica; esto es, dilucidar si se están proyectando fuerzas sobre tierra (lo que implica ejercer un cierto grado de control sobre tierra), o si se está controlando el mar (lo que implica la amenaza de recibir ataques desde tierra).

“Es una tontería atacar con un buque a un fuerte”

La razón por la cual un buque no debe —a igualdad de poder ofensivo— atacar baterías costeras fue muy bien expresada por un hombre que algo debía saber de eso; se trata de John Ericsson, quien diseñó el *Monitor*, el primer buque con coraza. “Un solo disparo puede hundir un buque, mientras que cientos de salvas no podrán silenciar a un fuerte.” El fuerte de nuestros días es un aeródromo o un sitio de baterías de misiles. Ambos pueden ser reparados o reconstruidos rápidamente, mientras que un buque de guerra no.

Teniendo entonces en cuenta que las posibilidades de interacción entre la tierra y el mar son hoy mucho mayores que antes, ¿cómo debemos interpretar entonces esta piedra fundamental de las operaciones navales, a sabiendas de que tendremos que entrar y combatir en las aguas costeras enemigas? Tras el ejemplo de los comandantes tácticos —incluido Nelson, autor de la frase— quienes evitaron combatir frente a las fortificaciones, el ánimo sería el de maniobrar de forma tal que la fortificación —de por sí inmóvil— no pueda contrarrestar la operación, o que intentarlo le sea inaceptable en cuanto al costo. Nuestro interés consiste en ganar una campaña moderna sin tener que enfrentar a los fuertes o, de lo contrario, encontrar su talón de Aquiles. Eso se logra explotando la movilidad de la flota y la inmovilidad del fuerte, ya que aun los lanzadores móviles de misiles están mucho más restringidos en sus movimientos que un buque. Veamos cómo se logró esto en el pasado en busca de algunas claves de cómo debe hoy un buque enfrentar los ataques con medios aéreos y misiles basados en tierra, como también artillería, campos minados y submarinos costeros.

En tiempos en los que los alcances artilleros eran reducidos, la flota podía arriesgar una corrida hasta estar más allá de la efectividad de los cañones. La zona batida por el fuego era lo suficientemente breve como para soportarla, si la recompensa justificaba el precio a pagar. A todo lo largo de la Guerra Civil Norteamericana se encuentran ejemplos del uso sutil o brutal de la fuerza, de éxitos y de fracasos. Los múltiples enfrentamientos de la Flota de la Unión con las fortificaciones a lo largo de la costa rebelde y los ríos occidentales, muestran que la victoria no era fácil de alcanzar, y que dependía de la preparación, de la buena elección de la oportunidad y de la ejecución bien coordinada con fuerzas en tierra que casi siempre participaban de la operación.

Aunque parezca paradójico, cuando el alcance artillero dio un salto de magnitud, los cañones dejaron de ser el fuerte que amedrentaba en mayor medida a los acorazados. Lo eran las lanchas torpederas, los campos minados y los submarinos, que en la Primera Guerra Mundial mantuvieron en vilo a la Flota Británica. Nuevamente en la Segunda Guerra Mundial, con muy pocas excepciones, las estrechas aguas del Canal de la Mancha y del Mar del Norte eran dominadas por una flotilla de embarcaciones pequeñas.

Esta flotilla desgastó —aunque no logró interrumpirlo— al tráfico costero, desembarcó espías e incursores y rescató pilotos que saltaban al mar en paracaídas.

