CAPITULO IV

METODOS PARA EJERCER EL DOMINIO

I

DEFENSA CONTRA INVASIÓN

Dentro de los métodos empleados para ejercer el dominio, se incluyen todas las operaciones que no atañen directamente a la obtención del mismo, o a impedir que el enemigo pueda lograrlo. Ejercemos el dominio siempre que conducimos operaciones que no se dirigen contra la flota de batalla del enemigo, sino que buscan utilizar para nuestros propios fines las comunicaciones marítimas, o a estorbar su utilización por el enemigo. Estas operaciones, aunque lógicamente de importancia secundaria, han formado siempre la mayor parte de la guerra naval. La guerra naval no empieza ni concluye con la destrucción de la flota de batalla enemiga, ni tampoco con la destrucción del poder de sus cruceros; por encima de todo esto se halla la labor de impedir que pueda trasladar un ejército por mar y la de proteger el pasaje de nuestras propias expediciones militares, como también la relativa a la obstrucción de su comercio y la protección del nuestro. Todas estas operaciones conciernen al ejercicio del dominio. Usamos el mar o estorbamos su uso por parte del enemigo; no tratamos de lograr su utilización ni de evitar que logre esta posibilidad el enemigo. Las dos categorías de operaciones difieren radicalmente en su concepto y propósito,

encontrándose, estratégicamente, en planos totalmente distintos.

Es natural, desde luego, que las operaciones para el ejercicio del dominio deben seguir a las desarrolladas para conseguir ese dominio; es decir, que en vista de que la obtención del dominio es el objeto especial de la guerra naval y dado que el mismo sólo puede obtenerse en forma permanente mediante la destrucción de las fuerzas armadas a flote del enemigo, se desprende que tomado estrictamente no deberá permitirse que ningún otro objeto se oponga a la concentración de nuestros esfuerzos tendientes al fin supremo de conseguir el dominio mediante la destrucción. La guerra, sin embargo, no se conduce por la lógica, no pudiendo siempre aplicarse en la práctica el orden a seguir que ésta prescribe. Hemos visto que debido a las condiciones especiales de la guerra naval, se presentan necesidades ajenas a la misma, que hacen inevitable que las operaciones para el ejercicio del dominio, además de seguir, acompañen a las operaciones para conseguirlo. Siendo la guerra, como lo es en realidad, una suma compleja de factores navales, militares, políticos, financieros y morales, en la práctica raras veces podrá presentarse en forma tan clara para un Estado Mayor naval que los problemas estratégicos puedan ser resueltos por la aplicación de silogismos conocidos. El factor naval nunca puede prescindir de los otros factores; uno o más de éstos exigirán, desde un comienzo, algún acto de ejercicio del dominio que no podrá esperar su turno en la progresión lógica. En todos los casos corrientes tendrán que ponerse en práctica, en mayor o menor grado y desde el primer momento, ambas categorías de operaciones.

De ahí la importancia de comprender la diferencia que existe entre las dos formas genéricas de actividad naval. En medio de los afanes y la tensión de la guerra, es fácil confundir una con otra; pero conservando siempre una noción clara de esta diferencia, podremos por lo menos

darnos cuenta de lo que hacemos; podremos juzgar hasta qué punto una operación determinada constituye un sacrificio de la seguridad del dominio; hasta qué punto se justifica ese sacrificio, y en qué medida puede ser utilizada una finalidad para servir a la otra. Tomando esta distinción como guía, se podrán evitar muchos errores. Podrá ser grande el riesgo que corremos, pero estaremos en condiciones de compararlo exactamente con el valor de su finalidad y en consecuencia, lo afrontaremos conscientemente y con voluntad firme; esto permitirá, sobre todo, que el Estado Mayor establezca claramente cuál será el objetivo primordial de cada jefe de escuadra, y cuál el objeto o propósito de las operaciones que se le han confiado. Es ante todo en esta última consideración y especialmente en la determinación del objetivo, donde reside el principal valor práctico de la distinción.

Esto se pondrá de manifiesto tan pronto entremos a considerar la defensa contra invasión, la cual ocupa naturalmente el primer lugar entre las operaciones destinadas al ejercicio del control. De todas las suposiciones admitidas comúnmente, ninguna causa tanta confusión para los ajustes más delicados de la estrategia como aquella que afirma que el objetivo primordial de nuestra flota es siempre la flota enemiga. Es claro que esto es verdad en lo que respecta a la flota de batalla y sus unidades agregadas, por lo menos mientras el enemigo posea una flota de batalla en potencia; es decir, que es verdad tratándose de todas las operaciones dirigidas a obtener el control, pero no es así en lo relacionado con las operaciones para el ejercicio del control. En el caso que debemos considerar ahora, o sea la defensa contra invasión, el objetivo de las operaciones especiales es, y siempre lo ha sido, el ejército enemigo. Nuestros planes para resistir a una invasión siempre se han basado en este postulado, desde los días de la Armada Invencible hasta 1805.

Este punto estaba perfectamente bien establecido en la

tradición de la antigua marina. Las instrucciones de los almirantes insisten constantemente en el hecho de que los transportes constituyen el « objeto principal ». Toda la distribución de la flota durante el bloqueo de Hawke en 1759, se basaba en mantener una vigilancia estrecha sobre los transportes que se encontraban en Morbihan, y cuando intentó extender sus operaciones contra la escuadra de Rochefort, Anson le recordó en términos categóricos que « el objeto principal que debe atenderse en este momento » era primeramente, « la interceptación de las fuerzas enemigas embarcadas en Morbihan » y en segundo lugar, « evitar que salieran de Brest los buques de guerra ». En forma similar, estando el comodoro Warren a cargo de la guardia permanente de fragatas frente a Brest, en 1796, dió órdenes a sus comandantes de que en caso de encontrar transportes enemigos con escolta, debían « debilitarlos o destruirlos en la forma más expeditiva posible, antes de atacar a los buques de guerra, pero conservando una posición tal que les permitiese cumplir ese propósito cuando así se les indicara por señales ». Las órdenes que recibió lord Keith, mientras vigilaba la flotilla de Napoleón, llevaban la misma finalidad. « Dedicando principalmente vuestra atención », decían, « a la destrucción de los buques y embarcaciones que conduzcan hombres, caballos o artillería (con preferencia a los buques de protección), y perdiendo de vista por completo al ejecutar estrictamente esta importante obligación la posibilidad de censuras ociosas por evitarse el contacto con una fuerza armada, puesto que el objeto de importancia primordial ante el cual debe ceder toda otra consideración, es impedir el desembarco » (1).

La idea era pues la misma en la táctica que en la estrategia. El ejército constituía el objetivo principal alrede-

(1) Notas recibidas por el secretario del Almirantazgo, 537; 8 de Agosto de 1803.

dor del cual giraban todas las disposiciones. En la marina francesa, la fuerza y bondad de la práctica británica fué comprendida por lo menos por sus hombres más capaces. Cuando en 1805 Napoleón consultó a Ganteaume acerca de la posibilidad de que la flotilla de transportes efectuara su pasaje por medio de la evasión, el almirante le expresó que ello sería imposible, desde que cualquiera que fuese el estado del tiempo nunca llegaría a atenuar suficientemente la vigilancia británica. « En guerras anteriores », dijo, « la vigilancia inglesa fué milagrosa ».

No había excepción a esta regla, ni aun cuando las circunstancias hacían difícil distinguir si el objetivo era la flota o el ejército del enemigo. Esta situación podía presentarse de dos modos: primero, cuando el ejército invasor debía zarpar con la flota de batalla, como en el caso de la invasión del Egipto por Napoleón; y segundo, cuando a pesar de que el plan establecía que ambos debían operar según normas de acción distintas, nuestro sistema de defensa obligaba a la flota a llegar hasta la línea de pasaje del ejército a fin de mantenerla expedita, como sucedió con la Armada Invencible y la tentativa francesa de 1744.

En este último caso, el ejército invasor, cuyo objetivo no era desconocido, se encontraba en Dunkerque y una flota francesa subía el Canal para proteger el pasaje. Sir John Norris, al mando de la flota de la metrópoli, se hallaba en las Dunas; si bien su nombre ha sido casi olvidado en la actualidad, Norris fué uno de los grandes fundadores de nuestra tradición naval y un estratega de primer orden. Al informar al gobierno acerca de su plan de operaciones, dijo que su intención era dirigirse con toda su escuadra hasta frente a Dunkerque, a fin de evitar que zarparan los transportes. « Pero », dijo, « si por desgracia llegasen a salir y pasar durante la noche, dirigiéndose al Norte, es mi intención destacar una fuerza superior a fin de tratar de darles caza y destruirlos; y con el resto de mi escuadra, ya sea presentar combate a la flota francesa

que actualmente se encuentra en el Canal, o si no observarlos y tratar de proteger al país dentro de lo que las circunstancias permitan; de lo contrario, perseguiré las fuerzas embarcadas con todos mis buques». En este caso no se había dispuesto de tiempo para organizar una escuadra especial o flotilla en la forma acostumbrada, a fin de obstruir la línea de pasaje y tuvo que utilizarse la flota de batalla para ese propósito. Siendo así, Norris no iba a permitir que la presencia de la flota de batalla del enemigo lo indujera a abandonar el dominio que ejercía sobre el ejército invasor, aferrándose tan firmemente a este principio que si los transportes se hubieran hecho a la mar, habría dirigido su ofensiva contra ellos, limitándose entre tanto a contener a la flota enemiga mediante la observación defensiva.

En el caso del Egipto, no hubo diferencia alguna entre los dos objetivos. Toda la expedición de Napoleón zarpó junta. Sin embargo, en la distribución de su flota, Nelson conservó la idea esencial; la organizó en tres «sub-escuadras», una de seis buques, y dos de cuatro cada una. «Dos de estas sub-escuadras», dice Berry, su capitán de la insignia, «debían atacar» los buques de guerra, mientras que la tercera debía perseguir a los transportes y hundir y destruir el mayor número posible»; es decir, que a fin de asegurarse el ejército de Napoleón, se propuso no emplear más de diez de sus buques de línea, o quizá sólo ocho, contra los once del enemigo.

Se podrían mencionar muchos otros ejemplos acerca de la insistencia británica en hacer del ejército y no de la flota del enemigo, el objetivo primordial en los casos de invasión. Ningún otro punto de la antigua tradición estaba más firmemente establecido. Su valor, naturalmente, era mucho más acentuado cuando el ejército y la flota del enemigo trataban de obrar de acuerdo con líneas de operación distintas; es decir, cuando el ejército seguía la línea netamente ofensiva y la flota la de protección o preventiva,

en cuyo caso, por consiguiente, nuestra flota no podía confundir entre ambos objetivos. Este era el caso normal y su razón de ser es bastante simple. Puede exponerse desde ya, pues sirve para enunciar el principio general sobre el que se basaba nuestro sistema tradicional de defensa.

Una invasión de la Gran Bretaña deberá siempre ser una tentativa en un mar no dominado. Podrá o no suceder que nuestra flota predomine, pero el dominio deberá siempre estar en disputa. Si hemos logrado el dominio completo, no podrá tener lugar una invasión, ni tampoco se tratará de llevarla a cabo. Si hemos perdido por completo el dominio, no será necesaria una invasión, desde que, aparte de lo que puede significar la amenaza de invasión, deberemos hacer la paz en las mejores condiciones que podamos obtener. Ahora bien, si no hay dominio del mar, existen lógicamente dos maneras para intentar una invasión: primeramente, el enemigo puede tratar de abrirse paso a través de nuestra defensa naval formando una sola masa con sus transportes y flota; esta fué la idea primitiva sobre la que el famoso almirante Santa Cruz planeó en un principio la invasión española de Felipe II: pero el desarrollo de la ciencia militar pudo convencerlo de la debilidad del mismo. Una masa de transportes y buques de guerra es la máquina de guerra más pesada y vulnerable que se conozca. Mientras más débil sea la defensa naval del país amenazado, tanto más deseará que el invasor emplee este método. Cuando es seguro el contacto con la flota enemiga y en particular en mares estrechos, como sucedió en este caso, este procedimiento dará al defensor todas las oportunidades que pueda desear, siendo inconcebible el éxito del invasor siempre que nos decidamos resueltamente a hacer del ejército enemigo embarcado en los transportes nuestro objetivo principal, y siempre que no nos dejemos llevar a luchar insensatamente contra la escolta.

Sin embargo, cuando el contacto no es seguro, la inva-

sión conducida sobre un mar no dominado puede lograr éxito si logra evadirse la flota de batalla del defensor, como ocurrió en el caso de la invasión de Egipto por Napoleón. Pero esta operación pertenece a una categoría completamente distinta de la que estamos considerando ahora. No existía ninguno de los factores en que se basaba el sistema tradicional de defensa británico: fué una operación conducida sobre un mar abierto, contra un objeto distante e indeterminado que no poseía ninguna defensa naval propia, mientras que en nuestro caso los factores determinantes son los siguientes: una defensa naval permanente, un objetivo determinado aproximadamente y un mar estrecho donde resulta imposible la evasión de una fuerza suficiente para una invasión. La hazaña de Napoleón no fué en realidad más que la evasión de un bloqueo a distancia que no disponía de ninguna defensa naval situada más atrás. La importancia vital de estos factores se hará evidente a medida que avancemos en nuestro estudio y observemos las características que señalaron a toda tentativa de invadir a Inglaterra. Es natural que de estas tentativas debamos excluir los diversos ataques contra Irlanda, los cuales no habiendo tenido suficiente fuerza para ser considerados como invasiones, se incluyen en otra clase que se tratará más adelante.

En vista de que el recurso de forzar una invasión mediante la fuerza de una poderosa escolta de buques de guerra, ha sido siempre desechado como una operación inadmisible, el invasor no ha tenido más alternativa que la de adoptar una línea separada para su ejército y operar con la flota en una forma que prometiese impedir que el enemigo obtuviera el control de esa línea. Este es, en pocas palabras, el problema relativo a la invasión sobre un mar no dominado. A pesar de la historia ininterrumpida de fracasos, acentuados a veces por desastres navales, los estrategas, desde Parma a Napoleón, se han aferrado obstinadamente a la creencia de que existe una solución que no sea

la decisión completa por una batalla de flotas; han ensayado repetidas veces todos los recursos imaginables. Lo han intentado mediante una simple evasión de sorpresa y mediante la evasión por diversión o dispersión de nuestra defensa naval; lo han intentado buscando obtener el control local mediante un éxito naval local preparado por sorpresa, o tratando de inducir a nuestra flota a alejarse de las aguas de la metrópoli lo suficiente como para darles temporariamente superioridad local. Sin embargo, el resultado final ha sido siempre el mismo. Por más que se empeñaran, se encontraban en último término ante una de estas alternativas: o debían derrotar en combate a nuestra flota de batalla de cobertura, o debían aproximar su propia flota de batalla a los transportes, creando de este modo precisamente la situación que se proponían evitar de modo especial.

Lo cierto es que todas las tentativas de invadir a Inglaterra sin poseer el dominio del mar, han girado en un círculo vicioso del cual nunca se halló salida. Por muy ingenioso o complejo que fuera el plan del enemigo, un control firme sobre su ejército, considerado como objetivo naval primordial, siempre dió origen a un proceso de relajamiento que tornó la empresa irrealizable. Sus etapas son precisas y recurrentes, pudiendo expresarse a grandes rasgos como sigue:

Habiendo decidido seguir las dos líneas de operación, el ejército invasor es reunido en un punto lo más próximo posible a la costa a ser invadida; es decir, donde el mar interpuesto es más estrecho y el pasaje del ejército quede expuesto a entorpecimientos durante menos tiempo. La flota de cobertura operará desde un punto tan distante como sea conveniente para tentar al enemigo a alejarse lo más posible de la línea de pasaje del ejército. El defensor responde con el bloqueo de los puertos de partida del ejército enemigo mediante una flotilla de buques ligeros capaces de obrar contra los transportes, o estableciendo una

defensa móvil de las costas amenazadas, que los transportes no podrán trasponer sin ayuda; o más probablemente, combinará ambos procedimientos. Entonces se hace evidente la primera falla del plan de invasión. Mientras más extendido sea el mar, más fácil será su vigilancia. La evasión pura se hace imposible, y es necesario dotar a los transportes de suficiente fuerza armada, por medio de escolta u otro método, para protegerlos contra ataques de flotillas. El defensor de inmediato refuerza su flotilla de defensa con cruceros y buques de tipo intermedio, debiendo el invasor tomar medidas para romper la barrera con su escuadra de batalla. Se origina entonces una situación tan débil y molesta, que todo el plan comienza a ceder; esto es, en caso de que el defensor se hubiese aferrado decididamente a la estrategia que siempre hemos adoptado. Nuestra flota de batalla rehusaba buscar a la del invasor, ocupando siempre una posición entre la flota de éste y la base de invasión bloqueada, protegiendo el bloqueo y la flotilla de defensa.

Para que una escuadra de batalla pueda anular nuestro control y reforzar la escolta del ejército, el invasor deberá, ya sea forzar esta posición de cobertura mediante la batalla, o bien perturbarla en forma tan eficaz que la escuadra de refuerzo pueda eludirla; pero como de acuerdo con nuestra hipótesis, éste trata de invadir sin antes asegurarse el dominio mediante la batalla, procurará primeramente reforzar su escolta de transportes por evasión. Tropieza de inmediato con una nueva dificultad: el esfuerzo implica la división de su flota, y este procedimiento resulta tan defectuoso y perjudicial para la moral que no ha habido un invasor que se haya atrevido a utilizarlo. La razón es la siguiente: para que la escuadra destacada pueda evadirse debe salir con el resto de su fuerza, a fin de atraer la atención de la flota enemiga, en cuyo caso, a menos que disponga de una gran superioridad, y que por hipótesis no tiene, corre el peligro de que

sus dos divisiones sean derrotadas separadamente. El gobierno de distintos países ha recomendado en ocasiones este método, pero tan enérgicas fueron las protestas tanto de la flota como del ejército, que siempre se ha desistido de él, hallándose entonces el invasor al final del círculo vicioso. Incapaz de reforzar suficientemente la escolta de los transportes sin dividir su flota de batalla, se ve obligado a emplear todas sus fuerzas navales para el ejército, o bien a abandonar la tentativa hasta haber conseguido el dominio por la batalla.

De este modo, el sistema británico tradicional nunca ha dejado de provocar el punto muerto, debiendo observarse que se funda en hacer del ejército invasor el objetivo primordial. Lo sujetamos primeramente por medio del bloqueo de flotilla y la defensa, reforzadas de acuerdo con las circunstancias por unidades mayores y, en segundo lugar, mediante la protección de la flota de batalla. Todo el sistema se funda sobre el control que ejerce la flotilla; el peligro local para ese control determina en qué medida deba reforzarse la flotilla y la seguridad del control determina la posición y acción de la flota de batalla.

Unos pocos ejemplos típicos servirán para demostrar cómo funcionó el sistema en la práctica, en las condiciones más variadas. La primera tentativa científica de proceder siguiendo dos líneas de operaciones, diferenciándose así de los toscos métodos del empleo de la masa, propios de la Edad Media, fué la empresa española de 1588. Aunque se esperaba apoyo interno de parte de los católicos descontentos, fué planeada como una verdadera invasión; es decir, como operación continuada dirigida a obtener una conquista permanente. Parma, que era el comandante en jefe militar, dispuso que la flota española no sólo tendría que proteger su pasaje y apoyar su desembarco, sino también « mantener libres sus comunicaciones para la corriente de víveres y municiones ».

Al aconsejar la doble línea de operaciones, la intención

original de Parma fué transportar su ejército por sorpresa; pero como de costumbre, resultó imposible ocultar el plan y mucho antes de estar listo aquél, se encontró completamente bloqueado por una flotilla holandesa apoyada por una escuadra inglesa. En realidad, tan riguroso fué el control ejercido por los ingleses sobre el ejército español, que durante algún tiempo se llevó hasta la exageración. El grueso de la flota inglesa a las órdenes de Howard, se mantuvo sobre la línea de pasaje, al mismo tiempo que se destacaba a Drake solo hacia el Oeste. La disposición, que se iba haciendo tradicional, fué perfeccionada debido únicamente a la insistencia de este gran marino, y toda la flota, con excepción de la escuadra que apoyaba a la flotilla de bloqueo, fué reunida en masa en una posición protectora hacia el Oeste. Se creó entonces la situación normal, la cual sólo podía producir un resultado. La sorpresa estaba descartada y Parma no podría moverse hasta que el bloqueo fuera roto, no pudiendo tampoco abrigar esperanzas los españoles de conseguir lo último mediante una incursión repentina, a causa de la presencia de la flota protectora. Las vagas perspectivas que habían concebido los españoles de mantener a la flota inglesa alejada de la línea de pasaje, amenazando con un ataque a las comarcas del Oeste o con el bloqueo de la misma en un puerto occidental, ya no podían cumplirse. Ninguno de estos recursos permitiría librar a Parma, dándose órdenes al duque de Medina-Sidonia de dirigirse hacia Dunkerque, si era posible sin combatir, a fin de romper allí el bloqueo y asegurar el pasaje.

