

CONSOLIDACIÓN DEL PENSAMIENTO ESTRATÉGICO Y NAVAL EN EL SIGLO XIX

F. Fernando DE BORDEJÉ Y MORENCOS
Contralmirante

El siglo de las transformaciones tácticas y materiales

Si las guerras napoleónicas condujeron a las monarquías europeas a exaltar los sentimientos patrióticos e impulsar la participación de sus pueblos en la lucha, pronto esos pueblos reivindicarían libertades políticas y autonomía si alguno de ellos dependía de un estado que no consideraba como suyo, originando en Europa e Iberoamérica la aparición de movimientos emancipadores y de afirmación nacional. Ello se agudizaría tras las revoluciones de 1830 y 1848, sin que en ningún momento esas perturbaciones respondieran a principios ideológicos, puesto que los conflictos continuarán siendo guerras entre estados, dirigidas a alcanzar objetivos e intereses meramente nacionales.

Por otro lado, si es verdad que entre 1814 y 1840 el Congreso de Viena, a pesar de sus imperfecciones, aseguró durante treinta años el equilibrio europeo —periodo de paz sólo alterado por conflictos menores para la época, como las independencias americanas, la intervención en Grecia, la insurrección polaca, la guerra entre México y los Estados Unidos, los comienzos del duelo entre Austria y Piamonte, etc.—, ese periodo supuso un estancamiento en la evolución de las armas, algo normal en periodos de sosiego, en los que principalmente descuellan preocupaciones defensivas.

La revolución industrial que nace en el siglo XIX y que acelerará la explosión demográfica —la población mundial se doblará en menos de un siglo—, la existencia de un servicio militar permanente que elevará el número de combatientes con mayores exigencias en armas y material y unas enormes demandas sociales, generará una prosperidad general que se reflejará en el campo de las comunicaciones, puesto que en menos de cincuenta años el ferrocarril, operativo en 1842 y muy desarrollado en 1870, cubrirá en esta fecha prácticamente la red actual, mientras que los enlaces telegráficos acortarán las distancias, adelantos que incidirán sobre la maniobra, movilidad y coordinación de las fuerzas en campaña, hasta el punto de que si en 1812 Napoleón difícilmente podía manejar masas de 400.000 hombres, en el último tercio del siglo los efectivos de un teatro superarán el millón de soldados.

Este progreso tecnológico es el que permitirá a la raza blanca no sólo conocer el juego de las fuerzas naturales sino servirse de ellas, conduciéndola a domesticar el vapor y la electricidad y a levantar una gran industria gracias a

las apariciones de los hornos Thomas-Martin y convertidor Bessemer, a la utilización del torno y martillo pilón y a poner a punto la turbina, la hélice, la vulcanización del caucho, el motor eléctrico y baterías, el motor de cuatro tiempos y la dinamo, el teléfono y telegrafía sin hilos, el hormigón, avión y submarino, los abonos químicos y un largo etcétera, medios fabricados en serie y con directa aplicación al esfuerzo bélico.

Asimismo ese progreso incidirá sobre el arte de la guerra y armas, modificando las condiciones y configuración de los conflictos y afectando profundamente a las mentes, pues si en el siglo XVIII sus generaciones escasamente se interesaron por la revolución que suponía el submarino y barco de vapor de Fulton, dados a conocer en 1801 y 1803, respectivamente, y se prestó mediocre atención a los globos de los hermanos Montgolfier o cohetes a la Congrève, manteniéndose sin mejoras el fusil modelo 1777 durante setenta años, en 1840 la cápsula fulminante destronará al sílex y a la mitad del siglo XIX se saltará del fusil que disparaba tres proyectiles por minuto a la ametralladora o al cañón de tiro rápido, que no sufría recalentamientos y desgaste prematuro; al mismo tiempo, se acrecentarán los alcances y el poder destructor de los explosivos, sustituyendo los campos atrincherados a la fortificación permanente ideada por Vauban.

Igualmente, a partir de 1840 se intensificará la expansión europea en Ultramar, que paulatinamente se incrementará a lo largo del siglo, haciéndose ya familiares los nombres de Argelia y Túnez, Marruecos y Senegal, Guinea y Fernando Poo, Madagascar, Sudán, la India y Cachemira, el Congo, Indochina, etcétera, empresas que exigirán escasas fuerzas gracias a disponer los colonizadores de una enorme superioridad orgánica y material, así como de una creciente movilidad estratégica por las derrotas de la mar, factores que permitirán al hombre blanco la conquista metódica del mundo en busca de materias primas, mercados para sus productos, prestigio y poder en el ámbito internacional.

Las revoluciones populares de 1830 y 1848, que extenderán sus efectos a todos los rincones del Viejo Continente, crearán un clima propicio para el desencadenamiento de conflictos de todo tipo, como los que conducirán a la reunificación de Italia y Alemania, a las guerras con Turquía por el afán ruso de buscar una salida a los mares abiertos, o a los movimientos de independencia de Bélgica y pueblos balcánicos. Esta fiebre bélica desbordará Europa y provocará, asimismo, crisis en América, enfrentando a México con los Estados Unidos, al Sur y Norte en el mismo país, a las luchas por la afirmación nacional en las orillas del Plata, al choque del imperialismo británico con los *boers* en Sudáfrica, al avasallamiento del Imperio chino o al enfrentamiento del nuevo nacionalismo japonés con Rusia ante las aspiraciones de aquél en el Pacífico.

Esos conflictos, que se cerrarán en el siglo con la guerra de España con los Estados Unidos, se servirán del servicio militar obligatorio, sistema nacido en las guerras de la Revolución y del Imperio, generador de grandes ejércitos y que si conoció un cierto eclipse entre 1814 y 1840, el ejemplo prusiano de

obligar a servir a la patria, aun en tiempo de paz, se generalizará ofreciendo múltiples disponibilidades a las luchas.

A su vez, las formas de la estrategia operativa, inspiradas en el modelo napoleónico más o menos bien comprendido e imitado, desaparecerán en el mismo momento en que la escuela prusiana realice una feliz adaptación de los efectivos y medios a la amenaza. Por su parte, la táctica se transformará progresivamente ante la aparición del fusil rayado, armas automáticas, pólvoras progresivas, etcétera, extendiéndose los teatros de operaciones hasta poder cubrir una división varios kilómetros, desapareciendo las tradicionales formaciones de combate de infantería en dos filas relevadas por grupos de tiradores que no maniobrarán en columnas de batallón sino de compañía. Además, la caballería cesará paulatinamente de intervenir, tras las tristes experiencias que ofreció la guerra de Crimea, para consagrarse, en las fases preliminares y finales de los encuentros, a misiones de reconocimiento, exploración, explotación y persecución, mientras la artillería, emplazada cada vez más a retaguardia, podrá ofrecer una gran precisión, tiros de ocultación e indirectos.

En lo que concierne a la guerra naval, ésta sufrirá una mutación comparable a la del siglo XVI, cuando los navíos sustituyeron a las tradicionales galeras. Realmente, durante cuarenta años las flotas darán una sensación de inmovilismo al mantenerse idénticos tipos y clases de buques, disposición de la artillería, etcétera, que en el siglo precedente; inmovilismo que será ilusorio puesto que los buques sufrirán constantemente mejoras en sus formas, cascos, aparejos y habitabilidad, pasándose de las estachas a cables y cadenas y cediendo el paso las piezas de 18, 24 y 36 al calibre 30, con mejoras en la precisión y seguridad en los tiros, artillería que en el último cuarto de siglo comenzará a concentrarse en torres barbetas protegidas a bordo de acorazados de 10 a 15.000 toneladas, dejando obsoletos los navíos de dos y tres puentes de 3.000 a 5.000 toneladas, anticipando el valor del proyectil explosivo el ataque aliado a Navarino en 1827.

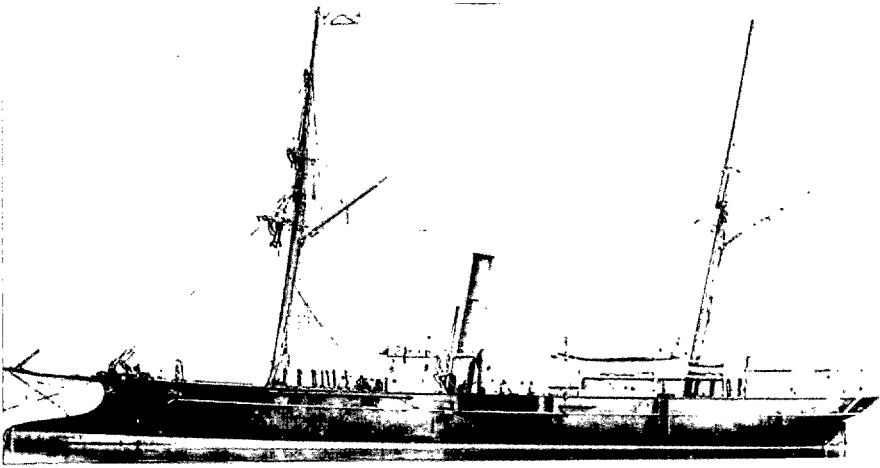
No obstante, es verdad que se dudó en aceptar el blindaje de los barcos que proponían Paixhans en Francia, Drake en Gran Bretaña y Stevens en los Estados Unidos, abortándose así proyectos de fragatas de vapor de los programas de 1845 y 1847. Ello obedecía no a mantenerse los marinos fieles a una tradición, sino a que les inquietaba la obligada reducción de cañones como consecuencia del peso que suponía la adopción de una cintura protegida y porque, en polígono, las placas metálicas no resistían los impactos, dado el precario tecnicismo metalúrgico de esa época.

Eran las mismas reticencias que existían con respecto al vapor, incluso cuando en 1838 dos navíos de ruedas, *Sirius* y *Great Western*, cruzaron el Atlántico sin recurrir a la vela, y cuando en 1843 se lanzó al agua el *Great Britain*, primer buque de 3.500 toneladas que asoció casco metálico y propulsión de vapor.

Las reservas provenían del peso de la máquina, su escaso rendimiento, el riesgo del incendio del combustible —que además restaba espacio en pañoles—, y de la fragilidad de las ruedas, vulnerables y onerosas, con limitacio-

nes ante malos tiempos y en combate, por ocultar el campo de tiro y disminuir el número de cañones (caso de la fragata inglesa *Terrible*, que sólo pudo embarcar 19 piezas de las 50 que hubiera montado con propulsión vélica).

Eran parecidos reproches a los que tuvo que sufrir la hélice, al aducirse que reducía la velocidad navegando con aparejo, que deformaba el casco, que era difícil hacer bien estanco su árbol de transmisión y que, de generalizarse, se impondrían los buques de casco metálico, obligando a carenar en cortos espacios de tiempo; excesivo conservadurismo, que acabaría por ceder bien avanzada la segunda mitad del siglo, especialmente al comprobar que en la marina mercante aquella asociación terminaba con la era de los grandes veleros, aunque en 1890 ambos sistemas de propulsión coexistirían.



El aviso español *Fernando el Católico*, con su espolón característico de la época, en 1875.
Fotografía del Museo Naval, Madrid.

Tales consideraciones son las que condujeron en 1848 a Dupuy de Lôme a idear un buque de vapor con aparejo como propulsión auxiliar, el *Napoleón*, lanzado con éxito al agua en 1853 como barco experimental, dado que le era imposible realizar su sueño, el botar una fragata acorazada, en unos años en los que los barcos de propulsión mixta se impusieron pero con misiones restringidas: las del transporte de tropas y remolcadores.