La forma usual de capturar un puerto protegido es por la retaguardia. Ese fue el procedimiento por el cual la flota pudo con el bastión en Port Arthur durante la Guerra Ruso-Japonesa, en Santiago de Cuba durante la Guerra Hispano-Americana y en Singapur durante la Segunda Guerra Mundial. Todos estos casos fueron precedidos por un desembarco casi sin oposición lejos del centro de gravedad —el puerto— de modo de rodearlo por tierra, aunque en algunos casos al costo de muchas vidas de soldados y del tiempo insumido por el sitio. La marina norteamericana pudo desembarcar a la infantería de marina en donde podía iniciar la marcha en Guadalcanal (aunque no en Tulagi), porque el aeródromo aún no se encontraba en condiciones de operar. La Armada Japonesa recién después del desembarco encendió todos sus fuegos artificiales. Los británicos advirtieron al planificar el desembarco destinado a recapturar las Islas Malvinas, que éstas eran lo suficientemente extensas como para asegurar que las fuerzas terrestres pudieran poner pie en tierra a mucha distancia de Puerto Argentino, sacando provecho de la sorpresa que la movilidad de sus buques les otorgaba.

Todas las circunstancias enunciadas tenían un propósito marítimo. Sin embargo, con mayor frecuencia el asalto anfibio se ejecuta en apoyo de una campaña terrestre. La movilidad de los buques otorga el grado de sorpresa suficiente como para poder aferrar una cabecera de playa. Lo que ocurra después es algo que depende del talento de los comandantes terrestres. La operación en Gallípoli fue —seguida de cerca por Anzio— uno de los peores fracasos, pero los soldados norteamericanos estuvieron bien en el norte de Africa, en Sicilia, en Salerno, en el sur de Francia y en el desembarco más grande de todos: el que tuvo lugar en las playas de Normandía.

Siempre dentro del tema (el de que a los buques no les gusta combatir fuertes), el magnífico desempeño de la Infantería de Marina Norteamericana en los asaltos anfibios que van desde las Islas Gilbert, pasando por las Marianas hasta llegar a Iwo Jima, nos ejemplifican las dos caras de una misma moneda. Al atacar pequeñas islas atolones, no tenían más remedio que zambullirse en las fauces del fuego enemigo. En las pocas oportunidades en que encontraron reducida oposición y consecuentemente las pérdidas fueron livianas, Nimitz había aprovechado la movilidad naval para atacar a través de grandes distancias, antes que los japoneses pudiesen preparar posiciones defensivas fuertes. Una medida adicional para atenuar la penalidad de los asaltos con oposición, era aislar a los defensores de modo que no pudieran recibir refuerzos. De esta manera los buques eludían todo riesgo y sus bombas y granadas de artillería desempeñaban un rol crucial en atenuar la resistencia japonesa. Eso cambió durante la campaña de las Marianas en junio de 1944, donde la Marina tuvo que vencer el decidido esfuerzo japonés de llegar hasta ella. Algo después, en Okinawa, los pilotos kamika-

zes hicieron que perdiese más de un buque al día, sintiendo en carne propia la ventaja que detentan los ataques costeros sobre una flota aferrada en apoyo de infantes de marina y soldados en tierra.

Con frecuencia se menciona la pericia demostrada por MacArthur al maniobrar operacionalmente en extensas incursiones sobre las costas de Nueva Guinea, y su desembarco con escasa oposición en Inchón es considerado una obra maestra casi sin parangón. Esta es la esencia de la maniobra operacional desde el mar y de lo que hace la infantería de marina: la maniobra desde el buque hacia el objetivo. En la operación Desert Storm (Tormenta del desierto) las cien millas de costa kuwaití no era lo suficientemente extensa como para realizar la maniobra anfibia que aferrase fuerzas terrestres, sin provocar bajas del todo evitables. El bombardeo costero del acorazado *Missouri* y la muy promocionada fuerza anfibia a flote, fueron la forma suficiente y segura de aferrar a los defensores iraquíes lejos del esfuerzo principal de la coalición a través del desierto.

