

CONGRESO SOBRE LA ACCIÓN DEL PODER NAVAL EN LAS ZONAS COSTERAS DE EUROPA

Carlos ALFARO ZAFORTEZA
Investigador Naval

El coloquio «L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours» tuvo lugar en París el pasado mes de marzo. Como parte de un proyecto más amplio, dirigido por la Agence nationale de recherche, sobre la historia de las ocupaciones militares en Europa, promueve la difusión de nuevas ideas y el diálogo entre investigadores, tan necesario en la historia naval actual. En él participan instituciones francesas e inglesas, entre las que figuran la citada agencia, el Centre d'enseignement supérieur de la Marine, la Universidad de Lille 3 y las universidades inglesas de Hull y Salford.

Se observan tres elementos principales que aglutinan las distintas conferencias. El primero, tal y como anuncia el título del congreso, es la interacción de los espacios litorales europeos con los mares circundantes. Éstos han sido siempre los escenarios principales de las guerras navales. Sólo dos grandes batallas, las Terceras (1582) y Midway (1942), se han librado lejos de tierra firme. Las equívocamente llamadas «batallas» del Atlántico, libradas durante las dos guerras mundiales, fueron en realidad largas campañas, con multitud de combates pero sin ninguna batalla en el sentido tradicional. Otra característica común es el novedoso enfoque temático, que ha pasado del tradicional interés casi exclusivo en los combates entre escuadras rivales al estudio de otros tipos de operaciones y de aspectos más relacionados con el contexto histórico. Este cambio refleja no sólo los nuevos planteamientos historiográficos, sino también las tareas de las armadas en el mundo actual. En tercer lugar, la dialéctica de barrera y acceso subyace al conjunto de las ponencias. El mar, junto con una fuerza naval adecuada, constituye una formidable barrera defensiva. Los países que históricamente más se han beneficiado de ello son Inglaterra y Estados Unidos, hasta que el progreso tecnológico hizo posible la aviación y los misiles intercontinentales. Al mismo tiempo, el mar constituye una vía de comunicación: a través de él se pueden alcanzar las costas del enemigo si sus fuerzas navales han sido previamente neutralizadas. Este tipo de operaciones es el que mayoritariamente desempeñan las marinas en la actualidad.

Como puede verse al final de estas líneas, el programa cubre un amplio espectro geográfico, cronológico y metodológico, reflejo de la variada procedencia de los ponentes. España estuvo muy dignamente representada por tres

historiadores de reconocido prestigio internacional: Susana Truchuelo García (Universidad de Cantabria), acreditada especialista en la historia moderna del País Vasco, Agustín González Enciso y Rafael Torres Sánchez (Universidad de Navarra), de sobra conocidos por su trabajo sobre el estado fiscal-militar del siglo XVIII (1).

Una vez cubiertas las formalidades institucionales, el congreso se abrió con el discurso de recepción del profesor Jean de Preneuf, principal responsable del grato ambiente de camaradería que reinó en todo momento y del perfecto desarrollo del programa. Entre otras cosas, recordó a los asistentes que la nueva historia naval debe ser comparada, internacional y contextualizada. Este coloquio representa una contribución en esa dirección, dentro de la política del Service historique de la Defense, que, al igual que otras instituciones similares en países de nuestro entorno, tiene como función principal atender las necesidades de las academias y las escuelas de Estado Mayor. Estas instituciones, continuó Preneuf, precisan de estudios históricos de calidad como instrumentos imprescindibles de reflexión política y estratégica. Eventos como el presente estimulan la investigación y fomentan un enriquecedor intercambio de ideas entre historiadores y oficiales de Marina.

La relación de los temas tratados con la actualidad es evidente. Con el final de la Guerra Fría desapareció la amenaza soviética; las intervenciones en diversas zonas del globo, en cambio, se han multiplicado. Ya en 1992 los estrategas de la primera Marina del mundo reconocían la necesidad de un cambio fundamental: las misiones en alta mar habían perdido su relevancia en favor de las operaciones conjuntas desde el mar. Había, pues, que concentrar los recursos en la guerra de costas (*littoral warfare*) (2). Además, ahora las armadas tienen que enfrentarse a la amenaza terrorista. Un ejemplo reciente es el caso del destructor americano *Cole* en el 2000. Este buque fue víctima de un ataque suicida mediante un bote neumático cargado de explosivos en el puerto de Adén, con un resultado de diecisiete muertos y graves averías. Un ataque más sofisticado, pero igualmente imprevisto, fue el que sufrió la corbeta israelí *Hanit* en 2006, que fue alcanzada por un misil antibuque frente a Beirut. Ambos buques estaban proyectados para enfrentarse a fuerzas convencionales. Llama la atención que grupos terroristas, en esta ocasión Hezbollah, sean capaces de conseguir y utilizar armas de este tipo. Esto requiere buques especializados en guerra de costas, pues la mayor parte de las unidades de las marinas modernas están concebidas para operar en alta mar. Los programas SSGN y *Littoral Combat Ship* de la Marina de Estados Unidos, presentan

(1) Véanse, entre otros, BOWEN, Huw, y GONZÁLEZ ENCISO, Agustín (coords.): *Mobilising Resources for war: Britain and Spain at work during the Early Modern Period*. Pamplona, ediciones Universidad de Navarra, 2006, TORRES SÁNCHEZ, Rafael, coord.: *War, State and Development: Fiscal-Military States in the eighteenth century*. Pamplona, ediciones Universidad de Navarra, 2008.

