

## LA PARADOJA DE CORBETT

---

Manuel Vila González  
*Ingeniero Industrial y Analista Naval*

*Con la obra del principal pensador naval del Reino Unido culmina el proceso de definición tanto de lo que el poder naval es, como de su forma más inteligente de utilización, de acuerdo con la tradición británica, heredada (como la neerlandesa), del modelo portugués de aproximación a lo marítimo concebido en el Renacimiento. Aunque muchas de sus enseñanzas no resultan ajenas a la práctica de la Monarquía Hispánica en la mar, se da la circunstancia de que ésta presenta características que el marco conceptual admitido casi como norma a lo largo del siglo XX no es capaz de explicar, hasta el extremo de que llevar los principios que lo sustentan a sus últimas consecuencias aboca ineludiblemente a una paradoja que solo el modelo español puede desentrañar.*

**PALABRAS CLAVE:** Corbett, Mahan, Paradoja, Falacia, Modelo De Poder Naval, Monarquía Hispánica.

### INTRODUCCIÓN

Si hay algo en lo que los pensadores navales parecen estar de acuerdo, es en la atinada visión de Julian S. Corbett a la hora de disecionar la naturaleza de la guerra en la mar, sin duda mucho más realista y general que el previo e influyente credo de Alfred T. Mahan.

### SOMERO REPASO A LOS PRINCIPALES CONCEPTOS QUE CORBETT NOS LEGÓ...

En su obra de referencia<sup>1</sup> Corbett establece los principios para sacar el máximo rendimiento a los medios navales de los que un estado dis-

---

(1) Corbett, Julian S. (1911), *Some Principles of Maritime Strategy*, London: Longman, Green & Co.

pone, promulgando al máximo nivel decisorio la "guerra limitada" (solo posible entre países a los que separa el agua) y la defensa estratégica, intentando siempre acotar el impacto económico y financiero de una guerra en la que el estado se juega los costosos recursos de los que puede disponer de acuerdo con los designios políticos del gobierno.

El autor británico prioriza la defensa del tráfico mercante como la gran razón de ser de las marinas militares, y si bien distingue entre la flota en sí, los cruceros (los ojos de la flota, encargados además tanto de dicha protección directa como del ataque a las rutas del adversario) y la "flotilla" (como denomina a la pléyade de unidades menores como torpederos, cañoneros, submarinos... más centrada en la defensa costera), a todas ellas otorga un papel principal para la consecución de tal objetivo.

Coincide pues con Mahan en la razón de ser de una marina: garantizar el tráfico mercante en cualquier circunstancia (y en todo caso, impedir el del enemigo), en la más pura tradición del pensamiento naval anglosajón, en la estela a su vez de la aproximación lusa al poder naval al alba de la Edad Moderna, y que de forma tan fiel replicaron neerlandeses y británicos.

Corbett favorece la ofensiva desde un punto de vista operativo, para impedir el uso del mar por parte del enemigo con el bloqueo naval o el ataque al tráfico mercante enemigo, incluso mediante la proyección de fuerza a tierra. Sin embargo, otorga preeminencia al dominio (relativo) del mar, que para él es sinónimo del libre uso de las rutas comerciales propias, aunque en ciertas circunstancias conseguir ese control previo a la segura explotación de las rutas marítimas requiera atacar al enemigo, por lo que no puede evitar preconizar la batalla decisiva que Mahan santificó, o en su defecto el bloqueo, si el enemigo rehúye el combate.

Todo queda pues supeditado a la protección al tráfico, como la defensa costera del territorio propio o las operaciones expedicionarias (para la protección de las terminales de origen o la colaboración con nuestros aliados, por ejemplo), del todo inconcebibles sin la previa anulación de la flota enemiga.

Sin embargo, en clara oposición al marino estadounidense, no está muy por la labor de la concentración de fuerza, y no ve con malos ojos la dispersión de las unidades sin llegar a no poder hacer frente al adversario. Lo importante, entiende, más que destruir al enemigo, es poder disponer del uso de la mar a nuestro antojo cuando lo necesitemos.

