

FIN DE CURSO

REG. 208

Carpeta n.º 1 (E)
Trabajo n.º II

A-CGN-1926

I-22

MEMORIA DE ESTRATEGIA.

CURSO 1925 - 1926

CAPITAN DE CORBETA: DON JUAN PASTOR

MEMORIA DE SETRATEGIA.

0 ----- 0 ----- 0

ARTE DE LA GUERRA.

Ninguna definición de la guerra nos parece tan exácta como aquella en que se la considera como el resultado de "una continuación de la política"; se puede considerar en efecto la guerra como el empleo de los medios coercitivos, mediante los cuales un Estado logra la consecución de sus fines, sean estos cuales fueren, en la esfera internacional. Un Estado debe seguir una determinada política, que considera conveniente a sus propósitos o necesidades y cuando en el logro de sus aspiraciones choca con las de otra Nación, sobreviene el conflicto armado producto de ese choque, la guerra en resúmen con todas sus consecuencias.

Hay ejemplos muy numerosos, que confirman esta definición como son el caso de los Estados Unidos; la necesidad estratégica de poseer las posiciones que dominan el Mar Caribe, como preparación para ~~la~~ apertura y absoluta posesión del canal abierto a través del itsmo de Panamá, trajeron como consecuencia la guerra con España; las llamadas empresas imperialistas del Japón, que no son en resúmen sino una política de expansión seguida para dar colocación a su exceso de natalidad que le era imposible sostener con los recursos de un suelo nacional insuficiente co

mo es bien sabido para todos, acarrió la campaña contra Rusia primero y acaso algún día traigan un choque guerrero con los Estados Unidos; la competencia comercial e industrial en todos los mercados del mundo, tuvo como consecuencia la Gran Guerra, comenzada en 1914 y que virtualmente no ha terminado a pesar de los tratados estipulados y que se redujo en síntesis al choque de la industria alemana con la británica. El contraste entre las necesidades creadas por Francia e Italia en el Mediterráneo, quizás ocasione alguna vez un conflicto armado entre las mencionadas Potencias latinas. Vemos pues que en este aspecto pueden distinguirse los imperialismos en varias clases, los que pudieramos llamar "fatales" y aquellos que, en realidad, son debidos solamente a la vanidad nacional; los primeros son los de Italia, el Japón, Alemania y tambien en otro orden de ideas, el de los Estados Unidos que podiramos llamar industrial. En los de origen vanidoso, por creer que una gran Potencia mundial ha de ser forzosamente imperialista y tener poderio colonial, el de Francia y el de Rusia del tiempo de los Zares, países estos ultimos que tienen sobradamente con lo que dan sus propios territorios para sustentar a sus pobladores.

El arte de la guerra consiste, pues, en arreglarselas para poder en el momento oportuno, sostener las reivindicaciones del país y preparar todo lo que con ella tiene relación por medio de la consecución de los medios que la permita lograr los objetivos que la política exterior le marque, por medio de sus institutos armados, si con las negociaciones diplomáticas no ha sido posible y entonces es necesario emplear los medios coer -

citivos que residen en la utilización de las armas, llamense Ejército o Marina.

SUS PARTES. - ESTRATEGIA. - TACTICA. - ORGANICA. Y LOGISTICA.

No es necesario hacer presente que el arte de la guerra se divide en varias ramas, todas ellas complementarias y de las que sería aventurado prejuzgar la importancia de cada una sobre las demás; estas subdivisiones son: la estrategia, la orgánica y la táctica en sus más amplias acepciones y que se dividen a su vez en otras secundarias, como iremos viendo.

La estrategia es la que regula el empleo de las armas en el momento crítico de la contienda y prepara el choque en el punto y lugar y momento oportunos, aunque la superioridad absoluta no exista, y en esto precisamente está la habilidad del estratega. La táctica estriba en el mejor empleo de las armas llegado el instante del choque o contacto táctico y, por último, la orgánica es la encargada de procurar que la preparación de tales fuerzas sea la más adecuada para que el funcionamiento de los medios que la Nación puede procurar dé el máximo rendimiento posible con relación a la cuantía de ellos; del enunciado solamente de las cuestiones que a cada una de ellas compete se deduce la exactitud de lo sentado previamente sobre la necesidad de todas ellas, sin que ninguna pueda sobrepujar a las demás. La logística no puede ser considerada como una rama o cometido independiente sino tan solo como una parte de la estrategia, pero hoy de importancia ~~aunque~~ también. Como se sabe, la logística es la ciencia que se preocupa de poner, en todo mo -

mento, a disposición de los elementos combatientes los medios necesarios para poder desempeñar en las mejores condiciones su cometido, es decir todos los aprovisionamientos necesarios, los llamados elementos de boca y guerra.

La guerra es el conjunto de los actos con los cuales un Estado hace respetar sus derechos, reales o pretendidos, luchando con las armas contra las de otro Estado o Pueblo adversario; antiguamente se entendía que la guerra se mantenía entre los Estados solamente, pero en la actualidad la guerra se sostiene entre los Pueblos y cada vez se extremará más esta afirmación a juzgar por las enseñanzas de la última guerra. El arte de la guerra, llamado también arte militar, lo constituye todo lo relativo al estudio de la preparación y el empleo de todas las fuerzas armadas de un Estado, que si bien antiguamente estaban reducidas a las fuerzas de mar y tierra, ahora se hallan estas incrementadas por las aéreas y en general por todas las del país, incluyendo las financieras, industriales, la prensa y todo cuanto se pueda movilizar en perjuicio del contrario. Todos los estudios de orden militar tienen su fuente en la historia, el examen histórico de las campañas anteriores, adaptando sus consecuencias a las condiciones especiales de cada caso particular, pues la aplicación estricta de lo ocurrido sin un cuidadoso análisis podría acarrear sensibles errores. El Ejército y la Marina de una Nación son complementarios y sin embargo sus cometidos no son iguales; mientras el Ejército solo entra en acción en el momento de la declaración de la guerra, la flota llena muy importantes cometidos en tiempos de paz; la Marina de guerra es en todo momento la representación externa

del país, no solo como símbolo de su potencia guerrera, sino también y acaso de modo más importante como prueba evidente de la capacidad industrial del Estado. Empleando una frase vulgar se podría decir que la Marina es de "uso externo", al paso que el Ejército puede ser considerado como de "uso interno"; a lo más que un Ejército llega en tiempo de paz es a reprimir los disturbios sociales, tales como huelgas, revoluciones, etc. etc. y la Marina asume la representación diplomática del país en todos los acontecimientos internacionales, es enviada en apoyo de las pretensiones de la Nación y en todo momento es considerada, justamente, la más genuina representación nacional. Los representantes de una Nación reclaman la presencia de un barco de guerra en todos los momentos en que lo juzgan necesario, y la sola estancia de un buque militar es considerada como un acto de presencia del país cuya bandera arbola. Así vemos los barcos de guerra llegar a los puertos con motivo de las grandes solemnidades nacionales, lo mismo que cuando se trata de hacer valer las pretensiones, más o menos disfrazadas; en los entierros de los Jefes de Estado, las grandes fiestas nacionales, en el caso de Tanger y Agadir, para la custodia de la vida de los subditos o de los intereses comerciales se considera presente a la Nación cuyo pabellón de guerra ondea en la popa de uno de sus buques fondeados en el puerto. Del mismo modo, una revista naval es un acto en el que se refleja de manera indubitable la potencia bélica "exterior" del país.

Vemos pues la ligazón enorme que existe entre la Marina y la Diplomacia y no solo en cuestión de detalles, sino aún en lo más profundo y de ahí la necesidad de estrechísimas relacio

nes entre esos dos ministerios que indudablemente redundaría en tener una Marina apropiada a las necesidades nacionales, ya que esta necesidad la regula el exterior principalmente según la marcha de nuestras relaciones con las demás Potencias.

Es posible y muchos lo creen que con la ^{unión} ~~anexión~~ se fundirán en muchas partes las funciones de una y otra rama, no lo creemos pero aunque así fuere algún día, la esencia de lo dicho continuaría lo mismo y solamente sería un adelanto más que añadir a los muchos habidos desde la antigüedad sin que hayan modificado las ideas fundamentales que rigen para el arte de la guerra desde la más remota antigüedad; los adelantos de las armas que se emplean en la guerra proporcionan el progreso de las diversas ciencias o artes en que se dividen.

La estrategia es por ello la menos afectada por las evoluciones de las armas ya que sus objetivos siguen siendo los mismos, siquiera varíe su empleo según los nuevos medios puestos a su disposición; la táctica, en cambio, ha visto variar sus concepciones, pasando, por ejemplo, de la línea de frente de los tiempos del espolón a la línea de fila de la época actual, la orgánica tampoco ha sufrido fundamentales cambios si bien sea distinta la organización de una escuadra de este siglo a la vigente cuando el periodo de la Marina de vela. En este aspecto la que ha experimentado más radicales transformaciones es la logística, que si en los tiempos ^{antiguos} era de un carácter esencialmente simple, en nuestros días se ha complicado hasta el punto de constituir una de las mayores preocupaciones del Alto Mando destinado a regir una Marina o un Ejército. Un buque de vela, en efecto, podía mantenerse en la mar por un tiempo muy

grande, mientras los modernos buques, grandes consumidores de combustible, hacen indispensable escalonar sus habituales derrotas de bases de aprovisionamiento en las que se repostan de él y de municiones que consumen en tan grandes cantidades en un combate, por escasa que sea su duración; los buques de Von Spee se hundieron en las Malvinas, agotadas sus municiones y conocida es su odisea para el aprovisionamiento de carbón, a través del Pacífico. Estas exigencias imperiosas de la logistica son acaso el motivo más general de causas de la guerra y de los llamados imperialismos, la necesidad de procurarse petróleo para la flota ha estado a punto de crearle un conflicto a Inglaterra por su pretensión de apropiarse el vilayeto de Mosul, y algo semejante acaeció con el Japón si bien la cesión por parte de la Rusia de los yacimientos petrolíferos de la Isla Sakhalin cortó la eventualidad de un choque.