(2) «... From the Sea: Preparing the Naval Service for the 21st Century», en John B. Hattendorf, ed., *U.S. Naval Strategy in the 1990s: Selected Documents*. Newport, Naval War College Press, 2006, pp. 90, 97.

importantes avances en este sentido. Las operaciones sobre el litoral constituyen, pues, la principal actividad de las marinas actuales.

La tarea de seleccionar veinticuatro ponencias que reflejasen esta realidad, de entre las cincuenta y cinco presentadas, fue ardua. Se emplearon cuatro criterios principales. En primer lugar, la relación de lo naval con su contexto histórico debía ser patente. A continuación, se dio preferencia a los trabajos basados en metodologías originales, fuentes poco conocidas o temas poco estudiados. La tercera consideración fue la existencia de paralelismos entre los hechos históricos y la actualidad, siempre teniendo en cuenta que la historia nunca se repite de forma exacta. Por último, se buscó la diversidad cronológica y geográfica, prestando particular atención a zonas cuya historia es menos conocida.

Solamente pasaremos a comentar algunas de las ponencias, pues sería tedioso para el lector hacerlo con las veinticuatro. Nos hemos limitado aquí, pues, a resumir ocho, una de cada sección, en el convencimiento de que son suficientes para dar una visión general de los temas tratados. La omisión de temas anglosajones obedece a la dificultad de establecer enseñanzas generales a partir de ellos. Aunque su proporción en esta disciplina es abrumadora, las especiales características geográficas e históricas de estos países hacen que su experiencia sea difícilmente aplicable a otros. Para dar una cierta trabazón a los ocho resúmenes, hemos creído que sería mejor ordenarlos cronológicamente. De este modo se puede apreciar mejor la evolución de algunas ideas dentro de su contexto histórico, mientras que la estructura temática del programa puede apreciarse al final de estas líneas.

Alan James analizó el uso de la fuerza naval para influir en la política interna del enemigo. Como especialista en la historia naval francesa de los siglos XVI y XVII, (3) escogió para ello un episodio de la Guerra de los Treinta Años: la ocupación española de las islas Lerins, frente a Cannes, en 1635. Era este un tipo de operación habitual en la época, cuya importancia es difícil detectar si no se tiene un conocimiento profundo de las relaciones de poder entre gobernantes y súbditos de la época. Su objetivo prioritario era similar al de la *chevauchée* medieval: socavar la autoridad real en territorio enemigo e incitar a la rebelión, y sólo en segundo término se pretendía distraer fuerzas de otros frentes más importantes. La desestabilización política era un arma efectiva y frecuentemente utilizada; las zonas litorales eran especialmente vulnerables por su facilidad de acceso. Los ejemplos abundan. Por ceñirnos al siglo XVII y a la historia de España, citaremos la invasión francesa en apoyo de la rebelión catalana, la ocupación española de la desembocadura del río Gironda para sostener la rebelión de la Fronde y la intervención francesa en apoyo de los sublevados en la Guerra de Mesina (1674-1678).

La presencia española en la costa provenzal planteó la necesidad de reafirmar el poder estatal en la zona y organizar la defensa. Ante la disyuntiva entre

(3) JAMES, Alan: *Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*. The Royal Historical Society, Woodbury, 2004.

fortificaciones o buques, Richelieu optó por el remedio más asequible, es decir, buques. Esta política tan pragmática no contribuye al mito de Richelieu como creador de la Marina francesa, pero sí a su reputación de gran estadista. Se ve cómo los factores económicos y políticos predominan sobre los militares: a la monarquía francesa le preocupaba más la lealtad de sus súbditos que la organización de una defensa eficaz. Lo primero era *conditio sine qua non* de lo segundo.

Una expedición francesa reconquistó las islas Lerins en 1637, conjurando así el peligro que presentaba la ocupación española. Este episodio convenció a Richelieu de las ventajas de una fuerza naval en detrimento de las fortificaciones en la defensa de costas. En un ámbito más general, quedó demostrado que la ocupación de espacios litorales con el fin de desestabilizar políticamente al enemigo era una práctica habitual, y a menudo efectiva.