El Rey debió pensar que podría alcanzarse esto sin librar batalla, pero Parma y los demás marinos españoles experimentados sabían que sería preciso derrotar completamente a la flota inglesa antes de que los transportes pudieran aventurarse a salir de puerto. Tal batalla era en verdad inevitable, y la posición inglesa obligaría a los españoles a luchar con todas las desventajas inherentes al

plan de la doble línea de operaciones. Los ingleses asegurarían el contacto a una distancia tal de la línea de pasaje que les permitiese llevar a cabo ataques para hostigar al enemigo en aguas extrañas para éste y próximas a sus propias fuentes de apoyo y de abastecimiento. No sería necesaria una lucha a muerte antes de que los españoles fueran atraídos hacia las aguas estrechas y limitadas que exigían el pasaje del ejército, donde ambas secciones de la flota británica se encontrarían reunidas para la batalla final. Los españoles arribarían allí para la acción culminante desanimados a causa de las acciones indecisas y de los terrores propios de mares desconocidos y difíciles; todo esto no era una cuestión de azar; era inherente a las condiciones estratégicas y geográficas. Las disposiciones tomadas por los ingleses aprovechaban todas las ventajas que ofrecían tales condiciones y el resultado fué que no solamente no pudo moverse el ejército español, sino que las ventajas de los ingleses en la fatalla final fueron tan grandes que únicamente un cambio favorable en la dirección del viento salvó a la Armada Invencible de quedar totalmente destruída en los bancos de Holanda.

En este caso, es verdad, se había dispuesto ampliamente de tiempo para tomar las medidas necesarias. Será conveniente ilustrarlo con un ejemplo en que la sorpresa llegó a ser casi tan completa como es posible concebirla, y en que las disposiciones para la defensa tuvieron que improvisarse bajo la presión de las circunstancias.

Un caso de esta índole fué la tentativa francesa de 1744. En ese año todo favorecía al invasor. Inglaterra estaba socavada por la sedición jacobina; Escocia inquieta y amenazante; la armada se hallaba en las condiciones más precarias, según se considera generalmente, en cuanto al estado de espíritu, organización y comando; y el gobierno estaba en manos de la notoria « Administración Ebria ». Durante tres años habíamos realizado una guerra infructuosa contra España, apoyando en el Continente a

María Teresa contra Francia, con el resultado de que nuestra defensa nacional había quedado reducida a su nivel más bajo. La armada en ese entonces contaba con unas 183 velas, casi igual a las de Francia y España combinadas, pero debido a las necesidades de la guerra en el Mediterráneo y en las estaciones transatlánticas, únicamente podían disponerse en aguas de la metrópoli de 43 unidades, incluyendo 18 navíos de línea. Aun contando todos los buques en crucero, «que podían ser llamados», como se decía entonces, el gobierno apenas tenía una cuarta parte de la flota disponible para hacer frente a las circunstancias. En lo que respecta a las fuerzas terrestres, la situación no era mucho mejor. Considerablemente más de la mitad del ejército de la metrópoli se hallaba en el extranjero con el Rey, quien apoyaba a la Reina-Emperatriz en su calidad de Elector de Hanover. Francia e Inglaterra, sin embargo, no estaban en guerra. En el verano el Rey venció en la batalla de Dettingen, siguiendo una alianza formal con María Teresa en el otoño, a la cual Francia respondió celebrando una alianza secreta con España; y para impedir futuras actividades de los ingleses en el continente, Francia resolvió asestar un golpe contra Londres en combinación con una insurrección jacobina. Debía ser un suceso sorpresivo, antes de la declaración de guerra y a mediados del invierno, oportunidad en que se encontraban en reparaciones los mejores buques de la flota de la metrópoli. Se adoptó un plan de operaciones combinadas, debiendo partir el ejército de Dunkerque y la flota de cobertura de Brest.

La sorpresa fué admirablemente concebida. El puerto de Dunkerque había sido destruído de acuerdo con el Tratado de Utrecht, en 1713, y aunque los franceses habían estado restaurándolo en secreto durante algún tiempo, aun no estaba en condiciones de recibir una flota de transportes. A pesar de las advertencia de sir John Norris, el almirante más antiguo de la marina, la reunión de tropas

francesas del ejército de Flandes en las inmediaciones del puerto, sólo podía interpretarse como el retiro a los cuarteles de invierno, y a fin de no despertar sospechas los transportes necesarios fueron adquiridos secretamente en otros puertos, con falsos contratos de flete, debiendo reunirse frente a Dunkerque a última hora. Se ocultó con igual habilidad el propósito de la movilización naval en Brest. Mediante informaciones falsas hábilmente impartidas a nuestros espías y un simulacro de abastecimiento para un largo viaje, se indujo al gobierno británico a suponer que la flota principal tenía el propósito de unirse con los españoles en el Mediterráneo; mientras que un destacamento, que en realidad debía escoltar a los transportes, era equipado para realizar aparentemente una incursión a las Antillas.

En lo referente al ocultamiento, la trama era perfecta; sin embargo, contenía en sí el elemento fatal. El ejército debía atacar en Tilbury, a orillas del Támesis; pero por más completo que fuera el sigilo, el mariscal Saxe, que debía asumir el mando, no podía afrontar el cruce sin contar con una escolta. Había gran número de buques mercantes armados y corsarios fondeados en el río, aparte de los cruceros dedicados a la protección del comercio y que estaban en constante movimiento. Por lo tanto, la división que creíamos destinada a las Antillas sería destacada de la flota de Brest después de entrar ésta al Canal y debía proseguir hasta unirse con los transportes frente a Dunkerque, mientras el marqués de Roquefeuil con la flota principal contenía, ya fuera mediante la batalla o el bloqueo, a los buques británicos que pudieran encontrarse en Portsmouth. Nada aparentaba ser más sencillo o de éxito más seguro. El gobierno británico parecía hallarse completamente dormido, pues el golpe debía producirse en la primera semana de Enero y recién a mediados de Diciembre estableció en forma regular una vigilancia de cruceros frente a Brest. En base a las informaciones de es-

tos cruceros, se tomaron medidas para alistar una escuadra de igual fuerza para el nuevo año; en esa época se encontraban alistados o en vías de estarlo, alrededor de veinte navíos de línea en el Nore, Portsmouth y Plymouth, ordenándose efectuar una leva para tripularlos. Debido a diversas causas, los franceses tuvieron que postergar su empresa; por último, el 6 de Febrero se vió a Roquefeuil abandonar a Brest con 19 buques de línea, llegando la noticia a Londres el día 12 y al día siguiente se ordenó a Norris que izara su insignia en Spithead; se le dieron instrucciones de « tomar las medidas más eficaces para impedir una invasión del reino ». Sólo la noticia de que el joven pretendiente a la Corona había salido de Roma, dirigiéndose a Francia, condujo a adoptar esta medida de precaución, pues el gobierno nada sospechaba aún acerca de lo que se estaba tramando en Dunkerque; recién el día 20 un contrabandista de Dover trajo la información que le hizo abrir los ojos a la realidad.

Uno o dos días más tarde fueron avistados los transportes franceses que se dirigían a Dunkerque, siendo confundidos con la flota de Brest, y ordenándose en consecuencia, a Norris que los siguiera; éste protestó en vano contra esta ingerencia en sus proyectos. Sabía que los franceses se encontraban aún al Oeste, pero le fueron repetidas las órdenes y no tuvo más remedio que obedecer. Remontando el Canal, navegando con la marea y con vientos contrarios del Este, llegó a las Dunas y se reunió allí el día 28 con la división del Nore. La historia por lo general cita este movimiento erróneo, como la circunstancia afortunada que salvó al país de la invasión; mas ello no fué así. Saxe había resuelto no hacer frente sin escolta a los buques que se encontraban en el Támesis, los cuales eran suficientes para destruirlo si lo hubiera efectuado. En realidad, el movimiento que ejecutó Norris obligado por el gobierno, frustró su campaña e impidió que además de detener la invasión, destruyera la flota de Brest.

Roquefeuil acababa de recibir las órdenes finales frente al Start. En ellas se le indicaba que debía llevar a la acción, por todos los medios posibles, a la flota principal británica, o impedir por lo menos que continuara concentrándose, debiendo además destacar una división especial de 4 navíos de línea a las órdenes del almirante Barraille, enviándola a Dunkerque para escoltar a los transportes. Era en realidad, la orden inevitable de dividir la flota, motivada por nuestro control sobre el ejército. Como de costumbre, ambos almirantes comenzaron a desconcertarse y como sucedió con Medina-Sidonia, decidieron permanecer juntos hasta llegar a la isla de Wight, deteniéndose allí hasta ponerse en comunicación con Saxe y obtener pilotos para penetrar en el estrecho de Calais. Se hallaban dominados por la nerviosidad que parece inseparable de esta forma de operación. Roquefeuil manifestó a su gobierno que le era imposible saber cuántos buques enemigos habían pasado hacia las Dunas y que Barraille al llegar frente a Dunkerque bien podría encontrarse en situación de inferioridad; terminaba en la forma habitual, insistiendo en que la flota debía trasladarse íntegra hasta la línea de pasaje. Sin embargo, al llegar frente a Portsmouth, un reconocimiento efectuado con tiempo cerrado le indujo a suponer que aun se encontraba allí la totalidad de la flota de Norris, destacando en consecuencia a Barraille, quien arribó a Dunkerque sin novedades.

No sabiendo que Norris se encontraba en las Dunas, Saxe comenzó inmediatamente a embarcar sus tropas, pero el mal tiempo retardó esta operación durante tres días, salvándose por ello la expedición de ser destruída, pues se encontraba en rada abierta y Norris estaba a punto de llevar a cabo un ataque con su flotilla de brulotes explosivos e incendiarios.

La escuadra de Brest también se salvó de milagro. Habiendo llegado a oídos de Saxe y de su Estado Mayor rumores del movimiento de Norris hacia las Dunas, aquél

flos se desorientaron, como parece suceder siempre en el caso de un ejército que espera afrontar los peligros del pasaje por un mar no dominado; Saxe también deseaba ser escoltado por toda la flota, enviándose órdenes a Roquefeuil para que procediera como había sugerido. Este último, inconsciente de la presencia de Norris en las Dunas, con unos veinte buques de línea más fuertes que los suyos, avanzó con los 15 buques que aun estaban bajo su mando, buscando reunirse con Barraille. Norris fué informado de su aproximación, siendo entonces cuando escribió su admirable apreciación de la situación ya citada. Expresó lo siguiente:

«Puesto que considero de la mayor importancia para el servicio de Su Majestad impedir el desembarco de estas tropas en cualquier parte del país, he... resuelto fondear frente a las playas de Dunkerque, donde nos encontraremos en la posición más favorable para mantenerlas encerradas»; es decir, que resolvió mantener el control del ejército sin tener en cuenta a la flota enemiga y adoptar el bloqueo estrecho, puesto que no se conocía con seguridad el objetivo de Saxe. «Pero», continuó, «si por desgracia llegaran a salir y escapar durante la noche, dirigiéndose hacia el Norte (es decir a Escocia), mi intención es destacar una fuerza superior para tratar de darles caza y destruirlos: con el resto de mi escuadra combatiré contra la flota francesa que actualmente se encuentra en el Canal o me dedicaré a observarlos y proteger a mi patria dentro de lo que permitan las circunstancias; o bien perseguiré con toda mis fuerzas a las tropas embarcadas (es decir, seguir a los transportes)». Esto significaba que obraría ofensivamente contra el ejército enemigo y defensivamente con su flota; este plan mereció la completa aprobación del Rey.

En cuanto a saber cuál de los dos planes iba a adoptar, debe deducirse que su elección dependería de la fuerza del enemigo, puesto que de acuerdo con las informaciones la

escuadra de Rochefort se había reunido con Roquefueil; pero esta duda pronto quedó aclarada. Al día siguiente supo que este último se encontraba frente a Dungeness con sólo ocho buques de línea, comprendiendo al instante toda la ventaja de la posición interior que le brindaba la necesidad de Roquefueil de cerrarse sobre el ejército. Con admirable intuición reconoció que disponía de tiempo suficiente para lanzar toda su fuerza contra la flota enemiga, sin perder su control sobre la línea de pasaje del ejército. El movimiento fué realizado inmediatamente: Al instante de avistar a los franceses, se dió la señal de « Caza general » y Roquefeuil estuvo a punto de ser sorprendido en su fondeadero, pero la calma del viento paralizó el ataque. Esta calma fué seguida de otro furioso temporal, en el cual los franceses escaparon en un desastroso *sauve qui peut*, quedando destruída la flota de transportes. El resultado de todo esto no sólo fué el fracaso de la invasión, sino también asegurarnos el dominio de las aguas de la metrópoli durante el resto de la guerra.

Como se ve, esta tentativa a la cual todo favorecía, evidenció el curso normal de la descomposición. A pesar de lo bien dispuesto del plan y del perfecto engaño, cuando llegó el momento de ponerlo en práctica, las dificultades que le son inherentes obligaron, como ha sucedido siempre, a una concentración poco manejable de la flota de batalla enemiga con sus transportes, mientras que a nosotros nos fué posible desbaratarlo favorecidos por toda clase de ventajas, mediante el simple recurso de la masa central situada sobre una línea de pasaje conocida y segura.

En el proyecto siguiente, del año 1759, se ideó un plan nuevo y muy hábil para vencer la dificultad. La primera idea del mariscal Belleisle, lo mismo que la de Napoleón, fué reunir un ejército en Ambleteuse y Boulogne, y evitar la concentración de transportes, efectuando su pasaje por el estrecho sigilosamente, mediante lanchones. Pero esta idea fué abandonada antes de haberse llevado muy ade-

lante, reemplazándola por algo más sutil. Se abandonó la ventaja dudosa de un pasaje de corta duración y se dispuso que el ejército partiera desde tres puntos muy separados entre sí, todos ellos situados en aguas abiertas: una incursión que debía crear una diversión desde Dunkerque, y dos fuerzas más poderosas desde El Havre y Morbihan, situado en la Bretaña del Sur. A fin de asegurar el control necesario, tendría lugar una concentración sobre la flota de Brest, desde el Mediterráneo y las Antillas.

La característica del nuevo plan consistía, como se observará, en que nuestra flota de cobertura, es decir la Escuadra Occidental frente a Brest, tendría que sostener dos bloqueos de cruceros, uno a cada lado de su posición. Aunque la situación parecía ser difícil, fué resuelta según las normas antiguas. Las dos divisiones del ejército francés en Dunkerque y Morbihan fueron contenidas mediante escuadras de cruceros capaces de seguirlos en mar abierta, si de casualidad conseguían escapar, mientras que la tercera división de El Havre, que sólo disponía de lanchones para su transporte, fué contenida por una flotilla que contaba con buen apoyo. Esta división se hallaba en situación desesperada; no conseguiría moverse sin una escuadra que le permitiera salir y por muy favorable que fuese el tiempo, no podría llegar una escuadra desde Brest. Era posible que Hawke, a cargo del bloqueo principal, fuera alejado por el viento, pero difícilmente dejaría de combatir contra cualquier escuadra que tratara de entrar al Canal. No sucedía lo mismo con la fuerza de Morbihan. En cualquier momento que Hawke se viera arrastrado por el viento, una escuadra podría alcanzarlo desde Brest y romper el bloqueo de cruceros. El gobierno francés ordenó en efecto que una parte de la flota hiciese la tentativa; pero Conflans, que tenía el mando, objetó que su flota era demasiado débil para ser dividida a causa del fracaso de la proyectada concentración. Boscawen había dado caza y derrotado a la escuadra del Mediterráneo frente a Lagos,

y aun cuando la escuadra de las Antillas consiguió llegar, resultó ineficaz para prestar otros servicios, tal como ocurrió en el gran plan de concentración de Napoleón. Había surgido la misma situación de antes, provocada por el antiguo método de defensa; y al final, Conflans no pudo hacer otra cosa que conducir toda su flota hasta los transportes de Morbihan. Hawke se abalanzó de inmediato sobre él, y el resultado fué el desastroso día de Quiberón. Unicamente la división de Dunkerque pudo escapar, pero su reducido número, que le permitió burlar la vigilancia, le impidió asimismo causar daños: su escolta, después de desembarcar un puñado de tropas en Irlanda, fué completamente destruída; y así la tentativa francesa de llevar una invasión sobre un mar no dominado, tampoco produjo esta vez otro efecto que la pérdida de su flota.

El proyecto de 1779 destacó todavía con mayor fuerza estos principios, pues demostró su utilidad aun cuando nuestra flota de la metrópoli era muy inferior a la del enemigo. En este caso el plan del invasor fué la formación de dos fuerzas expedicionarias, en Cherburgo y El Havre, y mediante la protección de la fuerza abrumadora de las flotas francesa y española combinadas, reunirlas en el mar para apoderarse de Portsmouth y la isla de Wight. A comienzos del verano nos enteramos del proyecto, formándose sin demora dos escuadras de cruceros y flotillas en las Dunas y las islas del Canal, para vigilar las costas francesas e impedir la concentración de transportes. España aun no había declarado la guerra, pero se sospechaba de su actitud, disponiéndose que la flota principal, a las órdenes del veterano sir Charles Hardy, que había sido Segundo de Norris en 1744, se situara frente a Brest y evitara que cualquier escuadra española que pudiese aparecer, entrara a ese puerto; sin embargo, los franceses desbarataron nuestras intenciones, haciéndose a la mar antes de que Hardy pudiese ocupar su posición, reuniéndose con los españoles frente a Finisterre. La flota combinada tenía

unos 50 buques de línea, casi el doble de la nuestra. El ejército de invasión con Dumouriez como jefe de Estado Mayor, sumaba unos 50.000 hombres, fuerza a la que no estábamos en condiciones de hacer frente en tierra. Todo, por lo tanto, favorecía el éxito y, sin embargo, en la marina cuando menos, se confiaba en que no podría tener lugar una invasión.

Los cerebros que tuvieron a su cargo la defensa naval, fueron lord Barham (en ese entonces sir Charles Middleton), en el Almirantazgo y Kempenfelt como jefe de Estado Mayor de la flota; debemos a su correspondencia de aquellos días algunas de las apreciaciones estratégicas más valiosas que poseemos. La idea de los franceses era entrar al Canal con su fuerza abrumadora, y mientras destruían o contenían a Hardy, destacar una escuadra suficiente para romper el bloqueo de cruceros y escoltar a las tropas en su cruce. Kempenfelt confiaba en que esto no podría efectuarse, pues se hallaba convencido de que la masa combinada, poco manejable, podría ser anulada por su flota relativamente homogénea y móvil, a pesar de ser inferior, siempre que pudiese mantenerla en el mar y hacia el Oeste. Ya hemos citado su opinión acerca de la potencia de una flota inferior pero ágil, manifestada en esos momentos. Al saberse toda la verdad sobre lo difícil de la situación y se informó que el enemigo se encontraba frente a la boca del Canal, escribió otra carta a Middleton; sólo dudaba de que su flota poseyese la necesaria cohesión y movilidad. «No parece», dijo, «que hemos considerado suficientemente el hecho de que la fuerza comparativa de dos flotas depende en gran parte de su velocidad. La flota que navega más rápidamente cuenta con una gran ventaja, puesto que puede o no empeñar combate, según lo desee, y así tendrá siempre la facultad de elegir la ocasión favorable para atacar. Creo que puedo aventurarme a opinar con acierto, que 25 buques de línea de cascos

encobrados serían suficientes para hostigar a esta gran Armada combinada, de tan difícil manejo, en forma de impedir que realice algo eficaz, manteniéndonos siempre junto a ella, listos para aprovechar cualquier oportunidad de una separación causada por la noche, los temporales o la niebla y caer sobre los buques separados; impedir que lleguen a ella convoyes de provisiones y, si intentaran una invasión, obligar a la totalidad de su flota a escoltar los transportes; pero aun en ese caso sería imposible proteger plenamente a éstos contra los ataques de una flota tan activa y ágil ».