La estrategia es esencialmente política y entre las tres ramas en que se divide el arte de la guerra la de más largo alcance, la que se funda e inspira en una más amplia visión de las cosas; de su orientación la táctica estudiará los tipos de buques más convenientes para servir los objetivos señalados y la orgánica ordenará las cosas de modo que sea posible extraer el mayor rendimiento del dinero invertido; nada podría una sin la otra, pero la estrategia es la que más se aproxima al cerebro, así como la táctica al brazo ejecutor, la logistica al estómago y la orgánica la que consigue con todos sus esfuerzos la fortaleza y buena marcha de estas partes mediante un plan adecuado para cada una de ellas. Viene a ser el entrenamiento

mental, físico y régimen alimenticio.

CRITERIOS DE LOS PRINCIPALES TRATADISTAS Y CAUDILLOS.

Puede decirse que todos los grandes caudillos, así como los escritores a los cuales podría llamarse los intelectuales de la guerra, se han inspirado en los estudios históricos aunque, como es natural, a medida que el tiempo transcurría estos estudios podían ser más detallados tanto por la mejor redacción de la historia, cuanto por la mayor cantidad de escritos respecto a ella y mayores ocasiones de estudio, ya que las guerras han sido siempre frecuentes y por eso se dice de ellas que son el mayor propulsor del progreso.

Parece por ésto y por comprender la imposibilidad de evitar las guerras ya que subsistirán siempre causas para ella, que no son sinceros los cronistas pacifistas actuales y que si unicamente pretenden hacer/la guerra más económica.

Alejandro fué el primer apologista de la rapidez ya que decía: "que no temía nada tanto como los retrasos". Creía asimismo, como todos los grandes caudillos, como después veremos, que la ofensiva era la base en que descansaba toda sana teoría de la guerra. Entre todas las circunstancias de que Alejandro sabía sacar un partido brillante, eran las debilidades del enemigo.

Aníbal es acaso el más grande de los hombres de guerra que ha visto el mundo; sus concepciones son aún en la actualidad axiomas en cuestiones de guerra y fue necesaria toda la mentalidad del cartaginés para contrarrestar la falta del dominio del mar y sostenerse en Italia viviendo sobre el país ;

eran intereses económicos los que en las guerras ^púnicas se disputaban y acaso ellos fueron los que hicieron de tales campañas un eje de la política de aquellos tiempos y que tanto asemejan aquellas contiendas a las sostenidas entre Inglaterra y Alemania. Las guerras ^púnicas nacieron del convencimiento que tanto Roma como Cartago tenían de que no era posible la vida de ambas y, por lo tanto, una de ellas había forzosamente de desaparecer. No es el mismo caso de las dos mayores potencias mercantiles de nuestras épocas ?.

La característica de Cesar era también la actividad incansable que se encuentra siempre en todos los conductores de masas militares. Ya se verá que Napoleón incorporó esta teoría a sus máximas de guerra y es conocido el culto que profesaba a los estudios históricos. Cesar encomiaba así mismo la necesidad de la preparación de las tropas para su cometido y así lo expone en sus "Comentarios" una de las más primitivas y, al mismo tiempo más notables obras sobre Arte Militar.

En los tiempos más modernos Federico el Grande es no solo un escritor militar de reconocido mérito, sino al mismo tiempo un caudillo y un organizador; sus campañas se caracterizan por el afán de emprender siempre la ofensiva y tener por consiguiente en todo momento la iniciativa de la guerra, imponiendo al adversario la marcha de las operaciones y no siendo sorprendido por las que su contrario hubiese de emprender. Para hacer posible esta ofensiva preparaba cuidadosamente sus tropas, entrenandolas con marchas y movimientos de conjunto, dentro de la más estrecha disciplina en el sentido prusiano de la palabra.

Por tales procedimientos lograba obtener las masas maniobras que manejaba en el momento de la batalla con tan brillantes resultados. La rapidez, que aquí encontramos también como principio fundamental, le permitía ser el más fuerte en el momento y paraje oportuno, pese a la inferioridad de sus fuerzas, juzgadas en absoluto con relación a las totales del enemigo; esta concepción sencilla al parecer de los procedimientos de combate, fué la causa principal de sus grandes éxitos en sus memorables campañas. El método de Federico el Grande no debe confundirse con los movimientos "a la prusiana" que requieran para la ejecución de ellos, evoluciones demasiado complejas y voces de mando o señales complicadas. No debe olvidarse que en la sencillez y la velocidad de ejecución reside una parte no pequeña del éxito.

Entre los principales tratadistas y caudillos hay principios semejantes y de todo punto lógicos. Uno es que la guerra de no estar preparados para ella debe evitarse a todo trance aún con las mayores concesiones, estas serían otorgadas en el momento de la paz que siguiese a la derrota y con muchos mayores males; claro es que esto se refiere a guerras que se puedan evitar, hay algunas que serían fatales, Belgica en la gran guerra, España en una posible entre Francia e Italia pues por muy habil que la diplomacia fuera, si alguna de las dos potencias quisiera ocupar las Islas Baleares cosa que la consideramos segura, sería causa de que lo mismo que se adoptase una actitud transigente como energética entraríamos en guerra con una u otra nación. Ya en guerra otro punto en que coinciden es en la ofensiva, esto es, llevar la iniciativa; la defensiva absoluta no puede existir esta solo se concibe como compás de espera para tomar

nuevamente la ofensiva.

JUICIO CRITICO ACERCA DE CLAUSEWITZ Y DE MAHAN - IDEM ACERCA DE
NAPOLEON Y NELSON.

Entre los escritores militares y navales es necesario distinguir entre los activos y los pasivos, es decir aquellos que escriben sus impresiones de guerra y han tomado parte activa en operaciones tales como Napoleón, Jellicoe, Hindenburg y en general todos los que han logrado mayor fama con su actividad en los campos de batalla que con sus obras y aquellos otros, como Mahan, Clausewitz, Jomini y algún otro en los cuales su labor literaria en el terreno técnico ha sido muy extensa al paso que sus hechos de armas no han sido dignos de especial mención. No quiere decir esto que no hayan desempeñado destinos activos a los que les obligaba su profesión militar, pero o bien no tuvieron ocasión de destacar su personalidad por hallarse en destinos secundarios o quizás también porque se tratase de teorizantes, pero no de hombres de acción, propiamente dichos.

El Capitán de Navío A.T. Mahan, de la Marina de guerra norteamericana, es un caso típico de estos últimos; oficial que no había despuntado en sus comienzos de carrera, puede decirse que un verdadero azar le llevó a escribir su famoso libro "Influencia del Poder Naval en la Historia" que lo hizo con justicia celebre con gran rapidez; por amargura que despierte su memoria para todos los españoles, es de justicia consignar que fué un clarividente y preparó para su Nación el espléndido porvenir que es hoy una realidad; Mahan hizo despertar el espíritu en los Estados Unidos y puede decirse que a él

se debe la orientación imperialista que la gran Republica americana ha seguido, a partir de la guerra con España. Fué Mahan quien, con arrebatarnos Cuba, puso los jalones para el dominio del mar Caribe, demostrando que el Canal de Panamá no sería nada en manos de los norteamericanos si no dominaban así mismo la otra entrada del mar de las Antillas. Mahan veía en perspectiva un nuevo Suez al cual trató en todo momento de sumar un Gibraltar.

Si Mahan fué un gran tratadista naval, acaso el mejor que haya existido, lo cual no es un gran elogio ya que el número de ellos es bastante reducido, al contrario de lo que ocurre con los militares, en cambio no descolló como oficial de marina en el terreno de las actividades marineras; en el mando del crucero "Chicago", que fué el único de alguna importancia militar que desempeñó, se tuvo algún relieve lo debió a su personalidad como tratadista ya conocida y consagrada y los mandos en que puede aquilatarse el mérito de una mentalidad como la suya, cual son los de Almirante, no llegó a desempeñarlos. Su muerte, ocurrida en los comienzos de la gran guerra no le permitió ver la realización de su obra aunque ya era una realidad sus sueños de ver a su Nación en el rango de Potencia marítima de primer orden.

Mahan era un enamorado de las lecciones históricas y sus tratados son deducciones constantes de los hechos militares y navales que narra y comenta; si bien se mira sus libros más que doctrinarios son consecuencias y todos ellos adolecen de ser un poco "locales" y el mar de las Antillas es el "motivo" de todos sus argumentos; no hay deducción o lección de la Historia que él no aplique inmediatamente a

su objetivo traduciendolo todo en substancia para mostrarlo ante los ojos de la gran masa de población de su país.