Pasando al siglo XVIII, Agustín González Enciso disertó sobre la proyección del poder naval español en el Mediterráneo occidental. Después del tratado de Utrecht la monarquía hispánica no quedó tan debilitada como generalmente se supone. En la primera mitad del siglo XVIII los ingresos de la Hacienda aumentaron debido al incremento de las remesas de metales preciosos de América, al establecimiento de la tasa sobre el tabaco y a la incorporación de Aragón al sistema fiscal unificado. Esto hizo posible la transformación de la Armada en un efectivo instrumento de la política de Alberoni y sus sucesores. Los éxitos cosechados en las expediciones a Corfú (1716), Cerdeña y Sicilia (1717), la «gestión» de la escuadra de Blas de Lezo ante la república de Génova (1730), la ocupación de Parma (1731), la reconquista de Orán (1732) y la de Nápoles (1734) y Sicilia (1735) no dejan lugar a dudas. A esto hay que añadir el apoyo a las operaciones del ejército en el norte de Italia durante la Guerra de Sucesión austríaca (1740-1748), mientras que en América defendía el imperio contra los ataques ingleses. González Enciso puso de relieve los factores fiscales e industriales que hicieron posible esta política, sin los cuales no se habría podido reconstruir la Armada. El mérito de estos logros es incluso mayor si se tiene en cuenta que la superioridad naval inglesa era entonces mayor que a finales de siglo.

Estos brillantes resultados han quedado oscurecidos por la importancia que la historiografía tradicional concede a las batallas de cabo Passaro (1718) y Tolón (1744), más anecdótica que real. Por eso debemos agradecer a González Enciso que, junto con Rafael Torres, nos ofrezca una visión menos pesimista y más real de la Marina del siglo XVIII, período que últimamente está atrayendo la atención de jóvenes historiadores (4).

El profesor Pourchasse analizó la guerra económica que Inglaterra desató contra la Francia revolucionaria en 1793. Mientras las potencias se disponían

(4) Existen dos tesis doctorales. Una, recientemente publicada, de CERDÁ CRESPO, Jorge: *Conflictos coloniales: la Guerra de los Nueve Años*. Alicante, Universidad de Alicante, 2010, y otra, aún en curso, sobre la política naval del marqués de la Ensenada, por SCHEYBELER, Catherine, en el King's College London.

a atacar a Francia, el país sufría una grave crisis frumentaria. El gobierno de la Convención sabía que el suministro de cereales era esencial para evitar el descontento de la población y garantizar así la supervivencia del régimen. También lo sabía el gobierno inglés, que contaba con rendir a la República por hambre. Contra todas las normas del derecho internacional vigente, proclamó un embargo de alimentos. A partir de junio de 1793, la Marina y los corsarios británicos se lanzaron a la caza y captura de buques cargados de cereal con destino a puertos franceses. Como consecuencia, las potencias neutrales protestaron; si bien admitían la prohibición de las materias estratégicas, veían amenazados sus derechos. Los grandes comerciantes de Copenhague, Hamburgo y Estados Unidos, en especial, no estaban dispuestos a abandonar los pingües beneficios que proporcionaba la fuerte demanda del mercado francés.

Naturalmente, no podían enfrentarse al poder naval inglés, pero recurrieron a todo tipo de subterfugios para burlar los controles. Por otra parte, un control eficaz del comercio internacional estaba fuera de las posibilidades de cualquier Estado, sin hablar del costo exorbitante de tamaño despliegue. Por estas razones, el gobierno inglés no tuvo más remedio que levantar el embargo en agosto de 1794. Así por lo menos también podría beneficiarse su comercio.

Es posible que, además de los comerciantes de la *city*, en esta decisión influyese el resultado de la batalla del 1 de junio de 1794, conocido como *the glorious first of June* por el triunfalismo inglés, y *Prairial* por los franceses. Una escuadra francesa de 26 navíos, que había salido de Brest para proteger un convoy de cereal procedente de Estados Unidos, se enfrentó con otra inglesa de veinticinco. El mayor número de buques de tres puentes y la superioridad táctica inglesa prevaleció sobre la bisoñez de las tripulaciones francesas. La flota francesa perdió siete navíos, pero cumplió su misión: el convoy, de más de cien buques, llegó a Brest incólume, proporcionando un respiro al gobierno y un triunfo a la propaganda francesa. En este episodio se puede observar el intento de escalada hacia la guerra total y la considerable influencia del poder del mundo de los negocios.

En contraste con las luchas del siglo XVIII por el dominio del mar, en el siglo XIX predominaron, según frase del almirante Castex, las operaciones del «mar contra la tierra». Bombardeos, desembarcos y bloqueos eran acciones habituales, mientras que las batallas navales fueron la excepción. La ponencia de Igor Delanöe refleja esta realidad en el caso concreto de la flota rusa del Mar Negro entre las guerras Napoleónicas y la de Crimea. A pesar de su limitado ámbito de acción, dicha fuerza era un factor importante en el equilibrio de poder europeo, ya que el fin último de la política rusa en la región era la destrucción del imperio otomano. El tema expuesto fue la ocupación del litoral caucásico, en la región históricamente conocida como Circasia, actualmente ocupada por las repúblicas de Abjasia y Georgia.