Los ataques, las incursiones y las operaciones del tipo "golpear y huir" que logran el éxito, tienen el común denominador de ser sutiles, rápidas y sorpresivas. La ausencia de cualquiera de los tres ingredientes pone en peligro la integridad del buque atacante. La Armada Alemana, en la Primera Guerra Mundial y con cierto éxito, empleó sus cruceros de batalla para bombardear puertos ingleses. Ya en la Segunda Guerra Mundial, los ataques desde portaaviones multiplicaron el poder proyectable desde el mar. El ataque británico de 1940 sobre la flota italiana en Taranto y el que tuvo lugar un año después cuando la flota japonesa destruyó los acorazados en Pearl Harbor, fueron precursores de los demoledores ataques conducidos más tarde en la Guerra por la aviación norteamericana. Estos ataques de portaaviones norteamericanos sobre aeródromos y buques surtos en islas del Pacífico tales como Rabaúl o Truk, tuvieron un éxito espectacular, gracias a que las horas de oscuridad daban adecuada cobertura a flotas de portaaviones que penetrando de noche a veinticinco nudos sorprendían a defensores desprevenidos e inmóviles. Pero las Flotas Tercera y Quinta de los EE.UU. tuvieron que esperar hasta octubre de 1944 para ser lo suficientemente fuertes y flexibles como para comenzar a golpear y salir a los grandes aeródromos de Formosa y Japón. Ellos eran verdaderos bastiones terrestres. Pero cuando la flota entró y se quedó —como fue el caso del apoyo a los desembarcos y extensas campañas en las Filipinas y Okinawa— tuvo que asimilar nuevamente la lección de que cuando los buques atacan a un fuerte (en este caso los kamikazes), los buques vuelven a sufrir tal como penaron en el pasado.

Algo parecido le ocurre a la fuerza de desembarco cuando no hay otra opción que la del asalto frontal, porque la recompensa justifica el castigo. Ejemplos tempranos y brillantes de lo que aquí digo fueron la captura de Louisburg en julio de 1758 y la de Quebec en el verano siguiente. En la primera de ellas, luego de un sangriento asalto frontal bajo fuego graneado,

unos pocos miles de hombres de las tropas regulares británicas lograron afianzar una posición que los conduciría al triunfo. En el segundo ejemplo, el brillante general Wolf perdió la vida, pero tras la capitulación de Quebec conquistó la mitad de América del Norte. La flota de apoyo en Louisburg sumaba unas 157 velas, y otras tantas la que dio apoyo a la operación de Quebec⁸. Los desembarcos de Tarawa, Peleliu, Saipan e Iwo Jima en la Segunda Guerra Mundial fueron, todos ellos, asaltos amargos, brutales y directos, debido a que las islas eran muy pequeñas como para ensayar el engaño y la sorpresa sobre los defensores. El éxito de estos asaltos con oposición se debió a que la maniobra operacional a gran escala, condujo a ataques en donde japoneses fuertemente atrincherados, eran varias veces superados por el número de atacantes.

Volviendo a nuestro problema, nos preguntamos entonces, ¿cómo puede hacer el planificador de una campaña moderna para demoler un "fuerte" que contiene misiles y aviones basados en tierra, y apoyados por sensores con base espacial o terrestre, pero de gran alcance mar adentro? ¿Cómo puede una flota durante una campaña costera destruirlo y continuar su tarea, sin someterse a una ordalía? La solución debe explotar la largamente conocida ventaja de la maniobra operacional desde el mar, planteando la campaña de modo tal que las fuerzas terrestres lleguen siempre un día tarde y sus salvas queden siempre cortas. Esto es tanto tema de la campaña cuanto de las tácticas, pero de una forma u otra debe ser la preocupación fundamental en la guerra conjunta costera.