Aquí tenemos, producto de la pluma de uno de los más grandes maestros, la verdadera clave de la solución, o sea, el poder de obligar al conjunto de la flota enemiga a escoltar a los transportes. Hardy naturalmente conocía muy bien este hecho por su experiencia de 1744, y obró de acuerdo. Este caso es el más notable, puesto que la defensa contra la invasión que amenazaba no era el único problema que debía resolver, ya que éste se vió complicado por las instrucciones recibidas de que debía también evitar una probable invasión en Irlanda y proteger la llegada de los grandes convoyes; en respuesta, el 1º de Agosto anunció su intención de situarse a diez o veinte leguas al W. S. W. de Scilly, « la cual estimo », dijo, « ser la posición más apropiada para la seguridad del comercio que se espera de las Indias Orientales y Occidentales y para encontrar a las flotas del enemigo, *si es que tratan de entrar al Canal* ». Subrayó estas últimas palabras, indicando aparentemente que no creía se aventurarían a hacerlo mientras pudiese mantener su flota no derrotada y hacia el Oeste. Por lo menos esto fué lo que hizo, hasta que un mes más tarde se vió en la necesidad de tomar puerto en busca de provisiones, dirigiéndose, evitando aún al enemigo, no a Plymouth, sino directamente a Santa Elena. Este movimiento siempre ha sido considerado como una huída in-

digna, provocando mucho descontento en la flota en esa época; pero debe observarse que su conducta estaba estrictamente de acuerdo con el principio que hace del ejército enemigo el objetivo primordial. Si la flota de Hardy ya no estaba en condiciones de permanecer en el mar sin reabastecerse, entonces el lugar adecuado para buscar abastecimientos se hallaba sobre la línea de pasaje del invasor; mientras se encontrara allí, la invasión no podría tener lugar sino después de haber sido derrotado. Es verdad que los aliados estaban ahora en libertad para reunir sus transportes, pero la perspectiva de este movimiento no preocupaba al almirante, puesto que le brindaría la oportunidad de proceder con el enemigo en la forma en que se procedió con los españoles en 1588. «Haré todo lo posible», dijo, «para obligarlos a remontar el Canal». Es el viejo principio. En el peor de los casos, mientras podamos obligar a la flota de protección a cerrarse sobre los transportes y en especial en aguas estrechas, la invasión se convierte en una operación que sobrepasa a los riesgos admisibles de la guerra.

Y resultó ser así, en efecto. El 14 de Agosto, el conde d'Orvilliers, comandante en jefe de los aliados, había arribado al Lizard y durante dos semanas hizo esfuerzos para llevar a Hardy a una acción decisiva. Antes de haber hecho esto, no se atrevió ni a entrar al Canal con su flota, ni a destacar una escuadra para romper los bloqueos de cruceros en las bases de invasión. Sus infructuosos esfuerzos agotaron la resistencia de su flota, que ya había sido considerablemente reducida por la concentración distante en Finisterre, viéndose obligado a regresar impotente a Brest sin haber logrado nada. Los aliados no pudieron volver a hacerse a la mar durante esa campaña, pero aun cuando hubiesen podido hacerlo, Hardy y Kempenfelt habrían podido continuar su maniobra defensiva indefinidamente y cada vez con mayores probabilidades de asestar un golpe paralizante a medida que se acercaba el invierno.

Nunca existió una verdadera probabilidad de éxito, si bien es verdad que Dumouriez no pensó así; juzgó que la empresa podría haberse llevado a cabo mediante una diversión con el grueso de la flota contra Irlanda, y con cuya protección se podría haber llevado un *coup de main* a la isla de Wight, « para lo cual », manifestó, « habrían bastado seis u ocho navíos de línea ». Pero es inconcebible que hombres de la experiencia de Hardy y Kempenfelt se hubiesen dejado engañar tan fácilmente que abandonaran su control sobre la línea de pasaje; si se hubiera destacado tal división de la flota aliada para remontar el Canal, es seguro que de acuerdo con la tradición, ambos la habrían seguido, ya sea con una fuerza superior o con toda la escuadra.

Los bien conocidos proyectos de la Gran Guerra siguieron el mismo curso. Bajo la dirección de Napoleón recorrieron toda la serie de planes que suscitaron en el pasado alguna esperanza ilusoria. Comenzando con la idea de pasar su ejército sigilosamente en lanchones, se encontró con la acostumbrada defensa de flotilla. Luego siguió su única idea nueva, que fué la de armar a su flotilla de transporte, dándole suficiente poder para abrirse paso por sí sola; a esto replicamos fortaleciendo nuestra flotilla. Convencido por la experiencia de que su plan ya no era practicable, se propuso romper el bloqueo por la repentina intervención de una escuadra ligera desde un lugar distante. Con este fin se idearon varios proyectos posibles, pero uno tras otro fracasaron, hasta que se vió frente a la necesidad inevitable de enviar una fuerza de batalla abrumadora a reunirse con sus transportes. La experiencia de dos siglos nada le había enseñado. Mediante una concentración a mayor distancia que toda otra efectuada antes, creyó que podría quebrantar el fatal control que ejercía su enemigo, pero el único resultado que obtuvo fué el de agotar tan seriamente su flota que quedó incapacitada para hacer frente a las verdaderas dificultades de su tarea;

tarea que todos los almirantes a su servicio sabían que excedía a las fuerzas de la Marina imperial. Napoleón ni siquiera llegó a aproximarse a la solución del problema que él mismo se había propuesto; es decir, la invasión sobre un mar no dominado. Debido al control inexpugnable de nuestra flotilla, protegido por una concentración automática de las escuadras de batalla frente a Ouéssant, su ejército no podría haber partido a menos que hubiese infligido a nuestra flota de cobertura una derrota tal que le diera el dominio marítimo, pues con el control absoluto del mar el pasaje de un ejército no presenta dificultades.

No poseemos ejemplo alguno acerca de la utilidad práctica de estos principios en las condiciones modernas. La adquisición de la libertad de movimiento debe necesariamente modificar su aplicación, y desde el advenimiento del vapor sólo se han efectuado dos invasiones sobre mares no dominados, la de Crimea en 1854 y la de Manchuria en 1904, no respondiendo ninguno de estos casos al problema en cuestión, puesto que en ellos no hubo una verdadera tentativa de defensa naval. Sin embargo, parece que no existen razones para suponer que tal defensa aplicada en la forma antigua resultara menos efectiva que en el pasado. Su base era la flotilla, cuya potencia ha aumentado considerablemente desde la introducción del torpedo; sus efectos materiales y morales contra los transportes deben necesariamente ser mayores que nunca, y más restringido el poder de las escuadras para romper el bloqueo de una flotilla. Las minas, por otra parte, favorecen casi exclusivamente a la defensa, al punto de hacer casi imposible un rápido *coup de main* contra cualquier puerto importante. A falta de toda experiencia, es preciso recurrir a tales consideraciones teóricas en busca de luz.

Enunciado teóricamente, el éxito de nuestro antiguo sistema de defensa dependía de cuatro relaciones. Estas son, primero: la relación existente entre la rapidez con que podía prepararse y embarcarse una fuerza de invasión

y la rapidez con que podía recibirse la información del movimiento en los puertos y *places d'armes* extranjeros; es decir, las probabilidades de sorpresa y de evasión están entre sí en la misma relación que hay entre la rapidez de preparación y la rapidez de información.

Segundo: la relación entre la velocidad de los convoyes y la de los cruceros y flotillas; es decir, nuestra capacidad para establecer contacto con un convoy después de haberse hecho a la mar y antes de que la expedición pueda ser desembarcada, está en la misma relación que hay entre la velocidad de nuestros cruceros y flotillas y la velocidad del convoy.

Tercero: la relación entre el poder destructor de los cruceros modernos y flotillas contra un convoy sin escolta o débilmente escoltado, y el poder correspondiente en la época de la vela.

Cuarto: la relación entre la velocidad de los convoyes y la velocidad de las escuadras de batalla, lo cual es de importancia cuando hay probabilidades de que los transportes enemigos cuenten con una fuerte escolta. De esta relación depende la facilidad con que la escuadra de batalla que cubre a nuestra defensa móvil, puede ocupar una posición interior que le permita atacar bien sea a la escuadra de batalla enemiga, si ésta se mueve, o bien al convoy antes de que pueda terminar su pasaje y efectuar el desembarco.

Todas estas relaciones parecen haber sido alteradas por los adelantos modernos, en favor de la defensa. En la primera relación, la que existe entre la velocidad de movilización y la de información, ello es evidente. Aun cuando la movilización militar puede todavía ser relativamente tan rápida como la movilización de las flotas, el servicio de información ha dejado atrás a ambas; lo cual es verdad tanto para obtener como para transmitir informaciones. Nunca fué sencillo ocultar los preparativos para una invasión de ultramar, debido a los entorpecimientos que cau-

saban en la navegación; se adoptaron complicadas precauciones para evitar que trascendieran informaciones por las vías comerciales, pero éstas nunca tuvieron completo éxito. Antiguamente, sin embargo, debido a la forma imperfecta en que estaba organizado el comercio internacional, la ocultación, cuando menos durante algún tiempo, era relativamente fácil; pero la siempre creciente sensibilidad del comercio mundial, cuyos movimientos de mercado son dados a conocer de hora en hora, en vez de hacerlo con intervalos de una semana, ha aumentado considerablemente esta dificultad. Además, aparte de la rapidez con que esta información puede ser recogida a través de las relaciones alertas e íntimas entre las Bolsas de Comercio, tenemos el hecho aún más importante de que con la radiotelegrafía la velocidad de trasmisión de las informaciones navales ha aumentado en una proporción mucho mayor que la de la velocidad de tránsito en el mar.

En lo que respecta a la proporción existente entre la velocidad de cruceros y la de convoyes, de la cual tanto depende la evasión, ocurre lo mismo. En los días de la fragata, la relación no parece haber sido más que de siete a cinco; en la actualidad, por lo menos en el caso de grandes convoyes, sería casi el doble.

Acerca del poder destructor de la flotilla, que vemos aumenta de año en año, ya hemos dicho suficiente. Con el advenimiento del torpedo y el submarino, probablemente se ha decuplicado; en menor grado, lo mismo es verdad con respecto á los cruceros. En épocas pasadas el poder material de un crucero para causar daños en un convoy que se dispersaba, era relativamente bajo, por cuanto su exceso de velocidad era reducido y escasos el alcance y poder destructor de sus cañones. Con mayor velocidad y mayor energía y alcance del poder artillero, la capacidad de los cruceros para destruir un convoy hace que el aniquilamiento de éste sea casi seguro una vez que se le

ha dado caza, y por lo tanto opone a la confianza en la evasión una traba moral mucho mayor que todo otro factor conocido anteriormente.

El aumento en la proporción de la velocidad de las flotas de batalla, con respecto a la de los grandes convoyes, es igualmente indiscutible y de no menos importancia, pues la facilidad que ésta implica para hallar posiciones interiores afecta radicalmente al antiguo sistema. Mientras la flota de batalla se encuentre en una posición desde la cual pueda proteger nuestro bloqueo de flotillas o atacar al convoy enemigo en tránsito, obligará a su flota de batalla en última instancia a cerrarse sobre el convoy y esto, como lo señaló Kempenfelt, es de resultados prácticamente fatales para el éxito de la invasión.

Por lo tanto, sea cual fuere el punto de vista para considerar las futuras probabilidades de éxito de una invasión conducida sobre un mar no dominado, parece deducirse no sólo que el antiguo sistema conserva su valor, sino que todos los adelantos modernos que atañen a la cuestión prometen acrecentar los resultados que nuestra marina, por lo menos, confiaba alcanzar y que nunca dejó de obtener.

II

ATAQUE Y DEFENSA DEL COMERCIO

La idea básica del ataque y defensa del comercio, puede resumirse en el viejo adagio de que «Donde hay un animal muerto, allí se reunirán las águilas». Las áreas más fértiles siempre atrajeron el ataque más enérgico y por lo tanto exigieron la defensa más fuerte; y entre las áreas fértiles y las estériles era posible trazar una línea que, para los fines estratégicos, era definida y constante. Las áreas fértiles fueron los puntos terminales de partida y de destino, donde tiende a acumularse el comercio y, en

menor grado, los puntos focales donde, debido a la conformación de la tierra, el comercio tiende a converger. Las áreas estériles fueron las grandes rutas que pasaban a través de los puntos focales y enlazaban las áreas terminales. En consecuencia, el ataque al comercio tiende a adoptar una de dos formas; puede efectuarse en los terminales o en mar abierta, siendo el terminal el más fructífero, pero también el que exige mayor fuerza y riesgo; el ataque en mar abierta es, en cambio, más incierto, pero involucra fuerza y riesgos menores.

Estas consideraciones nos guiaron directamente a la paradoja en que se funda el constante fracaso de nuestros enemigos, al tratar de ejercer una presión decisiva sobre nosotros mediante operaciones dirigidas contra nuestro comercio: la paradoja de que donde más debe temerse el ataque, más fácil es la defensa. Un plan de guerra que tiene como objetivo primordial la destrucción del comercio, supone que el bando que lo adopta se halla en condiciones de inferioridad en el mar; si tuviera la supremacía, su objeto sería convertir esa superioridad en un dominio efectivo, ya sea mediante la batalla o el bloqueo. Por lo tanto, si se exceptúan los casos poco frecuentes en que las fuerzas contrapuestas son iguales, debemos suponer que el beligerante que hace de la destrucción del comercio su objetivo primordial, tendrá que habérselas con una flota superior. Ahora bien, es verdad que las dificultades inherentes a la defensa del comercio residen principalmente en la extensión del mar que éste abarca, mientras que, por otra parte, las áreas en las cuales tiende a concentrarse, y que son las únicas donde el comercio es seriamente vulnerable, son pocas y estrechas, y pueden fácilmente ser ocupadas si disponemos de una fuerza superior. Más allá de estas áreas es imposible la ocupación efectiva, pero lo es también el ataque eficaz. Por consiguiente, el hecho que rige a la guerra contra el comercio, es que la facilidad para el ataque significa la facilidad para la defensa.

Paralelamente a este principio fundamental, debemos mencionar otro que no es de menor importancia. Debido a la naturaleza común, en general, de las comunicaciones marítimas, el ataque y la defensa del comercio están tan íntimamente ligados entre sí que una operación no puede casi distinguirse de la otra; ambas ideas se satisfacen con la ocupación de las comunicaciones comunes. La forma más enérgica de ataque es la ocupación de los puntos terminales del enemigo y el establecimiento de un bloqueo comercial de los puertos que comprenden; pero como esta operación generalmente requiere el bloqueo de algún puerto naval adyacente, ella también constituye, como regla general, una disposición defensiva para nuestro propio comercio, aun cuando el área terminal del enemigo no se superponga con una de las nuestras. En la ocupación de las áreas focales, las dos ideas resultan aun más inseparables, en virtud de que la mayoría de estas zonas, cuando no todas ellas, se encuentran sobre líneas de comunicaciones que son comunes. Será suficiente, por lo tanto, examinar el aspecto general de la cuestión desde el punto de vista de la defensa.

Nuestro antiguo sistema de defensa del comercio se desarrolló en concordancia con la distinción entre zonas fértiles y estériles. Hablando en términos generales, puede decirse que ese sistema consistía en mantener grandes fuerzas en los puntos terminales y en casos importantes asimismo en los puntos focales. Mediante una escuadra de batalla con su complemento de cruceros, se convertían en áreas defendidas (denominadas «tracts» en ese entonces), y el comercio se consideraba a salvo cuando entraba en ellas. Las rutas comerciales intermedias se dejaban, en general, indefensas. De este modo, nuestros puntos terminales de la metrópoli eran controlados por dos escuadras de batalla, la Escuadra Occidental en la boca del Canal y la Escuadra del Mar del Norte u Oriental, con su comando casi siempre en las Dunas; a éstas se agregaba

una escuadra de cruceros en aguas irlandesas, con base en Cork, la cual a veces se hallaba subordinada a la Escuadra Occidental y otras constituía una organización independiente. Durante las guerras con Francia, el área de la Escuadra Occidental se extendía, como hemos visto, a toda la bahía de Vizcaya con la doble función, en lo referente al enemigo, de evitar la salida de escuadras de incursión desde los puertos enemigos y de obrar ofensivamente contra su comercio en el Atlántico. El área de acción de la Escuadra del mar del Norte se extendía hasta la entrada del Báltico y el paso Norte. Su principal función en la época de las grandes coaliciones navales en contra de nosotros, era trabar las operaciones de las escuadras holandesas o impedir la intrusión de escuadras francesas procedentes del Norte, dirigidas contra nuestro comercio del Báltico. Lo mismo que la Escuadra Occidental, se ramificaba en divisiones situadas por lo general en Yarmouth y Leith, para la protección de nuestro comercio de cabotaje contra los operarios y ataques esporádicos de cruceros que partieran desde puertos ubicados dentro de la zona defendida. En forma semejante, entre las Dunas y la Escuadra Occidental, se hallaban habitualmente una o más escuadras menores, compuestas sobre todo de cruceros y situadas casi siempre cerca de El Havre y de las islas del Canal, cumpliendo igual propósito con respecto a los puertos de la Normandía y de la Bretaña del Norte. Para completar el sistema existían patrullas de flotillas que operaban bajo las órdenes de los Almirantes de Puerto y se esforzaban para ejercer la vigilancia de las rutas del tráfico local y de cabotaje, pues en aquel entonces éstas tenían una importancia que ha desaparecido hace mucho tiempo. El sistema establecido para la metrópoli difería, desde luego, en distintas épocas, pero estaba siempre basado en estas líneas generales. La defensa naval era complementada por los puertos de refugio defendidos, de los cuales los principales se hallaban situados en la costa de Irlanda, para protección

del comercio oceánico, disponiéndose además de gran número de otros puertos dentro de las áreas defendidas para refugio contra las operaciones de los corsarios; las ruinas de baterías existentes en todas las costas de Inglaterra atestiguan cuán completa fué la organización.

Un sistema semejante imperaba en las áreas coloniales, pero en ellas la defensa naval consistía normalmente de escuadras de cruceros reforzadas con uno o dos buques de línea, principalmente con el objeto de llevar la insignia; eran ocupadas por escuadras de batalla únicamente cuando el enemigo amenazaba efectuar operaciones con una fuerza similar. La defensa menor o interior contra los corsarios que operaban en esos lugares, era en gran parte local; es decir, la mayor parte de la flotilla estaba formada por «sloops» construídos o arrendados en el mismo lugar, por ser los que mejor se adaptaban al servicio.

Los puntos focales no eran entonces tan numerosos como han llegado a serlo después del desarrollo adquirido por el comercio del Extremo Oriente. El más importante de éstos, o sea el estrecho de Gibraltar, fué considerado como un área defendida, estando custodiado, desde el punto de vista de la protección del comercio, por la escuadra del Mediterráneo. Manteniendo la vigilancia de Tolón, esa escuadra no sólo protegía el estrecho, sino también los puntos focales mar adentro. Esta escuadra además poseía sus divisiones destacadas, a veces en número de cuatro: una en las proximidades de Liorna, otra en el Adriático, la tercera en Malta y la cuarta en Gibraltar. En casos de guerra con España la última escuadra era muy fuerte, a fin de asegurar el área focal contra ataques desde Cartagena y Cádiz. Es verdad que en cierta ocasión (1804-5), como hemos visto, esta región constituyó por un tiempo un área independiente provista de una escuadra especial; pero en cualquier caso, el área de Gibraltar tenía su propia flotilla interior de protección al mando del almirante de puerto, como defensa contra los corsarios y piratas locales.

Se verá que la teoría general acerca de estas áreas defendidas, tanto terminales como focales, era custodiar con grandes fuerzas aquellas aguas que el comercio convergente hacía más fértiles y que por lo tanto, ofrecían un campo propicio para las operaciones de las escuadras de incursión. A pesar del complicado sistema de defensa, estas escuadras podían, y en ciertas ocasiones lo consiguieron, penetrar por sorpresa o furtivamente, pudiendo entonces desafiar [illegible] a las escoltas de los convoyes como a los puestos avanzados de cruceros. La experiencia demostró, sin embargo, que el sistema de defensa terminal por medio de escuadras de batalla, hizo imposible que tales escuadras de incursión permanecieran suficiente tiempo en el lugar como para provocar interrupciones serias u ocasionar daños de importancia. Este sistema sólo podía ser desbaratado mediante una flota normal de fuerza superior; o dicho de otro modo, la defensa sólo podía ser derribada cuando nuestros medios para ejercer el control local eran destruídos en la batalla.

Esto en lo que respecta a las áreas defendidas; en cuanto a las grandes rutas que las ligaba, ya hemos dicho que eran dejadas indefensas, con lo cual queremos significar que la seguridad de los buques que las recorrían no la procuraban las patrullas, sino las escoltas. Se adoptó el sistema de convoyes, cuya teoría sostiene que mientras los buques se encuentran sobre las grandes rutas, ordinariamente sólo están expuestos a los ataques esporádicos y, en consecuencia, se los reúne en flotas provistas de una escolta suficiente para repeler un ataque de esa naturaleza. En teoría, es suficiente una escolta de cruceros, pero en la práctica se observó que era conveniente y económico asignar en parte esta tarea a los buques de línea que partían para reunirse con la escuadra terminal distante o que regresaban para efectuar reparaciones, o por otras razones; en otras palabras, el sistema de relevos en aguas extranjeras se hizo funcionar con el sistema complementario de

escolta. Cuando no se disponía de buques en estas condiciones y los convoyes eran de gran valor, o cuando se sabía que se hallaban afuera buques de líneas enemigos, destacábanse especialmente unidades de este tipo para convoyar de ida y de vuelta, pero este empleo de las unidades de batalla sólo era excepcional.