Tres eran las misiones principales que la Marina desempeñó en esta campaña. La logística consistía en el transporte de tropas y material y el abastecimiento de las fortalezas costeras, que al hallarse en terreno hostil no podían

aprovisionarse en su entorno. En un país montañoso, con densos bosques y prácticamente sin caminos, era esencial poder contar con el transporte marítimo. El bloqueo de la costa era importante: los circasianos recibían la mayoría de sus armas y municiones por mar. Resultó imposible cortar este tráfico por entero, pero sí se consiguió mantenerlo a un nivel residual. Las misiones de combate consistían en operaciones anfibas, que proporcionaban movilidad al ejército, imposible por otro medio, y apoyo artillero en sus movimientos cerca de la costa. Se trata del mismo tipo de operaciones que las desempeñadas, simultáneamente, por la Marina francesa en Argelia o la inglesa en el Lejano Oriente.

A primera vista, la poca espectacularidad de la tarea pudiera dar una idea equivocada de la importancia de la flota del Mar Negro. Por el contrario, se trataba de una fuerza moderna, bien entrenada y dotada de importantes infraestructuras. Sólo entre 1827 y 1841 el arsenal de Nikolaev construyó, aparte de otros buques menores, 17 navíos de línea (5). Su capacidad militar se pudo comprobar en 1833, cuando, con sorprendente rapidez, transportó desde Sebastopol y desembarcó un ejército de 20.000 hombres en Constantinopla, y en 1853, cuando aniquiló en Sinope a una división de fragatas turcas que transportaban armas y municiones para los circasianos. No es de extrañar que, al terminar la Guerra de Crimea, los ingleses no se marchasen sin demoler el costosísimo sistema de diques secos de Sebastopol: sabían que un arsenal bien equipado era mucho más difícil de reemplazar que los buques perdidos. La función de la marina como instrumento de expansión territorial quedó bien establecida en esta conferencia.

Jan Lemnitzer trató la relación entre el derecho internacional, la economía y la estrategia naval. En 1856, la Declaración de París abolió el corso y estableció que, tanto las mercancías enemigas en buques neutrales como las mercancías neutrales a bordo de buques enemigos, quedaban libres de captura, excepto las declaradas como contrabando de guerra. Dispuso también que los bloqueos, para ser de pleno derecho, debían ser efectivos: los beligerantes estaban obligados a ejercerlos con una fuerza naval suficiente. Lemnitzer afirma que Inglaterra, como potencia naval hegemónica, se benefició de la abolición del corso; al tener la mayor marina mercante del mundo era el país más vulnerable a este tipo de guerra. A cambio, Gran Bretaña tuvo que atenerse a las restricciones que la declaración imponía sobre el bloqueo, su principal instrumento de guerra económica. En todo caso, la navegación neutral quedaba protegida, lo que redundaba automáticamente en beneficio de Inglaterra.

Uno de los primeros conflictos en que se aplicó la nueva normativa fue la guerra franco-prusiana (1870-1871). Francia envió dos escuadras, una al Mar del Norte, que bloqueaba los puertos de Hamburgo y Bremen y el arsenal de Wilhelmshaven, y otra al Báltico, para vigilar el puerto de Lübeck y el arsenal

(5) DALY, John C.K: *Russian Seapower and 'The Eastern Question', 1827-1841*. Naval Institute Press, Annapolis, 1991, p. 196.

de Kiel. Al no disponer de ninguna base cercana, los buques franceses necesitaban un suministro continuo de carbón directo desde los puertos franceses, que a su vez procedía de Inglaterra. La diplomacia prusiana intentó en vano que el gobierno inglés declarase este combustible contrabando de guerra. Sin carbón sería imposible mantener un bloqueo efectivo, que sería, por tanto, ilegal. Los buques mercantes podrían, entonces, navegar hacia los puertos alemanes sin miedo a ser capturados. La estrecha relación entre el derecho internacional y la estrategia naval es obvia.

Otro caso citado por Lemnitzer es el de la guerra chino-francesa (1884-1885). Aunque fuera del ámbito geográfico de este congreso, tuvo consecuencias importantes para la política europea. Con el fin de doblegar cuanto antes al enemigo, Francia declaró el arroz, el alimento básico en China, contrabando de guerra. El tráfico que transportaba este cereal desde la desembocadura del Yang Tse hasta la capital y sus alrededores quedó cortado. Aunque de corta duración, esta medida significó un salto cualitativo hacia la guerra total y causó natural preocupación en Gran Bretaña. Como es bien sabido, por entonces, este país había pasado a depender de la importación de alimentos. Durante las dos guerras mundiales habría sucumbido frente a los submarinos alemanes si no hubiese contado con la ayuda de Estados Unidos. Así, según Lemnitzer, la Declaración de París sirvió, al menos hasta 1914, para garantizar los derechos de los neutrales y evitar la escalada hacia la guerra total.