La regla para los buques es moverse y golpear desde donde el fuerte no pueda devolver el golpe. Si el fuerte es débil (cualquiera sean los medios que lo componen) se lo destruirá. Si es poderoso, se lo elude. Si la fortificación en sí es el centro de gravedad de la operación y sus sistemas son demasiado redundantes como para ser puestos fuera de combate desde el mar de manera permanente (como ser el caso de bases enemigas, sensores y sistemas de comando y control), entonces se debe hacer uso de la movilidad operacional de los buques para ganar un punto de apoyo en tierra y emplear a la infantería de marina o las fuerzas especiales para tomar el fuerte desde su metafórica retaguardia. Si todas estas opciones están fuera del menú y la recompensa justifica el castigo, el asalto frontal deberá concentrar una superioridad numérica abrumadora, y enfrentar las sangrientas consecuencias. ¡Juegue al tonto y ataque el fuerte!

⁸ A pesar de que la estrategia no es nuestro tema, debemos decir que estas dos batallas fueron ganadas durante la Guerra de los Siete Años (1756-1763) en la que el Primer Ministro inglés, William Pitt, concibió una estrategia tan brillante que hombres de la talla de Corbett, Mahan, Colomb, Callwell y la mayor parte de los historiadores navales posteriores, la catalogaron como modelo de una guerra marítima global ejecutado a la perfección, más teniendo en cuenta que los británicos la llevaron adelante frente a una oposición muy competente como la francesa.

¡Anticípate, ataca eficazmente primero!

Las primeras cinco piedras fundamentales de la guerra marítima (empleando el término para diferenciarnos de la táctica naval) han sido ya presentadas; en parte para obviar la necesidad de su continua apología.

Sí; el hombre dominará la batalla.

Sí; la doctrina –diferente de la táctica– debe ser sensata, para facilitar las tácticas.

Sí; las armas influyen profundamente en las tácticas.

Sí; la batalla naval decisiva es sólo un medio y no un fin en sí misma.

Sí; es una tontería atacar un fuerte con un buque*.

La sexta piedra fundamental es diferente; es el tema táctico que subyace a todo lo largo de este libro. La máxima naval táctica por excelencia –la de “ataca eficazmente primero”– debe ser entendida como algo más que el mero principio de la ofensiva; es la esencia misma de la acción táctica necesaria para vencer en el combate naval.

Cincuenta años atrás los Robison finalizaban su extensa historia de la táctica diciendo que la máxima naval más importante es aquella de “atacar”. Es una conclusión sorprendente. En su mayor parte, los demás piensan que la meta táctica fundamental es la concentración de fuerza. Vimos ya las fatales consecuencias que, en acciones terrestres, soportaron los franceses tras su fe ciega en la acometida y la ofensiva. También sabemos del respeto de Clausewitz por las posiciones defensivas. Acordemos que debajo de la afirmación de los Robison subyace una fuerte dosis de sabiduría; tengamos en mente que estamos tratando con tácticas de flota y ninguna otra cosa; reconozcamos que seleccionar el lugar y la oportunidad de la batalla otorga al atacante una ventaja obvia. Pero por el momento, pospongamos considerar del mandato de los Robison: atacar.

En 1914, Frederick W. Lanchester difundió sus célebres ecuaciones en las que muestra los efectos de la concentración de fuerzas en la era moderna⁹. Las consecuencias, vistas desde la estrecha perspectiva de la física y expresadas cuantitativamente, dan por resultado de efectividad una ley cuadrática. Lanchester comparó estos resultados con la expresión lineal (más tarde ajustada por otros autores) que gobierna los enfrentamientos de dos fuerzas cuyas posibilidades de concentración de fuego son limitadas.

El efecto físico de la concentración resultó fenomenal. Lanchester sostuvo que las “condiciones ancestrales” (aquellas que responden a la ley li-

* (N. del T.) Esta frase fue agregada por el traductor, ya que se trata de una evidente omisión en el original.