Pero la guerra de Crimea en 1853, con la destrucción de la flota turca por la rusa en Sinope en el mismo año, iba a disipar todas las dudas. Por lo pronto, en Sinope los proyectiles explosivos rusos hicieron saltar por los aires a los buques de madera turcos, acción que atrajo la atención sobre la necesidad de ir a los cascos metálicos protegidos. En cuanto a Crimea, aunque no se dieron batallas navales sino una sucesión de operaciones menores en el Báltico y Mar Negro, éstas confirmaron no sólo la ventaja de la estrategia periférica basada en una gran movilidad marítima, muy superior a la terrestre que practicaría

Rusia, sino la imposibilidad de discutir las ventajas del vapor sobre la vela, pues las flotillas de vapor aseguraron un apoyo logístico al teatro desde las propias bases francesas e inglesas, además de participar con éxito en todas las operaciones combinadas. Otra enseñanza la dio el devastador efecto del fuego de los fuertes rusos de Sebastopol contra los grandes navíos aliados.

Esos resultados condujeron a la rápida construcción de tres baterías flotantes, fuertemente artilladas, blindadas y de vapor, que pudieron intervenir en la lucha y que no sólo resistieron el fuego ruso sino que acallaron las baterías costeras, mientras que Dupuy de Lôme iba a realizar su sueño de diez años: poner la quilla en 1858 de un buque de un solo puente, 78 m de eslora, 5.600 toneladas, máquina de 900 CV y 13 nudos, dotado de una cintura de hierro forjado de 12 mm: la fragata *Gloire*, en la que para compensar el aumento de peso se suprimía la batería superior, limitando los cañones de 160 mm a 36 y rebajando la obra muerta para reducir su vulnerabilidad. Como era de esperar, la respuesta británica fue las botaduras del *Warrior* y *Black Prince*, terminados un año después y de superiores dimensiones y desplazamiento, 117 m y 9.000 toneladas.

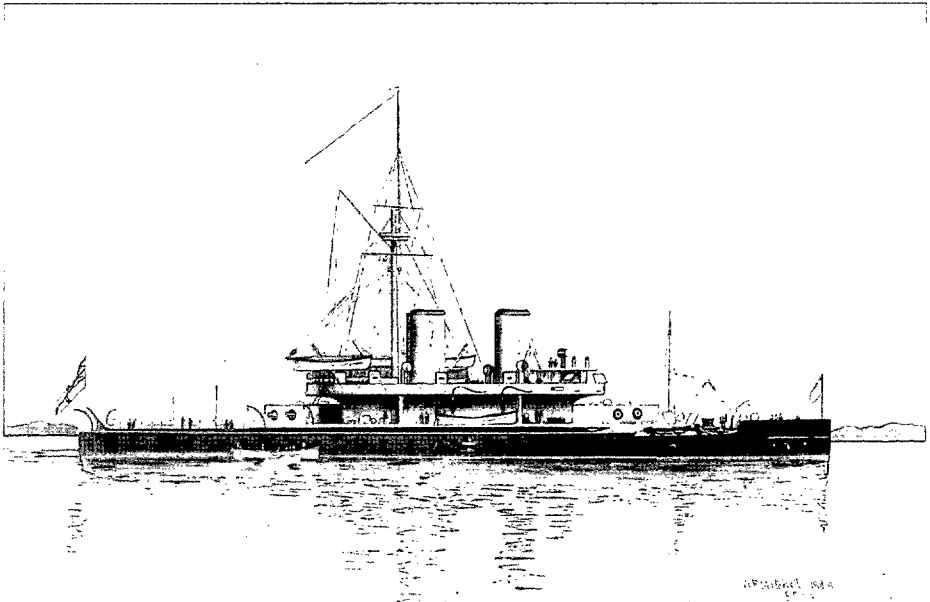
La guerra de Secesión norteamericana, en la que aparecieron las célebres unidades *Merrimac* y *Monitor* enfrentadas en la batalla de Hampton Road, confirmó el interés del blindaje y terminó con el escepticismo con respecto a las innovaciones, dando paso a los buques del futuro. Estas innovaciones iban a alcanzar al personal, al exigir las nuevas unidades una cierta especialización tanto en los equipos propulsores como en el campo de la artillería, al tiempo que las marinas de segundo orden iban a depender por muchos años de los proyectos y astilleros de las grandes potencias marítimas.

El hecho de disponer de barcos automotores sugirió la idea de acoplar en la obra viva un medio o dispositivo que se estimaba podría ser decisivo, jugando idéntico papel que en las marinas de las guerras púnicas: el espolón, idea que se materializó y generalizó en todas las flotas, siendo el acorazado *Solferino*, en 1861, el primer buque en montarlo. Su bondad operativa pronto se advirtió ante sus espectaculares éxitos por todo el mundo, comenzando por el hundimiento del buque insignia del almirante italiano Persano, el *Re di Italia*, por el del almirante austriaco Tegetoff en la batalla naval de Lissa, en 1866, y seguido por otros triunfos menos espectaculares, como los hundimientos de los acorazados ingleses *Victoria* y *Vanguard*, el ruso *Oleg*, el francés *Reine Blanche*, la fragata alemana *König Wilhelm*, el aviso español *Fernando el Católico* o la fragata *Cumberland* por el *Merrimac* en la guerra de Secesión americana, aunque en muchos casos se acusó el riesgo de haber sido el abordador abordado. El espolón, por otra parte, declinaría paulatinamente a partir de 1880 ante los grandes alcances artilleros, que hacían ya difícil el abordaje.

En la década de los años setenta el avance tecnológico proseguirá imparable, surgiendo las calderas cilíndricas, el condensador y equipos cada vez más robustos, potentes y de gran rendimiento, lo que no obligaba al abandono de la vela para economizar combustible en cruceros normales y mejorar la estabilidad al balance. La evolución alcanzaba asimismo a la artillería, con la

aparición de cañones rayados, carga de culata, calibres de 160, 190 y pronto de 270 mm, proyectiles con espoletas retardadas y ojiva endurecida para provocar la explosión tras perforar el blindaje que, a su vez, aumentará de espesor hasta llegar a los 300 mm, con la protección de un reducto central en el que se encontrarán las máquinas, pañoles de municiones y combustible, limitándose en el resto del casco a una más débil salvaguarda en la flotación asociada con una compartimentación estanca.

Las servidumbres que imponía la construcción metálica, que provocaba un constante incremento del desplazamiento, y la preocupación por aumentar la potencia de fuego sin exagerar la altura de la obra muerta, condujeron a agrupar los cañones en casamatas blindadas, mientras un teórico inglés, el almirante Fisher, advertiría que en el futuro se combatiría a gran distancia, navegando en zigzag para desarreglar el tiro, estableciéndose una carrera ininterrumpida entre el cañón y la protección. Esta tendencia se confirmará en la batalla de Thoushima en 1905, cuando el almirante japonés Togo abrió fuego contra la flota rusa a 7.000 m, y que conduciría en 1906 a la aparición del *Dreadnought* de 20 nudos, 20.000 toneladas y cañones de 305 mm con la coraza de este espesor.



El H. M. S. *Dreadnought*.

Un acontecimiento fundamental fue la puesta a punto del torpedo automóvil, arma prometedor imaginada por el austriaco Luppis en 1865 y convertida en operativa por Whitehead en 1877, dotada de una cabeza explosiva de 170 kilos, siete nudos de velocidad y 1.000 m. de alcance, para llegar a los 5.000

en 1900, medio cuya aparición produjo una verdadera expectación y abrió la polémica, conduciendo a la aparición de la llamada *Jeune École* en Francia, cuya doctrina comentaremos más adelante, una vez construido el primer torpedero en el Reino Unido en 1877.

Aunque en 1896 dispondría de turbina asociada a máquina de doble o triple expansión, que evitaba vibraciones y proporcionaba economía de espacio y buen rendimiento, pasado el periodo o fase de admiración, que podemos situar entre 1885 y 1895, el torpedero entró en franco declive al haber encontrado Inglaterra su antídoto: las redes de protección, los proyectores, los cañones de tiro rápido y, especialmente, el destructor o contratorpederos, que surge con el *Havock* en 1895, buque que aparece, además, como posible torpedero de alta mar.

En la crisis de Fachoda de 1898, que estuvo a punto de abrir un conflicto armado entre Francia e Inglaterra, esta nación fue consciente de que los torpederos franceses de 100 tn no constituían ninguna seria amenaza para los acorazados y destructores de escolta de 300 a 500 toneladas, dotados de cañones de tiro rápido de 37 y 47 mm, volviéndose al equilibrio al terminar el siglo.

Por el contrario, el acorazado continuaría progresando, montando en los albores del siglo xx cuatro cañones principales de 280 a 305 mm en dos torres dobles, artillería de 138 y 152 mm para arrasas las partes no protegidas y superestructuras y de 37 y 47 mm contra los torpederos. Por su parte, la protección siguió idéntica transformación, pasándose de las planchas de hierro forjado a las de aceros especiales, permitiendo reducir los espesores que, por ejemplo, pasaron de 400 a 225 mm en el *Brandeburgo* o de 508 a 152 en el acorazado *Trafalgar*.

Pero, inexplicablemente, al finalizar el siglo las Marinas francesa, italiana y española mantuvieron el error británico de los años sesenta: disponer de flotas heterogéneas, cuando no muestrarios, mientras el Reino Unido lanzaba al agua series homogéneas.

Una segunda sorpresa técnica la ofreció la aparición operativa del submarino o sumergible, cuyos primeros prototipos fueron los de Fulton y Monturiol, de propulsión mecánica, y los de Isaac Peral, Hollans y Narval, de propulsión eléctrica, con baterías en tiempo de inmersión, que comenzaron a entrar en servicio experimental entre 1895 y comienzos del siglo xx. Concebidas esencialmente para alcanzar el dominio negativo de la mar, estas unidades, sin embargo, no intervendrán en acciones navales hasta casi la primera guerra mundial.

Finalmente recordaremos que, en 1895, Clement Adler imaginó la posible construcción de portaaviones sin encontrar eco y que las guerras chino-japonesa, hispano-norteamericana y ruso-japonesa clarificaron las concepciones tácticas, manteniéndose la superioridad de la línea de fila sobre otras formaciones, pues permitía una mejor concentración del fuego al poder barrer la «T», disponiendo de una mejor velocidad que el adversario, además de convertir a la artillería en el arma reina de las flotas, capaz de decidir la victoria en la mar.

Esa revolución técnica resaltó la diferencia entre los barcos de guerra y mercantes, además de acentuar la influencia de la fuerza naval en las operaciones continentales, reduciéndose la inferioridad de la artillería embarcada con respecto a la terrestre y demostrándose su importancia en las operaciones combinadas, pues, liberados del viento y corrientes, se podían ya concentrar en el momento preciso en un lugar escogido de la costa.

En lo sucesivo, la guerra naval perderá en parte la incertidumbre que implicaba la navegación a vela, aumentando el valor de la tecnología porque el éxito se verá muy influido por factores materiales, al mismo tiempo que las grandes batallas decisivas serán menos frecuentes, pudiendo decirse que en todos los casos la Marina había precedido en el siglo XIX al Ejército en sus transformaciones.

Evolución de las doctrinas navales

Gran Bretaña. No cabe duda que a lo largo del siglo XIX el Reino Unido se afirmó como primera potencia marítima y naval, por lo que era lógico que, unido a un espectacular avance tecnológico, surgiera un rico movimiento intelectual sobre problemas relacionados con la mar en sus dos vertientes, la táctica y la estratégica.