Tal método de proceder con las grandes rutas es el corolario de la idea de las áreas defendidas. Así como esas áreas eran fértiles y propensas a atraer a las escuadras de incursión, así también las grandes rutas eran estériles y a ningún enemigo le convenía arriesgar sus escuadras en ellas. Es evidente, sin embargo, que el sistema tenía su lado débil, puesto que el simple hecho de que un convoy se encontrara sobre una gran ruta tendía a atraer a una escuadra, perdiéndose la relativa inmunidad de esas rutas. El peligro desaparecía en gran parte debido a que todos los puertos enemigos desde los cuales podía partir una escuadra, se hallaban dentro de las áreas defendidas y eran vigilados por nuestras propias escuadras; sin embargo, no se podía establecer una guardia impenetrable, pues siempre había probabilidades de que escapara una escuadra y si lo hacía en dirección a una ruta comercial importante, debía ser seguida; de esto resultó que en ocasiones el sistema de convoyes entorpeció seriamente la disposición de nuestros buques como, por ejemplo, en la culminación de la campaña de Trafalgar, cuando durante un corto espacio de tiempo nuestra cadena de áreas defendidas fué interrumpida por la evasión de la escuadra de Tolón, evasión que obligó finalmente a realizar una estrecha concentración sobre la Escuadra Occidental; pero haciendo caso omiso de toda otra consideración, se comprendió que era imposible retener esa masa de buques durante más de dos días, a causa de que estaban aproximándose los grandes convoyes de las Indias Orientales y Occidentales y porque el regreso de Villeneuve a El Ferrol desde la Martinica los exponía al ataque de escuadras. Era, en efecto, imposible de-

cir si no se nos había impuesto esa concentración teniendo en vista precisamente esta finalidad.

La objeción estratégica más seria que puede oponerse al sistema de convoyes, es la tendencia a crear esta clase de desviación de las operaciones. Se procuró reducir el inconveniente al mínimo asignando a los convoyes una ruta secreta cuando se temía una intervención de las escuadras enemigas; así se hizo en el caso que se acaba de citar, pero la precaución adoptada no pareció disminuir en modo alguno los temores, debido quizá al hecho de que en aquellos días de comunicaciones lentas no existía la misma certeza que se tendría ahora de que el convoy hubiese recibido la indicación acerca de la ruta secreta a seguir.

Los desarrollos modernos y los cambios en el material de la marina de guerra y mercante, han modificado tan profundamente todas las condiciones relativas a la protección del comercio, que no existe parte de la estrategia en la cual sea más difícil ni más propensa a errores la deducción basada en la historia. Para evitar estos errores en lo posible, es indispensable tener siempre presente tales hechos. De éstos, tres son los más importantes: primero, la abolición del corso; segundo, el reducido radio de acción de todos los buques de guerra; y tercero, el desarrollo de la radiotelegrafía. Existen otros que deberemos considerar en su correspondiente lugar, pero sobre estos tres se basa todo el problema.

Por difícil que sea establecer estadísticas exactas sobre la destrucción del comercio en las guerras antiguas, hay algo que parece comprobado: que la gran mayoría de las capturas, que se contaban por centenares y a veces hasta por millares, se debía a la acción de los corsarios; parece seguro, además, por lo menos calculado numéricamente, que la mayor parte de los perjuicios era causada por pequeños corsarios que operaban a corta distancia de sus bases, ya fuesen de la metrópoli o de las colonias, contra el tráfico local y de cabotaje. Las quejas de los comerciantes,

por lo menos las que conocemos, se refieren principalmente a esta clase de actividades en aguas de las Antillas y de la metrópoli, mientras que resultan relativamente raros los relatos de capturas efectuadas por corsarios grandes en alta mar. Pueden no haber sido grandes los perjuicios materiales causados por el enjambre de buques pequeños, pero sus efectos morales fueron muy graves; aun los gobiernos más fuertes no podían dejar de tomarlos en cuenta y la consecuencia fué el constante entorpecimiento de las distribuciones estratégicas externas; mientras estas últimas resultaron adecuadas para reprimir las operaciones de los grandes corsarios que obraban en igual forma que los verdaderos cruceros, los pequeños corsarios encontraron mucho campo libre dentro de la trama del sistema de protección, y la única forma de proceder contra ellos era llenar estos claros con un gran número de pequeños cruceros, con grave perjuicio de las distribuciones en mayor escala; pero aun así, la proximidad de puertos enemigos hizo tan fácil la evasión, que la obra de represión resultó sumamente ineficaz, al punto de que el estado de cosas era casi idéntico al de una guerra popular. Los recursos estratégicos comunes fallaron en el intento de suprimir el mal, del mismo modo que fallaron por completo los métodos planeados por Napoleón para vastas operaciones al hacer frente a los guerrilleros en España, o como frecuentemente los nuestros durante tanto tiempo en Sud África.

Parece, por consiguiente, que mediante la abolición del corso se ha eliminado la parte más engorrosa del problema, aun cuando es dudoso, desde luego, el valor que la Declaración de París tendrá en la práctica, puesto que hasta las mismas partes firmantes pueden elegir sus restricciones en mayor o menor grado, requisando y armando buques mercantes como buques regulares de guerra; no obstante ello, es poco probable que estos métodos se hagan extensivos a buques que no sean los de gran tamaño y de propiedad particular. Cualquier tentativa de servirse en es-

ta forma las antiguas métodas *piratescas*, sólo podría significar el repudio virtual del derecho internacional establecido, lo cual traería consigo la merecida punición. Además, por lo menos en lo concerniente a las aguas de la metrópoli, las condiciones que favorecieron esta forma de guerra *piratesca*, ya han dejado de existir. En las guerras del pasado, el grueso de nuestro comercio entraba al Támesis y de allí su mayor parte era distribuída mediante pequeñas embarcaciones costeras; operando contra este tráfico costero, los pequeños corsarios de poco radio de acción encontraban las mejores oportunidades y las mayores ganancias. Pero ahora que se han establecido tantos otros grandes centros de distribución y que la mayor parte de la misma se hace por líneas de comunicación interiores, el Canal ha dejado de ser la única arteria, pudiendo evitarse el antiguo trastorno sin producir una dislocación vital en nuestro sistema comercial.

Es probable pues que en el futuro todo este problema quedará simplificado y que la labor de protección del comercio encontrará mejor que en toda época pasada dentro del campo de la estrategia aplicada en forma amplia, con el resultado de que el cambio deberá manifestarse netamente en favor de la defensa y en contra del ataque.

La reducción del radio de acción apenas si tiene menor importancia. En épocas pasadas un crucero podía abastecerse para más meses y mientras le fuese posible renovar ocasionalmente el combustible y el agua, se hallaba en libertad de recorrer el mar frente de las áreas defendidas durante todo ese período, sin perder nada de su vitalidad; para tales operaciones en mar abierta su libertad de movimiento era prácticamente irrestringida: podía huir de un enemigo superior por espacio de dos o tres días, o dar caza durante el mismo período de tiempo sin pérdida de energía, o bien podía esperar indefinidamente en algún punto adecuado o cambiar de posición, según lo aconsejara el peligro o las esperanzas de botín. Mientras le que-

darán hombres para tripular sus presas, su poder para ocasionar daños era casi ilimitado. Todo esto ha cambiado. Hoy en día la capacidad de un buque para cada crucero resulta muy pequeña; se ve restringida a cortas corridas dentro de un área defendida estratégicamente, o si se dedica a operaciones en alta mar está obligado a alejarse tanto en busca de aguas indefensas, que su provisión de carbón no le permitirá más que unos pocos días de crucero efectivo. Un par de persecuciones a gran velocidad durante ese período puede obligarlo a regresar de inmediato, excepción hecha únicamente de la remota posibilidad de renovar su carbón tomándolo de un buque apresado. Debe además considerarse el hecho de que el tripular las presas forzosamente reducirá sus condiciones para la velocidad, la cual depende en gran medida de que las máquinas sean atendidas por el personal necesario; esto tenderá a limitar sus posibilidades de regreso a través de las áreas defendidas o próximo a ellas. La única forma de salvar esta dificultad es hundir el buque capturado; pero esto naturalmente suscita objeciones de tanto peso como el otro recurso. Ninguna potencia se atreverá a atraer sobre sí el odio hundiendo una presa con toda su tripulación; por otra parte, su traslado al buque apresador requiere tiempo, especialmente con mar agitada, mientras que la presencia de tales prisioneros en un crucero, cualquiera sea su número, pronto se convierte en una seria limitación de su poder combativo. Además, en el caso de que las presas sean buques grandes, la labor de destrucción no es fácil; aun en las circunstancias más propicias exige un tiempo considerable, lo cual no sólo reduce la autonomía de crucero, sino que disminuye sus probabilidades de evasión.

De estas consideraciones y otras similares resulta evidente que la posibilidad de realizar operaciones sobre las grandes rutas comerciales, es mucho menor que en épocas anteriores; hablar de cruceros que «infestan» estas rutas es una simple hipérbole. En las condiciones actuales, esto

es tan poco factible como lo sería mantener un bloqueo permanente de las Islas Británicas; demandaría una corriente de buques en tal número que ningún país, excepto el nuestro, podría llegar a poseer, aparte de que esa corriente de buques no podría mantenerse sin haber antes conseguido un predominio decisivo en el mar. Por lo tanto, aun cuando la pérdida en el radio de acción no aumenta el poder de la defensa, disminuye sensiblemente el poder del ataque mediante operaciones en alta mar.

Como causa del gran aumento en el poder de la defensa, debemos considerar el extraordinario desarrollo de los medios de comunicación a distancia. En las condiciones reinantes anteriormente, le era posible a un buque de crucero mantenerse en un punto fértil muchos días y efectuar cierto número de capturas antes de notarse su presencia; pero ahora que la mayoría de los grandes buques mercantes ha sido equipada con instalaciones radiotelegráficas no podrá atacar a uno de éstos sin riesgo de atraer sobre sí a un adversario. Además una vez que aquél ha sido localizado, todo buque que se halle dentro del alcance radiotelegráfico puede ser prevenido de su presencia y evitarlo; se ve obligado a cambiar constantemente y a gran distancia su posición, reduciendo de este modo aún más su poder de permanencia. Parece pues, en resumen, que los desarrollos modernos, por lo menos en lo que afectan al problema, hacen mucho más difíciles e inciertas que antes las operaciones en alta mar. Sobre las grandes rutas, el poder de ataque ha sido reducido y los medios de evasión han aumentado en una proporción tal que exige se reconsidere por completo la defensa del comercio entre las áreas terminales. Parece afectada toda la base del antiguo sistema; esta base era el sistema de convoy, siendo ahora dudoso si la seguridad adicional que ofrecían los convoyes es suficiente para compensar sus desventajas económicas y su tendencia a ocasionar trastornos estratégicos.

Por encima de las consideraciones ya anotadas, hay

otras tres, todas las cuales favorecen la seguridad de nuestro comercio, permitiendo una elección de ruta mucho más amplia. La primera es que los buques a vapor no están obligados por los vientos reinantes a conservarse sobre rutas especiales; la segunda es que los adelantos en el arte de la navegación ya no hacen tan necesario efectuar ciertas recaladas bien conocidas durante el tránsito; y la tercera razón es que la multiplicación de nuestros grandes puertos de distribución ha dividido la corriente principal del comercio hacia el Canal en una serie de corrientes menores que abarcan un área mucho más amplia y exigen una mayor distribución de fuerza para un ataque eficaz. Es evidente que el efecto combinado de estas consideraciones es el de aumentar aún más las probabilidades de que los buques individuales eludan a los cruceros enemigos y de disminuir el riesgo inherente a la supresión de la escolta.

Las dificultades prácticas para las operaciones esporádicas sobre las grandes rutas, no son los únicos argumentos que tienden a disminuir el valor de los convoyes; debemos también recordar que si bien el número de buques mercantes en el mar ha aumentado enormemente desde 1815, es muy problemático que el número de cruceros disponibles para el ataque en alta mar llegue a exceder o siquiera a igualar al número de buques mercantes empleados en los días de la vela, aun en el caso de fracasar la abolición del corso. Esta consideración debe, por lo tanto, pesar igualmente en contra de los convoyes, puesto que está comprobado que los graves perjuicios operativos que un enemigo puede causar en nuestro comercio mediante operaciones en alta mar, están determinados principalmente por la relación existente entre el número de cruceros de que dispone y el volumen de ese comercio. Sin embargo, este aspecto de la cuestión forma parte de otra mucho más amplia, que concierne a la relación que el volumen de nuestro comercio guarda con respecto a la dificultad de su defensa, lo cual deberemos considerar más adelante.

Nos queda aun por considerar el último eslabón del antiguo sistema de defensa. La afirmación de que las grandes rutas eran dejadas indefensas, parece estar en contradicción con la impresión corriente derivada de la circunstancia de que se mencionan constantemente a las fragatas como estando « en crucero ». Se supone, en efecto, que patrullaron en las grandes rutas; pero ello no fué así, ni tampoco recorrieron los mares a su voluntad. Constituían una parte definida y necesaria del sistema. A pesar de que ese sistema se fundaba en una distinción entre los puntos terminales defendidos y las rutas indefensas, lo cual constituía una verdadera diferencia estratégica, resultaba imposible trazar una línea que indicara dónde comenzaba una esfera y dónde terminaba la otra. Fuera de las áreas normalmente defendidas, quedaba una región que, a medida que convergían hacia ella las rutas, se hacía relativamente fértil. En esta región los cruceros y corsarios de mayor tamaño del enemigo, encontraron el término medio entre el riesgo y el beneficio. Aquí también, al entrar los convoyes en la zona corrían el mayor peligro, debido al temor de que sus escoltas fueran dominadas por escuadras de incursión. En consecuencia, cuando se esperaba la aproximación de convoyes era de práctica enviar a su encuentro y para refuerzo de sus escoltas, desde el área defendida, grupos de cruceros poderosos y aun de divisiones de buques de batalla; las escoltas de los convoyes que se dirigían al exterior eran reforzadas en forma similar hasta encontrarse fuera del área de peligro. El sistema era empleado regularmente tanto para las rutas de la metrópoli como para las de las colonias. No constituía en modo alguno un servicio de patrulla de las rutas; era en la teoría y en la práctica un sistema de puestos avanzados que en las épocas de riesgos especiales venían a ser una prolongación de las áreas defendidas, combinado con el refuerzo de las escoltas de convoyes. Los puntos focales de menor importancia, tales como los cabos Finisterre y San

Vicente, eran protegidos en forma semejante por medio de uno o dos cruceros poderosos y cuando era necesario, mediante una escuadra.

Como ya se ha explicado, debido a las condiciones peculiares del mar y a la naturaleza común de las comunicaciones marítimas, estas disposiciones fueron adoptadas tanto para el ataque como para la defensa, y las áreas fértiles hacia donde se enviaba a un comandante de fragata «en crucero» para su defensa, siempre le ofrecían probabilidades de recoger un rico botín. Su misión de defensa llevaba consigo las mejores oportunidades para el ataque.

Una vez que el sistema se halló en completo desarrollo, existieron líneas de patrulla, aunque no para las grandes rutas; se establecieron para enlazar áreas defendidas adyacentes y como una organización más científica de las avanzadas de cruceros. En 1805, las áreas de Gibraltar y las de la metrópoli estuvieron ligadas en esta forma por una línea de patrullas que se extendía desde el cabo San Vicente pasando por el área focal de Finisterre hasta el cabo Clear, con un ramal que llegaba hasta el centro estratégico frente a Ouessant. El nuevo sistema se introdujo en una época en que teníamos motivos para esperar que las flotas francesa y española serían destinadas íntegramente a operaciones consistentes en ataques contra nuestro comercio y colonias, llevados a cabo por pequeñas escuadras ligeras; era necesario, por lo tanto, adoptar medidas especiales para localizar cualquiera de estas escuadras que pudiera eludir los bloqueos regulares y asegurar que fueran perseguidas en forma adecuada. En realidad, las nuevas líneas eran primordialmente de patrullas de información, aunque también eran consideradas como los únicos medios para proteger eficientemente la ruta comercial del Sur, donde se hallaba flanqueada por puertos franceses y españoles (1).

(1) Debe decirse que Cornwallis no consideró este sistema como nuevo, excepto en la extensión comprendida entre el cabo Finisterre y el de San Vicente, que aconsejó Nelson. Al acusar recibo de la

Como se observará, si bien el sistema no estaba en pugna con el objeto principal de llevar las flotas del enemigo a la acción, exigía un desgaste de fuerzas y un cúmulo de preocupaciones extrañas al objeto mismo, completamente desconocidos en la guerra terrestre. Debía emplearse gran número de cruceros en un rol extraño al de vigilancia de las escuadras de batalla, mientras que el ir y venir de los convoyes producía condiciones periódicas en la distribución general.

Por embarazosa que fuera esta desviación hacia los intereses comerciales en las guerras antiguas, parece que predomina la opinión de que en el futuro deberá ser mucho más seria. Se afirma con razón que no sólo nuestro comercio es mucho más cuantioso y más rico de lo que era anteriormente, sino también que debido a ciertos cambios económicos bien conocidos, es un asunto de importancia mucho más vital para la nación que en los días en que los víveres y materias primas no constituían la parte principal de nuestras importaciones. En vista de estas nuevas condiciones, se sostiene que en la actualidad somos más vulnerables a través de nuestro comercio y que, en consecuencia, debemos dedicar relativamente más atención y fuerza a su defensa.

Si esto fuera verdad, es evidente que una guerra con una fuerte combinación naval presentaría enormes dificultades, mayores en verdad que todas las que hemos experimentado hasta ahora; puesto que como con los adelantos modernos la demanda de cruceros de flota es mucho mayor que antes, sólo se pueden dedicar estos cruceros a la defensa del comercio en proporción relativamente mucho menor.

No puede negarse que a primera vista la conclusión pa-

---

orden impartida desde Ouessant, escribió: «Las instrucciones... son casi las mismas que se han dado generalmente. Por lo tanto, sólo puedo conjeturar por qué se me envió una copia de la orden». *Almirantazgo. Notas recibidas*, 129, Sept. 28, 1805.

putar el dominio, no le quedó otro recurso que el de estorbar su ejercicio, lo cual debió ser así, ya fuese que directamente o no a su marina. Si trata de hacer caso omiso de nuestras flotas de batalla, llevando a cabo operaciones contra el comercio, no podrá disputar el dominio: sea cual fuere su fuerza, deberá dejarnos el mismo. No podrá obstruir ambas costas efectivamente y no podrá esperar causar verdaderos daños, a menos que ataque nuestro comercio en forma sistemática mediante operaciones estratégicas sostenidas.

Si tomamos ahora ambas suposiciones y las examinamos mediante la aplicación de principios elementales, resultarán totalmente erróneas. Consideremos primeramente la relación entre la vulnerabilidad y el volumen. Dado que el objeto de la guerra es imponer nuestra voluntad al enemigo, la única forma en que podemos esperar que la guerra al comercio sirva a nuestros fines, es causando en él daños tantos perjuicios como sea necesario para que el enemigo pudiera celebrar la paz de acuerdo con nuestras condiciones, antes que continuar la lucha. La presión sobre su comercio debe ser insoportable, no únicamente molesta. Debe herir gravemente sus finanzas, o amenazar seriamente con estrangular la vida y las actividades de la nación. Si su comercio total es de cien millones y conseguimos destruir cinco, esto no significará para él más que las fluctuaciones ordinarias a que está habituado en tiempo de paz; pero si logramos aniquilar por valor de cincuenta millones, esto destruirá su equilibrio comercial y el resultado de la guerra será afectado poderosamente; o dicho de otro modo, para poder afectar el resultado los daños causados en el comercio deben alcanzar a cierto porcentaje, o daños relativos. La medida de la vulnerabilidad de una nación a través de su comercio, es el porcentaje de destrucción que puede efectuar un enemigo.

Ahora bien, es verdad que el monto de daños que puede infligir un beligerante con una fuerza dada en el

ser irreprochable; pero analizándola se encontrará que encierra dos suposiciones, las cuales resultan muy discutibles. La primera es que la vulnerabilidad de una potencia marítima a través de su comercio es proporcional al volumen de ese comercio. La segunda es que la dificultad para defender el comercio marítimo es también proporcional a su volumen, es decir, mientras mayor sea la cantidad del comercio, mayor deberá ser la fuerza destinada a su protección. Esta idea es llevada en efecto tan lejos, que a menudo nos sentimos inclinados a establecer nuestro standard de fuerza naval comparándolo con la proporción que la fuerza naval de otras potencias guarda con su respectivo comercio marítimo.