⁹ Lanchester fue un exitoso ingeniero automotor británico, poseedor de una curiosidad intelectual que lo llevó a especular sobre aerodinámica, economía, política fiscal e industrial, la teoría de la relatividad y también sobre ciencia militar.

neal) resultantes del escaso alcance de las armas y su limitada movilidad, conducían al enfrentamiento de hombre contra hombre en lo que se parecía a una sucesión de duelos individuales. Si el valor combativo de cada individuo era en ambos bandos el mismo, 1.000 hombres enfrentados contra otros 1.000 resultaría en una paridad absoluta; pero si en las mismas condiciones el enfrentamiento era de 1.000 hombres contra 750 enemigos en una batalla de aniquilamiento, al cabo de la eliminación total de la fuerza inferior sobrevivirían 250 hombres de la fuerza numéricamente superior. Una mayor concentración conduciría a la victoria pero, dejando de lado los efectos psicológicos, la fuerza vencedora sufriría igual número de bajas que la fuerza vencida. En cambio, bajo las "condiciones modernas", una nueva ventaja favorece al bando más numeroso. Cuando ambos bandos pueden apuntar sus armas y concentrar el fuego, surge una ventaja creciente y acumulativa para la fuerza de mayor volumen de fuego. La tasa instantánea de bajas causadas mutuamente es proporcional a las cifras representativas de la fuerza (volumen de fuego) remanente, y la relación de fuerzas remanentes se incrementa de manera continua a favor de la fuerza inicialmente más numerosa. En su forma más sencilla, si el ritmo de desgaste de la fuerza A es proporcional al remanente de fuerza de B y viceversa, las ecuaciones de desgaste son:

$$\frac{dA}{dt} = -B$$

y

$$\frac{dB}{dt} = -A$$

en las que por claridad omitimos los parámetros representativos de la efectividad de fuego de cada uno de los bandos, es decir, así expresadas estas ecuaciones consideran que los individuos de ambos bandos poseen igual eficacia combativa. La solución de este sistema de ecuaciones es:

$$A^2_0 - A^2_t = B^2_0 - B^2_t$$

Donde A_0 y B_0 son las dimensiones iniciales de ambas fuerzas, mientras que A_t y B_t representan el valor de fuerza alcanzado por cada bando en el instante t . En estas condiciones, si A dispone de 1.000 combatientes que cada uno de ellos puede poner en su mira y disparar a cada uno de los enemigos, y B tiene 750 hombres que pueden hacer lo mismo, si se continúa luchando hasta el aniquilamiento de B, alcanzado ese punto A tendrá un remanente de 660 sobrevivientes en lugar de 250.

La siguiente pregunta que se formuló Lanchester fue: ¿qué ocurre si la calidad combativa de uno de los bandos supera al otro? Demostró entonces que dadas las condiciones de posibilidad de concentración de fuego, el

número de combatientes tiene mayor incidencia que la calidad de los mismos. Si el volumen de fuego es idéntico en ambos bandos, tendrá ventajas aquel que disponga del doble de bocas de fuego, por encima de aquel que posea el doble de velocidad de fuego¹⁰.

Algunos autores poco informados han pretendido encontrar aplicaciones de las ecuaciones de Lanchester, más amplias que las concebidas por su autor. Es así que quienes las han criticado, calificaron con razón a algunos de esos abusos como efímeros o muy literales. Esto encierra una ironía, porque la ley cuadrática sólo representa la dinámica de los efectos físicos del fuego concentrado. Lanchester dejó completamente de lado los efectos del sinergismo como multiplicador de la efectividad¹¹. No especuló con eso, ni tampoco lo hizo con la cómoda ventaja psicológica que otorga la superioridad numérica.