Aunque una pléyade de tratadistas inundaron el mundo de libros y trabajos, paradójicamente no tuvieron una gran incidencia ni aportaron importantes ideas sobre cuanto ya se conocía a finales del siglo anterior, quizá porque durante décadas proseguiría dominando el recuerdo y las tácticas de Nelson, hasta el punto de que el mismo Almirantazgo parecía anclado en el tiempo si observamos sus directrices e instrucciones de combate que, finalmente, se verán convulsionadas por la aparición a finales del siglo de uno de los grandes estrategas de todos los tiempos, Philip Colomb.

Por ello hemos estimado que no sería acertado detenernos en el análisis del pensamiento de los tratadistas más o menos conocidos, sino concentrarnos en aquél, limitándonos por ello a enumerar aquéllos que más sonaron.

Cronológicamente aparece en primer lugar John Ross con su libro *A treatise on navigation by steam*, publicado en 1823 y que se reduce a un simple tratado de navegación sin abordar otros temas importantes.

Le sigue Charles Ekins, quien en 1824 dio a luz en Londres *Naval battles from 1744 to peace in 1814*, obra en la que se ciñó a comentar ciertas ideas de Clerk of Endin, el gran pensador naval inglés del siglo XVIII y autor de *An essay on naval tactics*, ya analizado en un trabajo anterior en esta misma REVISTA, libro éste que se reeditaría en 1804 y 1827. Ekins en su texto trata de preguntarse sobre el sentido de la táctica y del valor del combate, llegando a dudar de que a través de una operación naval pueda destruirse la fuerza organizada del adversario, o si lo único que debe buscarse es obtener una ventaja momentánea que no será decisiva en el desenlace de la guerra.

En 1830, un año antes de que se establezca el United Service Institute, precursor de la futura Escuela de Guerra de Greenwich, T. H. White lanzó el

libro *Naval research*, título ambicioso para tan pobre contenido, al limitarse a enumerar ciertas tácticas en boga pero sin aportar ninguna novedad.

En 1850 se editó *Naval tactic and sailing trials*, de George Biddlecomb, en la que su autor parece no comprender todavía el impacto que iba a tener en el futuro el vapor aplicado a la propulsión naval, divagando sobre las tácticas más idóneas en la época.

Una publicación aparecida en 1857 y de la que se podía esperar más, fue la titulada *Naval warfare under steam*, debida a sir Howard Douglas, el gran renovador de la artillería naval, tema sobre el que años antes, en 1855, había escrito un excelente trabajo denominado *A treatise on naval gunnery*.

Diez años más tarde, en 1867, John Colomb, quien iba a dejar la Royal Marine para dedicarse a la política, dio a luz un folleto de escasa difusión que respondía al nombre *The protection of our commerce and distribution of our naval forces*, en el que señalaba la urgencia de emitir una teoría que condenase las directrices sobre el despliegue de la flota para proteger el tráfico, por estimar que el comercio marítimo era vital para Inglaterra, así como el mantener abiertas las comunicaciones en la mar, despliegue que, como posteriormente se reconocería, representaba el antecedente de una doctrina que sería emitida bastantes años después relativa al dominio del mar.

En 1883 el capitán de de navío Montagu Barrows presentó un reducido estudio estratégico dentro de una biografía sobre el almirante Hawke, algo inusual dado que ese tema había sido totalmente ignorado en sus sucesivos trabajos sobre historia general, política y religiosa, siendo en esa década cuando brotarán numerosos artículos sobre aspectos tácticos y estratégicos en *Naval Annual*, revista fundada por lord Bresssey, años, por otra parte, en que se manifestarían las denominadas escuelas heréticas, por no dar ningún valor al concepto del dominio del mar y sí a la defensa del litoral y guerra al tráfico, tendencia que se mantendría más de dos décadas, puesto que en 1906, Fred Jane, fundador del conocidísimo *Anuario Naval*, que todavía se edita, combatiría aquellas ideas en *Heresies of Sea Power*.

Pero quien iba a brillar sobre cuantos hemos mencionado iba a ser Philip Colomb, hermano menor de John, pudiéndose considerar como fundador de una escuela de pensamiento naval típicamente inglesa, siendo el primero en tratar seriamente problemas teóricos que se presentaban a la Marina Real y a otras marinas frente a nuevas innovaciones técnicas, como el torpedo, la coraza, la nueva artillería o las mejoras en los equipos propulsores.

En su primera obra, esencialmente narrativa, exponía sus experiencias como marino en el océano Índico en 1873, para editar al año siguiente su *Manual of naval evolutions*, que se convertiría en un documento oficial del Almirantazgo, al que seguirían una larga serie de nuevos trabajos, entre los que citaremos por su originalidad *The duel. A naval war game*, relativo a la simulación o juegos de la guerra que serían imprescindibles en la formación de los oficiales de Marina a lo largo de todo el siglo xx. En 1878 otro libro titulado *Great Britain's Maritime Power* obtuvo el premio del Royal United Institute, alcanzando en 1892 el grado de vicealmirante y ocupando la cátedra

THE
NAVAL ANNUAL,
1886.

BY
LORD BRASSEY, K.C.B.

“Pray God we may have peace with honour.”—
LORD NELSON TO EARL ST. VINCENT.

1886.
PORTSMOUTH:
J. GRIFFIN AND CO., 2, THE HARD.
(BOOKSELLERS TO HER MAJESTY AND H.R.H. THE DUKE OF EDINBURGH.)
LONDON AGENTS: SIMPKIN, MARSHALL AND CO.

que dejaba vacante el célebre historiador marítimo Laughton en el Royal Naval College de Greenwich, luego Naval War College, quien después de catorce años de enseñanza marchaba a ocupar otra cátedra en el King College. Pero lo significativo es señalar que un año antes, coincidiendo con la publicación por Alfred T. Mahan de su trascendental obra de teoría estratégica *The influence of Sea Power upon History*, Colomb daba a luz su *Naval Warfare*, en la que convenía con el marino norteamericano en la importancia de las enseñanzas del pasado en la esfera estratégica, criticando duramente la tendencia de la época, en la que los oficiales se concentraban exclusivamente sobre el material. Asimismo recalca que todavía nadie había desentrañado las leyes que regían la guerra, cuando éstas eran permanentes e inmutables sin que pudieran modificarlas los cambios tecnológicos, coincidiendo también con Mahan en que el fin único de toda fuerza naval era alcanzar el dominio del mar, pues de él se derivaría el dominio de las comunicaciones. Llegó a tal deducción al estudiar las guerras con Holanda en el siglo XVII y advertir que sólo la batalla decisiva otorgaba al vencedor aquel dominio, denegándose al adversario, influyendo sus reflexiones en la formulación de la ley naval *Defence Act* de 1889, y en el programa naval de Spencer de 1893. En su opinión, cualquier otra finalidad suponía aceptar una situación de debilidad e inferioridad que incapacitaba para lograr la victoria decisiva, pues si se olvidaba la fuerza organizada enemiga y su destrucción, cualquier misión sólo podría alcanzar objetivos secundarios, algo que no se correspondía con la tradición de la Marina Real, pareciendo alegrarse en la tercera edición de dicha obra, aparecida en 1899, de que la guerra hispano-norteamericana hubiera confirmado su tesis. Pese a todo, gran parte del texto de *Naval Warfare* lo consagró a las operaciones combinadas sobre el litoral, llegando en las conclusiones de su libro a parecidas premisas y recomendaciones que Mahan, aunque de forma más restringida al omitir el estudio de muchos factores que influyen en la estrategia, como la geografía, la política, la moral, etcétera, aspectos que sí tuvo en cuenta el norteamericano. Por otra parte se mostró muy crítico con las ideas de la *Jeune École* francesa que, como veremos, afirmaba que la técnica moderna variaba totalmente todas las concepciones tradicionales. Para Colomb «no hay ninguna razón para creer que los principios de la guerra en la mar hayan cambiado», ignorando tanto el entusiasmo de dicha escuela por la guerra de corso y por las unidades de débil tonelaje como las ideas de Mahan de prestar atención a la protección cercana a los buques mercantes y al sistema de convoyes, ideas que mantuvo la Marina Real hasta 1917, año en que la pérdida de buques debida a la acción submarina alemana les llevaría a rectificar y acudir al sistema de convoyes y defensa próxima. No obstante tuvo numerosos detractores entre quienes daban prioridad a la fortificación del litoral y al papel del Ejército ante una invasión de Inglaterra, replicando a sus críticos en *Essays on naval defence*, obra que se editó en 1893. Además debemos señalar que jamás trató de dogmatizar, admitiendo la revisión de sus teorías ante nuevos acontecimientos o avances técnicos, como lo demuestra que en 1897 reconociera la importancia del torpedo y su impacto táctico.

Prácticamente se cerraría el siglo con la obra *Ironclads in action*, del almirante Wilson, publicada en 1896, consagrada a temas técnicos y tácticos pero sin entrar en consideraciones estratégicas, mientras que al año siguiente Calwell lanzó con verdadero éxito su trabajo *The effect of maritime command on land campaign since Waterloo*, que complementaría en 1905 con *Operations and maritime preponderance their relations and interdependence*, obras ambiciosas que en su momento se estimó tendrían una repercusión a nivel mundial, si bien era difícil eclipsar las ideas de Mahan y de Colomb, por lo que quedaron en unas más del montón, aunque se le deba recordar con interés por considerársele como uno de los fundadores de la geoestrategia moderna.

Pero antes de finalizar esta síntesis sobre los tratadistas británicos debemos mencionar que el pensamiento de Colomb no moriría con él, al dejar excelentes seguidores de sus ideas, entre los que sobresaldrían Cyprian Brigg, autor de *The art of naval warfare*, y Reginald Custance con su libro *Naval Policy*, ambos publicados en 1907, además de haber animado a otros como Corbett y Richmond, importantísimos teóricos de los que analizaremos sus pensamientos en un próximo trabajo.

Asimismo recordaremos que en 1904 las tesis de Mahan y Colomb, que afirmaban que la potencia marítima representaba la base esencial del poder mundial, fueron puestas en entredicho por el geopolítico británico sir Halford Mackinder, quien preconizaba que el futuro pertenecería a la potencia que ejerciera su poder sobre las masas continentales, algo paradójico al provenir de un súbdito del Imperio británico, esencialmente marítimo.

Francia. A lo largo del siglo XIX el pensamiento estratégico acusará la decadencia que en todos los niveles había sufrido la Marina durante dos periodos históricos, el de la Revolución y el del Imperio, enfrentándose con dos serios problemas difíciles de solventar por el dilema que se presentaba: definir una estrategia continental o poner a punto una estrategia capaz de hacer frente a la superioridad británica en la mar.

Por si fuese poco, existía además la herencia del siglo XVIII, en el que los tratadistas franceses, obsesionados con el bloqueo casi permanente de su litoral por la Marina Real británica, iban a dar una importancia excesiva a la defensa de la costa, ideas que se mantendrán durante el siglo XIX, tal como puede apreciarse en la obra de Grivel *La guerre maritime*, para llegar a ser una obsesión con la *Jeune École*.

Esa es la razón de que se llegue a finales del mencionado siglo sin encontrar verdaderos trabajos sobre estrategia naval y, por consiguiente, que la Marina gala no aplicase con eficacia los principios de la guerra en la mar.