Clausewitz es un filósofo del arte de la guerra y muestra en sus obras el papel inmenso jugado en las campañas por todas las fuerzas morales de los pueblos en lucha en todos sus aspectos, pasiones, miedo, odios nacionales, psicología de las poblaciones, etc. etc.... Para Clausewitz el objeto primordial en toda lucha es el aniquilamiento del adversario y para ello preconiza el empleo del máximo de fuerzas para lograr el mayor esfuerzo posible; y lógicamente deduce que el combate es el objetivo principal. Condena con la mayor energía la defensiva pasiva. No debe entenderse por esto que condene sistemáticamente la defensiva si esta es solo una espera para el ataque en el momento oportuno, por parte del más débil; así por ejemplo de la guerra ruso-japonesa hubiese sido absurdo que Togo hubiese atacado a Rodjensvensky en otro lugar que el que eligió para la batalla final, es decir, Tsushima. En el momento preciso y en el lugar conveniente Togo fué el más fuerte y logró la victoria con arreglo a los preceptos clásicos; a corta distancia de sus bases y con la potencia que había preparado cuidadosamente. Atacar a la escuadra rusa en el Banco Dogger como creyeron los rusos en su falsa alarma, en Nossi Bé o en la bahía de Camrah, no le convenía tanto como en el lugar de su brillante victoria. Togo en otros parajes no habría conseguido más que debilitarse así mismo, aunque acaso lograra también el triunfo, por causas morales, esas mismas causas que Clausewitz tiene tan justamente en cuenta.

" En la estrategia como en la táctica - dice el general prusia-

no - la superioridad del número es siempre, sobre todo, el factor principal de la victoria". Y este debe ser, realmente, el primer acto de la guerra que procurará todo el que la prepare cuidadosamente.

Clausewitz es el partidario ferviente del aniquilamiento total del enemigo, en lo cual coincide plenamente con todos los grandes caudillos y escritores que en el mundo han existido. Y las enseñanzas de todas las guerras, sin una sola excepción, han confirmado en todos sus puntos las teorías del gran escritor alemán.

El general Bonnal llama justamente a Napoleón el "maestro de los maestros" y la definición o calificativo no puede, en verdad, ser más acertada. El criterio del Emperador no puede ser más claramente expuesto que como lo hace él mismo cuando dice: " Caminar diez horas al día, combatir y descansar después". Es indudablemente todo un tratado de estrategia; canta ante todo el principio de la rapidez en la acción, aceptado por todos los grandes caudillos como un artículo de fé y hace resaltar a continuación la importancia primordial del combate, como objetivo principal. La campaña de Italia es un ejemplo viviente de la aplicación de estas teorías . Las fuerzas que se le opusieron ocupaban frentes muy prolongados y él supo caer sobre ellos logrando la superioridad en el momento oportuno y el sitio elegido; a imitación de Alejandro Magno podía decir Napoleón que " ganaba las batallas no perdiendo el tiempo". Los ejércitos que tenía enfrente eran casi siempre superiores en número y este era el arte del gran caudillo, el de ser superior en toda ocasión, merced a su genio militar.

Es cierto que los ejércitos de Napoleón fueron los primeros de

formación análoga a los modernos, es decir, en los que se prescindió de los mercenarios para dar lugar a lo que Von der Goltz llamó "La nación en armas" y a esta fuerza moral que emanaba de su composición misma había que sumar el entusiasmo que la persona del Emperador producía en sus soldados; otra de las grandes fuerzas del Emperador fue la aplicación del principio de la "economía de las fuerzas", no en el sentido literal de la expresión sino en el de ahorrar los esfuerzos para obtener el máximo rendimiento en el momento del combate.

"La fuerza de un ejército - escribe Napoleón en sus Memorias - se obtiene como en la Mecánica, multiplicando la masa por la velocidad". He aquí un elogio gráfico de la velocidad, como elemento primordial de la estrategia y si se siguen los escritos de Napoleón se verá que al afirmar esto el Emperador, concedía tanta importancia a la masa como a la rapidez de su desplazamiento; la extrema movilidad de sus tropas fue la clave de sus grandes éxitos como veremos que sucedió también en el caso de Nelson. Napoleón era un previsor y en sus mencionadas Memorias hay preguntas como la siguiente: "Que hacer si ante mí apareciese el ejército enemigo, sea por el frente, por la derecha o por la izquierda?". Es decir que Napoleón pensaba con antelación, juzgando con exacto juicio que se hallaría en condiciones de inferioridad si el enemigo llegaba sin que él tuviese tomada una resolución sobre la conducta a seguir.

Napoleón fue el verdadero genio de la guerra en todo el conjunto de conocimientos que esta expresión puede abarcar y al cabo de un siglo no ha nacido en el mundo quién pueda parangonarse con él ni siquiera en uno solo de los aspectos que abarcó el gran caudillo.

Sin que sea quitar ni un adarme a la gloria justamente conquistada por Nelson durante su larga vida marinera, es natural consignar que este éxito que fué su fiel acompañante a lo largo de su existencia era consecuencia lógica del instrumento que su Nación puso en sus manos.

Desde antes de revelarse como el gran Jefe que era Nelson habia dado ya pruebas de su gran valía; así por ejemplo, la réplica dada por él al Almirante Hotham, después de la batalla librada el 14 de marzo de 1795 en el golfo de Génova, revelaba sus teorías de seguir la persecución hasta el final y visto que Hotham no accedía a sus deseos, el que luego dió a Inglaterra la victoria cuyos frutos aún duran, decía: "Si de once navios que huyen apresamos diez, dejando escapar el restante, no seré yo quien llame una buena jornada la de ese dia". Como en el caso de Napoleón cada frase de este gran jefe era todo un tratado de arte militar, la expresión de una doctrina que luego habia de practicar, al verse investido del mando. Como Napoleón también profesaba el culto a la rapidez "El tiempo es nuestro mejor aliado. Guardemosle celosamente, ya que los demás pueden abandonarnos y por encima de todo es del tiempo de quien depende la guerra. Cinco minutos perdidos pueden cambiar una victoria en una derrota". Es el elogio de la rapidez como elemento esencial de la guerra.

El valor de las responsabilidades era asimismo una de las más salientes características del Almirante; su desobediencia famosa, muy conocida por la anécdota de colocar el antejo en el ojo inutil, a la señal del almirante Parker durante la batalla de Copenhague, muestra hasta que punto tenía el valor de la responsabilidad con las

consecuencias de sus actos y la confianza que en si mismo tenía, confianza inevitable reservada a los elegidos que se sienten animados de un temperamento superior.

Es Nelson la demostración palpable de la importancia que tiene, desde el punto de vista de la guerra, la persecución encarnizada del objetivo principal dando de lado a todo lo que no vaya encaminado a su logro; la destrucción de la flota francesa y con ella el aborto de los planes de Napoleón se presentaba ante Nelson como el objetivo principal y a él consagró todos sus esfuerzos, con el fruto de todos conocido; no vaciló ni aún en abandonar el Mediterráneo, confiado a su custodia, con tal de alcanzar el objetivo principal; he aquí otra fehaciente demostración de su espíritu de la responsabilidad.

La táctica de Nelson no es menos notable; no duda en atacar siempre y obedece al principio inmutable de la concentración, en todo momento; en Abukir cae de improviso sobre la escuadra de Brueys y la derrota en un combate decidido, fulminante. Corre tras Ville-neuve a las Antillas. a través del Mediterráneo, lo busca, olfatea el paradero de la que él llama "su escuadra" y por fin, como premio a sus tenaces esfuerzos viene el triunfo de Trafalgar en el que encuentra la muerte, que acoge satisfecho porque cree haber cumplido con su deber en todo momento. El sobrenombre que algunos le han dado de "Napoleón de la mar" es bien justo, si bien al revés del gran caudillo francés no conoció jamás las amarguras del ocaso y murió en combate, en plena madurez de su talento marinerero y en el total apogeo de su gloria.

OBJETIVOS PRINCIPALES Y SECUNDARIOS.

Los objetivos de una guerra pueden dividirse en principales y secundarios; en realidad los segundos son siempre encaminados a la consecución de los primeros, si bien por medios no tan rápidos. Así por ejemplo en la guerra ruso-japonesa el objetivo principal era, como siempre, la obtención del dominio del mar y a él se encaminaron desde el primer instante de la ruptura de hostilidades los esfuerzos del Almirante Togo, con una clara visión de su cometido. En la europea el dominio del mar era asimismo el objetivo principal, pero los alemanes no creyendo posible obtenerlo por juzgar muy inferior su flota a la de sus adversarios emprendieron la guerra al comercio marítimo con cruceros primero y con los submarinos posteriormente, lo cual era un objetivo secundario. El ataque a los Dardanelos, que tenía por objeto descongestionar el flete ruso y de ser posible abrir el paso de la flota rusa del Mar Negro hacia el Mediterráneo, era un objetivo secundario, una finta.

Una flota debe considerar como su objetivo principal el aniquilamiento o inutilización temporal de la contraria, bien sea por su destrucción buscando el combate desde el principio tratando de ser los más fuertes en el lugar y momento oportunos o bien encerrandola en sus bases por medio de un bloqueo efectivo o taponando la entrada de las bases en que la flota se halle por medio de la operación conocida con el nombre de "embotellamiento"; el bloqueo en los tiempos modernos no es necesario indicar que no puede ser mantenido como en el caso de Santiago de Cuba y aún en el de Puerto Arturo, a cau-

sa de los actuales elementos de combate, pero es suficiente que la escuadra bloqueadora se mantenga en posición tal que pueda acudir a tiempo de impedir cualquier intento de la bloqueada de llevar a cabo una acción ofensiva, como en la guerra europea hizo la inglesa desde Scapa Flow y la italiana desde Tarento.