Es de esperar que el bosquejo que acabamos de hacer de nuestro sistema tradicional de defensa del comercio, servirá para despertar dudas acerca de si alguna de estas suposiciones puede ser aceptada sin un cuidadoso examen. En la historia de ese sistema no hay ningún indicio de que fuera afectado por el volumen del comercio que estaba destinado a proteger; nadie ha conseguido demostrar tampoco que la presión que un enemigo pudo ejercer sobre nosotros a través de nuestro comercio, haya aumentado en sus efectos con el mayor volumen de nuestro intercambio comercial por mar. Las indicaciones generales señalan, en realidad, lo contrario; es decir, que mientras mayor ha sido el volumen de nuestro comercio, menores han sido los daños efectivos causados por un enemigo, aun cuando dedicara todas sus energías navales a ese fin. No se exagera al decir que en todos los casos en que adoptó este recurso, su propio comercio disminuyó casi hasta desaparecer, en tanto que el nuestro aumentó continuamente.

Podrá objetarse que ello ocurrió así porque los únicos períodos en que un enemigo dedicó sus principales esfuerzos a la destrucción del comercio, fueron aquellos en que habíamos dominado a su marina y no pudiendo ya dis-

comercio enemigo, variará hasta cierto punto con su volumen; puesto que mientras mayor sea el volumen comercial, tanto más fértiles resultarán las áreas indefensas aptas para el crucero. Pero no obstante lo fértil que puedan ser estas áreas, el poder destructor de un crucero ha sido siempre limitado y deberá serlo aún más en el futuro. Estaba limitado por el hecho de que era materialmente imposible ocuparse de más de cierto número de presas en un tiempo dado, y por las razones ya indicadas este límite ha sufrido una reducción muy acentuada; cuando se sobrepasa este límite de capacidad, el volumen del comercio no afectará sus resultados; y observando cuán bajo deberá ser esa capacidad en el futuro y cuán enorme es nuestro volumen comercial, el límite del poder destructor, por lo menos en contra de nosotros, siempre que dispongamos de un sistema de defensa razonable bien organizado, debe ser relativamente bajo. Deberá, en realidad, calcularse este límite en un porcentaje que se halle dentro de lo que hemos podido soportar fácilmente en el pasado. Hay razones, por lo tanto, para suponer que lejos de ser válida la suposición que consideramos, la vulnerabilidad efectiva del comercio marítimo no está en proporción directa, sino en proporción inversa a su volumen. En otras palabras, mientras mayor sea el volumen, más difícil resulta obtener un porcentaje efectivo de daños.

En forma semejante, se observará que la tensión causada por la defensa del comercio era proporcional no al volumen de ese comercio, sino al número de sus puntos terminales y focales, y a la medida en que quedaban expuestos; cualquiera que fuese el volumen de este comercio, el número de tales puntos siempre era el mismo, y la fuerza necesaria para su defensa variaba únicamente de acuerdo con la fuerza que podía ser aplicada en contra de ellos; es decir, variaba con la distribución de las bases enemigas y el total de su fuerza naval. Así, en la guerra de 1812 con los Estados Unidos, las áreas de las Antillas

y de Norte América se encontraron mucho más expuestas que cuando estuvimos en guerra únicamente con Francia y cuando ésta no pudo disponer de los puertos americanos como bases; resultaron vulnerables no sólo a la flota de los Estados Unidos, sino también y en grado mucho mayor, a la de Francia, comprobando nosotros, en consecuencia, que la fuerza que era necesario dedicar a la defensa del comercio en el Atlántico Norte estaba completamente fuera de proporción con la fuerza naval del nuevo beligerante. Nuestra fuerza de protección tuvo que ser aumentada enormemente, en tanto que el volumen de nuestro comercio continuó siendo exactamente el mismo.

Esta relación de la defensa comercial con las áreas terminales y focales es de gran importancia, puesto que en el aumento de estas zonas en el Extremo Oriente es donde reside el único cambio radical que se observa en el problema. Es natural que los mares de las Indias Orientales fueron siempre considerados, hasta cierto punto, como un área defendida, pero el problema se vió simplificado porque en esas áreas persistió parcialmente el antiguo método de defensa. Hasta cerca de fines del siglo XVII, se consideró que el comercio a larga distancia debía defenderse por sí mismo, por lo menos fuera del área de la metrópoli, siendo la retención del armamento por los buques dedicados al comercio de las Indias Orientales el último vestigio de esa práctica. Más allá de la importante área focal de Santa Elena, confiaban principalmente en su propio poder de resistencia o en la escolta que podían procurar los buques de relevo de la estación de la India Oriental. Como regla general, su escolta propiamente dicha no iba más allá de Santa Elena, desde donde regresaba con los buques que se dirigían a Inglaterra y que se reunían allí procedentes de la India, la China y las pesquerías de ballenas de los mares del Sur. La base del sistema era proveer escolta para la parte de la gran ruta que estaba expuesta a sufrir ataques desde las bases coloniales francesas o españolas situadas en la costa africana e islas adyacentes.

Razones obvias indican que este sistema tendría que ser reconsiderado en el futuro. La expansión de las grandes potencias europeas ha modificado las condiciones que aquél satisfacía, y en caso de guerra con una de ellas el sistema de áreas defendidas terminales y focales requeriría ser extendido en gran medida hacia el Este, absorbiendo una parte considerable de nuestra fuerza, lo cual traería consigo una prolongación relativamente débil de nuestra cadena de concentraciones. En esto, por lo tanto, debemos señalar un punto en el cual ha aumentado la dificultad de la defensa del comercio; pero además existe otro.

Aun cuando las bases hostiles menores dentro del área defendida han dejado de ser en gran parte una amenaza para el comercio, como bases de torpederos han adquirido el poder de perturbar a la defensa misma. Mientras existan tales bases, con una flotilla poderosa dentro de ellas, es natural que las medidas de defensa a tomar no pueden ser tan sencillas como anteriormente. Será quizá necesario adoptar arreglos distintos y más complejos; sin embargo, parece continuar invariable el principio de las áreas defendidas, y si ha de obrar con su antigua eficiencia, los medios y las disposiciones para la seguridad de estas áreas tendrán que adaptarse a las nuevas posibilidades tácticas. Las antiguas condiciones estratégicas, por lo que puede observarse, permanecen inalteradas, excepto en lo que concierne a las reacciones del material moderno, que las hace más favorables para la defensa que para el ataque.

Si deseamos formular los principios en que se funda esta conclusión, los encontraremos en dos reglas generales: primera, que la vulnerabilidad del comercio está en relación inversa a su volumen, y segunda, que la facilidad de ataque significa facilidad de defensa. Esto último, que siempre ha sido verdad, es confirmado especialmente por los adelantos modernos. La facilidad de ataque significa el poder de ejercer el control, para el ejercicio del cual necesitamos no sólo cantidad, sino también velo-

cidad y resistencia, cualidades que sólo pueden obtenerse de dos maneras: tendrá que ser a costa de la coraza y el armamento, o a costa de un aumento de tamaño. Al aumentar el tamaño disminuímos de inmediato la cantidad; si sacrificando la coraza y armamento buscamos mantener la cantidad y así facilitar el ataque, facilitamos al mismo tiempo la defensa. Los buques de escaso poder combativo no pueden ciertamente esperar actuar en las áreas fértiles sin el apoyo necesario para dominar a la defensa; cada unidad poderosa destacada para esta clase de apoyo deja en libertad una unidad similar del contrario, y una vez que ha comenzado este proceso no hay manera de detenerlo. Para que las unidades de apoyo resulten efectivas, deberán multiplicarse formando escuadras y, tarde o temprano, la potencia en condiciones de inferioridad que trata de sustituir el choque de las escuadras con la destrucción del comercio, se verá envuelta en una guerra de escuadras, con tal que la potencia superior adopte un sistema racional de defensa; siempre ha ocurrido así y en cuanto es posible penetrar el futuro, es presumible que con mayor movilidad y mejores medios de comunicación, la etapa de las escuadras será alcanzada mucho antes de haberse podido obtener cualquier porcentaje adecuado de daños por medio de la acción esporádica de los destructores del comercio. A pesar de que esta clase de guerra siempre fué ineficaz en el pasado, mientras no se hubiera obtenido el dominio general, sus perspectivas para el futuro, a juzgar por los antiguos principios establecidos, prometen menos aún.

Por último, al considerar el problema de la protección del comercio y especialmente para determinar la fuerza y distribución que requiere, debemos tener presente una importante limitación. Por ningún medio concebible podrá darse al comercio una protección absoluta. No podemos hacer la guerra sin perder buques. Pretender alcanzar un nivel de fuerza naval o una distribución estratégica

que hiciese absolutamente invulnerable a nuestro comercio, es marchar directamente hacia la ruina económica; sería anular nuestro poder de sostener con éxito una guerra y buscar una posición de despotismo marítimo que, aun cuando fuese alcanzable, volvería a todo el mundo en contra de nosotros. Caerían sobre nosotros todos estos males y nuestra meta estaría aún muy lejana. En 1870, la segunda potencia naval del mundo estuvo en guerra con otra que ni siquiera podía considerarse como naval y, sin embargo, aquélla perdió buques por captura. Aun en los días de nuestro dominio más absoluto de los mares, nuestro comercio no fué invulnerable; nunca podrá serlo. Buscar la invulnerabilidad es caer en el vicio estratégico de tratar de disponer de superioridad en todas partes, y renunciar a lograr lo esencial por temor de arriesgar lo que no es esencial; sería basar nuestros planes en la suposición de que se puede realizar la guerra sin sufrir pérdidas; eso es, en una palabra, algo que nunca ha existido y que no podrá existir, debiendo condenarse rigurosamente tales ensueños, productos del tiempo de paz. Nuestro *standard* debe ser el término medio de la fuerza económica, el nivel que por una parte nos permitirá nutrir nuestros recursos financieros en previsión de días malos y, por la otra, imposibilitará al enemigo, cuando lleguen esos días, sofocar nuestro vigor financiero interrumpiendo eficazmente nuestra corriente comercial.

III

ATAQUE, DEFENSA Y APOYO DE LAS EXPEDICIONES MILITARES

El ataque y defensa de las expediciones de ultramar están regidos, en gran parte, por los principios del ataque y defensa del comercio. En ambos casos se trata de la

cuestión del control de las comunicaciones, pudiendo decirse, en términos generales, que si las controlamos para un propósito, las controlaremos también para el otro. Sin embargo, tratándose de expediciones combinadas, la libertad de paso no es la única consideración. Los deberes de la flota no terminan con la protección de las tropas durante el tránsito, como ocurre con los convoyes, salvo que como en el caso de estos últimos, el punto de destino sea un país amigo; en el caso normal de que su destino sea un país enemigo, donde deba esperarse hallar resistencia desde el comienzo de las hostilidades, la flota tendrá a su cargo otros deberes de naturaleza más exigente, y que pueden describirse en general como funciones de apoyo; la introducción de estas funciones es lo que caracteriza en forma más acentuada la diferencia entre las disposiciones navales que conciernen a una operación combinada y las referentes a la protección del comercio; si se exceptúa esta consideración, no es preciso que exista diferencia alguna en el método de defensa. En ambos casos, la fuerza requerida sería medida por los peligros de entorpecimientos en el tránsito. Pero, en realidad, ese *standard* no podrá aplicarse a las operaciones combinadas, puesto que por muy pequeños que puedan ser esos riesgos, las disposiciones de protección deberán ser lo suficientemente extensas para que incluyan las relativas al apoyo.

Antes de ocuparnos de este aspecto de la cuestión, que es también el más complejo, será conveniente considerar el ataque. Desde el punto de vista estratégico, sus principios en nada difieren de los ya enunciados al considerar la resistencia activa contra una invasión. Ya sea que la expedición que nos amenazaba fuese pequeña o que tuviese suficiente fuerza de invasión, la regla fundamental ha sido siempre la de que el objetivo primordial de la flota deben constituirlo los transportes y no la escolta; esta última, de acuerdo con las prácticas antiguas, debe ser alejada o contenida, pero nunca debe ser considerada como objetivo

primordial, a menos que no fuera posible alejarla ni contenerla. No es necesario repetir las palabras de los antiguos maestros que encierran el espíritu de este principio. Raras veces encontramos una regla de la estrategia naval expresada en términos técnicos precisos, pero ésta es una excepción. En las antiguas instrucciones para la escuadra, la frase «Los transportes del enemigo serán vuestro objeto principal», llegó a ser una fórmula común.

Esta regla no era aplicable únicamente en los casos en que los transportes se encontraran protegidos por una simple escolta: podía aplicarse aún en aquellos casos excepcionales en que la fuerza militar estaba acompañada o protegida por toda la fuerza de batalla de que disponía el enemigo. Hemos visto cómo en 1744 Norris se halló preparado para seguir con toda su fuerza, si era necesario, a los transportes franceses, y cómo Nelson organizó su flota en 1798 en forma más bien de contener que de destruir a la escuadra de batalla del enemigo, a fin de poder llevar a cabo un ataque aplastante contra los transportes.

Pueden concebirse excepciones a ésta, como a todas las reglas estratégicas. Podrían existir condiciones tales que si la flota de batalla enemiga acompaña a sus transportes nos resulte más ventajoso, en razón de nuestros objetos estratégicos ulteriores, afrontar el riesgo de dejar escapar los transportes a fin de aprovechar una oportunidad para destruir la flota; pero aun en este caso, la diferencia siempre sería teórica, puesto que nuestra mejor probabilidad de conseguir una ventaja táctica decisiva sobre la flota enemiga sería, por lo general, obligarla a que se ajuste a nuestros movimientos mediante la amenaza de un ataque contra los transportes. Es bien sabido que el estorbo causado por la presencia de los transportes, da origen a la debilidad especial que presenta la flota encargada de su protección.

Hay, sin embargo, una condición que distingue en forma radical las expediciones relativamente pequeñas de las

grandes invasiones: el poder de evasión. Nuestra experiencia ha demostrado, sin dejar lugar a dudas, que la marina no puede garantir de por sí la defensa contra tales expediciones; no podrá tener la seguridad de impedir su partida ni de atacarlas hallándose en tránsito, lo cual es cierto especialmente cuando un mar abierto ofrece la libertad de elegir la ruta, como en el caso de las expediciones francesas contra Irlanda. Es por esta razón que aun cuando una marina adecuada siempre ha evidenciado que era suficiente para evitar una invasión, para la defensa contra expediciones debe ser complementada por el ejército de la metrópoli. Para perfeccionar nuestra defensa o, dicho en otras palabras, nuestro poder de ataque, este ejército deberá ser capaz de asegurar que todas las expediciones suficientemente pequeñas para escapar de la flota, no puedan ocasionar verdaderos daños al desembarcar. Si por el número de efectivos, el adiestramiento y su organización y distribución, resulta adecuado para este propósito, un enemigo no podrá esperar influir sobre el resultado de la guerra excepto aumentando sus expediciones hasta alcanzar fuerza de invasión, en cuyo evento se encontraría envuelto en un problema que hasta ahora nadie ha resuelto en el caso de un mar no dominado.

Pero aun tratándose de expediciones de fuerza menor a la de invasión, la marina sólo considerará al ejército como una segunda línea y su estrategia deberá asegurar la cooperación con esa línea en el caso de evasión. Mediante una distribución acertada de la flotilla costera, asegurará el contacto con la expedición tan pronto se conozca su destino. Insistirá en el principio de hacer del ejército su objetivo primordial hasta donde sea posible, por medio de una poderosa y enérgica persecución de cruceros; con la radiotelegrafía y el aumento de velocidad de los cruceros, esta persecución es mucho más efectiva que nunca. En la actualidad, ninguna expedición, por afortunada que haya sido en la evasión, puede estar al abrigo de interrupciones

navales durante las operaciones de desembarco. Menos aún quedará al abrigo de interrupciones navales en su retaguardia o flancos mientras asegura su frente contra el ejército de la metrópoli. Utilizando transportes de gran tamaño, podrá tratar de reducir su número y obtener mayor velocidad, pero si bien con ello aumentará sus probabilidades de evasión prolongará también el período crítico del desembarco. Si buscara aumentar la rapidez del desembarco mediante el empleo de transportes más pequeños, disminuirían sus probabilidades de evasión por la reducción de su velocidad y la mayor superficie del mar que ocupará en su tránsito: en efecto, todos los adelantos modernos para la defensa en caso de invasión a través de un mar no dominado, facilitan también el contacto oportuno con una división que busca optar por evasión: tampoco debe olvidarse, puesto que se trata de un problema combinado, que los adelantos correspondientes en tierra pesarán casi en igual medida en favor del ejército defensor. Estos parecen ser los principios generales que rigen las tentativas de un enemigo para obrar con expediciones combinadas en nuestras propias aguas, donde por hipótesis dispongamos de suficiente fuerza naval para negarle un dominio local permanente. Podemos ahora considerar la cuestión más amplia y más compleja de conducir tales expediciones cuando existen condiciones navales inversas.

Debe recordarse que por conducción significamos no tan sólo su defensa, sino también su apoyo, por cuya razón se encontrará el punto de partida de nuestro análisis, como hemos indicado más arriba, en el contraste entre las expediciones combinadas y los convoyes. Un convoy consiste de dos elementos: una flota de buques mercantes y una escolta. Pero una expedición combinada no consiste sencillamente de un ejército y una escuadra; es un organismo a la vez más complejo y más homogéneo. Su constitución es cuádruple: tenemos, ante todo, el ejército; en segundo lugar, los transportes y flotilla de desembarco, es

decir, la flotilla de lanchones y lanchas a vapor para su remolque, todos los cuales pueden ser conducidos en los transportes o bien acompañarlos; tercero, la «escuadra a cargo de los transportes», como vino a llamarse, y que incluye la escolta propiamente dicha y la flotilla de apoyo compuesta de embarcaciones más ligeras para operar cerca de la orilla; y por último, la «escuadra de cobertura».

Tal es, por lo menos, una expedición combinada, de acuerdo con el análisis lógico. Pero constituye de tal modo un organismo único, que en la práctica raras veces pueden distinguirse estos elementos en forma nítida; pueden hallarse entrelazados de la manera más complicada. En realidad, cada uno de ellos tendrá siempre que cumplir, en mayor o menor extensión, algunas funciones de los otros. Así, la escuadra de cobertura puede no sólo confundirse con la escolta y el apoyo, sino que a menudo proveerá la mayor parte de la flotilla de desembarco y aún una parte de la fuerza de desembarco. En forma semejante, la escolta puede también servir como transporte y proveer en parte, no sólo la fuerza de apoyo, sino también la flotilla de desembarco. La cuádruple constitución, por lo tanto, resulta ser, en gran parte, puramente teórica. Sin embargo, estas denominaciones no se utilizan sólo para definir las variadas funciones que estarán a cargo de la escuadra; a medida que sigamos adelante, se verá que tienen un valor estratégico práctico.

Desde el punto de vista naval, la escuadra de cobertura debe ser considerada en primer lugar, a causa de que su necesidad señala manifiestamente no sólo la diferencia entre la conducción de las expediciones combinadas y la de los convoyes comerciales, sino también el hecho de que estas expediciones son en realidad una fuerza combinada y no únicamente un ejército escoltado por una flota.

En nuestro sistema de protección del comercio, la escuadra de protección no ocupaba lugar alguno. Como hemos visto, la flota de batalla se empleaba para controlar

determinadas áreas terminales, no teniendo ninguna conexión orgánica con los convoyes; estos convoyes no disponían de más protección que su propia escolta y los refuerzos que recibían a medida que se aproximaban a las áreas terminales. Pero cuando un convoy de transportes que formaba parte de una expedición combinada estaba destinado a un país enemigo, y debía vencer la resistencia opuesta mediante verdaderas operaciones combinadas, siempre contaba con una escuadra de batalla de cobertura. Tratándose de objetivos distantes podía suceder que esta escuadra no fuese agregada antes de haberse reunido toda la expedición en el teatro de operaciones; podía ocurrir también que durante el tránsito hacia ese teatro, los transportes tuvieran únicamente escolta de protección comercial; pero una vez iniciadas las operaciones desde el punto de concentración, siempre estaba en contacto con una escuadra de cobertura.