Por el contrario, el pensamiento terrestre gozará de una excelente vida, especialmente a partir de la creación de la Escuela Superior de Guerra en la década de los ochenta, sucediéndose la aparición de publicaciones sobre estrategia teórica y aplicada, como las debidas a los generales Lewal, Berthou, Pierron y otros.

No obstante, en 1896 se advierte un gran cambio al convertirse la Escuela de Altos Estudios Navales, nacida en 1886, en *École Supérieure de Guerre*

Navale, en la que sobresaldrán ya en el siglo XX excelentes teóricos como el capitán de fragata Daveluy y el capitán de navío Darrieus, autor el primero de *Étude sur la stratégie navale* y de *Lutte pour l'empire de la mer*, y el segundo, de *Guerre sur mer. Doctrine*. Pero el artífice de ese cambio fue realmente el ministro de Marina Lockroy, quien consciente del lamentable estado en que se había visto sumida la Marina a lo largo del siglo y, especialmente, deformada y sin doctrina a partir de 1882, en que nació la *Jeune École*, con sus descabelladas teorías sobre la guerra de corso y de defensa de costas, decidió impulsar la creación de aquel centro de estudios.

Así se terminaría con los años de dudas y desorientación en que ninguna doctrina estratégica ni verdaderamente táctica animó a los mandos, falta de orientación que favoreció la proliferación de extraños estudios, entre otros *La guerre de demain*, *La Marine qu'il nous faut* o *Reflexions sur le programme navale*, debidos a mediocres e incompetentes que alimentaron numerosas polémicas en medios políticos, navales y hasta en la opinión pública.

Pero centrándonos en la evolución del pensamiento naval francés, el siglo XIX se abrió con una obra del capitán de navío Audibert Ramatuelle titulada *Cours de tactique navale*, editada en 1802, autor al que ya nos hemos referido en un trabajo anterior. Años después, en 1815, el caballero de la Rouvraye, con *Traité sur l'art des combats sur la mer*, cerraba los escritos de la época napoleónica.

A partir de la Restauración se reabre el debate sobre el porvenir de la Marina, discusiones totalmente diferentes desde sus orígenes con el pensamiento inglés, centrándose nuestros vecinos en la táctica operativa o del propio combate naval, como lo demostró en 1819 el capitán de navío Rossel, jefe de E. M. del almirante Rosilly, en sus extensos comentarios sobre la historia de la táctica y sobre señales, sin extender sus preocupaciones a ámbitos superiores.

Un año después, el barón du Portal, siendo ministro de Marina, pretendió orientar las misiones de la flota a la guerra del corso, al estimar que era la única estrategia posible frente a la aplastante superioridad británica. Más tarde, en 1826, el tratado de señales y táctica del almirante Missiessy prosiguió ignorando las ideas sobre la conducción de la guerra, inclinándose a detallar con excesiva minuciosidad toda suerte de formaciones y maniobras de los buques, así como otros temas concernientes al servicio a bordo, navegación y señales, mostrándose tan rígido y detallista como las Ordenanzas de 1765.

En 1832 apareció un brillante tratado de táctica pura con pinceladas de teoría estratégica, aunque basado en ideas de los comienzos del siglo pero puestas al día, siendo sus observaciones sobre el combate naval muy superiores a las de los reglamentos en vigor, en tanto que en la vertiente estratégica preconizaba y recomendaba la destrucción de la fuerza enemiga a flote, pudiendo por ello deducirse que reconocía la importancia de la fuerza organizada, aunque no lo declaraba.

En aquel mismo año el abate Pradt publicó *Appel à la nation française au sujet de sa marine*, en el que llegaba a la conclusión que las flotas podían

eliminarse por ser nula su utilidad y desviar sus presupuestos a potenciar el Ejército, con el fin de volver a ser grandes en el Viejo Continente. Sin duda se trataba de un sacerdote nostálgico de Napoleón, obteniendo una inmediata réplica del contralmirante Grivel en su opúsculo *Considerations navales*, en el que criticaba al abate e intentaba demostrar que no era posible abandonar a Inglaterra el dominio del mar, apoyándose para eso en una idea del gran teórico terrestre Jomini, quien había recalcado que los poderes continentales no podían consentir una expansión ilimitada de una potencia insular que, de hecho, era absolutamente invulnerable a un ataque terrestre por medio de una invasión.

Pero no todos los franceses se resignaban a esa inferioridad frente al Reino Unido, pues la revolución técnica en armas, con el vapor, la coraza y el obús parecían bazas que bien explotadas podrían hacer frente con éxito a la Marina Real. El representante típico de esa corriente había sido un oficial del Ejército, Paixhans, creador de los cañones de su nombre que se utilizarían durante muchas décadas, al publicar en 1822 *Nouvelle force maritime*, en la que afirmaba que «nuestro deseo es hacer débil al fuerte y una revolución en la construcción naval quitaría todo su valor al material existente y desaparecería así la supremacía inglesa».

En similares términos se manifestó el oficial de Marina Montgery, quien escribió en la revista *Journal des sciences militaires* que el abandono de los cascos de madera conducía a los cascos de hierro con compartimentos estancos, al tiempo que predecía, en 1826, la futura importancia de la mina, torpedo y sumergible, puntos de vista tan avanzados para su época que se le llegó a llamar iluso, siendo curioso señalar que cuando la Marina británica desdeñó la idea del sumergible de Fulton, un francés la había retenido y que, de habersele escuchado, hubiera quizá reducido radicalmente la enorme ventaja inglesa.

En 1845 el ingeniero Dupuy de Lôme propuso un primer proyecto de acorazado de vapor, idea que preocupó en la otra orilla del Canal, agravada por la aparición de un artículo del príncipe Jhoinville un año antes en la *Revue des deux mondes*, en el que afirmaba que «el vapor ha reducido el retardo que sufre la Marina francesa y aunque es aún inferior a la británica, pronto podrá pasar a la ofensiva en la mar, y mientras la flota asegura el Mediterráneo, los cruceros atacarán al comercio y otra flota atravesará el Canal de noche bombardeando el litoral inglés con daños sin precedentes». Realmente el programa de construcciones de 1846, por valor de 93 millones de francos, causó pavor en el Reino Unido, hasta el punto de que los pesimistas como Palmerston, futuro primer ministro, declarasen que el Canal de la Mancha era un río y que con el vapor se podían desembarcar 30.000 hombres en una sola noche, alarma que aumentaría durante el segundo Imperio al ser nombrado Dupuy de Lôme director de Material y lanzar en 1859 la primera fragata acorazada, la *Gloire*. No obstante, la Marina con Napoleón III vería enfriar sus iniciales ideas de poder tratar «de tú a tú» a la Marina Real, al ver reducidos sus programas y conformarse el gobierno con ser Francia un brillante segundón en la mar, abandonándose para siempre el sueño de lograr una paridad naval con Inglaterra.

El medio siglo se cerraría con una obra del capitán de corbeta du Prac, lanzada en 1846, con temas tácticos sin ningún interés, trabajo que llevaba por título *Essai de tactique navale pour les bâtiments à vapeur*.

Entre 1850 y 1870 existirá una gran actividad intelectual pero bastante mediocre, suscitada por el avance tecnológico que había conducido a la coraza, generalización de la propulsión a vapor, reaparición del espolón que iba a realzar el combate de Lissa y la guerra de Secesión norteamericana, etcétera, destacando los trabajos de los almirantes Cordes, Pagel o Gueydon, de carácter estrictamente cinemático sin ninguna aportación táctica o estratégica de interés. Únicamente el almirante Bouet-Willamez, autor de *Batailles de terre et mer*, editado en 1855, despertó un mayor eco, tratadista, por otra parte, que cometió el error de estimar que la estrategia terrestre era el arte de determinar los objetivos decisivos y la maniobra de las fuerzas para alcanzarlos, mientras que en las acciones en la mar la palabra estrategia no tenía ningún sentido puesto que «sus líneas de acción o derrotas las señala una aguja imantada», frase que no merece ningún comentario, y porque en la mar «no hay accidentes del terreno ni posiciones que permitan una serie de combinaciones estratégicas», afirmaciones desconcertantes y lamentables por provenir de un almirante que, por lo visto, conocía mejor el combate terrestre. Aunque se apoyaba en Jomini para definir la estrategia, sólo recogía de éste ciertos detalles del ámbito geográfico sin comprender ni reconocer la existencia de altos principios permanentes e inmutables en la conducción de la guerra en la mar, por lo que estimamos que no profundizó en la obra de Jomini ni estudió las acciones navales del pasado, repletas de enseñanzas.

Con respecto a ese mismo almirante debemos decir que añadió al mencionado trabajo un anexo táctico para buques de hélice que inspiraría las Ordenanzas Tácticas de 1857, que no contienen ninguna aplicación operativa de alto nivel como tampoco las de 1861, que ampliarían las precedentes, siendo curioso advertir que, incluso los documentos tácticos de la Marina francesa posteriores a la guerra franco-prusiana continuarán basándose en los preceptos de Bouet-Willamez, documentos que, como el de 1892, tampoco se referirán a la conducción de la guerra, situación que será muy criticada en el siglo venidero, acusándose a la Marina de haber permanecido «anclada» en conceptos de 1832.

Pero entre tanta mediocridad surgió el almirante Richild Grivel, hijo del almirante Jean Grivel, anteriormente mencionado, quien en su libro *La guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions*, sintetiza su pensamiento tras analizar las guerras de Crimea, de Secesión norteamericana y operaciones que condujeron a la batalla de Lissa, ideas que aunque contienen numerosos errores constituyen una verdadera novedad para su tiempo.

Entre ellas destacaremos:

- Con respecto a las operaciones combinadas estima que los buques que embarcan el material complejo y numeroso del Ejército navegan lentamente, lo que implica una seria servidumbre, advirtiendo que no se caiga en la falta cometida durante las guerras de la Revolución e Impe-

rio de transformar navíos de línea y fragatas en transportes, pues les invalida para combatir pudiendo ser hundidos por buques muy inferiores, fallo que jamás cometió la Marina británica.

- El ataque a Sebastopol, en la guerra de Crimea, demostró la eficacia de los cañones navales sobre objetivos en la costa.
- Se mostró convencido del valor del espolón, que «rivalizará con el cañón», grave apreciación, pues subestimó la capacidad de evolución de la artillería.
- Se ilusionó con las posibilidades que ofrecía el corso, apareciendo como un precursor de la *Jeune École*.
- Emitió la idea de la necesaria colaboración entre diseñadores o ingenieros y utilizadores o marineros en los proyectos navales, algo que sería una realidad en vísperas de la segunda guerra mundial.
- Fue muy sensible a las enseñanzas del pasado pero asimismo admirador del desarrollo técnico, intentando compaginar las que más tarde se llamarían escuelas histórica y del material, además de preocuparse por crear una doctrina de empleo de la flota.
- Fue uno de los primeros en hablar del poder naval, diferenciándolo del poder marítimo, al establecer el componente a flote que debía disponer Francia para hacerse respetar por Inglaterra, lo que encerraba la idea de «flota disuasiva», algo que tardará en formalizarse al partir de la premisa de que le parecía imposible enfrentarse con los ingleses en una batalla decisiva.

Puramente tácticas serán las preocupaciones del teniente de navío Penfentenyo, dadas a conocer en *Projet de tactique navale pour les béliers à vapeur*, que vio la luz en 1873, trabajo seguido en 1879 por el del almirante Penhoat, cuyas reflexiones durante más de veinte años reflejó en *Elements de tactique navale*.