A principios del siglo XX las armas submarinas alcanzaron la madurez tecnológica, convirtiéndose en un serio peligro, no sólo para el tráfico marítimo, sino también para las escuadras de acorazados. Thomas Vaisset nos muestra como al romperse las hostilidades en 1914, las previsiones de los estrategas, tanto en tierra como en el mar, resultaron equivocadas: la guerra real no se parecía a la guerra prevista. Las operaciones de la flota francesa en el Adriático, durante los primeros nueve meses del conflicto, son un ejemplo ilustrativo. En un principio, el almirante Boué de la Lapeyrère trató de destruir a la flota austrohúngara en una batalla decisiva, conforme a la ortodoxia mahaniana. Esta, obviamente, eludió el combate contra un enemigo superior, manteniéndose al abrigo de sus bases y practicando una estrategia de desgaste con sus unidades menores. Al no poder eliminar a su rival, Lapeyrère trató de impedir sus operaciones mediante un bloqueo a distancia desde el canal de Otranto, con incursiones constantes en el Adriático.

Aquí tuvo que enfrentarse con la falta de planificación. La declaración de neutralidad italiana cogió a la Marina francesa totalmente desprevenida. El Estado Mayor no había contado con Austria-Hungría; ni siquiera había creído necesario mantener un agregado naval en Viena, en total descoordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores. Centrado en una guerra contra Italia en el Mediterráneo occidental, no había preparado un solo plan de campaña en el Adriático, de muy distintas características. Por otra parte, si bien inferior en tamaño, la Marina austrohúngara no era un enemigo despreciable: al empezar la guerra tenía ya en servicio tres acorazados tipo Dreadnought, sólo uno menos que la francesa, y modernas unidades ligeras de combate (cruceros

ligeros y destructores), muy adecuadas a la hidrografía del Adriático. La Marina francesa, en cambio, presentaba graves carencias en cuanto a este tipo de buques.

Los problemas logísticos, consecuencia de la imprevisión, afectaron a la operatividad de la escuadra. La base más cercana al Canal, Malta, estaba a 400 millas, y también debía responder a las demandas de la Marina británica. Hacían falta fondeaderos cercanos donde los destructores pudiesen carbonear y resguardarse. Se utilizaron las islas de Fano y Corfú, aunque a costa de infringir la neutralidad del gobierno griego; no tuvo mayores consecuencias, a causa de su debilidad militar y sus simpatías hacia las potencias de la Entente. También se tuvo que improvisar un tren de escuadra, para suministrar las 5.000 toneladas de carbón y 1.000 de fuel que diariamente consumían los buques, a menudo desde Tolón, es decir, a unas 1.500 millas de distancia.

Una de las primeras medidas del mando naval austrohúngaro fue destacar los tres submarinos disponibles a las bocas de Cattaro, con el fin de hostigar a los buques franceses y cortar los suministros al cercano puerto de Antivari (Bar). En diciembre de 1914 torpedearon al acorazado *Jean Bart*, buque insignia de la flota y uno de los cuatro buques tipo Dreadnought de que disponía la Marina francesa. Aunque no resultó hundido, Lapeyrère decidió no arriesgar más sus acorazados en el Adriático, de forma que en adelante permanecieron fuera de la línea de bloqueo. En febrero de 1915, un destructor de los que escoltaban los convoyes de socorro a Montenegro tocó una mina y voló frente a Antivari, y en abril siguiente otro submarino hundió el crucero acorazado *Leon Gambetta*, esta vez con graves pérdidas humanas. En vista de estas pérdidas, el mando francés aceptó que los riesgos de operar en el Adriático eran inasumibles. Abandonó totalmente las patrullas y los suministros a Montenegro y desplazó hacia afuera la línea de bloqueo. También buscó fondeaderos más seguros; Fano y Corfú ya no se consideraban al abrigo de un ataque enemigo. La Marina austrohúngara tenía el paso cerrado al Mediterráneo, pero había quedado dueña del Adriático.

El paralelismo con la situación en el Mar del Norte salta a la vista. En ambos casos, contra todo pronóstico, la escuadra superior no pudo lograr el dominio del mar. Después de dos décadas de furiosa competencia en la construcción de acorazados, los contendientes se vieron obligados a abandonar las obras de los que estaban en construcción para dedicar sus recursos a las unidades ligeras.