Nunca deben ser dejados en segundo término los objetivos principales por una innecesaria atención dedicada a los auxiliares o secundarios . Si estos son seguidos debe ser sólo en íntimo enlace con aquellos y hasta donde pueden coadyuvar a su obtención, todo lo demás será sacrificar lo más importante a lo que solo tiene una importancia relativa en la marcha de las operaciones; la guerra al comercio, el ataque a las costas no deben entorpecer, jamás, el que la escuadra principal busque el dominio del mar, esto es la destrucción o inutilización temporal de la fuerza enemiga; si con aquellas operaciones se puede lograr algo que contribuya al logro de aquello, bien. Si no es así debe subordinarse todo al logro del objetivo principal o de lo contrario solo se obtendrán éxitos aislados que, a la hora de la paz, se pagarán con creces y la derrota no será por esta causa menos definitiva y dolorosa.

Ponemos el caso de Inglaterra que por ser una isla: el conseguirle cortar su comercio sería aniquilarla ya que no tiene frontera con país alguno y que su producción es insuficiente para sus necesidades. Para esta Nación, por consiguiente, cortar el comercio sería un objetivo primordial, pero como eso es imposible sin el dominio del mar, objetivo principal siempre, es necesario conseguirlo para llevarlo a cabo y si bien puede surgir una nueva arma indicada para lle-

varlo a cabo, debe ir siempre enlazada con el principal objetivo en la inteligencia que, como hemos visto, no dejará de ser secundario su misión ya que el logro de ella será imposible sin el citado dominio, por surgir siempre nuevos elementos que modifiquen los éxitos de esos otros.

PLANO DE GUERRA Y DE OPERACIONES.

La conducción de las operaciones militares en su conjunto comprendiendo, por consiguiente, las terrestres y las navales queda definida por el plan de las operaciones combinadas, estudiada de común acuerdo por las altas autoridades de ambos Ministerios, una vez dadas las normas generales por el gobierno de las Naciones Beligerantes por el plan inicial de campaña.

El plano de guerra del Ejército es más restringido, siempre que el de la Marina; el Ejército tiene que contrastar la ofensiva del del adversario o alcanzar el territorio de este, mientras la Marina extiende su acción a todos los lugares a que puede llegar un barco de guerra, es decir, a todo el universo, de una manera más o menos directa.

En todas las guerras hemos visto a la Marina introducirse por los rios y todos los parajes navegables para hacer mas sensible su acción. Así Courbet en la guerra con China sube por el Min para buscar a la escuadra refugiada aguas arriba del rio, los americanos en la de Secesión tratan de llegar al corazón de los territorios enemigos por medio de su flota y los ingleses en la Gran Guerra suben *hasta*

por el Tigris para proteger la acción de sus tropas contra Kut El Amara y Bagdad.

Aún dentro de un mismo plano de operaciones, que es una parte del plano de guerra, existirán planos de operaciones más principales por razón de la importancia temporal que puedan adquirir. El Ejército en cambio no siempre podrá llegar a ciertos puntos por causa de los obstáculos de todo genero que la naturaleza del terreno, las cuestiones de la neutralidad y tantas otras pueden presentarle y aún en el caso de lograr el acceso, será siempre en condiciones de inferioridad, en cuanto a rapidez, con relación a la Marina.

Dentro de las mismas condiciones un plano de operaciones puede adquirir un mayor o menor valor, por imperiosa necesidad de las circunstancias. Los Dardanelos, en la guerra europea, eran un plano secundario puesto que más bien fueron siempre una finca para descongestionar ciertos otros planos, y sin embargo hubo un momento en que las dificultades encontradas los hicieron tomar un relieve preponderante en la situación general.

El justipreciar con exactitud la importancia de cada plano de operaciones y no excederse en el esfuerzo ni descuidar la necesidad de atenderlo cumplidamente son factores que pueden influir poderosamente en la marcha general del conflicto armado.

Un plano de operaciones secundario puede llegar a ser plano principal, El plano de la guerra en una contienda mundial se divide en varios planos de operaciones y estos a su vez pueden dividirse en principales y secundarios según la importancia, (como su nombre lo indica) que se considere para el conjunto o para el momento.

PRINCIPIO DE LA CONCENTRACION DE FUERZAS.

EJEMPLOS DE SU REALIZACION ADECUADA.

Siendo el dominio del mar por medio de la destrucción de la escuadra contraria o al menos su inutilización temporal, el objetivo a llenar por las fuerzas navales propias, es principio que se deduce del enunciado anterior el de la concentración de fuerzas, con objeto de poder en todo momento hacer frente a las del enemigo en cualquier momento y cantidad que estas se presenten. La concentración de fuerzas, por consiguiente, es base de toda sana estrategia y así se ha practicado en todas las campañas y la Historia lo testimonia cuando se refiere a las medidas tomadas por los grandes caudillos para lograr el triunfo.

No debe entenderse esta concentración en el sentido literal de la palabra, esto es manteniendo los buques que componen la propia escuadra aglomerados en un puerto y menos aún en los tiempos actuales en los que a las dificultades de orden marineró derivadas de la falta de capacidad de los fondeaderos, han venido a sumarse las mayores probabilidades de acierto en el caso de un ataque aéreo si son muchos los barcos anclados a corta distancia unos de otros. La palabra concentración se traducirá como el modo de disponer los buques de tal suerte que en todo momento, por difícil que este se presente, puedan reunirse con tiempo para que el enemigo los encuentre reunidos y en perfecta disposición para el combate si intenta una salida; es decir que el reparto de las escuadras permita su reunión en el sitio y horas precisos para imponer en todo momento su propia voluntad y obligar al enemigo a abandonar sus planes. Aun esta concentración se entenderá de muy distinta manera según las armas

y así como en las unidades de combate la concentración es tal como la palabra lo indica, en las fuerzas exploradoras o lanzadas contra el comercio aunque parezca paradójico, la concentración de fuerzas indica en cierto modo dispersión. Esta diferencia no depende más que de la aplicación que debe darse a cada unidad y del sentido concentración que quiere decir poner enfrente del enemigo y en cualquier lugar, fuerzas mayores que las suyas. El crucero que va a esperar ^{esperar} fiado en su velocidad, su misión es hacerlo en todas direcciones esta es la principal y por lo tanto es inútil su concentración para este cometido, lo mismo si se trata de batir el comercio, si este no va escoltado, la concentración la forma por sí solo una unidad y suponiendo que sea un convoy, bastará batirlo con fuerzas ligeramente superiores ya que además de la ventaja inicial de la sorpresa tiene la de la impedimenta del enemigo.

En cierto modo por lo tanto esta dispersión es la verdadera concentración de fuerzas en estas unidades, ya que así puede cubrir un área mucho mayor.

En el caso de la guerra habida entre España y los Estados Unidos ambos países faltaron a los principios clásicos de la concentración ya que ni nosotros enviamos contra la norteamericana una escuadra, por medesta que fuese formada con todo lo que se hallaba en estado de combatir, ni la flota de la República de Washington que nos hacia la guerra estaba integrada por la totalidad de los barcos disponibles; es cierto que el mismo argumento sirve para demostrar que ellos vencieron sin principios y nosotros perdimos la guerra sin haber cometido más graves faltas que nuestros enemigos, en este respecto se entiende, pero ello no quiere decir que de haber sido

algo menor la diferencia de nuestra concentración, oportunamente realizada, podría haber causado graves daños.

En la guerra ruso-japonesa, la flota de Togo se mantuvo unida, ya que si en algún momento las divisiones se separaban por necesidades del servicio, siempre que la escuadra rusa intentó una salida encontró ante ella la totalidad de la adversaria. Y cuando Rodjensvsky llegó al mar Amarillo, al final de su dilatado viaje desde el Báltico, encontró junta en el momento y lugar necesarios toda la escuadra del Imperio del Sol Naciente.

Pero el ejemplo más contundente de la teoría de concentración lo da Inglaterra, desde antes de la guerra; el convenio naval con Francia que tuvo lugar en 1912, dejaba la defensa de los intereses comunes en el Mediterráneo encomendada a la vecina República, quedando la Gran Bretaña con la libertad de movimientos necesaria para desplazar hacia el mar del Norte toda la fuerza hasta entonces estacionada en el Mediterráneo y pudiendo con ello contrastar el creciente poderío de Alemania, cuya Marina se hallaba entonces en su más floreciente periodo de desarrollo; era la teoría de la concentración llevada a la práctica y demostrando con su aplicación el instinto político de Inglaterra.

Los acontecimientos posteriores habían de darle por completo la razón. Al estallar la guerra europea la flota inglesa se concentró en toda la extensión de la palabra si bien sus buques no estaban fondeados en un mismo puerto o en la misma rada; la conexión radiotelegráfica era tal que las órdenes se recibían y los barcos se reunían en la mar en un punto fijado de antemano, estando en todo momento en disposición de impedir los posibles intentos de la es-

cuadra alemana de salir de su encierro y llevar a cabo una acción ofensiva; intentos que el hecho de no haberse llevado a cabo no hacen por ello menos lógica la suposición.

VENTAJAS E INCONVENIENTES DE LAS ALIANZAS DESDE ESTE PUNTO DE VISTA. EJEMPLOS.