Asimismo atacó el tema táctico Julien de la Gravière, quien se dará a conocer en el siglo XX con sus trabajos sobre arqueología e historia naval, obras en general demasiado académicas y pobres en enseñanzas militares a pesar de haber estudiado numerosas guerras del pasado. Así se llegaría a la aparición de la *Jeune École*, aunque antes de comentar su doctrina y génesis mencionaremos al almirante Bourgeois, quien en 1888 en su libro *Les torpilleurs* analizó la guerra de corso y de costas, introduciéndose en el ámbito estratégico, táctico y tecnológico, en el que era un experto.

Se suele afirmar que la aparición de la *Jeune École* representó un fenómeno espontáneo surgido por la aparición de nuevos medios y armas. Pero la verdad es otra, pues su gestación podemos situarla al finalizar la guerra franco-prusiana de 1870. En ese conflicto la Marina demostró su impotencia para impedir la derrota frente a Alemania, llegando la opinión pública a poner en duda la utilidad de lo que comenzó a llamarse «arma de lujo», descrédito que no sólo llevó a disminuir sus créditos sino que hasta el ministro de Marina, almirante Pothuau, afirmó que «debo disminuir los presupuestos porque los

esfuerzos deben destinarse a rearmar el Ejército», al tiempo que se reducían los buques de 439 a 137.

Pero simultáneamente la Marina austriaca, victoriosa en Lissa, se reforzaba con inteligencia, la italiana triplicaba en quince años sus créditos para crear una flota moderna e Inglaterra proseguía su evolución, mientras que en España aparecía una lenta recuperación con los programas de Antequera. En ese panorama Francia continuaba siendo la segunda potencia naval y controlando un enorme imperio colonial, comprendiendo los políticos que la Marina era esencial para su política, razón de que sus presupuestos pasasen de 187 millones en 1877 a 192 en el año siguiente y a 217 en 1879, lo que representaba ya la suma de los presupuestos de Austria, Italia y Alemania.

No obstante, en la presentación de los fondos asignados para 1879, el ministro de Marina Ernest Lamy advertía que la construcción de buques de combate era onerosa y de una eficacia incierta, por lo que se debía renunciar a la guerra de escuadras y centrarse en adquirir unidades que asegurasen el litoral y otras capaces de mantenerse largo tiempo en alta mar para consagrarse a la guerra de corso, con lo que nacían las ideas que iba a desarrollar inmediatamente la *Jeune École*.

Dos hombres diseñaron la mencionada teoría, Gabriel Charmes, reputado escritor que por azar se interesó por los problemas de la mar cuando el almirante Aube le invitó a participar en unas maniobras, estableciéndose a partir de allí una profunda amistad entre ambos. El otro fue el citado Aube siendo ministro de Marina, inteligente, publicista naval muy independiente, quien temía que la Marina no pudiera estar en un futuro conflicto a la altura de la importancia de Francia y de sus tradiciones, creyendo ciegamente en el progreso tecnológico y en la guerra de corso, «el arma del débil, del pobre audaz contra el rico poderoso y tipo de guerra que favorece el heroísmo, obligando a la Marina británica a dispersar sus medios en un conflicto» y llegando a pensar que el torpedero y los potentes explosivos iban a revolucionar los principios de la guerra en la mar, dando origen a una nueva estrategia.

Esas concepciones comenzaron a manifestarse en 1885 y en lugar de decaer tomarían nuevos bríos hacia 1900 con la operatividad del submarino, teoría que muy pronto traspasó el campo táctico para introducirse en el ámbito político, levantando pasiones encontradas entre los propios marinos y en la opinión pública.

De esas controversias se harían eco ciertas publicaciones, como *Les Debats* o la *Revue Bleue*, donde escribían quienes apoyaban las tesis del almirante Aube, como Paul Vignot, periodista, y Gabriel Fontin, diputado, que redactaban unos mismos artículos firmados con el seudónimo de Herry Montechant, mientras que en *Le Temps* o *Revue des deux mondes* aparecían los trabajos de los tradicionalistas, entre los que podemos citar al almirante Krantz que decía «mejorar sin dudar pero reformar jamás», el almirante Peyron, quien aseguraba que «el torpedo no inaugura ninguna nueva época por tratarse de una evolución más del material» o el teniente de navío Desouy.

Como vimos, esas polémicas pronto alcanzaron a la clase política al respaldar la izquierda a la *Jeune École*, porque en su opinión «los acorazados encarnan la reacción y los torpederos la democracia», lo que no iba a favorecer el diálogo entre ambas tendencias a pesar de que el almirante Bourgeois, quien programó el primer proyecto de torpedero en 1872, se esforzase por aunar criterios. Su libro póstumo *Le torpilleur*, editado en 1888, se vería oscurecido por obras más demagógicas y populares, como las debidas al ya citado Herry Montechant o las de Gabriel Charmes, autor de *Les guerres navales de demain*, obra en la calle en 1891.

Aunque desde 1885, como señalamos, se publicaron estudios que ya indicaban las nuevas orientaciones, la teoría de la *Jeune École* partía del principio de que si Inglaterra se unía a la Triple Alianza los puertos franceses serían destruidos por no disponer de torpederos «reproduciéndose a 2.000 años de distancia algo similar al aniquilamiento de Cartago». Admitía que el destino de Francia se dilucidaría en tierra, por lo que la Marina debía prepararse para colaborar con el Ejército en la defensa del litoral, lo que significaba aceptar de antemano el modesto papel que jugarían las fuerzas navales en un hipotético conflicto, pues tampoco la guerra de corso al tráfico inglés conseguiría colapsar su comercio, en opinión de un sector muy pesimista.

El gran error de esa doctrina era negar la importancia de la fuerza organizada y estimar que los acorazados no eran válidos en una Marina moderna, por lo que debían ceder su puesto a buques rápidos, capaces de proteger el litoral con un cordón lineal de unidades dispersas para eliminar así la tradicional estrategia británica del bloqueo cercano de la costa. Al mismo tiempo preconizaban disponer de cruceros para intervenir en la guerra de corso y hasta para atacar el litoral enemigo con una rápida retirada.

Sus argumentos contra el acorazado se basaban en su elevado coste: 30 millones de francos frente a medio millón del torpedero; en su imposibilidad de mantener el dominio del mar al poder ser «golpeados mortalmente» por las pequeñas unidades que se retirarían fuera de su alcance a gran velocidad, etcétera.

Como era lógico, hasta se llegó a fijar el número de buques necesarios para la defensa del litoral francés, argelino y tunecino, un total de 567 torpederos para proteger 37 puntos del Mediterráneo y 25 del Atlántico y Canal.

Pero esa estrategia iba a pasar al recuerdo cuando en 1896 el almirante Aube fue relevado al frente del Ministerio por el senador empresario textil Barbieri, quien se apresuró a desmontar los proyectos y programas de su antecesor, habiendo influido en ello los numerosos enemigos que Aube se creó dentro del propio Ministerio como consecuencia de haber eliminado muchas funciones al Consejo de Almirantes, haber cambiado todos los altos cargos y miembros del Estado Mayor, haber rebajado las edades de retiro o modificado un sistema de contrataciones que favorecía el amiguismo y la corrupción.

Por otro lado jamás fue una doctrina estratégica, al haberla deformado seguidores incompetentes que se radicalizaron en dos campos, quedando

como un curioso ejemplo de las desviaciones que se producen ante una preocupación excesiva por el material.

Además, pronto se advirtió que los torpederos construidos en gran número eran demasiado ligeros mientras que los cruceros destinados al corso iban insuficientemente armados, lo que conduciría a la solución híbrida del crucero-acorazado incapaz de afrontar a un verdadero buque de línea y tan costoso como él. Incluso los esfuerzos del almirante Fournier para obtener mayores torpederos llegaron tarde para detener el fracaso de la *Jeune École*, cuyas insuficiencias se manifestarían en la crisis de Fachoda en 1898, en la que Francia sólo podía oponer siete acorazados a los 17 ingleses, seis cruceros-acorazados contra 21, y 18 cruceros protegidos contra 36, datos que conducirían al Gobierno a frenar la crisis ante la eventualidad de un conflicto armado con el Reino Unido. Esa debilidad es la que llevaría al programa naval de 1900 del ministro Lanessan, quien había sabido extraer consecuencias de dicha crisis y del estudio de la batalla del Yalu de 1894 y que confirmaría la de Thoushima en 1904.

Italia. Entre 1614, en que Pantero Pantera dio a luz la obra *Armata navale* en la que se vislumbra un cierto pensamiento naval, y 1814, existió un total vacío sobre temas marítimos en la península italiana. En ese último año, cuando la unidad peninsular era todavía un mero sueño, fue el momento en que Giulio Rocco publicó el tratado *Riflessioni sul Potere Marittimo* que se puede considerar más geopolítico que estratégico, hasta el punto de que algunos, como Ezio Ferrante, lo postulan como uno de los pioneros o fundadores de la geopolítica marítima.

A partir de ahí, de nuevo se entraría en un periodo de oscuridad intelectual que finalizaría en 1822, fecha en la que Fincati editó el estudio *Considerazione sulla tattica navale*, seguido por Gavotti, bastantes años después, con la obra *La tattica nelle grandi battaglie navali*, libros que no encerraban grandes novedades ni enseñanzas, pues se limitaban a recrearse en los trabajos de doctrinarios extranjeros, especialmente franceses.

Una nueva orientación se acusará en 1890 con los artículos de Bomani-co, aparecidos en la *Rivista Marittima* entre 1894 y 1899, debiendo citarse, entre otros, «Strategia navale, criteri di potenzialita marittima», «L' стратегia navale nel secolo XIX» o «Gli insegnamenti della guerra ispano-americana», en los que tampoco se abordarán en profundidad los verdaderos problemas de la guerra en la mar ni se ofrecerán soluciones que no fueran ya conocidas.

Habrà que esperar a que el profesor de la Academia Naval de La Spezia, Sechi, quien dejará una estela a la que se incorporarán después de la primera guerra mundial brillantes pensadores como Bernotti o Fierovanzo, dé a conocer en 1906 su trabajo *Elementi di arte militare marittima* en el que ofrecerá conceptos estratégicos modernos y recopilará cuanto se había escrito en los últimos veinte años sobre bases navales, dominio del mar, operaciones combinadas, preparación para la guerra del personal y material, directrices para una expansión marítima italiana, etcétera, aunque lo más importante, la conduc-

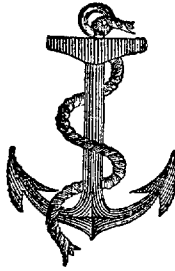
La Revue laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leurs articles.

MINISTÈRE DE LA MARINE

REVUE
MARITIME
ET
COLONIALE

Couronnée par l'Académie des Sciences

LE 23 DÉCEMBRE 1874



TOME CIV. — 343^e LIVRAISON

Avril 1890

PARIS

LIBRAIRIE MILITAIRE DE L. BAUDOIN ET C^{ie}

LIBRAIRES-ÉDITEURS

30, RUE ET PASSAGE DAUPHINE, 30

Tout ce qui concerne la rédaction
doit être adressé au Ministre de la Marine, 2, rue Royale, à Paris.

ción de la guerra, lo enfoca demasiado teóricamente y sin buscar las enseñanzas que ofrece el pasado.

Algo similar sucederá con otros dos tratadistas que cerrarán el siglo, Manfronni, autor en 1900 de la historia marítima *Il dominio dil Mediterraneo durante il medioevo*, y Saint Pierre, historiador de la guerra italo-turca y escritor del libro *Preparazioni politica e strategica navale*.