Alexandre Sheldon-Duplax mostró que no sólo las grandes potencias buscan el acceso al mar. Trabajando sobre documentación de los servicios franceses de inteligencia, explicó cómo un pequeño estado puede beneficiarse de las ventajas que proporciona, y los riesgos que está dispuesto a correr para conseguirlo. En el caso de Bulgaria, se ve la importancia estratégica de ciertos tráficos y su influencia en el equilibrio de poder de la región. Como consecuencia de las guerras balcánicas, en 1913, Bulgaria se anexionó la Tracia occidental, ganando así un acceso al mar Egeo. Para satisfacer sus reivindicaciones territoriales, Bulgaria se alineó con Alemania y sus aliados en las dos

guerras mundiales. En ambos casos, su entrada en el conflicto estuvo precedida por un período que podríamos llamar de falsa neutralidad. Durante el primero, Turquía recibió considerables cantidades de alimentos y combustible a través del puerto de Dedeagatch (Alexandroupoli), y los submarinos alemanes que operaban en el Egeo recibieron apoyo logístico desde la costa búlgara. Su entrada en la guerra en septiembre de 1915 acabó con estas actividades, pero abrió la conexión directa por ferrocarril con Alemania. De este modo, Varna se convirtió en base de operaciones para los submarinos alemanes que operaban en el Mar Negro. Durante la guerra, Bulgaria brindó a sus aliados el uso de sus costas, pero con la derrota tuvo que ceder la Tracia occidental a Grecia, perdiendo así su ventana al Egeo.

El irredentismo búlgaro, en cambio, se mantuvo vivo, y a partir de 1924 volvieron las reivindicaciones territoriales y las consiguientes tensiones con Grecia. Para contrarrestar la influencia de Francia e Inglaterra, aliadas de este país, Bulgaria se acercó a las potencias del Eje, y una vez que estalló de nuevo la guerra volvió a practicar una falsa neutralidad. Durante los dos años que duró la alianza entre la Alemania nazi y la Unión Soviética formó parte de la cadena de suministro de petróleo ruso al esfuerzo de guerra alemán. Desembarcado en Varna por petroleros rusos e italianos, el preciado líquido se enviaba por ferrocarril hasta Ruse, a orillas del Danubio, en vagones-cisterna suministrados por la Deutsche Reichsbahn (6), desde donde llegaba a Alemania por transporte fluvial. Este trayecto era más corto que a través de Rumanía. La ocasión de recuperar Tracia llegó en 1941. La invasión italiana de Grecia desde Albania había fracasado; Hitler tuvo que acudir en ayuda de su aliado, atacando por la retaguardia, a través de la frontera búlgara. Esto requería el tránsito de tropas alemanas a través del país, lo que implicaba el abandono definitivo de la neutralidad. La compensación fue, naturalmente, la recuperación de la Tracia occidental. Esta segunda adquisición duró todavía menos que la anterior, pues al final de la guerra volvió a formar parte de Grecia.

En el mundo de la postguerra, las reivindicaciones territoriales no tenían posibilidades de prosperar. Bulgaria tuvo que concentrarse, pues, en sacar el máximo partido de su salida al Mar Negro. El puerto de Varna se benefició de la ruptura entre Belgrado y Moscú. A su alrededor se construyeron instalaciones militares y astilleros, y el movimiento de buques alcanzó un volumen considerable. Había dos actividades de carácter estratégico que resultaron lucrativas al Estado comunista: la exportación de uranio a la Unión Soviética (3.000 toneladas al mes) y el tráfico de armas. Al final de la segunda guerra mundial quedaron en Bulgaria grandes cantidades de armamento alemán, que se vendieron bien durante las guerras de descolonización. El Frente de Liberación Nacional Argelino fue el primer gran cliente. En noviembre de 1960, un primer cargamento a bordo del mercante *Bulgaria* logró evadir el dispositivo de vigilancia que la Marina francesa había desplegado para capturarlo. Descargó su mercancía en el puerto de Tánger, desde donde las autoridades

(6) Compañía estatal alemana de ferrocarriles.

marroquíes la hicieron llegar por tierra hasta la frontera argelina. Para evitar su captura, los siguientes envíos se hicieron en buques de bandera soviética, que los franceses no se atrevieron a interceptar. Como se ha visto, las salidas al mar proporcionan ventajas a pequeños estados, fundamentalmente terrestres, pero también pueden limitar sus opciones políticas frente a grandes potencias.

En el caso de una superpotencia como la Unión Soviética, la necesidad de bases en ultramar era fundamental para paliar la dificultad de acceso al mar abierto y una política exterior acorde con su poder. Natalia Egorova mostró cómo, en la primera mitad de la Guerra Fría, las diferencias ideológicas y los cambios políticos frustraron los intentos rusos de crear una red mundial de bases navales fuera de su esfera de influencia directa. En 1945, la diplomacia soviética intentó infructuosamente la concesión de bases en los Dardanelos y Libia, pero los aliados no estaban dispuestos a facilitar la presencia naval rusa en el Mediterráneo. Más éxito tuvieron las iniciativas en zonas que quedaban dentro de la esfera de influencia soviética. El gobierno finlandés cedió la península de Porkkala, cerca de Helsinki, por cincuenta años, y el polaco cedió terrenos cerca de la ciudad de Świnoujście. De este modo se dominaban las entradas al golfo de Botnia y al Báltico. En el Lejano Oriente, aprovechando la ocupación de Manchuria, se obtuvo del gobierno de Chiang Kai-chek el arrendamiento de la península de Liaotung, con su base naval de Puerto Arturo, por un período de treinta años. La primera y tercera de estas concesiones duraron poco; en 1954 y 1955, Khrushchev inició una política de distensión, y entre los gestos de buena voluntad figuraba el abandono de esas bases.