Desde este punto de vista las alianzas crean verdaderos conflictos entre las Naciones amigas, pues ninguna verá con buenos ojos, como es natural, que la aliada no ponga a contribución todos los medios de que dispone para servir a los fines propios, que siempre parecerán los de interés primordial al que se siente abandonado. Los fines de guerra es de suponer que sean comunes ya que las alianzas nacen de la comunidad de intereses y pocos casos, como Italia y Austria se ofrecen, en que Naciones de intereses encontrados se mantengan juntas y en los similares al citado, siempre la solución será análoga a la terminación que tuvo la famosa "Triple Alianza". Y eso que este es un caso que creemos que intereses encontrados los tenía Italia en los dos bandos, puesto que la reconstrucción de su nacionalidad pudo haberse logrado en el otro bando tan extensamente como ahora, ya que hubiese reclamado Malta, Córcega y toda la parte de la Saboya que está formando parte del territorio francés.

En cuanto a reivindicaciones coloniales es indudable que Túnez hubiese pasado al Imperio colonial italiano. Acaso la amenaza de Inglaterra de no consentir el abastecimiento de carbón de la península de los Apeninos pesase para la resolución tomada y los italianos

han sido siempre de una habilidad poco común para la política exterior.

Pero aún siendo comunes estos objetivos de guerra habrá graduaciones dentro de ellos y estas serán las que den lugar a que alguna de las Potencias se sienta preferida en sus necesidades. Siempre creerá que sus objetivos son los primordiales y que su aliado no es lo bastante leal para respetar lo pactado atendiendo con preferencia a los propios intereses y hasta desligándose un poco de los de su amigo.

En la guerra europea son bien conocidas las lamentaciones de Italia en demanda de ayuda para luchar contra Austria y aunque el fin principal de los aliados, era el terminar con la potencia naval de los Imperios Centrales, Italia creyó siempre que no se le enviaban las unidades ligeras que demandaba en el número necesario y cuando llegaban que no lo hacían con la celeridad deseada. Y es que Italia consideraba que sus intereses eran los primordiales, como Austria lo juzgaba cuando reclamaba de Alemania auxilios de orden militar en sus horas críticas de la campaña.

Además en estas alianzas hay que tener gran golpe de vista para elegir el momento de abandonarlas cuando se juzgue perjudicial su continuación, como en el caso de Austria en la gran guerra en que llegó a ser una carga para Alemania y la misma Rusia que sólo era un gran vivero de hombres y un enorme almacén de materias alimenticias, pero a la que los aliados habían de proveer de todo lo necesario para continuar la guerra.

ESTUDIO DE LAS LINEAS ESTRATEGICAS.

EJEMPLOS.

No se pueden considerar como aliados los puntos o plazas estratégicas situadas en un teatro de operaciones. Las líneas que unen estos lugares y cuya mantenimiento en estado de libre comunicación es indispensable para el desarrollo de las acciones de guerra son conocidas con el nombre de "líneas estratégicas". En tierra estas líneas son siempre determinadas y están constituidas por caminos practicables bien sean carreteras, ferrocarriles o cualquier modo de transporte que se pueda llevar a cabo con seguridad y rapidez; estas líneas reciben diversos nombres según el uso principal a que se las destine y así oímos hablar de "líneas de retirada", "de comunicación" etc. etc.....

En la mar la línea que conduce de un punto a otro es siempre la que debe seguir una fuerza naval para trasladarse, que es la más corta, si bien esta condición está naturalmente sujeta a las condiciones particulares de cada caso y a los rodeos que se hagan indispensables para dar el consiguiente resguardo a las del enemigo, si este está en condiciones de atacar nuestros buques con sus fuerzas ligeras, durante el viaje de una base a otra. Las derrotas que sobre una carta se pueden trazar para ir de un punto a otro pueden ser generalmente costeras o de navegación de altura; para recorrer estas últimas es necesario poseer el dominio del mar, es decir ser más fuerte para abrirse paso a viva fuerza en el caso de tener lugar el encuentro con las fuerzas enemigas, haber destruido estas

o colocado en situación de no poder oponerse a los propios planes. Siguiendo la costa, de noche especialmente puede deslizarse el más débil, sobre todo en ciertas condiciones del litoral que favorezcan semejante procedimientos, hasta llegar al punto elegido. Huelga decir que en algunos casos, como cuando hay que atravesar un océano, es imprescindible lanzarse a través de la mar libre, arrojando todas las consecuencias que esta decisión pueda acarrear.

Las líneas estratégicas más importantes son las llamadas de comunicaciones, ya que estas son el punto capital de una guerra, puesto que a través de ellas llegan los aprovisionamientos de todo género que exige una escuadra operando lejos del territorio nacional o un ejército que ha desembarcado y lucha en tierra enemiga; la línea geográfica es pues la que une dos puntos del globo y la estratégica la que asegura la circulación de todo lo necesario al que se halla al extremo de ella. En este aspecto es más ventajosa la posesión de las líneas estratégicas marítimas, pues con la flota pueden ir los buques auxiliares necesarios para conducir todo lo que necesita, mientras que en tierra la capacidad de transporte es mucho menor; ahora bien, para lo primero es necesario poseer el dominio del mar con objeto de evitar que el enemigo impida nuestros aprovisionamientos y hasta se beneficie de ellos por el aprestamiento de los transportes y la correspondiente incautación de su contenido.

Todas las organizaciones militares dependen de la unión con las bases, es decir de la posesión de las líneas estratégicas necesarias para su sostenimiento; rotas las comunicaciones, aislado el

ejército o la flota y falta de los aprovisionamientos de boca y guerra perecerá por hambre o falta de elementos de defensa se verá obligado a rendirse. Unos ejemplos aclararán los conceptos, mejor que todos los razonamientos que sobre este particular pudieran hacerse.

Si en la guerra ruso-japonesa no hubiesen tenido estos últimos el dominio del mar, y de sus líneas estratégicas por lo tanto, bien sea condicional como en los primeros tiempos por la inacción en que los rusos se mantuvieron por la presencia de la escuadra de Togo frente a Puerto Arturo, bien sea definitivo como ocurrió después de la destrucción de la flota rusa, ni habrían podido efectuar el desembarco en las costas del continente ni sostener la comunicación de su ejército con la metrópoli, una vez puesto en tierra, Aún así, dueños ya los japoneses de la Corea y la Manchuria y ganada la campaña en tierra, virtualmente habría bastado que la escuadra de Rodjensvensky hubiese alcanzado la victoria para que, incomunicado el numeroso ejército japonés con sus bases de aprovisionamiento y la campaña habría terminado con el triunfo de los rusos; en este ejemplo particular se engloban como sucede con harta frecuencia la importancia del mantenimiento de la libertad de las líneas de comunicación con la del dominio del mar, como tiene que suceder forzosamente teniendo en cuenta que la mar es ante todo y sobre todo una vía de comunicación y por lo tanto una línea estratégica cuya importancia variará, según los casos, pero subsistirá siempre.

El movimiento de Rodjensvensky para alcanzar Wladivostok era un movimiento sobre una línea estratégica, al encontrarse a su llegada a las aguas del Extremo Oriente con la nueva de la caída de Puerto Arturo en manos de los japoneses; pero los japoneses estaban aler-

tas sobre esa línea que con muy ligeras variaciones, en ciertas partes del trayecto era única, y con fuerza suficiente para derrotarlo. Esta vez también se ven claramente las ventajas de conservar el dominio de las líneas estratégicas, que el almirante ruso estaba muy lejos de poseer.

En el caso de nuestra guerra con los Estados Unidos estos no perdieron en ningún momento el "control" de sus líneas estratégicas; pero si nuestras fuerzas hubiesen estado en condiciones de impedir la comunicación con la metrópoli de la flota americana, las consecuencias hubiesen sido bien distantes.

Durante la guerra europea Alemania no teniendo el dominio del mar por su inferioridad de fuerzas y no habiendo pretendido en ningún momento disputárselo a los ingleses en un combate al estilo clásico, intentó el cortar sus líneas de comunicaciones que en el caso de la Gran Bretaña son estratégicas y de aprovisionamientos ^{tróleos,} ~~sus~~ ^{as-} ~~pectos~~, por medio de la guerra submarina. El fracaso de esta no significa la imposibilidad de que el Imperio alemán pudiese haber conseguido su objetivo si la campaña, no hubiese tenido defectos de toda índoles que no es de este lugar el especificar. Para Inglaterra eran estratégicas todas las líneas que partiendo o llegando de o a sus puertos, la unian con sus colonias en particular y con todos los puntos del globo en general. Era el de Inglaterra el caso más desfavorable por la gran longitud de estas líneas y estar más tiempo expuestos a los ataques, por consiguiente, los barcos que las recorrían.

En el caso de la guerra de Crimea los aliados debieron el triunfo a la conservación, en todo momento de la libertad de comunicarse

con las bases por medio de sus líneas de comunicación que revestían todas un carácter esencialmente estratégicos. Esta ventaja tuvo también en su vafor el almirante Courbet, durante la campaña de China, una de las más obscuras y gloriosas de que da cuenta la Historia.

La falta de líneas estratégicas libres fué la causa del desastre en que terminó la famosa campaña de Egipto de Napoleón Bonaparte, que pudo ser hecho prisionero por los ingleses si estos no hubiesen considerado necesaria la presencia en Francia del Emperador, por razón de los acontecimientos políticos.