Algunas adaptaciones de las ecuaciones de Lanchester se han aplicado con asiduidad al combate terrestre, pero rara vez al combate naval. El motivo podría ser que el combate en tierra enfrenta fuerzas muy numerosas y por lo tanto difíciles de analizar, a menos que se las trate en forma simplificada y como conjuntos. Sugiero aquí que, con algunas modificaciones que las ajusten al hecho de que a pesar de recibir impactos los buques pueden seguir combatiendo, esta cuantificación de las ventajas acumulativas es de aplicación más relevante en el mar que en tierra. Lo afirmo en base a que las posibilidades de concentrar el fuego de la forma prevista por Lanchester son más frecuentes en el mar. El enfrentamiento terrestre se caracteriza por la posición, el movimiento y en última instancia por consideraciones acerca del terreno. La máxima del comandante terrestre, antes que "ataca eficazmente primero", tal vez sea el postulado de Natham Bedford Forrest: "Hazte una regla de llegar allí primero y con la mayor cantidad de hombres posible". La sutil diferencia entre ambas es la misma que existe en el ajedrez entre los movimientos peón x peón y peón cuatro rey.

El potencial de *efectivizar* la concentración en el mar es superior que en tierra. En el mar no existen factores tales como elevaciones de terreno, ni cursos de agua que vadear, ni ocultamiento en las malezas, que exigen recurrir a lo que con frecuencia se menciona como la regla del pulgar del combate terrestre: "Para atacar una posición preparada se requiere una supremacía de fuerzas de tres contra uno". Con frecuencia se ha dicho que el combate en el mar y en la llanura desértica tienen mucho en común. El

¹⁰ El mérito de Lanchester reside en que reconoció la forma más simple de representar los efectos matemáticos de la concentración que ya habían sido cuantificados por Bradley Fiske y otros. Fiske advirtió además que la fuerza colectiva superaba a la suma de los valores individuales de combate. El ruso M. Osipov, contemporáneo de Lanchester, publicó las mismas ecuaciones en 1915 y exploró sus consecuencias en el combate terrestre.

¹¹ Esto es, usar combinaciones de armas en las que la efectividad del conjunto supera la suma de las efectividades particulares; matemáticamente: el conjunto (A+B) es mayor que el conjunto (A) + el conjunto (B).

sol, el viento y el estado del mar afectan a la táctica naval, pero no en la medida en que el terreno afecta al combate terrestre. Esta es la razón por la cual el ataque en el mar no tiene que sobrellevar la penalidad que acarrea la ofensiva terrestre. En el curso de la historia, el problema central de la táctica naval ha sido atacar eficazmente, esto es, lograr que toda la fuerza propia alcance simultáneamente la distancia de fuego eficaz.

Un segundo objetivo de la táctica naval, subordinado al anterior, ha sido el intento de concentrar la totalidad del poder de fuego propio en una porción de la fuerza enemiga, de forma de vencerlo por partes. Para la fuerza más débil esto siempre ha sido una necesidad. Para cualquiera de las dos —la más fuerte o la más débil— concentrar la fuerza frente a un enemigo que puede *ver* a su oponente es un juego tan arduo que el comandante más potente por lo general declinaba intentarlo, y por mucho el de la fuerza inferior prefería (dejando de lado la misión) eludir el combate o desgastar al enemigo lo suficiente como para romper el contacto y retirarse. De todas maneras es evidente que el ataque concentrado de la totalidad de la fuerza propia sobre parte de la fuerza enemiga ha sido siempre tanto una oportunidad para explotar, cuanto un riesgo a ser evitado.

En los días de la vela y el cañón estriado, los analistas tácticos vislumbraban caminos que facilitarían el decisivo primer ataque a través de la maniobra, mientras que los tecnólogos lo intentaban mediante el alcance de las armas y la maniobrabilidad de los buques. Durante la Segunda Guerra Mundial se incrementó la importancia de atacar primero. En horas diurnas el avión predominaba sobre el cañón, al superarlo en alcance por todo un orden de magnitud. La trascendencia de la oportunidad alcanzó entonces máxima jerarquía. Siendo en 1942 comparables entre sí los radios de acción de los aviones embarcados de ambos bandos, el problema de lograr que el ataque propio fuese el primero en ser lanzado era cuestión de contar con el mejor reconocimiento e inteligencia, esto es, mejor exploración. Los medios costeros de exploración y ataque también desempeñaban un papel primordial. En las grandes batallas de portaaviones del Pacífico, la preocupación del comandante de una fuerza de portaaviones era encontrar la manera de lograr la ventaja más trascendente: anticiparse a lanzar el ataque coordinadamente con los medios costeros.