Unos años más tarde, en 1958, se propuso a China establecer en sus costas, que contaban con puertos más apropiados, una base de submarinos de utilización conjunta. Mao se negó porque empezaba a recelar del poder de Rusia. Poco después, el asunto quedó definitivamente zanjado al producirse el cisma ideológico entre Moscú y Beijing. Los intentos en el Mediterráneo fueron algo más afortunados, pero también poco duraderos. En 1958 se instaló una base de submarinos en Vlora, Albania, con 12 unidades, pero se tuvo que abandonar sólo tres años más tarde, al producirse la ruptura entre los dos países. En adelante, la Unión Soviética sólo consiguió meros puntos de apoyo en algunos países amigos, como Egipto, Siria, Cuba y Angola, aunque ninguno de ellos ofrecía los servicios de una base naval propiamente dicha.

Esta falta de bases ultramarinas se tradujo en una baja operatividad de la Marina soviética en mares lejanos. Los Estados Unidos, por el contrario, siempre dispusieron de una magnífica red de bases bien equipadas por todo el mundo. Fruto de una política exterior más efectiva, esta red constituía uno de los elementos principales de la superioridad naval norteamericana, aunque la propaganda estadounidense intentase convencernos de lo contrario. Más adelante, en 1979, la Unión Soviética llegó a disponer de una base completamente equipada en Cam Ranh, en la costa vietnamita, una vez que los americanos abandonaron el país, pero ya queda fuera del período cubierto por este

trabajo. Durante la Guerra Fría, la afinidad ideológica fue determinante para la concesión de bases navales a las superpotencias.

El profesor Andrew Lambert se encargó de cerrar el coloquio. Los variados temas tratados dan una visión amplia de lo que han significado las zonas litorales para los estados. Se pueden observar las diferencias culturales entre potencias marítimas y terrestres. Muchas zonas conservan su valor estratégico a lo largo de la historia. Las principales batallas navales siempre se han librado en las mismas zonas, sea en el Mar del Norte o el estrecho de Gibraltar. Rusia ha aspirado a controlar Puerto Arturo y mantiene su interés en la costa oriental del Mar Negro, como su reciente intervención en Georgia demuestra. Todo esto avala la importancia de la geografía y de la dimensión geopolítica de las relaciones internacionales. También se ha visto como las condiciones particulares de una zona condicionan la estrategia de los contendientes. Sobre todo, se ha visto la estrecha relación que existe entre las cuestiones de derecho internacional, política exterior, economía y cultura, y los aspectos puramente navales y estratégicos. Todos ellos han sido objeto de estimulantes debates. Como observó el profesor Lambert, el objetivo principal de toda reunión de historiadores es plantear nuevas cuestiones y mantener el diálogo entre los asistentes, miembros del mundo militar y del académico. La historia naval no puede prescindir de ninguno de los dos.

Detalles técnicos

Fecha y lugar

Château de Vincennes, Service historique de la Défense (SHD) (16 de marzo), y École militaire (París), Centre d'enseignement supérieur de la Marine (CESM) (17-18 de marzo).

Comité científico

Jean-François Chanet (Sciences Po, París), Hervé Coutau-Bègarie (École pratique des hautes études, París), Eric Grove (Univ. de Salford), Caroline Kennedy-Pipe (Univ. de Hull), Andrew Lambert (King's College London), Gérard Le Bouëdec (Univ. de Bretagne Sud), Silvia Marzagalli (Univ. de Nice-Sophia Antipolis), Nicholas Rodger (Univ. de Oxford) y Philippe Vial (Service historique de la Défense, París).

Comité de organización

Christopher Martin (Univ. de Hull), Martin Motte (Univ. de París IV), Jean de Préneuf (Univ. de Lille 3), Pierrick Pourchasse (Univ. de Bretagne Occidentale) y Pascal Venier (Univ. de Salford).