### ...Y SU EVENTUAL COMPATIBILIDAD CON LA HISTORIA NAVAL ESPAÑOLA

Repasando el cuerpo doctrinal descrito, parece que los reyes, válidos y miembros de los Consejos en Madrid, siempre tan preocupados de buscar una eficiencia incluso exagerada en el empleo de sus armadas para los objetivos concretos de cada campaña, hubiesen asistido a sus lecciones.

Ninguna de las recomendaciones de Corbett sería una sorpresa para la Monarquía Hispánica, cuyos almirantes y capitanes generales idearon un sistema de protección al tráfico oceánico sin parangón en la Historia, uniendo las diversas regiones del imperio sin grandes contratiempos (más allá de los meteorológicos y en algún caso los derivados del corso) durante tres largos siglos.

La España de los Austria dispuso siempre de una red de escuadras y armadas distribuidas por los mares de su interés, permitiendo la defensa de las diversas costas y la protección del tráfico local.

Finalmente, la Monarquía Hispánica libraba los conflictos lejos de la metrópoli y con objetivos en general modestos y tasados, de forma que el concepto de "guerra limitada" era consustancial con el espíritu que cada rey demostró de mantener en la medida de lo posible el *statu quo* heredado de sus predecesores. En este aspecto no debía de diferenciarse mucho el espíritu español del que le es propio al pueblo británico, toda vez que éste siempre procuró disputar guerras de semejantes hechuras debido a su "sagaz instinto" en clara contraposición a los continentales (Corbett, 1911, 73).

### BREVE CARACTERIZACIÓN DEL NETERODOXO MODELO HISPÁNICO DE PODER NAVAL

Con todo, no obstante, las pautas que preconiza Corbett no coinciden exactamente con el modelo hispánico de estrategia y poder naval.

Así, la "flota", que en estos lares fue denominada en tiempos de los Austria Armada del Mar Océano, fue una herramienta escalable a partir de las escuadras regionales que protegían las costas del reino, que además de proteger los convoyes en las zonas más expuestas a la acción corsaria enemiga (el tramo entre las Islas Azores y Cabo San Vicente), se encargaba de proyectar el poder militar hispano a tierra, fuera desembarcando vituallas o refuerzos, fuera realizando

asaltos anfibios para la conquista o recuperación de plazas, islas o territorios distantes<sup>2</sup>.

La batalla naval era solo una opción si se hacía necesaria para llevar a buen puerto alguna de esas tres cosas (protección de las costas propias, escolta al tráfico o proyección de fuerza). Esa "anormalidad" del comportamiento naval hispano a la luz de los tratados clásicos anglosajones simbolizados por Mahan (que santifica la batalla decisiva) y Corbett (que pese a sus muchos matices, la sigue dejando corretear en su cuerpo doctrinal), no es señal inequívoca de que la Monarquía Hispánica no supiera gestionar las cosas de la mar (habida cuenta de que constituyó una talasocracia de rango global que duró más de tres siglos), sino prueba clave de que los modelos antedichos son incompletos.

Y es que lo que le hace especial al modelo hispánico de estrategia y poder naval es su aparentemente paradójica "territorialidad", al estar concebido para:

- influir desde la mar sobre las cosas de la tierra, proyectando la fuerza militar del reino en ayuda de aliados o castigo de enemigos,
- unir por mar los territorios dispersos de la talasocracia (personas, organización, mercancías, tesoro, tropas...), convirtiendo las rutas transoceánicas (por no decir los mares que atraviesan) en poco menos que territorio nacional, y
- blindar las propias costas con sus armadas y escuadras, sus fortalezas, sistemas de vigilancia y tropas o milicias, convirtiendo en un santuario el territorio patrio.