Dentro de las líneas estratégicas las llamadas interiores son de la mayor importancia y en su conservación se ha de tender siempre; el que existan es donde la naturaleza y la perspicacia del que las posee se revelará en el cuidado de ellas. Nos parece ocioso insistir en las ventajas puesto que es el caso de la línea recta comparada con la quebrada y esta diferencia será tanto mayor según las condiciones geográficas. Esta diferencia es siempre mayor en las comunicaciones marítimas que en las líneas terrestres, como ocurre en el caso de Suez y la vuelta por el cabo de Buena Esperanza o con el canal de Panamá y el rodeo por el cabo de Hornos o el estrecho de Magallanes. En cambio Alemania no encontraría gran diferencia entre sus líneas interiores que tan bien utilizó en la guerra europea para el rápido traslado de sus tropas de sus fronteras del Este a las de Francia, si hubiese tenido que hacer estos movimientos rodeando el territorio nacional por los límites meridionales del Imperio Germánico.

Estas condiciones influyen grandemente en la concentración de fuerzas y en este aspecto España está en inmejorables condiciones por el estrecho de Gibraltar y Francia trata de construir un canal

que permita el paso de unidades ligeras desde el Mediterráneo al Atlántico. El caso del canal de Kiel es bien conocido para que lo citeamos.

PAPEL DE LAS FUERZAS MILITARES Y NAVALES EN LA GUERRA.

Las funciones de un Ejército y una Marina, aún siendo convergentes por decirlo así, al mismo fin como debe suceder siempre con instituciones que se complementen no son, sin embargo, idénticas; es más difieren sensiblemente los papeles que cada una ha de desempeñar en las operaciones de guerra. El Ejército debe defender el territorio nacional de las agresiones del adversario o invadir el del enemigo si este es el plan que la marcha de las operaciones ha establecido previamente.

La Marina, a su vez, mantendrá libres las comunicaciones del Ejército adquiriendo el dominio del mar y facilitando el aprovisionamiento de la Nación. La Marina desempeña realmente dos funciones que son la económica y la militar; la importancia de ambas está estrechamente ligada con la configuración geográfica del país. La militar se ejerce como hemos dicho ya tantas veces por la destrucción de la flota adversaria o su inutilización temporal, que la impide obrar; la económica es la que procura el aprovisionamiento por medio de la protección de las líneas de comunicación de todos los órdenes. Esta última, lejos de ser secundaria es primordial y no puede desligarse de la militar.

Esta función económica ha sido la salvación de la Gran Bretaña en cuantas guerras ha sostenido desde su incorporación a la Histo-

ria como Potencia de primer orden; para Inglaterra, en efecto, las comunicaciones son cuestión vital y a preservarlas de toda perturbación tiende siempre su política naval. Así la vemos desplegar su máxima energía en mantener el dominio del mar durante las guerras contra Francia y sus aliados en los tiempos de la República y el Imperio, en las cuales el buque inglés pudo navegar siempre en condiciones de seguridad y, más recientemente, su flota aseguró la libertad de su comercio en el transcurso de la guerra europea. En esta última la intangibilidad de la escuadra germana refugiada en sus bases hizo imposible una batalla al estilo clásico que diese a la Gran Bretaña el dominio absoluto del mar a lo cual vino a sumarse la aparición del submarino que tanto complicó la posesión del dominio del mar, haciendo imposible su existencia en el sentido absoluto de la palabra.

Como decimos en los comienzos de esta Memoria el Ejército puede decirse que es de "uso interno" en el sentido de que sus acciones son restringidas mientras la flota extiende su acción, silenciosa y menos espectacular acaso, a todos los mares del continente; en esto, como en otros aspectos, no se puede decir que sea preponderante el papel de ninguno de ellos y si tan importante en uno como el del otro.

La función de ambos es más o menos importante según la situación de los Estados, con relación a la preponderancia de los límites terrestres o marítimos, según la cual se deberá regir los planes generales de campaña; será un mal entendido el querer que una de las instituciones armadas opere con la mira puesta en su mayor gloria, sin tener en cuenta, ante todo y sobre todo, la máxima conveniencia de la Nación.

Esta debe ser en todo instante la preocupación de todos los llamados a coadyuvar en la defensa de un país y su olvido, sea por la razón que fuere ha acarreado siempre, a través de las enseñanzas de la Historia, perturbaciones y perjuicios de los más graves.

IMPORTANCIA DECISIVA DEL DOMINIO DEL MAR.
APUNTAMIENTOS HISTORICOS QUE LO EVIDENCIAN.

Siendo el mar, ante todo y sobre todo, una via de comunicación su dominio implica el poder servirse de él para los transportes en todo momento. Para ello es necesario, como ya hemos dicho el anular la fuerza naval enemiga, ya sea definitivamente por sus destrucción en combate o impidiendola obrar y obligándola la inmovilidad. En las guerras del porvenir el dominio del mar no podrá ejercerse al estilo clásico, como en la guerra europea ya no fué absoluto; antiguamente el más fuerte hacia desaparecer de los mares todo buque enemigo, tanto de guerra como mercante, y se aseguraba el pleno disfrute de la mar como medio de comunicación; este es el caso de los japoneses y el de los aliados en los primeros tiempos de la gran guerra. Solo que el submarino al incorporarse a los demás tipos de buques como tal arma combatiente, saliendo del periodo experimental complicó el problema y puede decirse que dejó sin sentido la frase de "dominio del mar". Es cierto que esta frase ha merecido muchos comentarios y hasta algunos la han juzgado como desprovista de sentido; creemos, sin embargo, que la definición de la apropiación de su aprovechamiento como via de comunicación, haciéndoselo molesto al adversario, da una clara idea de lo que significa.

Poseyendo el dominio del mar se tiene libre comunicación con el mundo entero ya que su disfrute es libre; no ocurre lo propio con las comunicaciones terrestres ya que es necesario el consentimiento de cada país para circular a través de él, mientras que desde la mar se llega a todos los rincones del globo. Una Nación libre de poder imponer con su fuerza naval el tráfico de sus mercancías será la dueña del mundo; el dominio del mar ha hecho la primera Nación del mundo a la Gran Bretaña, quizás la peor preparada por la naturaleza para ejercer tal predominio. El Almirante Bacon, en su libro "The Dover Patrol" dice que la frase "dominio del mar" es un enigma, refiriéndose a las nuevas condiciones en que se desarrolla la lucha con la inclusión del submarino y el aeroplano, que hacen imposible el mantenimiento del bloqueo a corta distancia. El Almirante americano Sims, Jefe de las fuerzas de su país agregadas a la Gran Flota británica, dice en su obra "The Victory at Sea" y refiriéndose a las condiciones en que se hallaba la Gran Bretaña en la primavera de 1917 y que fueron sin duda algunas las más críticas de cuantas atravesó durante la contienda, lo que sigue y que copiamos, para no desvirtuar su significado: "Inglaterra no poseía el dominio del mar. Este dominio existía solamente según el clásico significado nelsoniano, puesto que la Gran Flota inmovilizaba la Flotte de alta mar. En aquellos tiempos esto hubiese significado la victoria de la "Entente", pero en los actuales este dominio del mar no lo era absoluto, sino solamente de la superficie.... La existencia del submarino plantea el problema de manera absolutamente distinta; es ridículo decir que existe el dominio del mar cuando los submarinos pueden operar a su antojo. Los submarinos, operando con éxito como ocu-

rre con los alemanes, atenua a los buques de superficie las ventajas que tenían carácter decisivo en las guerras precedentes. Las fuerzas de superficie no pueden ya proteger las comunicaciones como lo hacían en los tiempos de Nelson y Farragut.”

Por lo tanto si el dominio del mar no ha podido jamás considerarse como absoluto, sino únicamente como relativo, ya que era posible el ataque al comercio, más o menos intenso, en todas las ocasiones esta relatividad es mayor desde la aparición del submarino, que reviste condiciones ideales para la guerra al comercio enemigo. No puede decirse realmente que los aliados ejercían el dominio del mar absoluto, esto es su pleno disfrute como vía de enlace entre los pueblos del planeta, puesto que perdieron diez millones de toneladas de su flota mercante; este disfrute no se hacía, evidentemente, en condiciones de seguridad, si bien es cierto que el enemigo ni aún con esa falta de seguridad podía comunicarse con los demás pueblos marítimos.

Existen casos típicos del dominio del mar que ponen de relieve la trascendental importancia de su posesión; así por ejemplo en la guerra ruso-japonesa el dominio del mar por parte de los nipones hizo posible el desembarco en las costas de Corea y el avance a través de la Mandchuria.

Durante la guerra europea vemos a la Gran Flota inglesa pese a su superioridad, llegar a una situación altamente crítica por la escasez de destroyers, sin que esta inferioridad llegase a privarla del total dominio. Es que sobre la efectividad del dominio del mar tiene una gran influencia la posición geográfica y las Potencias

aliadas, tenían la ventaja de que las medidas tomadas para proteger su tráfico, coadyuvaban a atacar las comunicaciones de los contrarios; puede también darse el caso de que ninguna de las dos Naciones en guerra pueda aniquilar al contrario y ambas disfruten del dominio del mar siquiera no sea en un modo absoluto. Se puede tener el dominio relativo del mar, cuando el adversario no emplee los medios de que dispone para evitarlo, con toda la energía necesaria como le ocurrió a Inglaterra en los primeros de la tantas veces citada guerra europea; así el dominio del mar fué disminuyendo a medida que Alemania fué desarrollando sus medios y finalmente disminuyó cuando la guerra submarina " a ultranza " adquirió su máxima intensidad. Los antídotos aplicados al submarino, hicieron más real este dominio en 1918. La adopción del sistema de convoyes, la ayuda prestada por los americanos, y , finalmente, la invención de medios con que combatir al submarino, hicieron perder a este mucho de su eficacia primitiva.