Unicamente cuando el destino de las tropas era un país amigo y la línea de pasaje se encontraba bien protegida por nuestros bloqueos permanentes, podía prescindirse por completo de la escuadra de cobertura. Así, nuestras diversas expediciones de auxilio a Portugal fueron consideradas exactamente como convoyes comerciales, pero en casos como el de la expedición de Wolfe a Quebec o de Amherst a Luisburgo, o en cualquiera de las que dirigíamos continuamente contra las Antillas, siempre se proporcionaba una escuadra de batalla como parte integrante de la misma en el teatro de operaciones. Nuestras disposiciones en la guerra de Crimea ilustran con exactitud este punto. Nuestras tropas fueron despachadas primeramente para desembarcar en Gallípoli, en territorio amigo, y para operar dentro de ese territorio como ejército de observación. No fué una verdadera expedición combinada, no contando los transportes con una escuadra de cobertura; su pasaje fué protegido suficientemente por nuestras flotas del Canal y del Mediterráneo, que ocupaban las salidas del Báltico y

del mar Negro, respectivamente. Pero tan pronto se comprobó que el plan de guerra original era ineficaz y se decidió llevar a cabo operaciones ofensivas combinadas contra Sebastopol, la flota del Mediterráneo perdió su carácter de independiente y desde entonces su función esencial fué la de proveer una escuadra de cobertura que estuviese en contacto con las tropas.

En vista de la importancia que tienen las funciones de apoyo de una fuerza de esta clase, el término «escuadra de cobertura» podrá parecer poco adecuado para describirla, pero se adopta por dos razones: en primer lugar, porque es el que se empleaba oficialmente en la marina en el caso que se acaba de mencionar, que fué nuestra última gran expedición combinada; al preparar el ataque a Crimea, sir Edmund Lyons, que actuaba como jefe de Estado Mayor de sir James Dundas y se hallaba a cargo de las operaciones combinadas, organizó la flota en una «escuadra de cobertura» y una «escuadra a cargo de los transportes». En segundo lugar, porque la designación sirve para hacer resaltar cuál es su primera y principal función, puesto que por importante que sea tener siempre presente sus deberes de apoyo, no debe permitirse que esto oscurezca el hecho de que su función esencial es la de impedir todo entorpecimiento en lo relacionado con las operaciones combinadas, es decir, el desembarco, apoyo y abastecimiento del ejército. Así, cuando en 1705 Shovel y Peterborough operaban contra Barcelona, Shovel protegía el sitio anfibio contra la escuadra francesa de Tolón. Peterborough requirió la ayuda de la infantería de marina en tierra, para realizar un *coup de main*, consintiendo Shovel en que desembarcaran sólo bajo la condición expresa de que en el momento en que sus cruceros pasaran la señal de que la escuadra de Tolón se hacía a la mar, serían reintegradas a la flota, sea cual fuese el estado de las operaciones terrestres: Peterborough se mostró conforme con ello. Como se verá, el principio que esto encierra es pre-

cisamente el mismo que expresa el término de Lyons, « escuadra de cobertura ».

Citar como precedente algo que haya sucedido en la guerra de Crimea y que no tenga el apoyo de la tradición, difícilmente podrá parecer convincente. Con nuestra modalidad británica, hemos dado lugar a la leyenda de que en lo referente a la organización y a la labor de estado mayor, esa guerra no fué otra cosa que una colección de malos ejemplos. Pero en realidad, como operación combinada, el movimiento inicial, tanto por su concepción como por su organización, fué quizá nuestra obra más audaz, brillante y feliz de esa naturaleza. Planeada esta expedición para auxiliar a un aliado en su propio país, se requirió repentinamente de la misma, sin ninguna preparación previa, que llevara a cabo una operación combinada de las más difíciles contra el territorio de un enemigo prevenido. Comprendía un desembarco en época avanzada del año sobre una costa abierta y tormentosa, al alcance de una fortaleza naval que contenía un ejército de fuerza desconocida, y una flota no muy inferior en poder combativo y que no había sido derrotada. Fué una operación comparable a la toma de Luisburgo y al desembarco de los japoneses en la península de Liaotung, pero las condiciones fueron mucho más difíciles. En el caso de estas últimas operaciones, ambas habían sido ensayadas algunos años antes y preparadas durante largo tiempo con pleno conocimiento de las circunstancias. En Crimea todo estaba en tinieblas; aun el vapor era un elemento que no había sido probado, y todo tuvo que ser improvisado. Los franceses tuvieron que desmovilizar prácticamente su flota a fin de proveer medios de transporte, y tan arriesgada parecía ser la empresa que se resistieron a continuarla, oponiendo toda clase de argumentos militares; pues aparte de todas las otras dificultades, teníamos que llevar a cuestas a un aliado mal dispuesto. Sin embargo, se logró llevarlo a cabo y por lo menos en lo que

se refiere a la parte naval, los métodos que tuvieron éxito señalan la culminación de todo lo que habíamos aprendido en tres siglos de fructífera experiencia.

La primera de estas enseñanzas fué que para llevar a cabo operaciones en un mar no dominado o incompletamente dominado, había necesidad de disponer de una escuadra de cobertura, diferente de la escuadra a cargo de los transportes. Su función principal era asegurar el dominio local necesario, ya sea para el tránsito o para las operaciones en sí. Sin embargo, como regla general, el tránsito era asegurado mediante nuestras escuadras regulares de bloqueo y comúnmente la escuadra de cobertura se reunía recién en el teatro de operaciones. Cuando, por consiguiente, el teatro de operaciones quedaba dentro de un área terminal defendida, como en el caso de nuestras invasiones en las costas del Norte y del Atlántico de Francia, la escuadra de defensa terminal también era suficiente por lo común para proteger las operaciones. De este modo se formó automáticamente la escuadra de cobertura, y continuaba su bloqueo, o bien, como en el caso de nuestro ataque contra St. Malo en 1758, ocupaba una posición entre la escuadra enemiga y la línea de operaciones de la expedición; pero si el teatro de operaciones no se encontraba dentro de un área terminal, o quedaba dentro de un área distante cuya defensa era débil, se daba a la expedición su propia escuadra de cobertura, dentro de la cual se confundía más o menos la escuadra local. Se hacía, en realidad, cuanto era necesario para asegurar el control local, aunque como hemos visto y deberemos considerar en forma detallada más adelante, esta necesidad no siempre constituía el *standard* mediante el cual se estimaba la fuerza de la escuadra de cobertura.

Una vez determinada la fuerza de la escuadra de cobertura, la siguiente cuestión es la posición (« tract ») que debe ocupar; como la mayor parte de los otros problemas estratégicos, es « una opción de dificultades ». De

acuerdo con las funciones de apoyo atribuídas a la escuadra, es decir, el apoyo que prestan sus tripulaciones, botes y cañones, será aconsejable situarla tan cerca del objetivo como sea posible; pero como escuadra de cobertura, con el deber de impedir la intromisión de una fuerza enemiga, debería estar lo más lejos posible, de modo que pueda empeñarse con esa fuerza desde el primer momento en que intente intervenir; existe además la necesidad suprema de que su posición sea tal que asegure el contacto con el enemigo en condiciones favorables, si éste trata de estorbar. En general, sólo se tendrá esta certeza, ya sea manteniendo contacto con la base naval del enemigo o en contacto con las propias fuerzas de desembarco. Cuando el objetivo es la base naval local del enemigo, estos dos puntos, como es natural, tienden a identificarse estratégicamente y la posición de la escuadra de cobertura se vuelve una cuestión táctica, más bien que estratégica. Sin embargo, el principio vital de su existencia independiente conserva su valor, y por muy grande que sea la necesidad de apoyo, la escuadra de cobertura nunca debe estar tan íntimamente ligada a una fuerza de desembarco que se halle incapacitada para desligarse y actuar como unidad puramente naval, en tiempo oportuno para cumplir su función. O dicho en otras palabras, siempre debe ser capaz de obrar en la misma forma que un ejército libre que cubre a las fuerzas de sitio.

Cuando el objetivo de la expedición no es la base naval local, la elección de una posición para la escuadra de cobertura dependerá principalmente de la magnitud del apoyo que el ejército pueda necesitar. Si éste no puede obrar por sorpresa y debe, por consiguiente, esperar una seria resistencia militar, o si las defensas de costa son demasiado fuertes para que sean dominadas por la escuadra de los transportes, en tal caso habrá que preferir una posición próxima al ejército, aunque todavía queda por demostrar hasta qué punto, en las condiciones modernas, pueden los

buques llevar a cabo la delicada operación de apoyar desde el mar un ataque de infantería con el fuego de sus cañones, excepto enfilando la posición enemiga. Semejante elección estará indicada cuando se requiere un fuerte apoyo de hombres y botes, como en el caso de que los transportes y la escuadra que los acompaña no puedan proveer suficiente número de lanchones y remolcadores; o cuando la localidad es tal que probablemente requiera operaciones anfibias distintas de las del desembarco en sí, haciendo necesario el auxilio de un gran número de botes y marineros que operen con el ejército, a fin de darle la movilidad táctica anfibia que de otro modo le faltaría. Casos como éstos ocurrieron en Quebec en 1759, cuando Saunders remontó con su escuadra de cobertura el río San Lorenzo, a pesar de que sus funciones de cobertura podrían haberse cumplido mejor desde una posición situada a varios centenares de millas del objetivo; y nuevamente en 1800, en Alejandría, cuando lord Keith corrió un peligro extremo con sus funciones de cobertura, para poder realizar el abastecimiento del ejército del general Abercromby por aguas interiores y darle la movilidad que necesitaba.

Si, por otra parte, la escuadra de los transportes es capaz de procurar todo el apoyo necesario, la escuadra de cobertura se estacionará tan cerca de la base naval del enemigo como sea posible, y allí operará de acuerdo con las leyes comunes del bloqueo. Si sólo quiere impedirse la intervención del enemigo, su guardia tomará la forma de un bloqueo estrecho; pero si existe además el propósito de emplear la expedición como un medio para obligar al enemigo a salir al mar, se empleará el bloqueo a distancia; como ocurrió en el caso de Anson ya citado, cuando protegió la expedición de St. Malo no por el bloqueo estrecho de Brest, sino ocupando una posición hacia el Este, cerca de la isla de Batz.

En las operaciones efectuadas por los japoneses en la Manchuria y en la península de Kuantung, estos antiguos

principios se revelaron con una vitalidad en nada disminuída. En los ataques por sorpresa contra Seoul y Takuzan, la labor de apoyo quedó librada por completo a la escuadra de transportes, mientras que el almirante Togo ocupó una posición de cobertura a gran distancia, en Port Arthur. Los dos elementos de la flota se mantuvieron separados durante todo el tiempo; pero en las operaciones de aislamiento y de sitio de Port Arthur, estaban tan íntimamente unidos que a veces no podían ser diferenciados entre sí. Sin embargo, dentro de lo que permitía la proximidad del lugar de desembarco con respecto al objetivo, ambos obraron independientemente. Para el desembarco del Segundo Ejército se utilizaron los botes de la escuadra de cobertura, pero permaneció durante todo el tiempo como una sola unidad naval, no mezclándose nunca orgánicamente con la escuadra de los transportes. Sus operaciones en todo momento fueron conducidas, en cuanto lo permitían las condiciones modernas, según las normas de un bloqueo estrecho, siendo su función esencial la de impedir todo obstáculo, sin estar influenciada, según nosotros lo concebimos, por ningún propósito accesorio de llevar al enemigo a una acción decisiva.

Sin embargo, durante todo el curso de las operaciones se hizo sentir una nueva influencia que tendía a confundir la precisión de los antiguos métodos. Inútil es decir que se trataba de la mina y del torpedo; la acción desviatriz de ambos resultó curiosa e interesante. En nuestras propias operaciones contra Sebastopol, que es el caso más semejante al de Port Arthur, las viejas normas mantenían su valor. Según el principio tradicional, que databa de la época del ataque de Drake contra Santo Domingo, en 1585, se eligió un sitio de desembarco que representaba el término medio entre la facilidad para llevar a cabo un *coup de main* y la ausencia de toda oposición; es decir, se eligió el punto más cercano posible al objetivo que no estaba defendido por baterías y que se hallaba fuera del alcance del ejército principal enemigo.

En el manejo de la escuadra de cobertura, su comandante en jefe, el almirante Dundas, le dió su doble función. Después de explicar la constitución de la escuadra de transportes, dice: «El resto de mi fuerza... obrará como una escuadra de cobertura y donde sea factible ayudará al desembarco general». Teniendo presente estos dos objetos, se estacionó suficientemente cerca del punto de desembarco para apoyar al ejército con sus cañones si encontraba resistencia, permaneciendo siempre a la vista de sus cruceros que estaban frente a Sebastopol y a una distancia tal que a la primera indicación de un movimiento de los rusos, tendría tiempo para llegar frente al puerto y empeñarse con ellos antes de que pudieran internarse en el mar; es decir, ocupó una posición tan próxima al ejército como era compatible con su función de impedir todo obstáculo; o dicho de otro modo, su posición estaba tan cerca de la base enemiga como era compatible con el apoyo del desembarco. En realidad, la posición era la misma bajo cualquiera de estos aspectos y su elección no presentaba ninguna complicación, a causa, principalmente, de que el vapor simplificaba, por primera vez, los factores de tiempo y distancia.

En el caso de los japoneses, no fué tan fácil la aplicación de estos principios. Al elegir el punto indefenso más cercano para un desembarco, no debieron tomarse únicamente en consideración las baterías, ni el ejército que se encontraba en Port Arthur, ni las tropas dispersas en la península de Liaotung, sino más bien, como siempre deberá ocurrir en el futuro, las minas y la defensa móvil de torpedos. El punto que eligieron fué la bahía más cercana que no estaba minada; no quedaba completamente fuera del alcance de la defensa móvil, pero hallábase situada detrás de unas islas que se prestaban para la creación de defensas fijas, reuniendo así todas las condiciones reconocidas. Pero como las defensas podían ser contorneadas por la flota rusa, se hacía necesaria una escuadra de cober-

tura, complicándose la dificultad de elegir una posición para la misma por el hecho de que el objetivo de las operaciones combinadas no era únicamente Port Arthur, sino también la escuadra que se encontraba allí. Por lo tanto, era necesario mantener alejada a esta escuadra y evitar que pudiera escapar. Esto aconsejaba el bloqueo estrecho; pero para establecer un bloqueo de esta naturaleza, es necesario adoptar una posición que se halle fuera del alcance de los torpedos nocturnos, y el punto más cercano que satisfacía esta condición, se encontraba detrás de las defensas que cubrían el desembarco; en consecuencia, a pesar de lo que aconsejaban las condiciones estratégicas, la escuadra de cobertura se vió obligada a replegarse en forma más o menos continua sobre el ejército y su fuerza de apoyo, aun cuando ya no se requería la ayuda de la escuadra de batalla.

Dadas las condiciones entonces existentes nada se perdió, puesto que las líneas de las defensas fijas de los japoneses se hallaban tan cerca de la base enemiga, que el almirante Togo se aseguró, mediante el minado de la entrada del puerto, que la salida del enemigo fuera suficientemente lenta para darle la certeza de establecer contacto desde su fondeadero defendido, antes de que los rusos pudieran internarse en el mar. Lo que sucedería en el caso de no poderse obtener una posición semejante, es otro asunto. El lugar del desembarco y la base de abastecimiento del ejército deben ser asegurados contra ataques de torpedos, pareciendo sugerir el principio de la concentración del esfuerzo que no deben debilitarse los medios de la defensa dando a la escuadra de cobertura un fondeadero protegido en otro lugar; de esto parece deducirse que a menos que las condiciones geográficas permitan a la escuadra de cobertura emplear una de sus propias bases nacionales, los últimos adelantos traerán a hacerla replegar sobre el ejército, inclinándola así a confundir sus deberes con los de la escuadra a cargo de los transportes. De ahí

que sea mayor la importancia de mantener claramente diferenciadas las funciones de ambas escuadras.

A fin de destacar el principio referente a la escuadra de cobertura, estos dos casos pueden contrastarse con el episodio de Lissa en las postrimerías de la guerra Austro-Italiana de 1866, en cuya ocasión se prescindió por completo del mismo, con resultados desastrosos. El almirante Tegethoff, al mando de una flota inferior, había estado operando todo el tiempo a la defensiva, de acuerdo con órdenes superiores, encontrándose en Pola a la espera de una oportunidad para asestar un contragolpe; Persano se hallaba con la flota italiana superior en Ancona, donde prácticamente dominaba el Adriático. En el mes de Julio, debido al fracaso de su ejército, los italianos se vieron ante la perspectiva de ser obligados a celebrar la paz en condiciones desfavorables. Con el objeto de mejorar la situación, se ordenó a Persano que se apoderase de la isla austríaca de Lissa, quien sin tratar siquiera de organizar su flota de acuerdo con el principio normal británico, procedió a conducir la operación con todas sus fuerzas; puede decirse que la totalidad de éstas fué envuelta en labores anfibias y tan pronto quedó Persano comprometido de este modo, Tegethoff se hizo a la mar y lo sorprendió. Persano no pudo desenmarañar a tiempo una fuerza suficiente para hacer frente al ataque, y como no disponía de una escuadra compacta adecuada para desarrollar una acción naval independiente, fué derrotado en forma decisiva por un enemigo inferior. De acuerdo con la práctica británica, es evidente que se trataba de un caso en el cual, si es que convenía realmente emprenderse tal operación, debió haberse destacado una escuadra independiente de cobertura, ya sea para obligar a Tegethoff a permanecer en Pola o para llevarlo oportunamente a la acción, según se considerara a la isla o a la flota austríaca como el objetivo primordial. La razón de que no se procediera así, quizá obedezca al hecho de que a Persano no se le

dió una fuerza de desembarco suficiente, y parece que él consideró que era necesaria toda la fuerza de su flota para apoderarse con éxito de su objetivo. Si esto es cierto, no es más que otra prueba de la validez de la regla de que no obstante el apoyo que de la flota puedan requerir las operaciones de desembarco, nunca deberá prestarse este apoyo en un mar no dominado completamente, de modo que impida dejar en libertad a la escuadra de cobertura para emprender una acción naval independiente.

La medida en que puedan realizarse las funciones de apoyo de la flota, será siempre una cuestión delicada. Es erróneo insinuar que su fuerza será afectada por la necesidad del ejército de disponer de gente de la flota o de sus botes, lo cual implica asimismo gente para tripularlos. Una escuadra de batalla está destinada a luchar con la escuadra de batalla enemiga, y su gente a luchar en los buques, rebelándose la mente ante la idea de fijar la fuerza de la escuadra según otro *standard*. Teóricamente, nada puede parecer más cierto, pero ésta es una idea que nace de la paz y del estudio. La atmósfera de la guerra engendró un modo de ver más amplio y práctico. Los hombres que participaron en las guerras antiguas sabían que cuando se asignaba una escuadra a una expedición combinada, ésta se convertía en algo distinto de una unidad puramente naval; sabían además, que un ejército que operaba más allá de los mares en un territorio hostil, era un organismo incompleto, incapaz de asestar sus golpes en la forma más eficaz sin el auxilio de las tripulaciones de la escuadra. Correspondía, por lo tanto, a la porción naval de la fuerza no sólo defender la parte ofensiva del organismo, sino suplir sus deficiencias y darle poder para atacar. Solo y sin ayuda, el ejército no puede confiar en el desembarco, no puede abastecerse, ni puede asegurar su retirada, ni tampoco aprovecharse de la mayor de las ventajas de una fuerza anfibia: un cambio repentino de base

o de línea de operación. Todo esto debe hacerlo la flota, con su propia gente (1).

Hay numerosos precedentes que justifican este punto de vista. Así, por ejemplo, cuando en 1800 el general Maitland fué encargado de una expedición contra Belleisle, se le pidió que indicara la magnitud de la fuerza naval que necesitaría, juzgando éste que era difícil fijarla con precisión; expresó lo siguiente: «Hablando en términos generales, sin embargo, me parece que tres o cuatro buques de línea y cuatro o cinco fragatas activas, serían adecuados para el servicio propuesto. Las fragatas serían para bloquear». (Significando, naturalmente, bloquear al objetivo e impedir que le llegaran refuerzos desde tierra firme, lo cual siempre constituye una de las funciones de apoyo de la escuadra asignada a los transportes). «Los buques de línea», agregó, «nos procurarán la cantidad de hombres necesarios para las operaciones terrestres». En este caso, nuestras escuadras de bloqueo permanente aseguraron la cobertura y lo que Maitland quiso expresar fué que los buques de batalla que requería serían agregados a la escuadra de transportes, no como necesarios para la escolta, sino para el apoyo. St. Vincent, quien entonces era Primer Lord, además de mostrarse conforme con su pedido le asignó para la labor de desembarco, un buque de línea más de los que había solicitado. En aquella época habíamos conseguido un dominio general del mar casi absoluto, disponiendo, para ejercerlo, de amplias fuerzas navales. Será conveniente compararlo con un caso en que las circunstancias eran distintas.