Pese a las similitudes, la aproximación de Madrid al fenómeno naval difería en algunos aspectos importantes, por lo que la teoría de Corbett no refleja en su totalidad el comportamiento de los españoles en la mar, que como hemos visto fueron capaces de equilibrar la importancia de sus tres prioridades simultáneas, frente a las que el bloqueo, el corso o la batalla decisiva fueron cometidos secundarios, por mucho que en determinadas fases de su historia naval adquirieran más protagonismo.

---

(2) En el Mediterráneo se repetía el mismo esquema con las galeras bajo el mando del Capitán General de la Mar, bajo cuyo mando recaían en caso de movilización las escuadras de galeras de España, Génova, Sicilia y Nápoles, eventualmente, según la época, reforzadas por las de Cerdeña, Portugal o aliados como Malta, por ejemplo.

Y es que, si bien las misiones que cada modelo otorga a las marinas de guerra son prácticamente las mismas, es la selección de las tareas prioritarias lo que distingue una estrategia de otra.

## **LAS FALACIAS OCULTAS EN LOS “PRINCIPIOS”**

Todo cuanto antecede nos hace intuir que el cuerpo doctrinal de Corbett no es coherente, pese a su extenso uso del sentido común. No tendríamos esa impresión de no haber existido el Nuevo Mundo de la Monarquía Hispánica, es decir, si la pretendida universalidad de “los principios” pudiese explicar, al menos, el éxito más notorio de una talasocracia en la historia. Pero no lo hace... y al leerle no podemos evitar que algo nos chirrié, por lo tanto.

En su obra desenmascara varias falacias que adoptaban en su época la forma de sólidos asertos. Sin embargo, esconde alguna otra (quizás inadvertidamente), que él mismo elabora.

La primera falacia material a la que recurre Corbett (aunque en menor medida que Mahan, quien directamente retuerce la realidad), es la de la evidencia incompleta (su particular *Cherry picking*), al obviar la exitosa historia naval de España. Así consigue llegar a estar convencido de la natural invencibilidad de los británicos en la mar (Corbett, 1911, 117).

No es difícil suponer dónde se encuentra el eslabón disonante en la sucesión de ideas que enlaza acertadamente en su ensayo “*Algunos principios de estrategia marítima*”; todo el libro parece una oda construida para invalidar el veneno inoculado por Mahan en las mentes de los marinos de su época de la mano de su “batalla decisiva”. Sin embargo, acaba recurriendo a ella de forma un poco artificial, llevado probablemente de la indignación unánime del entorno al que sus pensamientos iban dirigidos ante la eventual afrenta de prescindir de dicho axioma<sup>3</sup>.

Aceptar el argumento de autoridad de Mahan es por tanto la segunda falacia que encierra su teoría, si bien más parece que el autor

---

(3) En este aspecto, toparse con la batalla decisiva en la obra de Corbett produce el mismo efecto intelectual que hacerlo con la presencia de Dios en las obras de los grandes filósofos del siglo XVII (casi todos, desde Descartes hasta Leibniz), quienes evitaron el rechazo de la sociedad a la que pretendían iluminar metiendo con calzador determinados conceptos muy asentados en el común de los prohombres de su época, en medio de tratados que no suponían sino una enmienda a la totalidad al conocimiento metafísico acumulado hasta la fecha.

británico fuera la víctima y su entorno el charlatán, pues Corbett ya había sido bastante herético e ir más allá hubiese provocado que no le tomasen en serio en el Almirantazgo; por esa razón, probablemente, no siguió hasta sus últimas consecuencias con el más importante de los principios que estableció: "el objeto de toda marina es la protección al tráfico"<sup>4</sup>, estando todo lo demás supeditado a eso, lo que justifica la existencia de la flota de combate, cuya "verdadera función (...) es proteger los cruceros y la flotilla en su especial cometido. La mejor forma de hacerlo es desde luego destruir la flota enemiga" (Corbett, 1911:113).

Ese gran pilar de la estrategia naval que elabora Corbett contrasta llamativamente con el más probable (pero nunca enunciado) principio naval básico de la Monarquía Hispánica: el objeto de la guerra naval es mantener intacto el reino, a su población y sus posesiones.