Programa:

16 de marzo de 2011

- Introducción. Jean de Preneuf (Univ. de Lille 3, Service historique de la Défense).
- *Penser l'occupation: doctrine et stratégie*. Presidencia: Caroline Kennedy-Pipe (Univ. de Hull).
 - «Carl Schmitt et l'occupation des espaces maritimes et littoraux», por Martin Motte (Univ. de París IV-CREC);
 - «The Significance of Naval Bases in the Stalin's and Khrushchev's Military Policies», por Nataliya Egorova (Russian Academy of Sciences);
 - «The Idea of Maritime and Coastal Spaces in US Naval Thinking since the Mid-Seventies», por John Hattendorf (US Naval War College, Newport).
- *La règle et la pratique: droit et blocus*. Presidencia: Andrew Lambert (King's College London).
 - «Droits des neutres contre droits des belligérants: réflexions autour du blocus maritime suédois des ports baltes des années 1710», por Eric Schnakenbourg (Univ. de Nantes);
 - «The 1856 Declaration of Paris and its Impact on Blockade as a Strategic Weapon», por Jan Lemnitzer (London School of Economics and Political Science);
 - «How Naval Technology and Operational Capability affected the Development of the Law of War at Sea at the 1909. London Naval Conference», por Christopher Martin.
- *Prévenir et parer l'occupation: organiser la defense d'un littoral*. Presidencia: Gerard Le Bouëdec (Univ. de Bretagne Sur).
 - «Le Pays Basque maritime: la défense complexe d'un territoire de l'empire des Habsbourg au XVI^e siècle», Susana Truchuelo García (Univ. de Cantabria);
 - «French Lessons of the Occupation of the Lerins Islands by the Spanish in the 1630s», por Alan James (King's College London);
 - «L'influence de la Première Guerre Mondiale dans le débat entre armées sur la reconstruction de la défense des cotes dans l'entre-deux-guerres», por el capitán de fragata Emmanuel Boulard (CICDE [7], París).

(7) Centre interarmées de concepts, de doctrines et d'expérimentations.

17 de marzo de 2011

Le blocus à l'épreuve des réalités économiques et diplomatiques. Presidencia: Philippe Vial (Service historique de la Défense, Vincennes).

«La guerre de la faim. Spéculations et embargos sur le commerce des grains au temps des guerres révolutionnaires (1792-1795)», por Pierrick Purchase (Univ. de Bretagne occidentale).

«Vichy sous surveillance. Histoire d'un "drôle de blocus" (juin 1940-nov. 1942)», por Bernard Costagiola..

– *Controler un littoral occupé-enjeux de pouvoirs.* Presidencia: Jean-Francois Chanet (Sciences Po. París).

- «La police des cotes sous Napoléon I.^{er} à l'époque du Blocus continental». Johannes Schmid (Univ. de Augsburgo), por Catherine Denys (Univ. de Lille 3);

- «L'occupation du littoral atlantique en France 1940-1945: enjeux de pouvoirs entre administrations allemandes», por Johannes Schimd (Univ. de Augsburgo);

- «L'occupation du littoral bulgare de la Grande Guerre à la Guerre Froide», por Alexandre Sheldon-Duplaix (Service historique de la Défense, Vincennes).

– *L'impact de l'occupation sur les appareils étatiques et les sociétés.* Presidencia: Silvia Marzagalli (Univ. de Niza Sophia Antipolis).

- «Spanish Occupation of Italian Territories in the Eighteenth Century and the Intent of Control of the Mediterranean Sea: Economic and Policial Implications», por Agustín González Enciso (Univ. de Navarra).

- «La mémoire d'une frontière maritime: l'occupation militaire des espaces maritimes bordiers du prisme des chansons de tradition orale de la seconde guerre de Cent Ans», por Youenn Le Prat.

– *Opérer contre un littoral hostile (I): le temps long.* Presidencia: Eric Grove (Univ. de Salford).

- «The Military and Naval Occupation of Minorca by Franco-Spanish Troops (1781-1782)», por Rafael Torres Sánchez (Univ. de Navarra);

- «Course côtière, blocus maritime et descentes entre Loire et Gironde de Louis XIV à la Révolution», Jacques Peret (Univ. de Poitiers);

- «La gestion du littoral en Mer Noire pendant les campagnes caucasiennes des années 1830 1840: blocus, appuis et exploitation», por Igor Delanoë (Univ. de Niza Sophia Antipolis).

18 de marzo de 2011

- *Opérer contre un littoral hostile (II): vers un monde nouveau? Le cas Adriatique*. Presidencia: Contralmirante Jean-Luis Vichot (CESM, París).
 - «Interdire la mer ou s'interdire la mer? La Marine Nationale et le blocus du canal d'Otrante (1914-1915)», por Thomas Vaisset (Service historique de la Défense, Vincennes);
 - «British Operations in Former Yugoslavia: The Key Maritime Dimension», por Eric Grove (Univ. de Salford);
 - «Les opérations de la Marine Nationale devant Kosovo», por almirante Alain Coldefy (EADS);
 - «Durer face à un littoral hostile dans une mer étroite: la logistique de la Marine Nationale pendant la guerre du Kosovo (1999)», por Dominique Guillemain (Service historique de la Défense, Vincennes).
- Conclusiones generales, expuestas por Andrew Lambert (King's College de Londres).