En la guerra mundial se llegó a una situación que Castex define, muy acertadamente, en su "Synthèse de la guerre sousmarine" al decir que las fuerzas de Alemania se tenían en estado potencial, dejando obrar a los submarinos, mientras las de combate de Inglaterra se mantenían en espera de evitar cualquier veleidad de ataque por parte de las escuadra de alta mar del Kaiser.

En el porvenir el dominio del mar se complicará cada vez a juzgar por los criterios que se sustentan por las grandes Potencias, pero un hecho incontrovertible subsiste siempre y es la necesidad de ejercer tal dominio, sea por el procedimiento que sea.

Este dominio fué la causa de que al final de la guerra se derumbase Alemania, sin haber perdido una sola batalla en tierra; y si Rodjensvensky hubiese vencido a todo en la batalla de Tsushima, los japoneses aún habiendo sido vencedores en todas las batallas terrestres y siendo dueños de la Corea y la Mandchuria, se habrían visto obligados, cortadas sus comunicaciones con la metrópoli, a rendirse y perder todos los frutos de sus esfuerzos.

La falta del dominio del mar fué la causa inicial de ocaso del genio de la guerra que se llamó Napoleón y es bien extraño que esta verdad tantas veces demostrada por la fuerza incontrovertible de los hechos haya sido sistemáticamente olvidada por los más llamados a tenerla presente; en nuestra Nación especialmente, arrancan de la falta de Poder Naval todas las desdichas, producidas desde el descubrimiento de América que tienen su culminación en Trafalgar y su epílogo, no menos desdichado, en las guerras coloniales.

Hay países que no tienen más remedio que buscar el asegurarse el dominio del mar como ley inicial de su propia vida, tales como el Japón y Inglaterra por su condición de insulares, pero después de ellos viene inmediatamente el nuestro por su carácter de "península" no solo por esta configuración del litoral sino más aún por su situación geográfica, en uno de los pasos marítimos más concurridos del mundo; esta debilidad en el terreno marítimo nos ha traído la humillación de ver Gibraltar segregado del territorio nacional.

Y como demostración palpable de todo ello vamos a exponer algunos ejemplos históricos.

Desde el comienzo de la Historia abundan los ejemplos de la efi-

cacia decisiva del dominio del mar, si bien ninguna tan concluyente como el papel por él desempeñado en la guerra europea; no solo dio de sí cuanto de él esperaban sus propagandistas sino que fué más allá de lo que estos mismos esperaban. Las fuerzas navales de la Gran Bretaña desde los primeros días de la gigantesca conflagración sin librar la batalla.

Alemania, en cambio, se vió expulsada de los mares y su bandera desapareció de ellos totalmente, salvo en el Báltico, quedando reducida prácticamente a la categoría de país interior; fué el bloqueo el que hizo que se desmoronase el Imperio alemán a semejanza del legendario coloso de arcilla, sin perder una batalla en tierra; es cierto que la revolución hizo su efecto, minando el terreno de la disciplina, pero no lo es menos que cuando la revolución estalló, la guerra estaba ya perdida; no fué en suma si-no la gota que hace rebotar el vaso, el final pero no la causa.

La potencia de Jerjes fué quebrantada en Salamina y bien acertada fué la celebre frase de Temístocles, no considerando perdida Atenas, mientras le quedase la escuadra en estado de actuar. El ocaso de Napoleón era un hecho desde el desastre de Trafalgar y su derrota final no era sino la confirmación de lo que ocurrió en las inmediaciones de Cadiz. Es el caso análogo al lo acaecido a Alemania en la guerra europea, como antes se ha expuesto, En este caso la posición geográfica ayudaba no poco a los fines de Inglaterra y este fué el error de los gobernantes de los Imperios Centrales, no comprendiendo o no queriendo reconocer la inferioridad estratégica en que por esta causa se encontraban. Aún con los papeles cambiados y siendo

la británica la inferior, la posición de Reino Unido le proporcionaba una innegable ventaja.

Esta era la opinión del propio von Tirpitz que en 1914, escribía: "Cuando se contempla la industria poderosa de nuestro pueblo se piensa que jamás podremos ser vencidos.... Y sin embargo la silenciosa presión de que es capaz el Poder Naval debe hacernos reflexionar y nadie parece comprender que el máximo peligro que nos amenaza es el que proviene de Inglaterra". Por ello Tirpitz quería la ofensiva naval inmediata y por los libros de Jellicoe sabemos cuan eficaz habría sido dicha ofensiva si se hubiese llevado a cabo, con toda energía, en los primeros tiempos de la guerra.

ESTUDIO ESTRATEGICO DE LAS CAMPAÑAS NAVAL DE
FRANCIA DE 1805 Y DE LA ALEMANA DE 1914 - 18.

La campaña naval de Francia en 1805 es un resumen de la estrategia marítima de Napoleón que vamos a exponer en estas páginas.

El Emperador de los franceses comprendió bien pronto toda la importancia del dominio del mar y desde la campaña de Italia tuvo la idea fija de abatir la potencia inglesa y, profundamente penetrado de los verdaderos principios de la guerra alimentaba el proyecto de atacar a su enemiga en el mismo corazón. El 5 de noviembre de 1797, escribía desde Milan al Directorio: " Para poder llevar a cabo con algunas probabilidades de éxito la expedición contra Inglaterra es necesario: 1^º Buenos oficiales de marina, 2^º Gran cantidad de tropas bien mandadas y 3^º Un almirante inteligente y enérgico, como Truguet ... " y más tarde añadía: " Son necesarios muchos años para adquirir la supremacía naval y sin ella es muy difícil lograr hacer un desembarco en las Islas Británicas. Solo por sorpresa o escapando a la vigilancia de la flota que bloquee Brest y Tolón, atravesando el canal, durante la noche con barcos pequeños y después de una travesía de siete u ocho horas a través de él, podríamos poner el pie en tierras de los condados de Essex o Sussex. Para ello es necesario contar con las noches largas y debe hacerse, por consiguiente, en invierno con todos los inconvenientes que de ello se derivan. En el verano los enemigos, opondrían obstáculos invencibles, sea a la tal travesía sea al desembarco.... " En sus memorias escritas en el destierro de Santa Elena reconoce su error y asegura que sin el dominio del mar

no es posible emprender semejante empresa, Por lo copiado se verá cuan injusta es la apreciación, generalmente hecha de que Napoleón, desconocía o cuando menos menospreciaba las dificultades con que había de tropezar para su proyectado desembarco en Inglaterra.

Es evidente que se le alcanzaba plenamente la necesidad del dominio del mar, como condición previa y si buscaba un modo de prescindir de ella era porque creía, como él mismo dice, que no era cuestión fácil de resolver y ya hemos dicho al hablar de él, que la rapidez en la ejecución era una de sus más legítimas preocupaciones.

Pero siempre la destrucción de la potencia naval inglesa era una de sus ideas fijas, fué una de sus preocupaciones fundamentales. Su nota al Ministro de Marina de Septiembre de 1805, demuestra que no intentaba crear la flotilla de Bolonia, sino para servirse de ella en el momento oportuno, contando con la supremacía que había de darle la escuadra concentrada en la Martinica, cayendo de improviso sobre el canal de la Mancha, y de ningún modo naturalmente pretendiendo conquistar con la mencionada escuadrilla el Poder del mar; los cuarenta o cincuenta navios que deseaba reunir en la posesión francesa de ultramar, eran los encargados de conquistar la victoria en el canal, con arreglo a los más puros principios de la estrategia. Esta combinación tenía la ventaja de obtener o tratar de obtener, la división de las fuerzas inglesas que habían de lanzarse, lógicamente, en persecución de las escuadras francesas cuyos objetivos no eran conocidos y, además, el plan tenía todas las ventajas de los planes ofensivos, es decir del que toma la iniciativa.

El año 1805 quedará por siempre como memorable y no era una vana quimera la que el Emperador acariciaba al pensar que sus planes no serían conocidos por su adversario; y es bien conocido el desconcierto producido en un almirante como Nelson la conducta del caudillo francés y cuantas pesquisas hubo de hacer hasta conseguir enterarse de los objetivos que, en realidad perseguía, la escuadra de Villeneuve. No fué ciertamente culpa de Napoleón si los que debían hacerlo, no fueron capaces de secundar sus órdenes, en la forma por él prevista.

Si el brick-barca "Curieux", en el que hasta el nombre parece un símbolo, tropezó con la escuadra de Villeneuve durante el viaje de éste a las Antillas, fué un hecho puramente fortuito y es bien conocido también el estupor que su descubrimiento produjo en Inglaterra al ser conocido a la llegada del buque inglés. El plan estratégico de Napoleón estaba por lo tanto, perfectamente concebido, y fueron otras las causas que lo hicieron fracasar y hubiesen bastado algunas modificaciones de detalle, impuestas por las circunstancias para que el éxito calculado se hubiese producido. La muerte de Latouche Trévillé y el estado en que se encontraba el personal de la flota francesa, fueron factores que influyeron grandemente en los acontecimientos y de los cuales no se puede culpar al Emperador. La concentración debía producir la superioridad en el momento y lugar requeridos. La flota de Cornwallis no comprendía más que diez y ocho navios, por lo cual la conjunción de Ganteaume con Villeneuve, al regreso de este de las Antillas, aseguraba a la escuadra franco-española la superioridad de las aguas del canal, superioridad a fa-

vor de la cual deberá efectuarse el desembarco en las costas de Inglaterra, tanto más cuanto que los ingleses no se habían dado cuenta exacta de los planes del Emperador.