Rusia. Aunque desde Pedro I el Grande se tuvo acceso a la tecnología occidental y a su incipiente doctrina naval, el pensamiento marítimo ruso fue a lo largo del siglo XIX verdaderamente pobre.

El primer tratadista naval que merece tal nombre fue Likhatchev, subordinado del almirante Kornilov y superviviente de la catástrofe de Sebastopol durante la guerra de Crimea, quien además de consagrarse al levantamiento de la Marina por considerarla el factor básico del poder nacional y unir su nombre a la primera aparición de la flota rusa en el Extremo Oriente en 1861, publicó en ese mismo año la obra *El estado de la flota*, libro de carácter general en el que se incluían reflexiones de todo tipo, desde cómo mejorar el adiestramiento mediante largos periodos de estancia en la mar y cómo constituir escuadras idóneas para actuar en el Pacífico, hasta presentar sus ideas sobre la importancia estratégica del factor geográfico, recomendando que dado que en Europa no tenían los buques fáciles accesos a los mares abiertos, tal debilidad debía compensarse afirmando la flota su poder y presencia en el océano Pacífico, además de propugnar la creación de un Estado Mayor general como «único modo de asumir responsabilidades en la coordinación y dirección de la guerra naval».

Entre 1865 y 1871, otro marino, Berezin, terminó su trabajo *Ensayo de estrategia naval*, aunque más bien se trataba de una obra eminentemente táctica en la que no se mencionaban acuciantes temas que incidían sobre Rusia en Europa, como su posición geográfica o su dependencia de la situación internacional en la época.

El almirante Boutakov, colaborador del gran duque Constantino, el político ruso más interesado por los asuntos del mar y de la Marina, se consagró a la transformación de los buques de vela a vapor y a animar a las jóvenes generaciones a abordar con la pluma los problemas más acuciantes que incidían en la Armada. Aunque por su inteligencia se podía haber esperado algo más de él, sólo iba a dejar un tratado sobre tácticas para buques de vapor y otro sobre operaciones en alta mar, editados en 1882 y en los que no aparecía un solo pensamiento sobre la conducción de la guerra.

Algo parecido acaeció con el almirante Popov, adorado por sus subordinados a pesar de apodársele «el Terrible» dada su energía y exigencia, que comenzaba por él mismo. Quizá su desaprovechamiento como escritor, pues en sus instrucciones para la flota expresaba claros sus conceptos y reflexiones, se debió a su excesiva inclinación hacia la técnica, campo en el que sobresalió y dejó un nuevo tipo de buque dotado de máquinas múltiples.

Finalmente el siglo lo cerró el almirante Makaroff, otro jefe de gran autoridad y prestigio que predicó con el ejemplo, quien dio a luz en 1897 el libro

Discusiones sobre táctica naval, en el que únicamente ofrecía máximas o reglas, entre otras, «cuando encontréis un buque enemigo, si es más debil atacad, si es equivalente atacad y si es más fuerte atacad»; «la mejor ayuda al amigo es la de atacar a sus enemigos»; «pensar siempre que la mar debe ser vuestro hogar»; «no persigáis a un enemigo lejano y fácil si hay otro más cerca de vosotros», etcétera, etcétera.

Prusia-Alemania. Los comienzos de un incipiente pensamiento naval aparecen paradójicamente con el mariscal Gneisenau, quien dedujo la importancia del poder naval durante la guerra de la Independencia norteamericana, en la que mandó el contingente germánico al servicio de Inglaterra y que reflejó en *Memoria sobre el sentido y fin de una Marina de guerra*, en la que habla de la importancia de dominar el mar para «dominar las costas», ideas que no tuvieron ningún eco dada la mentalidad continental de Prusia.

En parecidos términos se expresaría en 1814 otro militar, el coronel Von Rauch, quien solicitaba construir buques armados para atacar el comercio y el litoral del adversario. No obstante, el interés por la mar aumenta con la creación en 1817 de una escuela de navegación en Danzig y un arsenal en Stran-suld. Más tarde, en 1835, se creó al fin una comisión que presidía el príncipe Adalberto, sobrino del Rey, para el estudio de temas marítimos, llegando a la conclusión de que el litoral no podía defenderse únicamente con fuerzas móviles del Ejército y baterías, sino que se precisaban buques cañoneros, logrando que se aprobase la constitución de una flotilla prusiana y otra pome-rana, que el Gobierno dejaría dormir por escasez de créditos.

Años después, ante los movimientos revolucionarios de 1848 en Europa, el Príncipe dio a conocer a una opinión pública traumatizada por el bloqueo impuesto a Prusia por la Marina danesa que «más que nunca nos resentimos de la falta de un poder naval y si queremos que la bandera sea respetada, el país defendido y el comercio preservado y respetados en la mar, debemos aprovechar las posibilidades que encierra la navegación a vapor, sobre la que descansarán las batallas modernas, y construir una fuerte flota». Asimismo advertía sobre el condicionamiento geográfico de Prusia, al afirmar que «nuestra debilidad radica en estar situados entre tres grandes potencias marítimas, Inglaterra, Rusia y Francia», así como del peligro que podía suscitar «el abandonar un papel de marina modesta», logrando pese a ello, solamente, la creación del Almirantazgo en 1853 y una escuela de oficiales en Berlín en 1855. En 1865 en una nueva memoria se ratificó en la conveniencia de convertirse en potencia naval, ideas que recogería en 1867 el ministro de la Guerra Roon y plasmaría en su plan de diez años, en el que ponía el acento sobre la formación de una flota con capacidad ofensiva «para perturbar el tráfico enemigo y atacar a sus flotas y costas», plan cuya realización no estaría a la altura de la concepción, razón de que la Marina no jugase ningún papel en las guerras del canciller Bismarck contra Dinamarca en 1864, contra Austria en 1866 y contra Francia en 1870, que culminarían la unidad alemana bajo la égida de Prusia, y todo ello a pesar de que desde 1863 reinaba un amante y apasionado de la mar y de la Marina, Guillermo I, quien no sólo había animado el citado plan naval

y construido en 1864 el primer buque acorazado, enarbolando ya la futura bandera de Alemania, negra, blanca y roja, sino que en 1867 lograría botar diez navíos acorazados, veinte corbetas y veintidós cañoneros, todos ellos con propulsión a vapor.

Cuando se llega a 1872 la Marina continúa bajo el mando de un general, Von Stosch, convertido en el primer jefe del Almirantazgo, presentando las misiones de las fuerzas navales en un trabajo preparado por su Estado Mayor titulado *Desarrollo de la Marina alemana y necesidades materiales y financieras*, figurando entre otras: incremento de la potencia ofensiva; defensa del litoral; protección del tráfico, etcétera, estudio que, por otra parte, reconocía que no se pretendía aportar grandes novedades sino presentar la doctrina oficial de Prusia en 1863 y de la Confederación Germánica en 1867. Realmente se era muy honesto y lo que sí se resaltaba con entusiasmo era la importancia continental del imperio pues, como expresaba el documento, «su fuerza descansa en la punta de las bayonetas», algo lógico pues la unidad nacional se había logrado a través de tres conflictos terrestres sin práctica intervención de la Marina que, como asimismo se afirmaba en el estudio, «la pérdida de un buque sólo se tiene en cuenta cuando se establecen los costes y ganancias al final de una guerra», desconociéndose lo que significaba el control del mar, algo que seguiría ignorando el pueblo alemán incluso hasta nuestros días.

En 1867 se había dado un gran paso con la creación del arsenal de Kiel, pero con respecto a la mentalidad naval también se dio con la aparición de la Escuela Superior de Marina en 1872, año en que igualmente nació el cuerpo de maquinistas y comisarios.

En 1883, el general Caprivi sucedió a Von Stosch a la cabeza del Almirantazgo, acentuándose la misión defensiva de las fuerzas a flote pero «sin renunciar a barcos acorazados, incluso en las condiciones más modestas de la Marina alemana», lo que motivó la construcción de los guardacostas acorazados tipo *Siegfried*. Por otro lado, supo reconocer que una Marina que pretendiera situar su centro de gravedad cerca de la costa no era Marina y que ninguna nación podía desinteresarse de la mar si quería pesar en el ámbito internacional, lo que no impedía que sufriese grandes dudas sobre los tipos y clases de barcos que se debían construir, pues como explicaba una instrucción en 1884 «una Marina como la nuestra no puede pagarse el lujo de experiencias que no tengan éxito». Aunque no era partidario de la guerra de corso, muy en boga en la época, emitió en 1885 una directiva secreta para los barcos que navegasen por Ultramar sobre la conducta a seguir para atacar al comercio adversario, documento en el que incluía ciertos principios: el éxito depende más de la audacia y resolución que del cálculo de la razón; poner la proa al enemigo y nunca la popa; arponear antes de ser arponeado; en combate artillero el más débil debe ganar la alta mar antes de ser destruido; no tendremos valor como aliado si no podemos aparecer en alta mar con una flota de combate, etcétera, finalizando la directiva con el anuncio de que en un futuro conflicto Alemania tendría que combatir en dos frentes, contra Rusia y Francia.

Al cesar Caprivi en 1888 pudo presentar con orgullo su difícil labor, al dejar una fuerza naval formada por 13 acorazados, clase *Sachen*; ocho fragatas acorazadas; cinco cruceros; 14 cañoneros-acorazados; 10 corbetas, 18 cañoneros; seis avisos; nueve transportes y 10 buques-escuela.

La llegada de Guillermo II en 1888 originó una cierta confusión al reemplazar el Almirantazgo por dos autoridades autónomas, ligadas únicamente por el Emperador: el Alto Mando, que disponía de su propio Estado Mayor, y el secretario de Estado para la Flota; el primero partidario de la guerra entre escuadras y el segundo polarizado al ataque al comercio, confusión que se mantendrá durante diez años y que se reflejará en las construcciones, no sólo muy heterogéneas sino limitadas, al rechazar sistemáticamente el Parlamento los créditos que se necesitaban al proseguir considerando a la Marina como una fuente improductiva que sólo ocasionaba gastos.

En tal situación surgió Von Tirpitz, el gran realizador de una gran flota de combate, quien ya en 1877 se había dado a conocer al ir contracorriente con respecto a las ideas de aquella época, al haber puesto el acento sobre el carácter ofensivo y no defensivo que debía animar a las fuerzas navales, pues en su opinión «no es la defensiva, sino la ofensiva la que determinará el porvenir del torpedo», su arma favorita y sobre la que trabajaría en su desarrollo entre 1877 y 1889. A partir de 1890 se concentró en la elaboración del concepto de flota de combate tal como reflejan sus memorias, en las que la teoría no se separaba de la práctica. En febrero de 1891 escribía: «si las reflexiones conducen a la conclusión más probable de que la guerra en la mar se decidirá en una batalla naval y si no podemos concentrar fuerzas suficientes para ello, nuestro trabajo en tiempo de paz debe concentrarse en cómo utilizar las unidades inicialmente disponibles», añadiendo en abril del mismo año que «hay unanimidad sobre la necesidad de batir a la flota adversaria en una batalla en alta mar, llevando a esa batalla la mayor cantidad de fuerzas». Otro grave problema que atacó y explicó en «Nueva organización de nuestra flota acorazada», directiva emitida en 1889, se relacionó con las estructuras orgánicas, puesto que hasta allí la Armada se adaptaba a la organización del Ejército. En lo sucesivo la escuadra se dividiría en divisiones y flotillas, de carácter fijo y permanente en tiempo de paz, con dotaciones de profesionales siempre en activo y no movilizadas al surgir una emergencia, reestructuración que debía finalizar en 1895. Esas ideas condujeron a Von Tirpitz a ser nombrado en 1892 jefe del Estado Mayor del Mando Supremo. Desde ese cargo continuó con sus reflexiones, que propagó en la Directiva número 9, de junio de 1894, en la que emitía una serie de principios, entre otros: la razón de ser de una flota es la ofensiva estratégica; la guerra debe llevarse al litoral enemigo; un país con intereses marítimos y mundiales debe hacer sentir su potencia más allá de sus aguas; la lucha por el dominio del mar es el verdadero objetivo de las fuerzas navales; la aparición del torpedo no implica restringir la ofensiva, clara crítica a la *Jeune École*; los torpederos no tienen valor en combates diurnos o de noche con luna y es el medio del país que no dispone de buques de combate clásicos; la guerra del corso no debe ser el

objetivo principal de una gran potencia marítima sino el único medio del débil o de quien se da por vencido, etcétera.