Atacar eficazmente (a través de la superioridad que otorga la concentración) y hacerlo anticipadamente (sea por el mayor alcance de las armas, la ventaja obtenida por medio de la maniobra o la sagaz sincronización basada en buena exploración) ha sido la trama y urdimbre de toda táctica naval. El resto, sea movimiento, ocultación, engaño, planes, C³, etcétera, está orientado a lograr dicho ataque. Esto nos permite comprender —aunque no la aceptamos y ponemos gran cuidado al elaborar nuestra propia máxima— por qué los Robison eligieron destilar toda su sabiduría en la sola palabra *ataque*.

La máxima “ataca eficazmente primero”, como toda verdad general, no es de mucha ayuda al enfrentarnos con las circunstancias particulares

del caso. Como piedra fundamental de la táctica naval es más útil por lo que excluye o deja sin decir que por lo que dice explícitamente. Toda operación de flota basada en una táctica defensiva (cuidado, no estamos diciendo toda fuerza defensiva) es conceptualmente deficiente. Una estrategia naval defensiva que pretenda alcanzar el éxito, implica la concentración de fuerzas y un exitoso ataque a nivel táctico¹². Sintetizar eficazmente la información obtenida por la vigilancia, el reconocimiento y la inteligencia es de una importancia tal, que debe ser puesta en pie de igualdad con la proyección del poder de fuego. Como contrapartida, dificultar la exploración enemiga a través del ocultamiento, el engaño, la confusión o la distracción merece enorme atención, porque exploración y cortinado son operaciones opuestas e interrelacionadas y el hecho de que una se imponga a la otra es una cuestión de oportunidad.

Si no se capta la esencia bilateral del combate naval, nada de lo que de él se diga puede ser entendido. Ambos contendientes se acechan mutua y simultáneamente. El alcance de las armas propias se mide en unidades de alcance de las armas del enemigo. El alcance de las armas que importa es el eficaz, es decir aquel al cual un número significativo de las armas logrará impacto en sus respectivos blancos. Al hablar de una fuerza de combate, el alcance de las armas a ser tenido en cuenta es aquel al cual un número suficiente de armas puede ser dirigido a golpear con gran eficacia.

Nuestra máxima no puede ser reducida al principio de la ofensiva. Las *fuerzas y operaciones* defensivas integran con frecuencia el planeamiento operativo. La mera ambición de atacar no impide el éxito enemigo. Por cierto que una fuerza que ya ha obtenido el control del mar, tendrá como responsabilidad primaria defender su espacio de mar, al tiempo que procura extender su influencia sobre tierra. En oportunidades, el enemigo dispondrá de los medios para atacar a distancias que lo favorezcan. Si ése es el caso, nuestra meta será lograr que su ataque no sea tan exitoso como para condicionar nuestra réplica.

Librado a su suerte, el espíritu de atacar anticipadamente desperdiciará poco a poco el contenido de su santabárbara; en cambio, el espíritu de la ofensiva acomodará sus depósitos de munición para que le sirvan de pira funeraria. El hombre que crea que la velocidad de su espada saldrá siempre victoriosa será derrotado por aquel de fuerte escudo y hacha de combate.

El hombre de más rápida puntería y de mayor alcance visual le impartirá una enseñanza equivocada a quien esté menos dotado; el enemigo tendrá su propio Drake, Suffren o Tanaka, y la teoría táctica debe enseñar las normas comunes de conducción, ya el genio se hará cargo de sí mismo.

¹² Por ser ajena a la cuestión excluimos aquí a la guerra de corso, que se discute en el capítulo 10.