Aun después del combate indeciso del cabo Finisterre y de la detención en Vigo y La Coruña, Napoleón creía posible la realización feliz de su plan estratégico. "Salid, escribía a Villeneuve, y vuestra sola presencia en el canal nos hará dueños de Inglaterra". Es un ejemplo concluyente de que puede fracasar el plan mejor concebido, la capacidad de los llamados a ejecutarlo, aumentado en este caso por la ignorancia de Napoleón de las cosas de la mar. Todos los almirantes del Emperador fueron gente de escaso valor y esta circunstancia contrastaba con la de tener que habérselas con el más ilustre de los que hasta hoy han existido. Napoleón acostumbrado a improvisar ejércitos y conducirlos a la victoria, creía posible hacer algo semejante con la Marina y este fué su error, error que debe mover a reflexión; una Marina no se improvisa, y menos en los tiempos que corren en los que toda especialización es necesaria y ha desaparecido la simplicidad relativa de los tiempos antiguos; la adaptación al medio es ya una obra de tiempo pues no debe olvidarse nunca que el hombre es esencialmente terrestre y ha de acostumbrarse no sólo a la lucha contra el hombre sino contra todo lo que le rodea y que está erizado de peligros, si bien en este aspecto se haya mejorado no poco por los adelantos que el constante progreso ha puesto en las manos del hombre.

Napoleón sabía como nadie la eficacia que la ofensiva produce como medio de defensa; sin embargo, absorbido por las preocupaciones

de sus campañas, sólo más tarde en su destierro de Santa Elena fué donde reconoció y tuvo una clara y exacta visión de lo que el dominio del mar representaba en la guerra; no era solamente durante unas horas cuando necesitaba ser dueño del mar, estratégicamente hablando, para realizar su magno proyecto, ni aún durante unos meses. Era el dominio definitivo del mar lo que le hubiese dado la victoria, por medio de una flota superior, moral y materialmente, y hubiese cambiado acaso radicalmente la Historia del mundo, al transformar profundamente la posición de las Potencias europeas. Y este error fué la causa inicial de su ocaso y lo que acarreó su vencimiento y su destierro.

La estrategia naval alemana estaba intimamente ligada con las condiciones especiales de las costas del Imperio. La distancia entre los puntos más distantes del litoral germánico en el mar del Norte es de cien millas, entre la isla Sylt y la de Borkum; toda la costa que da a este mar está dividida en dos trozos que corren en ángulo recto (N/S y E/O) y de longitudes proximamente iguales; en el vértice se encuentran las bocas del Elva con la base naval de Cuxhaven y, quince millas agua arriba, Brünshüttel la entrada del canal de Kiel. Poco al Oeste de Cuxhaven la desembocadura del Elba y la isla Wangeroog que defiende el acceso al la Jahde en la cual y a unas quince millas se encuentra Wilhelmshaven, el mayor arsenal de la Marina de guerra del Imperio. La isla Borkum es un centinela avanzado de la entrada del Ems sobre el cual se encuentra el puerto de Emden. En el centro de la línea que una Sylt y Borkum está el islote fortificado de Hel-goland, cuyo valor no es necesario hacer presente y es inex-

plicable que los astutos políticos ingleses lo canjeasen por Zanzibar el año 1890. Helgoland dista 38 millas de Sylt y 56 de Borkum y la línea que las una queda más afuera del famoso islote.

El litoral del sur, el que corre de E/O está bodeado por una cadena de islas y los puertos tanto comerciales como militares se hallan en los estuarios y los fondos de éstos no hacen posible la entrada de submarinos en inmersión; se ve claramente que las aguas que quedan entre la línea Borkum-Sylt y el litoral son un mar alemán. La situación central de las bases de Cuxhaven y Wilhelmshaven permite mantener en ellas la flota repartida sin dejar por eso de estar concentrada y dispuesta para cualquier eventualidad por la posición central de ambas.

La posición extrema de Emden, a poniente, la hacia adquirir una gran eficacia como base de buques menores, destroyers y submarinos, para amenazar las comunicaciones en la Mancha. La situación alemana, estratégicamente, era pues muy ventajosa para moral ya que la eventualidad de una acción contra las costas era poco probable, por lo arriesgada que era no sólo por las circunstancias de posición que se han expuesto ligeramente sino por las potentes fortificaciones que se habían emplazado en todo el litoral.

"Nuestra flota - escribe el almirante von Scheer en sus Memorias se dividía en flota nacional y flota para el extranjero, constando ésta de los cruceros destacados en el Mediterráneo y mares lejanos; la primera era la llamada "Flota de alta mar" y cuyo objeto principal era el combate.... Nuestros postulados estratégicos se fundaban en la hipótesis que la flota inglesa, por su mayor potencia, buscaría la batalla en el "golfo alemán" o en cualquier punto del mar

del Norte en que nuestra flota se encontrase". Aunque en esta última parte parece pensar von Scheer en la posibilidad de que su escuadra fuese en busca del enemigo los planes del Estado Mayor alemán eran que su escuadra esperase a la enemiga en sus propias aguas y esto explica la mala habitabilidad que tenían los buques de línea alemanes y que obligaban a tener en tierra las dotaciones largas temporadas y al decir de algunos fué uno de los fermentos revolucionarios. Parecían creer también los alemanes y esto no parece fácilmente explicable, en la eventualidad de que los ingleses mantuviesen un bloqueo efectivo de sus costas, para asfixiar a Alemania, como lo hicieron realmente, por medio del bloqueo pero sosteniendo éste con arreglo a los principios clásicos según los preceptos del Derecho Internacional.

El criterio substancial por parte de los alemanes consistía en considerar indispensable que en el caso de una guerra contra una coalición de la cual formase parte Inglaterra, sería tan rápida que no se llegase a hacer sensible la presión silenciosa, asfisiante del Poder Naval y que en el corto tiempo que duraría el conflicto, Alemania podría resistir con sus propios medios; desde luego, ni en el pensamiento de los alemanes ni en el de ningún hombre de Estado de la época estaba que la conflagración iba a ser tan larga ni se iba a extender a todo el planeta como sucedió prácticamente. De este criterio, para ellos axiomático se deducía lógicamente que la parte marítima del conflicto tendría escasa importancia y por ello no se quiso arriesgar, dando de lado al clásico precepto de la utilización

de todos los medios; y es bien sabido, según testimonio de los propios ingleses, la posible variación que en los acontecimientos hubiese producido unabataalla naval en las primeras semanas de la guerra en que la superioridad de los ingleses en la mar no era tan incontestable como lo fué después. El afan inexplicable de conservar la flota para echarla en la balanza de las negociaciones de paz, no pudo producir más desastrosos resultados.

Estratégicamente pues se puede decir que la flota alemana no fué empleada como debió serlo dado su caracter esencialmente ofensivo. El beligentante que se encuentra en más dificiles condiciones por razón de su situación estratégica y sus recursos financieros es quien debe estudiar los medios conducentes para tomar la iniciati-va de la guerra en la forma más perjudicial para el enemigo. En este aspecto tampoco los alemanes estuvieron a la altura que era de esperar, ya que las vacilaciones en la acción de los submarinos y las concesiones parciales hicieron que la campaña submarina no diese los frutos que habria podido producir de ser llevada con toda energia desde los primeros momentos.

Tales vacilaciones dieron lugar al desarrollo de los medios con que combatir al submarino y este perdió buena parte de su eficacia, como arma de sorpresa, fundada en la escased de medios para combatirlo. Se perdió de vista, en cierto aspecto, el principio de la velocidad que como hemos visto anteriormente fué uno de los postulados de Nelson y de Napoleón.

Como errores al apreciar esta campaña los consideramos por lo tanto de todas clases de órdenes, el primero considerando la guerra

desde un punto de vista demasiado terrestre, de otro modo no hubiesen dirigido sus principales esfuerzos contra el corazón de Francia en vez de procurar apoderarse de la costa del canal que era la verdadera frontera de Inglaterra, su mas temible enemigo. Otro error en el orden diplomático fué no sólo la vacilación con relación a los Estados Unidos que en el orden economico no lograron conseguir que cayesen a su lado por medio de hacer que fuesen mayores sus intereses que los de los aliados, sino que de lo contrario haber provocado la guerra cuando el submarino estaba en su apogeo, siendo factible haberle echado a pique varios transportes de tropas con el consiguiente efecto moral que habria producido el que las tropas americanas se hubiesen negado a embarcar. Y por último las enormes indecisiones pues ya se sabe que una acción decidida y energica aun cuando no sea la mejor es preferible que las mejores si éstas son llevadas con debilidad e indecisión.

Y esto que no parece haber existido estudiando los hechos ligeramente se vé al profundizar en el estudio de la guerra la falta no sólo de decisión sino de coordinación de la campaña marítima especialmente en toda, la cuestión conexión de la flota submarina con la de superficie y la carencia de un criterio definido para la acción de aquella. Este es un caso tipico de la inutilidad de los esfuerzos aislados por bien llevados que sean si carecen de la imprescindible cooperación, pues no se pudo dar mayor eficacia en cada una de las fuerzas.

Madrid 25 de junio de 1926
Juan Cortés