Esas ideas las complementó con un Memorándum de febrero de 1895, en el que incluía las misiones de la nueva Marina, y con una Memoria publicada en 1897 titulada «Puntos de vista para determinar nuestra flota según las clases y tipos de barcos», en donde ya designaba al Reino Unido como principal enemigo potencial, respondiendo a esa idea las leyes navales de 1898 y 1900, que fijarían las flotas operativas en el siglo XX. En su afán por modificar la mentalidad de la opinión pública, Von Tirpitz escribió el libro *Intereses marítimos del Imperio alemán*, seguido de otro que llevaba por título *Gastos para la flota y el ejército y su importancia en los presupuestos de las grandes naciones*, en los que podía leerse: «si queremos asegurar una posición entre las grandes potencias, también queremos que se escuche nuestra modesta opinión, la opinión alemana, pues pasó el tiempo en que el alemán abandonaba su tierra a un vecino, la mar a otro y se reservaba el cielo ilusorio e inalcanzable. No queremos apartar a nadie pero exigimos nuestro puesto al sol», ideas que inmediatamente suscribiría el ministro de Asuntos Exteriores Von Bülow. Finalmente, se debe asimismo señalar que fue Von Tirpitz quien lanzó en 1898 el concepto del «riesgo», al proclamar que si «tenemos una flota de primer orden, otra potencia de primer orden reflexionará tres veces antes de arriesgarse ofensivamente contra nuestra Patria».

Pero como normalmente siempre sucede, Von Tirpitz tuvo que soportar críticas a sus reflexiones y concepciones, encarnando esa oposición el vicealmirante Valois y el capitán de navío Von Maltzahn.

El primero se opuso en 1890 al principio de la batalla decisiva y dominio del mar, pues «precipitarse en formación cerrada contra una superpotencia no nos dejaría ninguna esperanza y si podría ser heroico no se correspondería con una conducción acertada de la guerra» proponiendo abandonar los acorazados y obtener cruceros acorazados, «los vectores de la ofensiva».

En cuanto al segundo, éste aducía que Alemania no podía permitirse combatir buscando el control de la mar, debiendo concentrarse en impedir al adversario dicho dominio, combinando la guerra de escuadras y el ataque al comercio con medios muy similares a los que postulaba la *Jeune École*.

A ambos los consideró Von Tirpitz heréticos y obtuvo del Emperador la firma en una directiva, de fecha 18 de septiembre de 1899, que prohibía la difusión de los escritos de ambos, quienes terminaron por reconocer mansamente sus errores.

Estados Unidos. Tanto la Marina sudista como la federal iniciaron la guerra de Secesión con unas unidades navales deplorables, faltas de infraestructuras y con unos mandos excesivamente viejos —sesenta y ocho años de media—, anomalías que había resaltado el almirante Chadwick meses antes de comenzar el enfrentamiento, pues desde 1812, durante la segunda guerra con Inglaterra, la propulsión a vapor se consideró como auxiliar de la vela o para aplicarla a los navíos de ruedas, con buques generalmente de madera y mal artillados.

Iniciado el mencionado conflicto, éste tuvo un carácter claramente continental, en el que la Marina federal se hizo dueña del mar ejerciendo un bloqueo cerrado de las costas sureñas, al tiempo que se introducían mejoras en el material, surgiendo novedades como las representadas por el *Monitor* y el *Merrimac*, unidades blindadas.

Pero al finalizar el conflicto la Marina volvió a paralizarse debido, en gran parte, a que la opinión pública y los políticos estimaron como muy lejana la posibilidad de una guerra contra algún país europeo y que, de acaecer, habría tiempo para rearmarse, tal como se había confirmado en la contienda civil, perdiendo por ello la Marina sus apoyos en Washington.

En 1881, con el presidente Garfield, las fuerzas navales alcanzaron su cota más baja de eficacia y calidad, con buques incapaces de hacerse a la mar, con excesivos buques de ruedas laterales y de cascos de madera, y la existencia todavía de reliquias de los años cuarenta, como el vapor de ruedas *Powhatan* o la fragata de vela *Constitution*, mientras los escasos blindados, faltos de mantenimiento y reparaciones, ya no navegaban.

El primer paso para la revitalización de la flota lo dio el secretario de Marina de Garfield, Robert Hunt, al conseguir unos créditos para construir 38 cruceros de casco de hierro, según se decía, por no disponer aún de factorías capaces de suministrar el acero que exigían tantos buques, insuficiencia que por lo menos logró que se subsanara rápidamente al publicarse una ley en agosto de 1882 que obligaba a las metalurgias a dar prioridad a la fabricación de acero para los buques, recordándose entonces lo que había sucedido con la artillería, cuando el famoso constructor de cañones Hotchkiss se vio forzado a vender sus patentes a toda Europa, viéndose obligados los Estados Unidos a importar todavía en 1885 cañones, otra insuficiencia que acabaría en 1887.

Ante este panorama, era lógico que no hubiera prosperado un pensamiento naval en Norteamérica, si se exceptúan algunos tratadistas aislados, entre ellos el capitán de fragata Ward con su obra *Manual for naval tactics*, aparecida en 1859, el asimismo capitán de fragata Parker, quien escribió en 1864 *Squadron tactics under steam*, limitándose a recoger ideas emitidas hacía años por los escritores franceses, siguiendo a éstos, años después, el capitán de fragata Bainbridgehoff con su libro *Modern naval tactics*, cuya novedad radicaba en que aportaba unas simples pinceladas sobre la conducción de la guerra, que incluía en sus consideraciones sobre operaciones en la costa.

A partir de allí se asistiría a un vacío total en el campo de la doctrina naval, decidiendo algunos oficiales en la década de los ochenta demostrar su necesidad y el papel que debía jugar la Marina en el futuro de la nación, liderando ese grupo el capitán de navío Stephen B. Luce, quien ya en 1877 había solicitado que se crease una escuela superior con el fin de enseñar el arte de la guerra a través del estudio de las grandes batallas del pasado, olvidándose así los oficiales de ser únicamente buenos navegantes o artilleros para convertirse, además, en verdaderos conductores de las operaciones navales y expertos en estrategia, «tal como se hace y se enseña en las academias del Ejército, pues los principios de la guerra en la mar son los mismos para ambos ejérci-

tos». Al mismo tiempo aludía al excesivo tecnicismo que dominaba entre los profesionales, pero de momento esas peticiones no fueron atendidas por el secretario de Marina Thompson, quien estimaba que era inútil estudiar los combates de la Marina vélica y más provechoso estar al día en el progreso técnico.

No obstante, Luce conseguiría que en 1884 se abriese en Newport dicha Escuela Superior o Naval War College, nombrándosele director siendo ya vicealmirante, centro que precedería al del Ejército, ya que sería en 1901 cuando se inauguraría el Army War College, apertura que se debió al secretario de Marina Chandler.

Pero es curioso comprobar que Luce no nos dejó ninguna obra y sí muchos artículos y conferencias sobre ética militar, organización, enseñanza o historia naval, recogidos en un volumen titulado *Tactic and history. On the study of naval history*, editado en 1885. Siempre reconocería que había sido la lectura de las obras del gran teórico militar suizo Jomini las que le habían impulsado a los estudios estratégicos, hasta el punto de que dividió los programas de enseñanza en idénticos apartados a los prescritos por aquél y que comprendían: análisis de la diplomacia o ciencia del hombre de Estado en sus relaciones con la guerra por considerarlo esencial en la educación de los oficiales, lo que requería profundizar en el derecho internacional; estudio de las obligaciones que conllevaban los tratados; conocer la historia política nacional, etcétera.

En el mismo año en que fue investido como director del War College, Luce invitó a Alfred T. Mahan, antiguo subordinado suyo en la guerra de Secesión, y en esos momentos mandando un buque de vela en las costas de Perú y Chile, a integrarse en la escuela como profesor, petición que rechazó aduciendo que debía disponer de tiempo para asentar sus convicciones y reflexiones, lo que aquél admitió limitándose a recomendarle que profundizase en el pensamiento de Jomini sobre la conducción de la guerra en general. Mahan, hijo de un profesor civil de West Point, se había interesado por temas de historia naval desde joven, escribiendo en 1883 una obra sobre el gran marino de la guerra de Secesión, Farragut, titulada *The gulf and inland water*. Como era de esperar atendió la sugerencia de Luce y años después reconocería la influencia que en él habían tenido los textos del estratega suizo *Historia crítica y militar de las guerras de la Revolución* y *Síntesis del arte de la guerra o Nueva tabla analítica de las principales combinaciones de la estrategia, gran táctica y política militar*, escritos en 1818 y 1838, respectivamente, pero también la lectura de las obras de otros dos grandes estrategas, el archiduque Carlos y Clausewitz. Con respecto a este último, Mahan leería sus trabajos en 1908 cuando los adquirió la biblioteca del War College, por no conocer el alemán y haber esperado a su traducción en Norteamérica, apareciendo referencias al estratega alemán en su último libro *Naval Strategy*, editado en 1911. Sin embargo, en su correspondencia con Luce, Mahan nos advierte de la lectura de otros autores que asimismo le ayudaron a asentar sus ideas, entre ellos el francés Mommsen con su *Historia de Roma* y Martin, autor de *La vida de Colbert*, libro el primero que le hizo

THE
INFLUENCE OF SEA POWER

UPON THE
FRENCH REVOLUTION AND EMPIRE

1793-1812

BY
CAPTAIN A. T. MAHAN, D.C.L., LL.D.

UNITED STATES NAVY
AUTHOR OF "THE INFLUENCE OF SEA POWER UPON
HISTORY, 1660-1783," ETC.

IN TWO VOLUMES

VOL. I.



London
SAMPSON LOW, MARSTON & COMPANY, LIMITED,
St. Dunstan's House, Fetter Lane, Fleet Street, E. C.

reflexionar sobre el diferente curso de la historia si durante las guerras púnicas Aníbal hubiera invadido Italia desde el mar, mientras que el segundo le hizo ver los lazos existentes entre el comercio marítimo y la prosperidad nacional, contribuyendo a que concibiese el valor del poder naval en su más amplio sentido.

En 1886 Luce pasó a mandar la flota del Atlántico presentando a Mahan como sucesor al frente de Naval War College, estableciendo éste un programa en el que partía de la premisa de que «estudiar historia era estudiar estrategia y conocer a Jomini». Dicho programa comprendía lecciones sobre táctica y maniobras ofensivas, concentración del fuego y operaciones combinadas, etcétera, así como el papel histórico del poder naval, la definición del teatro, la determinación de los puntos de aplicación del esfuerzo y el arte de la logística, de la que decía era «el arte práctico de poder mover ejércitos y flotas», lecciones y conferencias que le empujarían a publicar sus ideas y reflexiones en su más importante obra, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, en una edición que vería la luz en 1890 y que ampliaría en 1892 al cubrir también su libro los años 1793 a 1812. No obstante, el conjunto de sus lecciones tal como él las impartía, las ofrecería al público en 1911 con el título de *Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*, obra bastante soporífera, difícil de leer y muy repetitiva.