En cualquier caso, la disonante concesión a su tiempo, no deja de ser (con independencia de la intencionalidad del pensador) un magnífico ejemplo de cesión ante lo que se conoce en ámbitos filosóficos como falacia ad *verecundiam* (así bautizada por Locke).

Por lo tanto, Corbett nos pretende hacer creer que la batalla decisiva sigue siendo imprescindible pese a las muchas pruebas que va acumulando en sentido contrario, lo que acaba por justificar la propia existencia de una flota de combate a la que nunca iban a renunciar los próceres navales de su época.

No parece descabellado pensar que sin las cortapisas culturales en las que estaba inmerso el genial pensador británico hubiese acabado fundamentando una doctrina sólida por entero compatible con la *Jéune École* (de la que ésta en realidad careció), si acaso como un caso particular de un entramado más complejo en el que la dependencia del tráfico marítimo de una potencia continental fuese mínima.

Si volvemos la vista de nuevo a la Monarquía Hispánica, sin embargo, comprobamos que la existencia de una flota de combate (la AMO o la entera conjunción de las escuadras de galeras del Mediterráneo, según el caso), resultaba ser una necesidad, casi una obviedad, por el mero hecho de que la prioridad no era la protección del tráfico marítimo, sino el mantenimiento de la territorialidad del reino, y por lo tanto, entre otras cosas (además), la necesidad de ejercer un

---

(4) "El objeto de la guerra naval debe ser siempre, directa o indirectamente, o asegurar el dominio del mar o evitar que el enemigo lo asegure para sí", palabras con las que abre el capítulo 1 de la segunda parte de "Algunos principios..." (Corbett, 1911, 87).

poder militar sobre cualquier costa ocasionalmente enemiga, la destrucción de cualquier amenaza naval al propio territorio en cualquier lugar del globo o la propia defensa de las líneas de comunicación en épocas y lugares geográficos comprometidos, a pesar de disponer de la Carrera de Indias, de la que se podría decir que "fue un sistema tan perfecto"<sup>5</sup> que Holanda e Inglaterra "se contentaban con considerar como un éxito poder perturbar de forma continuada nuestro control del mar sin intentar siquiera asegurarlo para ellos mismos", utilizando así las mismas palabras del pensador británico sin más que cambiar el sujeto (Corbett, 1911, 117).

Quizá aquí se encuentre la clave para entender la verdadera gran falacia que se nos presenta en los "principios" como herencia del pensamiento entonces omnipresente de Mahan, que podemos enunciar así: si se destruye (o bloquea) la flota enemiga, entonces el tráfico marítimo estará a salvo. Hoy sabemos que no es así, como demostraron las dos guerras mundiales, pero es posible que en su momento fueran afirmaciones trufadas de wishful thinking, con el fin de justificar con elegancia la onerosa creación de una poderosa línea de acorazados.

En cualquier caso, para que no haya duda de la adhesión de Corbett al mandamiento de Mahan, transcribimos algunas afirmaciones inequívocas contenidas en el segundo capítulo de la tercera parte de "Algunos principios...": "El dominio permanente y general del mar es la condición última del éxito, cualquiera que sea la naturaleza de la guerra en la mar, limitada o ilimitada. El único camino para asegurarlo por medios navales es obteniendo un triunfo decisivo en una batalla contra la flota enemiga. Tarde o temprano será inevitable, así que cuanto antes, mejor. Este era el viejo credo británico". Así pues, "el primer cometido de nuestra flota es buscar a la del enemigo y destruirla. No hay máxima que mejor exprese el espíritu británico de hacer la guerra en la mar".

---

(5) Pese a las muchas vicisitudes de todo orden que degradaron su efectividad en determinados periodos a lo largo de su longeva existencia (por todo aficionado a la historia conocidas), lo cierto es la maquinaria naval española construida entorno a la Carrera de Indias funcionó en general como un reloj, pues no solo permitía que la propia flota del tesoro fuera escoltada en aguas americanas, además de por la Armada de Barlovento en ocasiones, por al menos cuatro grandes galeones (las naves capitana y almiranta de cada una de las dos armadas que partían de España cada año, hacia Veracruz y Cartagena, que se unían para el retorno), sino que se reforzaba desde las Azores con las escuadras atlánticas peninsulares, cuando era menester.