Cuando en 1795 se estaba alistando la expedición a las Antillas, al mando del almirante Christian y del gene-

(1) En la última guerra, los japoneses trataron de ejecutar esta labor mediante un Estado Mayor de Desembarco del Ejército, altamente organizado, pero que no parece haber funcionado bien salvo en condiciones ideales de estado del tiempo y de lugar, y en casi todos los casos se requirió la cooperación de la escuadra.

ral Abercromby, el almirante de acuerdo con Jervis, formuló un memorándum relacionado con la fuerza naval requerida (1); la fuerza que pedía era considerable. Tanto él como Jervis consideraban que la escolta y la cobertura local debían ser muy fuertes, puesto que era imposible confiar en cerrar en forma eficaz a Brest o a Tolón por medio del bloqueo; pero ésta no fué la única razón. El plan de operaciones comprendía tres distintos desembarcos, cada uno de los cuales requeriría por lo menos dos buques de línea o quizá tres, «no sólo como protección, sino como medio de tripular los lanchones, desembarcar los cañones y ejecutar los otros servicios de fajina necesarios». Christian requería asimismo las fragatas indispensables y tres o cuatro bergantines, «para cubrir (es decir, apoyar) las operaciones de las embarcaciones menores (o sean las flotillas de desembarco que operaran cerca de la costa)». El ataque principal exigiría por lo menos cuatro buques de línea y siete fragatas, con un número proporcional de bergantines y goletas. Consideraba que en total, los buques de línea (las fragatas serían «empleadas para otros fines)», tendrían que proveer trozos de desembarco hasta la suma de 2000 hombres «para los lanchones, el desembarco y movimiento de cañones, y para el agua y las provisiones»; esto constituiría su tarea diaria. La fuerza militar con la cual debía cooperar este trozo de desembarco, ascendía a unos 18.000 hombres.

Debe decirse que lord Barham, en aquella época sir Charles Middleton y Primer Lord del Almirantazgo, se opuso a lo solicitado por conceptuarlo excesivo, sobre todo la demanda de una fuerte escolta, pues consideró que el tránsito podría ser asegurado mediante una vigilancia

(1) Sir Hugh Cloberry Christian fué un oficial muy distinguido, con una notable foja de servicios en combates navales. Servía como segundo comandante de Howe justamente antes de su promoción a almirante en 1795, y murió siendo comandante en jefe en la ciudad del Cabo, a la temprana edad de 51 años.

especial por parte de las escuadras de bloqueo; parece que no tomó en cuenta la necesidad de disponer de grandes trozos de desembarco. Su opinión, sin embargo, no es enteramente convincente, ya que desde un principio adoptó una actitud antagónica hacia la idea de esta expedición; juzgó que era radicalmente falsa la política que la dictaba, deseando naturalmente restringir la fuerza que se le destinaría. Su oposición se basaba en los principios amplios y previsores que fueron característicos de su estrategia; supuso que en vista de la actitud amenazante de España, lo que correspondía hacer era economizar la armada, elevándola a un *standard* de dos potencias para la lucha que se avecinaba, y mantenerla concentrada para una acción naval decisiva tan pronto España definiera su actitud. Condenó vigorosamente, en resumen, una política que entrañaba una grave disipación de fuerza naval para lograr un objeto secundario antes de haberse conseguido el dominio efectivo del mar, siendo los preparativos para esta expedición los que en realidad le obligaron a renunciar antes de quedar lista; pero debe observarse que sus objeciones al plan se debieron realmente, no al principio de su organización, sino al hecho de que no disponíamos de suficiente fuerza para prestarle el apoyo naval adecuado, sin perjudicar la más importante consideración de nuestra posición general en el mar (1).

Es evidente que las consideraciones precedentes, aparte de las reacciones estratégicas ya anotadas, tendrán otro efecto de la mayor importancia, por cuanto influirán en la elección del lugar de desembarco. Para el ejército será siempre de interés fijar este punto tan cerca del objetivo como sea compatible con un desembarco sin resistencia; lo ideal sería que se hallara a una noche de marcha, pero esto

(1) Fundados en razones análogas casi todos los críticos militares han condenado la política de esa desastrosa expedición porque implicaba una dispersión de nuestra débil fuerza militar en momentos en que todo exigía su concentración en Europa.

rasas veces podía lograrse salvo en el caso de expediciones muy pequeñas, que pudieran ser desembarcadas rápidamente al cerrar el día y avanzar en la obscuridad. Tratándose de expediciones mayores, el propósito consistía en efectuar el desembarco a suficiente distancia del objetivo para impedir que la guarnición del lugar o las fuerzas locales del enemigo pudieran ofrecer resistencia antes de haber puesto pie en tierra; pero la tendencia de la marina se manifestará generalmente en sentido opuesto, ya que por lo común mientras más lejos de la fuerza enemiga pueda desembarcar al ejército, más segura estará de poderlo proteger contra obstáculos navales. Su ideal será un lugar suficientemente alejado para quedar fuera del alcance de los torpedos, y que permita operar las escuadras de cobertura y de transportes con la debida independencia estratégica.

A fin de reducir estas divergencias a un promedio de eficacia, es necesario un Estado Mayor combinado, y para asegurar su funcionamiento uniforme será igualmente deseable establecer, dentro de lo posible, los principios y el método que éste deberá seguir. De acuerdo con los mejores precedentes de fecha reciente, el procedimiento adoptado consistió en que el Estado Mayor del Ejército indicara los límites de la línea de costa dentro de los cuales debía efectuarse el desembarco, a fin de que la operación surtiese el efecto deseado, y los puntos conocidos como accesibles para el desembarco, en orden de preferencia; el Estado Mayor de la Marina manifestará entonces en qué medida estará dispuesto a obrar de acuerdo con las miras del ejército. Su decisión dependerá de las dificultades para la protección y las condiciones esenciales que debe reunir un lugar de desembarco, desde el punto de vista del estado del tiempo, de las corrientes, de las playas, etc., dependiendo también, aunque en menor grado, de la medida en que la conformación de la costa permitirá el apoyo táctico mediante el fuego de artillería y las fintas. Si el Estado Mayor de la Marina no se muestra de acuerdo con el punto o puntos

que a sus colegas más interesan, se crea una situación de cotejo de riesgos que deberá ajustar el Estado Mayor combinado. Será obligación del Estado Mayor naval exponer franca y claramente todos los riesgos marítimos que entraña el proyecto del ejército y si es posible, sugerir una alternativa mediante la cual pueda reducirse el riesgo de los obstáculos navales sin recargar demasiado al ejército; comparando estos riesgos con los expuestos por el ejército, el Estado Mayor superior deberá decidir la norma a seguir, debiendo entonces el ejército y la armada hacer cuanto les sea posible para reducir al mínimo los riesgos que deberán afrontar. Que el Estado Mayor superior se incline hacia el punto de vista naval o hacia el militar, dependerá de la parte donde exista mayor peligro, en el mar o en tierra.

Cuando se conocen relativamente bien las condiciones navales, puede fijarse en esta forma la línea de operaciones con mucha precisión; pero si, como sucede generalmente, la probable acción del enemigo en el mar no puede adivinarse con suficiente aproximación, en tal caso suponiendo que existen serias posibilidades de que el mismo oponga obstáculos navales, la elección final dentro del área limitada debe quedar a juicio del almirante. Se ha seguido la práctica de darle instrucciones que definan en orden de importancia los puntos deseados por el ejército, e indicarle que debe elegir aquel que de acuerdo con las circunstancias que se presenten, considere se halla dentro del riesgo razonable de la guerra. En forma semejante, si el peligro de obstáculos navales es pequeño, y no se conocen perfectamente las condiciones locales en tierra, la elección final pertenecerá al general, sujeto únicamente a las posibilidades prácticas del lugar de desembarco que deseara elegir.

Durante el período más afortunado de nuestras guerras anteriores, pocas veces se tropezó con dificultades para que las cosas marcharan debidamente de acuerdo con estas nor-

mas. Después del primer fracaso, poco glorioso en verdad, sufrido en Rochefort en 1757, fué de práctica que ambos comandantes en jefe, cuando se permitía este arbitrio, hiciesen conjuntamente un reconocimiento de la costa en la misma embarcación y que resolviesen el asunto amigablemente en el propio lugar.

A partir de entonces, se dispuso conducir nuestras expediciones combinadas de acuerdo con estas normas. Desde los días del mayor de los Pitt, nunca seguimos la práctica de encomendar las expediciones combinadas a un solo comandante en jefe, militar o naval, permitiéndole decidir entre las exigencias militares y las navales; el peligro de posibles roces entre dos comandantes en jefe, llegó a considerarse pequeño en comparación con el peligro de que uno de ellos cometiera errores por no estar familiarizado con las limitaciones del servicio al cual no pertenecía.

El sistema, por lo común, ha funcionado bien, aun en el caso de que surgieran cuestiones que correspondían esencialmente a un Estado Mayor superior combinado. Las excepciones son, en realidad, muy pocas. Un ejemplo excelente acerca de la forma en que pueden salvarse tales dificultades cuando existe buena voluntad, lo ofrece la guerra de Crimea. Las dificultades navales, como ya hemos visto, fueron de las más graves que podían presentarse, casi al punto de convertir toda esta empresa en una insensatez. Cuando llegó el momento de obrar, se reunió un Consejo de guerra combinado, del cual participaron los Estados Mayores aliados del ejército y de la armada. Tan grandes fueron las diferencias de opinión entre los generales franceses y británicos y tan imperfectamente se conocía el terreno, que no pudieron indicar con precisión un punto de desembarco; los almirantes sólo sabían que este punto debería hallarse sobre una costa abierta, que no habían podido reconocer, y donde en cualquier momento el mal tiempo podría interrumpir las comunicaciones con tierra y donde quedarían expuestos al

ataque de una fuerza que, mientras los aliados no hubiesen desembarazado de las tropas a sus propios buques, no sería inferior a la de éstos. Todas estas objeciones fueron expuestas ante el Consejo general; lord Raglan manifestó entonces que el ejército comprendía perfectamente los riesgos y que estaba dispuesto a afrontarlos, en vista de lo cual los almirantes aliados respondieron que estaban listos para proceder y realizar cuanto estuviera en sus medios para desembarcar al ejército y apoyarlo en cualquier punto que se eligiera.

Queda aún una forma de apoyo que no se ha considerado hasta ahora: los movimientos de diversión o fintas de la flota, a fin de distraer la atención del enemigo del lugar del desembarco; tal función corresponderá naturalmente a la escuadra de batalla de cobertura o de sus cruceros agregados y flotilla. Este recurso aparece en el ataque de Drake a Santo Domingo en 1585, el cual puede considerarse como nuestro primer precedente en épocas modernas y como modelo al cual se ajustaron, dentro de lo que permitían las circunstancias, todas las operaciones posteriores de esta índole. En ese caso, mientras Drake desembarcaba las tropas a una noche de marcha del lugar, el grueso de la flota se situó frente al mismo, mantuvo a la población en alarma toda la noche, y al amanecer hizo una demostración con los botes simulando forzar un desembarco directo bajo la protección de los cañones de la flota, con el resultado de que la guarnición salió para hacer frente a la amenaza, siendo entonces sorprendida en su flanco por la verdadera fuerza de desembarco. Pasando de este caso sencillo al más complicado que registran nuestros anales, vemos a Saunders haciendo exactamente lo mismo en Quebec. Para preparar el desembarco nocturno de Wolfe, fingió disponerse a bombardear las líneas de Montcalm situadas debajo de la ciudad y en la mañana siguiente inició con los botes de la flota una demostración de desembarco de su infantería de marina; por

medio de este ardid mantuvo a Montcalm alejado del lugar de desembarco de Wolfe hasta que éste hubo conseguido afirmar pie en tierra. Se realizaron demostraciones similares más arriba de la ciudad, y el resultado de estas maniobras fué que Wolfe pudo penetrar en el centro de la posición francesa sin encontrar resistencia.

Tales acciones pertenecen naturalmente al dominio de la táctica más bien que al de la estrategia, pero el recurso ha sido empleado estratégicamente con iguales efectos. Tan grandes son el secreto y la movilidad de una fuerza anfibia, que a un enemigo le es sumamente difícil distinguir un ataque verdadero de una finta. Aun en los últimos momentos, cuando se lleva a cabo efectivamente el desembarco, es imposible para los defensores saber si se están desembarcando todas las tropas en un punto determinado si al mismo tiempo tiene lugar una demostración en otra parte. En Quebec, Montcalm supo que tenía ante sí a toda la fuerza británica recién cuando se halló frente a Wolfe. Menos aun podremos estar seguros, desde el punto de vista estratégico, si un desembarco dado representa una guardia avanzada o si es una operación de diversión para encubrir un desembarco de mayores proporciones en otro lugar. Esto representa una dificultad especial en el caso de grandes operaciones, en que el ejército a desembarcar llega en escalón, como sucedió con el Segundo Ejército japonés, en cuya ocasión los recursos navales fueron utilizados estratégicamente y en apariencia con notable resultado. Los rusos temieron constantemente que los japoneses atacaran a Newchuang en el extremo del golfo de Pe-chi-li y por esta razón no se permitió que el general Stakelberg, al mando de las tropas de la península, concentrara sus fuerzas para una acción efectiva en la parte Sur, donde los japoneses habían fijado su lugar de desembarco. A pesar del esfuerzo a que estuvo sometida su flota al efectuar y asegurar el desembarco del ejército, el almirante Togo destacó una escuadra de cruceros para efectuar

una demostración en el golfo; no puede calcularse con certeza el efecto preciso que tuvo esta finta sobre los rusos; sólo sabemos que Stakelberg tuvo que demorar tanto su concentración que no pudo atacar al ejército japonés antes de que éste se hallara listo para las operaciones, pudiendo entonces los japoneses asestarle un contragolpe desconcertante.

Este poder para estorbar al enemigo con fintas es, desde luego, inherente a los atributos peculiares de las expediciones combinadas, es decir, a la facilidad con que puede ser ocultada o cambiada su línea de operaciones, y no parece haber ninguna razón para suponer que en el futuro tal poder será menor que en el pasado. Es natural que la existencia de buenas comunicaciones ferroviarias en el teatro del desembarco, disminuirá el efecto de las fintas, pero, por otra parte, también han aumentado los medios para realizarlas. En los rastreadores, por ejemplo, encontramos un nuevo instrumento que en la guerra Ruso-Japonesa demostró ser capaz de producir gran impresión a poco costo para la flota. Si apareciera una flotilla de estas unidades en cualquier parte practicable de una costa amenazada y simulara rastrearla, sería casi una imposibilidad moral hacer caso omiso de tal demostración.

En resumen, entonces, suponiendo que se sigan los antiguos métodos, parece que con una preponderancia naval razonable, el poder de llevar a cabo tales operaciones sobre un mar no dominado, no será menor de lo que ha sido hasta ahora. La rapidez y precisión que ha aportado la propulsión a vapor, colocan quizás a este poder más alto que nunca; por lo menos, será difícil encontrar en el pasado un paralelo al brillante movimiento contra Seoul con que los japoneses iniciaron la guerra en 1904. Es verdad que los rusos decidieron a última hora, por razones políticas, permitir que se efectuara la ocupación sin oponer resistencia, pero esto no lo supieron los japoneses y sus disposiciones fueron tomadas en la suposición de que el

enemigo haría uso de los formidables medios a su alcance para contrarrestar la operación; se contó con el riesgo, se lo calculó hábilmente y se adoptaron las medidas adecuadas en base a principios idénticos a los de la tradición británica. Pero, por otra parte, nada ha sobrevenido que demuestre que cuando el enemigo ejerce un dominio efectivo sobre el mar, quedan reducidos los peligros propios de estas empresas. En contra de un enemigo que controla con suficiente fuerza la línea de pasaje, los métodos puestos en práctica tantas veces para cubrir y proteger a una expedición de ultramar, no tendrán en la actualidad mayor efecto del que tuvieron en épocas pasadas. Mientras no se quebrante este dominio por medio de una acción puramente naval, la labor combinada implicará exceder todos los riesgos legítimos de la guerra.

FIN

INDICE ALFABETICO

Abatir al enemigo, teoría de, 40, 57, 62; su exageración, 83-4, 87; su influencia, 130, 138.
Abercromby, gen., 308, 315.
Adriático, defensa del comercio en el, 279.
Alejandría, 308.
Almacenes de puesto, sus deberes en la defensa del comercio, 278.
Alsacia-Lorena, como objeto limitado, 58, 64.
Amberes, 78.
Ambleteuse, 265.
Amherst, gen., 303.
Anson, alm., sus métodos y reformas, 121-3, 129-30, 139, 192-3, 203, 230; como comandante en jefe en el Canal de la Mancha, 193.
Antillas (Indias Occidentales), 155-59, 195.
Arcos defendidos (o «Trace»), 277-81.
Arcos fértiles, 275-81.
Arcos focales, 110, 115, 276-80, 288-9, 294.
Arcos terminales, 110, 152-3, 275-80, 288, 294, 306.
Armada Española (La Invencible, 1588), 45, 47, 173-4, 186-8, 241, 251, 253, 257-9.
Austerlitz, campaña de, 29, 62.
Bacon, su aforismo sobre la guerra limitada, 67.
Báltico, defensa del comercio en el, 160, 163, 278.
Barcelona, sitio de, 304.
Barham, lord (Charles Middleton), alm., sus métodos y opiniones, 155-7, 164, 177, 196, 213, 221, 268, 315.
Barrolle, alm., 263-4.
Barrington, alm., 159-60.
Bases, suspensión, 218; de torpederos, en áreas defendidas, 295; distribución de las bases y defensa del comercio, 293.
Batalla, doctrina de la, 178, 190-1, 247-8. *Véase también* Decisión.
Bath, isla de, 198, 308.
Beachy Head, batalla de, 232.
Bélgica, como objeto limitado (1850), 58, 64.
Belleisle, mariscal de, 265-6.
Belleisle, expedición a, 314.
Bergantines, 118.
Berry, capitán de navío, 252.
Blake (coronel), General de Mar, 190.
Bloqueo, 175, 177, 179, 185, 196-222; método de, 132; en ética, 197-9, 277; táctico y estratégico, 105; inseguridad del, 130, 205, 289; estrecho

y a distancia, 197-222, 264, 308, 311; teoría del, 197-8, 216-22.
Boscawen, alm., 203, 266.
Botes de la flota, sus deberes en operaciones combinadas, 307-9, 313-15.
Boulogne, 265.
Boyne, batalla del, 239.
Brest, 154, 177, 202-3, 205-6, 208-11, 215, 222, 227, 250, 261-3, 266-7, 270.
Bruix, alm., 154.
Brulotes explosivos, 118.
Brulotes incendiarios, 118, 132-3, 242-3.
Brunswick, príncipe de, 73.
Buques intermedios, su teoría, 120, 131-2, 138.
«Buque Mayor», 119.
Buques mercantes en el Océano Indico. Véase Extremo Oriente.
Buques, teoría de su clasificación, 93 y sigs.
Byng, alm., 178.

Cádiz, 153, 156, 159, 193, 200, 228, 241, 279.
Caemmerer, von, gen., sus consideraciones sobre la guerra limitada, 84-5.
Calder, alm., 178, 196.
Canadá, como objeto limitado, 63, 65, 89, 224.
Canal de la Mancha, islas del, 153, 267, 278.
Capitales, como objetivo, 29, 58, 63.
Caribe, mar, 158.
Carlos de Austria, archiduque, 29, 62, 77.
Carlos Eduardo, príncipe, 262.
Carlos II, de Inglaterra, 192.
Carlett, capitán de navío, 12.
Cartagena (España), 279.
Cerdeña, 152.
Cienfuegos, 183.
Clausewitz von, gen., consideraciones sobre la teoría, 14; sus servicios, 31; su libro *De la Guerra*, 31-5, 49-59, 61-70, 82-5, 93; su plan de guerra (1830), 58.
Clear, cabo, 289.
Comercio, destrucción del, 103 y sigs.; crecientes dificultades para destruirlo, 283-6, 296-7.
Comercio, impedir el, 102-4, 172; como método para obtener una decisión, 172.
Comercio, protección del, 119; sus reacciones sobre la concentración, 146, 155, 174-5, 221-2; sus principios, 275-80, 287, 290-7; su relación con el volumen del comercio, 287, 290-4; en la guerra de 1812, 293-4.
Comercio, operaciones esporádicas y estratégicas contra el, 105; ataque y defensa del mismo, 110-2, 275-98; como objetivo, 189, 192, 276; autodefensa del, 294; relación entre la vulnerabilidad y el volumen, 287, 291-5.
Comunicaciones, marítimas, 101 y sigs., 172-3; militares e interiores, 101-3, 105-9; comunes, su teoría, 109-10, 277, 289.
Conflans, alm., 206, 266-7.
Conquista de territorio, sus dos etapas, 82-5.
Contraataques, su principio, 40-1, 83, 225-30; íd. menores, 241-6.