Sería difícil analizar el pensamiento de Mahan en este trabajo, por lo que sólo trataremos de sintetizar sus ideas:

- No quiso definir su expresión *Sea Power*. Como él mismo reconoce «el término fue adoptado deliberadamente por mí para llamar la atención en la opinión pública, descartando el adjetivo marítimo por ser demasiado suave para atraer las miradas de las gentes e introducirse en sus mentes». De ahí el confusionismo que engendró dicho término, que inicial y equivocadamente se equiparó al Poder Naval, cuando para Mahan el *Sea Power* solamente englobaba una serie de factores, entre ellos el *Naval Power* o Poder Naval, sin haberse llegado todavía a eliminar aquel confusionismo inicial.
- Coincide con Jomini en que el objetivo en la mar deber ser la destrucción de la fuerza organizada del enemigo en una batalla decisiva y si el adversario es batido se impone su persecución.
- No está de acuerdo con Clausewitz en que la defensiva es la forma de combatir del más fuerte, pues aduce que la defensa disemina las fuerzas y el privilegio de la iniciativa se deja en manos de quien practica la ofensiva.
- El estudio de las guerras le confirmó que la aparición de nuevas armas no afectaba a los principios de la guerra.
- No cree que la posesión de puntos estratégicos constituya el elemento más importante de las potencias marítimas, sino las flotas «pues cuando todo se reduce a concentrarse en puntos fuertes se camina hacia la ruina».

- Su excesiva devoción por el pasado le impidió muchas veces percibir el valor del progreso tecnológico, no advirtiendo el futuro papel de la aerostación, y al combatir la guerra de corso y asegurar que jamás tendría futuro, se le escapaba el porvenir de la guerra submarina. Por el contrario sobrevaloró el papel del acorazado en su capacidad para determinar el final de un conflicto, considerando el resto de los buques como meros auxiliares.
- En su opinión, la mentalidad marítima de un pueblo es responsabilidad de sus gobernantes, que deben impulsar las actividades y desarrollo de las cuatro Marinas, de guerra, mercante, de pesca y deportiva.
- Fue un místico racista que creía en unas ideas más o menos desprovistas de una base racional, al estar convencido de que la raza blanca tenía la misión providencial de imponerse a las demás, tal como reconoce en *Interest of America in Sea Power*, escrita en 1897.
- Estimaba que el poder del Reino Unido lo daba su posición central con respecto al continente, pues le permitía lanzar sus flotas sobre cualquier punto de aquél, no como Francia o España, obligadas a dividir sus escuadras en dos mares, o Rusia y Alemania, con litorales en mares cerrados o semicerrados, etcétera, etcétera.

Sin ninguna duda Mahan contribuyó decisivamente a la revalorización de la estrategia naval e influyó considerablemente en los grupos políticos interesados en ampliar la órbita de expansión de los Estados Unidos para que se hiciese realidad la frase del presidente Monroe «América para los americanos», claro es, bajo la batuta de Norteamérica. Prueba de ese ascendiente se dio en 1898, cuando al iniciarse el conflicto hispano-norteamericano fue llamado a Washington para integrarse en el Strategic Board del secretario de Estado para la Marina, lo que le llevaría a escribir en 1899 *Lessons of the war with Spain*, en donde curiosamente acusaba a los mandos americanos de mediocres en la conducción de las operaciones. Más tarde Theodore Roosevelt, político que discrepó y discutió muchas de las ideas del estratega, en su mensaje presidencial al Congreso en 1906 recomendaría recoger la obra de aquél si se deseaba que América se convirtiese en una gran potencia mundial y naval.

A partir de allí la política de defensa y exterior de los Estados Unidos se adaptaría a las concepciones de Mahan, al aplicar los siguientes principios:

- Repartir las fuerzas navales en periodo de paz de acuerdo con las necesidades de una guerra.
- Concentrar la flota de acuerdo con la amenaza y no dividirla entre el Atlántico y Pacífico, aunque ante la situación internacional era preferible mantenerla en el Atlántico, idea que Roosevelt pareció en principio no aceptar pero que recomendaría a su sucesor Taft, una vez abierto al tráfico el canal de Panamá.
- La flota debe concentrarse en las manos de un solo mando embarcado y en un único cuerpo de batalla, influencia sin duda del resultado de la batalla de Thoushima.

- Llevar la batalla decisiva lejos de las costas nacionales aunque sin alargar demasiado las líneas de comunicación, de no disponer de bases intermedias.
- Los Estados Unidos son un pueblo pacífico, sin que ello signifique que su estrategia deba ser defensiva, pues una fuerza adiestrada y ofensiva ofrece un mayor poder disuasorio.

Pero no sólo Mahan influyó en el pensamiento estratégico norteamericano sino que trascendió lejos de sus fronteras, pues su obra sería declarada de texto en las escuelas navales del Japón e Inglaterra y como decía el káiser Guillermo II «en todos mis buques existe un ejemplar de la misma». Por desgracia hasta 1901 no se conocería en España, año en que la tradujeron los tenientes de navío Cervera y Sobrini, edición de 500 ejemplares, por lo que su difusión fue muy escasa.

El gran mérito de Mahan fue que definió la filosofía de la guerra naval, logrando canalizar el posterior pensamiento en todas las marinas del mundo; dejando para un trabajo posterior las críticas que también recibió, puede decirse que rompió con la mentalidad del tiempo fascinada por el material.

Antes de dejar al tratadista señalaremos que además de su principal aportación *The influence...*, publicó una larga serie de trabajos. Entre los no citados podemos mencionar *The problem of Asia*, en 1909; *From sail to steam*, en 1902; *Sea Power*, en 1905; *The interest of America in international condition*, en 1910, siendo su último trabajo *Armament and arbitration*, lanzado a la calle en 1912, ya a punto de morir.

Al desaparecer Luce y Mahan como directores del Naval War College fue nombrado Henry C. Taylor, quien mantendría idénticos puntos de vista con respecto al valor de la historia, limitándose a repetir las lecciones del segundo. Sin embargo, al cesar éste al frente del centro en 1900, la institución varió su rumbo al estudiarse menos estrategia y más tecnología hasta llegar a ser sustituidas las clases de historia y estrategia por un sucedáneo, los juegos de la guerra, introducidos en 1890 por William McCarty. Como veremos en un próximo trabajo la recuperación sería muy lenta, puesto que habrá que esperar a 1972 para que el almirante Turner ordene regresar plenamente a las grandes tradiciones de la Institución, que habían iniciado hombres como Luce y Mahan.

Japón. Es bien conocido que el Japón se convirtió en una talasocracia a finales del siglo XIX, puesto que hasta 1853 permaneció replegado sobre sí mismo.

Sin embargo, en 1786 un tal Yayasshi Tomonao dio a luz su trabajo *Kaiko-ku Heidan* o *Comentarios militares sobre las naciones marítimas* y, un año después, Ohara Sakingo con su obra *Hokchi Kigen* o *El peligro del norte* ofrecía unos simples esquemas geopolíticos sobre el peligro que entrañaba la aparición rusa en el Extremo Oriente.

Medio siglo más tarde, en 1841, Takashima Shuma editó una memoria sobre la defensa de la costa en la que señalaba la superioridad de las marinas europeas en artillería naval y dispositivos de combate, mientras que en 1842

Sakuma Shozan publicaría *Kaibo Hassaku* u *Ocho políticas para la defensa del litoral*.

Pero dichos esfuerzos no tuvieron ningún eco, puesto que serían los éxitos y trayectoria de la Marina británica lo que les movería a comprender el valor del mar, mostrándose atentos a cuantas tácticas y proyectos navales provenían del exterior. De ahí que en 1854 las autoridades enviasen a Holanda una comisión para adquirir su primer buque de guerra occidental, el *Soembihg*, rebautizado *Kanko Maru*, para servir de buque-escuela con instructores neerlandeses; esfuerzos que iban a culminar en 1868 en que el Japón dispondría ya de 22 unidades de combate y 86 transportes, así como un moderno astillero en Yokosca, levantado por ingenieros franceses.

Años después olvidarían el ejemplo que había ofrecido el estudio de la batalla de Lissa, que obnubiló a la mayor parte de las marinas europeas, para seguir las recomendaciones del tratadista Ito Saki. Así, llegaron a la conclusión que aunque el ataque con espolón había sido un éxito ellos preferían mantener la línea de fila adoptada por el perdedor, almirante Persano, presentándose así en el encuentro del Yalu, en el que dispusieron de toda su artillería abriendo simultáneamente fuego por el través, mientras los chinos únicamente pudieron disparar sus piezas de caza, formación que posteriormente les llevaría a la gran victoria de Thoushima en 1905.

Dicho tratadista fue el primero en emitir principios aplicables al campo táctico pero sin profundizar en el estratégico, proclamando que en las acciones en la mar, la fe en la victoria, la audacia y espíritu de sacrificio eran factores más valiosos que cualquier otro plan y que la victoria pertenecería a la flota animada de una mejor moral, adiestramiento y mando, sin referirse para nada al peso del material, preceptos que aplicarían en lo sucesivo.

Pero además Ito difundió una especie de decálogo para los oficiales que trataremos de resumir: la existencia del Japón depende del mar; la guerra no se improvisa; servir en la flota debe considerarse como un honor; sin Marina no es posible la expansión en Corea y China; la flota debe dar primacía a la ofensiva; el principio de la sorpresa, atacando antes de la declaración de la guerra, es fundamental, así como la conquista del mar; dividir la flota de acuerdo con la situación táctica, tratando de formar grupos de no más de cuatro buques homogéneos; la velocidad no condiciona la victoria sino la potencia de fuego; todo tiro corto es tiro perdido; el conocimiento del teatro de operaciones y saber concentrarse en el momento adecuado son bazas que conducen al éxito, preceptos que demuestran cómo el pensamiento naval japonés en sus orígenes había asimilado muy rápidamente la doctrina británica.

En lo que concierne a España, esperamos poder consagrar un próximo trabajo a presentar y analizar, no a sus tratadistas navales, pues no existieron como tales —nadie se esforzó en establecer un cierto pensamiento capaz de crear una doctrina estratégica propia—, sino a ciertos esforzados marinos, civiles y políticos que, dentro de la mediocridad en la que vivió la Marina española a lo largo de todo el siglo XIX, reflejo de una lamentable situación nacional en todos los órdenes, se esforzaron, dentro de sus limitaciones, en

luchar por levantar de su postración a la Armada e instaurar una política naval coherente, figurando, entre otros, Alfonso Sesma, Álvaro Navia Osorio, Eugenio Montero y Rapallo, el único que en el siglo XIX formuló una doctrina estratégica apoyada en los principios y en el estudio del pensamiento naval extranjero, tal como puede advertirse en su obra *Ensayo de Estrategia Naval*; Carranza y Reguera, Romero Salas, etcétera, para terminar considerando a cuatro figuras ajenas a la Marina, que creyeron en ella y trataron de que recobrar su antigua pujanza, nos referimos a Cánovas del Castillo, Antonio Maura, Joaquín Costa y Sánchez de Toca.