## LA PARADOJA DE CORBETT

Tanto Mahan como Corbett enuncian la importancia de dotarse de una flota de combate preeminente para poder garantizar la consecución del objetivo prioritario de la marina, como hemos visto. La misión de dicha flota es destruir en batalla decisiva a la del enemigo. Pero éste no va a arriesgar la supervivencia de su flota ante un adversario superior, por lo que rehuirá el combate y por lo tanto la flota más poderosa se verá obligada a imponer un bloqueo concentrándose frente a las costas enemigas de forma que disuada a la flota menor de incursión alguna en la mar.

Mientras, la "flotilla" de la fuerza naval más débil, además de impedir que la flota enemiga se acerque demasiado a la costa bloqueada, ayudará en lo posible a los cruceros (o incluso llegará a sustituirles en las latitudes más próximas) en su misión de horadar la seguridad del tráfico enemigo que la flota de combate bloqueadora se supone que tiene la misión de proteger, y que se mantendrá fijada a su ingrata posición por el mero hecho de que exista una flota antagonista esperando agazapada su oportunidad para salir a hacer daño.

Aunque la armada mejor dotada haya resuelto "el dilema de Nelson" de forma favorable a los intereses de la escolta toda vez que "cualquier crucero apartado de la escolta lo es de su verdadera razón de ser" (Corbett, 1911, 114), dedicando pues un número suficiente de cruceros al efecto (dejando el resto para servir como los ojos de la escuadra bloqueadora para evitar así que se convierta en un "sistema incompleto"), la marina corsaria podrá tratar de tú a tú al país bloqueador en ese contexto.

Nada de cuanto antecede es ajeno a lo que la Primera Guerra Mundial nos demostró en la mar. Lo que se vendió como el gran éxito estratégico de la *Grand Fleet*, a punto estuvo de costarle al Reino Unido la continuidad de sus vitales suministros desde las colonias. Solo su alianza con EE.UU. logró en último extremo salvar los muebles en ese aspecto<sup>6</sup>.

La cultura naval anglosajona heredada del modelo portugués de poder naval y consagrada por Mahan y Corbett establece la prioridad estratégica de proteger al tráfico. Cabe pensar, pues, a la vista de cuanto aconteció en la PGM, que, en una marina concebida según di-

---

(6) Friedman, Norman (2014), "Why 1914 still matters", USNI Proceedings, Vol. 140/8/1338: pp. 62-69



cha premisa, la flota de combate existe para no presentar batalla. No es que la potencia naval la construya con el ánimo de no hacerlo, sino que la propia dinámica de la dialéctica entre dos flotas en las que una tiene mayor verosimilitud de destruir a la otra, hará que el encuentro entre ellas sea improbable<sup>7</sup>.

Podemos enunciar la "paradoja de Corbett" como sigue: si los recursos del estado se destinan a una flota de combate que supere a la del enemigo, es probable que nunca entre en combate y que sea incapaz en consecuencia de proteger el tráfico marítimo que da sentido a la existencia de la armada en sí (según la propia doctrina del estratega británico), habida cuenta de que el enemigo, con un drenaje de recursos menor en su propia flota (cuya misión consistirá en fijar la del primero), podrá disponer de una "flotilla" capaz de interrumpir el tráfico marítimo.

## LA SOLUCIÓN A LA PARADOJA DE CORBETT

Como toda paradoja, carece de solución, salvo que se trascienda su marco conceptual.

Veamos la imposibilidad de encontrar solución alguna dentro de la propia teoría de Corbett, para lo que vamos a considerar en primer lugar una potencia marítima (que llamaremos A) capaz de dotarse por su mentalidad y sus recursos (en gran parte derivados del comercio con sus colonias o aliados a través del océano) con una gran flota de combate, y en segundo lugar, una potencia continental (B) con acceso al mar y recursos internos abundantes como para poder financiar una respetable escuadra, y sin embargo con mentalidad más proclive a los postulados de la *Jeune École*.