Contrabandistas, como medio de obtener informaciones, 262.
Contribuciones. *Véase* Requisiciones.
Convoy de Esmirna, 239.
Convoyes, principio del sistema, 280-2, 286-8, 294, 301-3; su influencia desviatriz, 156-7, 162, 189, 221, 259; ataque a, 161-2, 228, 236, 239, 273-4, 281-2, 290.
Copenhague, expedición a (1807), 77.
Costa, como objeto limitado, 42, 66, 88-93; estrecho de, como paso, 88.
Cornwallis, alm., 156, 177, 194-6, 210-1, 213, 289.
Corsarios, defensa del comercio contra ellos, 278, 283-4, 286-9.
Corso, su abolición, 104, 283-4, 287; efectos del corso sobre la defensa del comercio, 283-5.
Coruña, La, 187.
Cotton, alm., 194-5.
Craig, su expedición (1805), 76, 193.
Crimea, 66, 72, 89, 303-5, 319.
Cromwell, sus métodos, 29, 30, 171.
Cruceros armados, su teoría, 131-2, 135-8, 296-7. *Véase también* Buques intermedios.
Cruceros, cortinas de, 132; creciente necesidad de las mismas, 134-5.
Cruceros, líneas de, 177; su apoyo, 131.
Cruceros, su teoría, 123-31, 134-5; sus funciones en la batalla, 137-8; poder de los modernos, 272-5; su menor radio de acción, 284-5; bloqueo por, 266-71, 314; como puestos avanzados de áreas defendidas, 288-90. *Véase también* Máximas, «Ojos de la flota».
Cuba, como objeto limitado, 66, 113, 182-3.
Curioux, el, 196.

Châteauréneult, alm., 227-8.
Chatham, ataque holandés a, 191, 241.
Cherbourg, 267.
Christian, alm., 314-5.

Dalay, 243.
Dardanelos, los, 152; fracaso inglés en, 77.
Deane (coronel), General de Mar, 190.
Decisión, operaciones para obtenerla, 179 y sig.
Declaración de París, 104, 283.
Decrés, alm., (Ministro de Marina), 154.
Defensa, su teoría, 40, 42-8, 240; complementaria del ataque, 41-2, 100; en el mar, 46, 100, 179, 225-6; cómo la emplearon los ingleses, 100, 158-9, 224-38, 266-71; cómo la emplearon los franceses, 115, 223-4, 237-40; cómo la emplearon los austriacos, 312.
Defensa móvil. *Véase* Flotilla.
Despliegue, 141-5. *Véase también* Fuerza, concentración de.
Destructores, sus complejas funciones, 137. *Véase también* Flotilla y Torpedo.
Dettingen, batalla de, 260.
Devastación, sus perjuicios, 104.
Dogger Bank, 172.

Dominio, en disputa, 179.
Dominio del mar, su teoría, 99-116; sus diversos estados, 113-4; falacias concernientes a esta teoría, 99-101, 112-3; obtención y ejercicio del dominio, 176-80, 247-9.
Drake, 47, 173-4, 185-7, 241, 309.
Dumouriez, gen., 268,271.
Dunas, las, 152, 159-60, 212, 228, 251.
Dundas, alm., 304, 310.
Dungeness, 265; batalla de, 189.
Dunkerque, 209, 239, 251, 258, 260-4, 266-7.
Duquesne, alm., 133.

Egipto, desembarco de Napoleón, 251-2, 254.
Ejército, como objetivo primordial de la flota, 249-53, 256-7, 269-71, 298-300; su empleo para objetos navales, 76-8, 245; defensa de la metrópoli, 300-1; estado mayor de desembarco, 314. *Véase también* Expediciones combinadas.
Elliot, islas, como posición defendida, 46.
Enrique VIII, su organización de la flota, 119.
Escolta de convoyes. *Véase* Convoyes.
Escolta de transportes, su principio, 261-4, 266-7.
«Escuadra a rango de transportes», 302, 304.
Escuadra de cobertura, su posición y función, 302-17.
Escuadra de depósito, como reserva, 209.
Escuadras de incursión, 208-9; consideraciones de Barham sobre el modo de operar contra las mismas, 155-6.
Escuadra irlandesa, 152.
Escuadras ligeras, 136-7.
Escuadra de observación, 136-7.
Escuadra Occidental, 152, 194, 207, 266-7, 277-8, 281.
Estado Mayor alemán, comentarios sobre el plan de guerra japonés, 93.
Estrategia, naval y marítima, 24; mayor y menor, 83.
Europa del N. O., expediciones británicas a, 74.
Expediciones combinadas, derivación por, 156-7; su empleo y efectos estratégicos, 192-3; ataque a las, 298-9; defensa de la metrópoli contra ellas, 299-300; su conducción, 297-323; funciones de la parte naval, 297-9; comando de las mismas, 319. *Véase también* Botes, Personal, Fintas y Escuadra de cobertura.
Extremo Oriente, defensa del comercio en el, 279, 294.

Federico el Grande, sus métodos, 29, 30, 45, 54, 63, 72-3, 75, 88.
Felipe II (de España), 253.
Ferrocarriles, su reacción sobre las incursiones, 322.
Ferrol, El, 152, 154.
Finisterre, cabo, 153, 267, 270.
Fintas, en operaciones anfibias, 317, 320-22.
Flota británica del Báltico (1854), su función, 89, 303.
Flota de cañoneros, 229-31.

Flota de la metrópoli, su propósito, 164.
«Flota en potencia», origen de la expresión, 227-30. *Véase también* Máximas.
Flotilla, su composición y funciones, 118-22, 132-4; aumento de su poder, 132-5, 215, 273; para defensa de costas, 256, 267, 272, 300-1; en la defensa del comercio, 278-9; bloqueo por, 255-9, 266, 275.
Flotilla de costa. *Véase* Flotilla.
Fragatas, 118-22. *Véase también* Cruceros.
Fuerzas (de costa), para defensa del comercio, 278-9.
Fuerza, concentración de, 141; sus principios, 142-5; su propósito, 145-6; sus limitaciones, 146-7; sus reacciones, 151; condiciones que la rigen, 152-65; en expediciones combinadas, 303; casos de, 148-50, 152-7, 210, 228-9, 238-9, 266-7, 270-2, 315-6; concentración del esfuerzo, su principio, 174-5.
Fuerza, división de la, 142, 163-5; ejemplos, 137-9, 156-7. *Véase también* Concentración.
«Fuerza disponible», 70, 71.
Fuerza económica, principio de la, 296-7.

Galeonas, 118.
Galeras, su clasificación, 118.
Gantzaume, alm., 205, 211, 216, 251.
Gardner, alm., 211.
Gibraltar, 42, 152, 154, 158-9, 227, 279; socorro a, 163, 207.
Goltz, von der, gen., sus opiniones, 83-4, 106.
Guerra por contingente, 69 y siguientes.
Guerra ilimitada, 49-54; condiciones de la misma, 57, 87-8.
Guerras de intervención, 75-9.
Guerra limitada, teoría de Clausewitz sobre ella, 49-59; su aplicación a las condiciones modernas, 61-71; su diferencia con la guerra por maniobra, 93-4; ejemplos, 52, 54-5, 62-3, 181-4; etapas sucesivas que presenta, 54-5, 89-91; su debilidad, 63, 90; su fuerza, 74-5, 81-95; sus condiciones esenciales, 63-4, 89.
«Guerra Real», 32.
Guerra, teoría política de la, 25-7, 33-7, 93-4; influencia de esta teoría sobre el material naval, 117-123.
Guerra terrestre, comparada con la naval, 169-76, 225-7.
Guerras: Anglo - Americana (1812), 129-30, 293-4; Anglo-Holandesa, 46, 119-20, 136, 138-9, 148-50, 171, 188-91, 241; Anglo-Española (1588). *Véase* Armada Española, (La Invencible); Austro-Italiana (1866). *Véase* Lissa; de Crimea, 66, 88-9, 272. *Véase también* Crimea; Franco-Prusiana (1870), 79, 87; Franco-Rusa (1812), 55, 58; Hispano-Americana, 66, 113, 182-3; La Gran Guerra, 74, 208-11, 271; de la Independencia Americana, 100, 204,

207, 225, 234; de la Liga de Augsburgo (Guillermo III), 100, 227-31; en la Península Ibérica, 65, 70, 74, 77-8; Ruso-Japonesa, 42, 46-7, 52, 58, 82, 86-93, 113, 184, 216, 218, 242-5, 272, 305, 308-12, 322-3; de los Siete Años, 58, 63, 66, 72-3, 75, 203-4, 229, 305; de la Sucesión Austriaca, 54, 119, 260-3; de la Sucesión Española, 42, 304-5.
Guichen, De, alm., 159, 236.

Habeas, La, 183.
Hanover, 73.
Hardy, alm., 267-71.
Havre, El, 266-7, 278.
Hawke, alm., 114, 203-4, 206 250, 266-7.
Holanda, 74.
Howard, alm., 185-7, 258.
Howe, alm., su campaña de 1782, 158-63; sus bloqueos, 204-9, 220-1.

Incursiones. *Véase* Expediciones combinadas.
Influenza, 160-1.
Informaciones, mayores facilidades para su obtención, 273-4, 286; patrullas para obtenerlas, 289-90.
Iniciativa, combinada con la defensa, 81-2.
Instrucciones de Combate, su origen, 196.
Invasión, su definición, 257-8; defensa contra ella, 156-7, 173-4, 185-7, 212-3, 215, 227-30, 238, 247-75, 322-3; principios británicos sobre la misma, 252-7, 272-5.
Irlanda, incursiones contra, 218, 267, 269; su invasión por los franceses en 1690, 227, 232, 239-40; sus puertos de refugio, 278-9.

Jamaica, 155-6, 158, 195.
Japón, japoneses. *Véase* Guerra Ruso-Japonesa.
Jomini, gen., 35-6, 50, 54-6, 58-9, 65, 69, 83, 85, 91, 93.
Jorge II, 260.264.

Kamimura, alm., 184.
Keith, alm., 250, 308.
Kempenfelt, alm., 150, 159-60, 268-71, 275; sus opiniones sobre operaciones defensivas de flota, 162, 234-8, 268; íd. sobre el bloqueo, 206-8, 210, 220.
Killigrew, alm., 227-30, 233, 238.
Kraft, príncipe, 84.
Kuantung, península de, 308-9.

Lagos, batalla de, 266-7.
La Hougue, batalla de, 193.
Lanchones a remo, 119.
Langara, alm., 161.
Leith, como base, 278.
Liaotung, península de, 82, 305, 310.
Liaoyang, 90, 92.
Ligonier, gen., su opinión sobre la sorpresa, 78-9.
Lioma, área de, 279.
Lisboa, 77, 187; como posición naval, 89.
Lissa, batalla de (1866), 45, 193, 312-3.
Lizard, cabo, 163, 270.
Luisburgo, 303, 305.

Lugar de desembarco, su elección, 309-11, 317-22.
Lyons, alm., 304-5.

Mack, gen., 29.
Mahan, alm., algunas críticas, 145, 183.
Maitland, gen., 314.
Malta, 152, 279.
Manchuria, 88, 308-9. *Véase también* Guerra Ruso-Japonesa.
Mar, no dominado, 253, 267.
Mar, su influencia en las campañas terrestres, 65-6, 74-9, 81 y siguientes.
Mar del Norte, 139, 159-60, 163, 209, 212, 221, 239, 278; escuadra del, 278.
Mares estrechos, sus posiciones estratégicas, 139, 188, 255-6.
María Teresa, 260.
Marlborough, duque de, 73-4.
Masa, 143-8, 281.
Masa central, 149, 265-6.
Masse centrale, 149.
Máximas, su peligro, 184-5; «El ataque es la mejor defensa», 44-5; «Buscar a la flota enemiga», 170, 175, 181-96, 207, 217; «Conquista de territorio acuático», 101; «La costa enemiga es nuestra fábrica», 101, 134, 217; «Flota en potencia», 179-80, 223-41, 246, «El mar es todo uno», 112; «Ojos de la flota», 123.
Medina-Sidonia, duque de, 258.
Mediterráneo, defensa del comercio en el, 279.
Medway, los holandeses en, 46, 231; como base naval, 185.
Melville, Primer Lord del Almirantazgo, 213.
Mesopotamia, 42, 158.
Métodos franceses, 151-2.
Middleton. *Véase* Barham.
Minas, 272; su influencia sobre el bloqueo, 218, 311.
Moltke, von, gen., 34; su plan de guerra limitada, 58-9, 64; su opinión acerca de la defensa, 82-3.
Monk, General de Mar, su estrategia en 1666, 148-50; sus errores, 171-2, 190.
Montañas, gen., 320-1.
Montecuculi, príncipe, su definición de la guerra, 31.
Morbihan, 250, 266-7.
Movimiento, libre y subordinado, 118.
Mukden, batalla de, 91.

Napoleón, sus métodos, 27-9, 32, 34, 52, 55-58, 62-3, 85, 87, 93, 106, 171, 193, 205, 209, 250-1, 254-5, 265-6, 267, 283; sus puntos de vista sobre la guerra naval, 154-5, 156-7, 194, 196, 224; id. sobre la invasión de ultramar, 271; su campaña en Rusia (1812), 55-6, 58,85; sus puntos de vista sobre «operaciones pigmeas», 76; su conversión, 77-8.
Nelson, alm., su influencia, 137, 177; su empleo de cruceros, 123-4, 130; su opinión sobre las operaciones defensivas de flota, 237, 252; id. sobre el bloqueo, 197-8, 200, 211-3; su estrategia, 149, 152-3, 154-5, 175-7, 193, 221-2.

231, 299; cómo se le evadió Villeneuve, 127-8, 155, 220; su persecución hasta las Antillas, 195-6.
Nilo, batalla del, 193-4.
Nottia, alm. (en 1744), 251-2, 260-4, 299.
Nottingham, conde de, 230-1.

Objetivos indeterminados, sus efectos, 173.
Objetivos primordiales, 249-50.
Objetos limitados, su alejamiento, 63-7, 89-96, 93-5.
Objetos primordiales, 83-6, 93-4, 315-6.
«Objeto principal», 250, 299.
Objetos territoriales, opinión de Jomini, 54. *Véase también* Guerra limitada.
Obstáculos, 173-4.
Ofensiva o ataque, su teoría, 43; su paralización, 44, 216-8.
Oficiales almirantes, duplicación de los mismos, 202.
Operaciones anfibias, 308, 312-5.
Operaciones combinadas, su poder perturbador, 75-6, 322; ejemplos, 182-4, 210-1; opinión de Napoleón acerca de ellas, 76. *Véase también* Expediciones combinadas.
Operaciones en aguas, 69-70.
Operaciones defensivas, 223-41; por contramarchas internas, 241-6.
Orde, alm., 237.
Ordenanzas de Guerra, su origen, 190.
Orvilliers, alm., 270.
Ostfriesland, 152-3, 156-7, 159-60, 162, 194-5, 206, 239, 272, 289-90.

Países Bajos, su importancia naval, 88-9.
Palermo, acción en, 133.
Parma, duque de, 185-7, 257-9.
Pasaje, líneas de, 129.
Patrulla, cruceros de, 288-90. (*Véase también* Cruceros, líneas de); flotilla de, 273.
Patton, capitán de navío, su opinión sobre el bloqueo estrecho, 202.
Pe-chi-li, golfo de, operaciones en el mismo, 321.
Península Ibérica, como objeto limitado, 70,74. *Véase también* Guerra en la Península Ibérica.
Peruano, alm., 312-3.
Personal de flota, sus deberes en tierra, 307-8, 313-6.
Pillaje, sus perjuicios, 104.
Pinazas, 119.
Pitt, conde de Chatham, sus métodos, 72, 92, 195, 319.
Pitt, el Menor, 221.
Plymouth, 204, 228.
Pola, 312.
Port Arthur, 88-93, 184, 216, 218-9, 309-11; ataque de torpedos a, 92, 241-6; salida de la escuadra, 92.
Portsmouth, reserva central en, 209, 228; como objetivo, 238, 261-2, 267.
Portugal, 74, 89, 209, 303.
Posiciones interiores, 182-4, 201-2, 220-1, 256, 265, 266, 269.
Preponderancia marítima, sus elementos, 115.
Presas, su hundimiento, 285.
Presión económica, su principio, 110-1.

«Primero de Junio», batalla del, 192, 288.
Propiedad privada en el mar, su captura, 101-9.
Puerto Rico, 182.
Puertos de refugio, 278.

Quebec, 303, 308, 320-1.
Quiberón, batalla de, 114, 193, 206.

Radiotelegrafía, su influencia, 132, 215, 300.
Raglan, gen., 320.
Rastreadores, fintas por, 322.
Recaladas, su importancia estratégica, 287.
Requisiciones, su analogía con la captura de propiedad privada en el mar, 105, 108.
Revolución Francesa, su influencia sobre la guerra, 27, 28, 32.
Rochefort, 152, 154, 196; fracaso en, 319.
Rodney, alm., 12-3, 158, 208.
Roquefeuil, alm., 261-4.
Ross, alm., 160-1.
Rupert, príncipe (en 1666), 148-50, 171.
Russell, alm., 239.
Rusia. *Véase* Guerra Ruso-Japonesa, y Napoleón.
Rutas comerciales, cómo se procedía con ellas, 277, 280-1, 285-9; mayor variedad de estas rutas, 284, 287.
Rutas comerciales secretas, 282.
Ruyter, De, alm., su triunfo sobre Monk, 148-50.

Saint James, combate de, 191.
Saint Malo, expedición a, 193, 306, 308.
St. Vincent (John Jervis), alm., sus bloqueos, 208, 210-1, 237; su opinión sobre el apoyo de la flota al ejército, 314-5.
Sajonia, como objeto limitado, 63-4, 88.
Sampson, alm., 182.
Sandwich, alm., 133.
San Vicente, cabo, 110, 152, 195, 289.
Santa Elena, 294.
Santa Cruz, alm., 253.
Santiago de Cuba, 183.
Santo Domingo, 320.
Sevastopol, 88, 304, 309-10. *Véase también* Crimea.
Seoul, como objetivo, 88-90, 93, 309, 322.
Sheerness, los holandeses en, 191.
Shovel, alm., 227-30, 238, 304.
Sicilia, como objeto limitado, 74.
Silesia, como objeto limitado, 54, 64.
«Sinhera» (buques bandidos para obstrucción), 219.
Skelligs (islotes), 162.
Soldados-almirantes, su saludable influencia, 138, 149, 190-1.
Sole, bahía, batalla de, 46.
Sorpresa, ventaja de la, 44, 217; cómo produciría, 78-9; su creciente dificultad, 273.
Spithead, como centro estratégico, 159, 161, 163, 205. *Véase también* Portsmouth.
Stakelberg, gen., 321-2.
Standard de dos potencias, 316.

Strachan, alm., 137.
Submarinos, 218, 245-6.

Táctica y estrategia menor, 83.
Támesis, el, 229, 161-3, 284.
Tegethoff, alm., 45, 312.
Texel, el, 152, 159-60, 163, 209.
Tierra, como objetivo, 261.
Tego, alm., 92, 184, 216, 221, 309, 311, 321.
Tolón, 78, 152, 231-2, 227; escuadra de, 281, 304.
Torbay, como estación de bloqueo, 203-4, 206-7, 221.
Torpedo, sus aspectos estratégicos, 241-6, 272, 295 *Véase también* Flotilla.
Torres Vedras, 45, 91.
Torrington, alm. (1690), 228-34, 238, 240.
Tourville, alm., 228-9, 231, 238-40; *su campaña en Inglaterra*, 239.
Trafalgar, batalla de, 77; campaña de, 150, 281.
Transportes; grandes *versus* pequeños, 301; escuadra a cargo de, 301-2, 308. *Véase también* Expediciones combinadas.
Trieste, 152.
Trump, alm., 189.
Tsushima, estrecho de. *Véase* Corea: batalla de, 91.

Utrecht, tratado de, 260.

Vapor, su influencia estratégica, 287.
Velocidad, 273; puntos de vista de Kempenfelt, 235-6, 268-9.
Villeneuve, alm., 154-6, 193, 195-6, 200, 211, 220, 237, 281.
Vizcaya, bahía de, como área de concentración, 152-4, 278.
Vladivostok, 88.
Vulnerabilidad del comercio, su teoría, 287, 291-4.

Walcheren, expedición a, 76-8.
Warren, comodoro, 250.
Wellington, 45, 65, 70, 74; sus opiniones sobre la influencia del mar, 75 (nota), 114.
Wight, isla de, como objetivo, 267, 271.
Wolfe, gen., 213, 303, 320-1; su opinión sobre la sorpresa, 78.

Yarmouth, como base naval, 278.