Ya hemos visto el efecto de que A disponga de una abrumadora flota: la flota de B (FB) permanecerá en puerto, evitando toda batalla y obligando a la flota de A (FA) a mantener un bloqueo constante con un volumen tan grande al menos como del que dispone FB, para

---

(7) Los españoles sabemos eso desde 1572, cuando D. Álvaro de Bazán apresó la galera de Mahamud Bey (jefe de los jenizaros), desafiando infructuosamente a las escuadras turcas reunidas en Navarino, aparentemente recompuestas tras el desastre de Lepanto. Al ver la armada de D. Juan de Austria en orden de combate, Uluch Alí simplemente no osó presentar batalla, y se mantuvo a resguardo de la artillería emplazada en las fortalezas costeras hasta que pudo escapar de aquellas aguas, evitando así que los rescoldos del poder naval otomano se redujeran a cenizas.

evitar que una salida de ésta última (que podrá hacer con todos sus efectivos), supere a la proporción que FA puede mantener en la mar constantemente<sup>8</sup>.

El bloqueo impedirá el uso de FA para otros cometidos y la propia construcción de la escuadra habrá drenado cantidades ingentes de recursos en A en detrimento del número de sus cruceros, que se tendrán que repartir entre la vigilancia a FB y la escolta al tráfico, por lo que se podrán ver sobrepasados por los medios al alcance de B (sus propios cruceros y su "flotilla"), cuando éstos, dispersos como estarán, ataquen el comercio marítimo de A.

Si se reduce el tamaño de la FA, A corre el riesgo de no poder impedir la salida a alta mar de FB, pues siendo B consciente de su inferioridad en combate, dedicará su esfuerzo a lo que más teme su enemigo, que es interrumpir su tráfico mercante en cualquier lugar del globo.

Resumiendo, A se verá obligado a disponer de una flota de tamaño muy superior al de FB, y por lo tanto (dado que ningún país conocido dispone de recursos ilimitados), a desatender la protección directa al inmenso tráfico marítimo que da sentido a la existencia de su armada y de la flota misma, incrementando su vulnerabilidad frente a los medios eventualmente corsarios de B (los cruceros y la "flotilla").

No hay salida al laberinto si se mantiene el mantra anglosajón de que lo primero es la protección al tráfico marítimo, para lo que según Mahan hay que eliminar al enemigo, idea seguida por Corbett como hemos visto<sup>9</sup>.

Así pues, la forma de justificar la existencia de la flota de combate no puede estar ligada al marco doctrinal tradicional derivado a la postre el modelo luso de estrategia y poder naval que formalizaron los pensadores navales anglosajones de finales del siglo XIX y comienzos del XX.

---

(8) Así, si FA puede mantener la mitad de sus buques en la mar, debe procurar disponer de una fuerza naval que doble a FB. Si alcanza a mantener dos tercios, tendrá que ser un 50% mayor, y si solo llega a un tercio, debería triplicarla.

(9) La paradoja bien podría denominarse como de Mahan-Corbett si no fuera porque el segundo no solo da pábulo a la existencia de cruceros y "flotillas" con independencia del devenir de la propia flota, sino que además pontifica su dispersión geográfica dificultando su bloqueo efectivo, todo lo cual genera la vía por la que la atención a la batalla decisiva como medio de protección al tráfico comercial se vuelve contradictoria.

La salida al entuerto viene la mano del modelo español, donde la necesidad de la flota viene determinada no por la prelación de la escolta de los buques mercantes sobre todos los demás cometidos, sino por la prioridad de poder desembarcar tropas, mercancías y bastimentos de todo tipo en tierras distantes, tanto propias o aliadas como enemigas, con objeto de mantener el reino unido por un lado, y ajeno a posibles invasiones por el otro, en constante coordinación con el ejército y las milicias (concepto que toda teoría de la guerra debe contemplar, a decir de Corbett, por lo demás).

### **COROLARIO: ENMIENDA A MAHAN**

Supongamos que admitimos, siguiendo el camino que trazaron los portugueses entre los siglos XV y XVI (y que acabó por definir lo que los autores anglosajones del XIX y XX definieron como poder naval), que el objeto de una marina es la protección al tráfico marítimo.

Para hacer del mar un lugar de paso libre de los peligros a los que nos puede someter un enemigo, lo que Mahan propone es construir una flota poderosa capaz de destruir cualquier otra escuadra que ose desafiarnos.

España, sin embargo, demostró con brillantez que el camino es otro: si hay que defender el tráfico, organicémoslo para minimizar los recursos necesarios para su defensa y para maximizar su efecto comercial y económico en sus puertos de partida y de destino. Y entonces, volquemos el esfuerzo presupuestario que supone la construcción de una flota directamente en la protección a ese comercio, haciendo que el poder naval esté al servicio inmediato (y no por vía indirecta) de lo que se considera una prioridad nacional, acompañando al convoy. Si además concurre que no es la única prioridad, convirtamos nuestras costas en un bastión y construyamos una armada con la suma de las escuadras todas que pueblen nuestras regiones marítimas para su defensa y la de su comercio.

La Carrera de Indias es el contraejemplo más sangrante al poder naval tal como lo concibió Mahan, por desmentir sus teorías allí donde centró la razón de ser de una armada, en la defensa a ultranza del comercio marítimo. Y es que, dado que el dominio del mar es relativo, poder llevar en todo momento una escuadra bien dotada (como era normalmente el caso) al punto exacto de mayor interés marítimo por definición, por variable que sea ese lugar (ique no es otro que

el que ocupa la propia flota de galeones!), constituye el más excelso símbolo de poder naval que concebirse pueda, incluso bajo las tan consolidadas premisas de las teorías anglosajonas al efecto.

Es lo que tiene no haber querido mirar a las fuentes primigenias de la sabiduría naval moderna.

## CONCLUSIONES

Corbett perfila muy bien las condiciones para el dominio del mar a la luz de la experiencia histórica española: primacía de la defensa estratégica con el dominio relativo del mar para el tráfico comercial propio y ofensiva operacional para evitar el ajeno o incluso para poner en marcha campañas expedicionarias, todo ello en un contexto de guerra limitada para satisfacer los objetivos políticos establecidos por la corte sin exponer los siempre escasos recursos más allá de lo razonable y siempre bajo la premisa de que lo que da sentido a la existencia de una armada es su prioridad de proteger el tráfico marítimo, a la estela del modelo luso de estrategia y poder naval desarrollado en el siglo XVI.

No acierta a vislumbrar empero la importancia que para la configuración de la Historia tiene la proyección en tierra de la fuerza militar desde la mar (más allá de una labor expedicionaria), cosa que sí entendieron y aplicaron con denuedo los españoles en la Edad Moderna.

De los argumentos desplegados por Corbett en su tratado no se induce la necesidad de la existencia de una flota de combate concebida para la batalla decisiva, por lo que tiene que valerse de una falacia para introducir el concepto, lo que es sin duda un tributo, consciente o no, al común sentir naval de su época.

La flota se construye para no ser empleada en combate por la propia dinámica dialéctica del antagonismo, pero drena los recursos destinados a la armada permitiendo el acoso corsario al tráfico que se pretende proteger. Esa es la paradoja de Corbett, cuya superación descansa en el modelo hispánico de estrategia y poder naval, que justifica la existencia de la flota por su mentalidad "territorial" del uso de la mar (hablando de paradojas) y que la aplica directamente allí donde se la requiere, como demuestra la Carrera de Indias, a pesar de que "una masa de transportes y barcos de guerra es la máquina bélica más torpe y vulnerable jamás conocida" (Corbett, 1911).

*Santander, a 26 de diciembre de 2020*