

LA GUERRA EN EL MAR Y LA ESTRATEGIA MARITIMA EN LA HISTORIA

Eri Solís Oyarzún

1. INTRODUCCION
2. EVOLUCION DE LA GUERRA EN EL MAR
ERA DEL REMO
ERA DE LA VELA
ERA DE LA PROPULSION MECANICA
3. EVOLUCION DE LA ESTRATEGIA MARITIMA

1. INTRODUCCION

Al evaluar el curso de la historia mundial, desde sus albores se verifica un fenómeno sorprendente: algunos pueblos lograron un poder e influencia incongruente en relación a su reducido territorio y población. Consiguieron esta situación de privilegio al basar su desarrollo y seguridad en el mar. Creta, Fenicia, Grecia, Cartago, Roma, Portugal, España, Holanda y Gran Bretaña resplandecieron cuando se convirtieron en la potencia marítima dominante de la época.

La presente disertación se dividió en dos partes: La Evolución de la Guerra en el Mar y la Evolución de la Estrategia Marítima.

2. EVOLUCION DE LA GUERRA EN EL MAR

ERA DEL REMO

Las civilizaciones primitivas germinaron y fructificaron en los márgenes de los ríos que irrigaban con sus aguas las llanuras de Egipto, Mesopotamia y China. En el Mediterráneo oriental, un intrépido pueblo avanzó por la despedazada península del Peloponeso. Saltando de isla

en isla se afincó en Creta y, forzado por las circunstancias geográficas, se hizo a la mar. Construyó el Keftian, robusto barco de madera de unos 20 a 30 metros de eslora provisto de remos y vela. A bordo de esta embarcación, los cretenses se apoderaron de las aguas y del tráfico de Medio Oriente. La Enciclopedia del Mar Albatros comentó: “El activo comercio promueve una ola de prosperidad económica, sobre la que cabalga una de las más brillantes culturas de la Antigüedad: la cultura minoica, rica, colorida y plena de vitalidad. En la primera mitad del segundo milenio precristiano la hegemonía naval cretense en el Mediterráneo fue indiscutida. De los cretenses aprendieron el arte de navegar los fenicios y más tarde los griegos”. (1) El Estado minoico desapareció súbitamente en las tinieblas de los pliegues de la historia.

En el siglo XIII a. C., el Medio Oriente sufrió gravísimos trastornos. Oleadas de bárbaros, procedentes desde el oscuro y helado N., avanzaban en busca de climas templados y generoso botín. El imán polarizador era el rico imperio faraónico. El almirante francés Barjot describió el desenlace de las correrías: “Los pueblos de Asia Menor y las islas... se coaligan y emprenden la marcha hacia el delta. La reunión de las tropas procedentes del SINAI y de los barcos de los pueblos de la mar debe efectuar en Pelusio (actual emplazamiento de Port Said), plaza fortificada donde se eleva la famosa torre de Ramses III. El soberano egipcio al amparo de sus murallas, reúne su flota que cubría la desembocadura del Nilo y los lagos adyacentes. Guarnece sus barcos con soldados y sus tiros acribillan a los barcos de los pueblos de la mar. La victoria es para los egipcios y Egipto se ha salvado”. (2) Pelusio tiene gran relevancia para la guerra en el mar, representa la primera batalla naval decisiva registrada en la historia. Asimismo, inaugura la violenta dialéctica entre el mar y la tierra; el primero intenta desembarcar y conquistar; mientras, la otra resiste el embate.

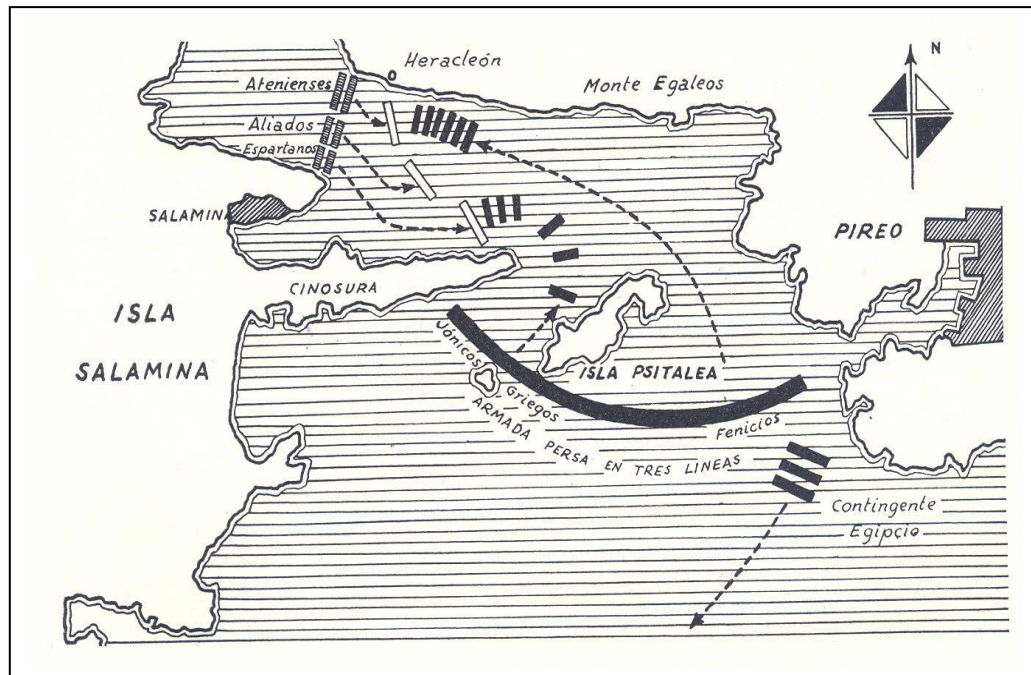
Al esfumarse la talasocracia cretense, un pueblo aprisionado entre montañas abruptas y el mar resolvió hacerse marino. Los fenicios heredaron el abandonado tridente de Neptuno. Ellos no eran constructores de imperios, sólo les preocupaba el comercio sobre el cual cimentaron su progreso y riqueza. Conservaron el monopolio de las comunicaciones marítimas mediante un estricto secreto de sus derrotas y la drástica destrucción de eventuales competidores. En el siglo XI a. C. se expandieron hacia el poniente, marcando su paso en numerosas factorías y algunas colonias. Traspasaron las míticas Columnas de Hércules, fundaron en sus proximidades a Gades -actual Cádiz- y luego bordearon la costa de Europa hasta alcanzar el Báltico. “Heródoto nos cuenta que el faraón Necho ordenó a una flota fenicia atravesar el Mar Rojo, seguir la ruta africana hacia el Sur y rodear todo el continente para entrar luego, por Gibraltar, en el Mediterráneo. El viaje habría durado tres años”. (3)

Pero Fenicia no permanecería sola por mucho tiempo en el Mediterráneo. Alrededor del siglo X a. C., se gestaba con notable pueblo marino en el Peloponeso. Los atrevidos invasores helenos recibieron el valioso aporte de sus antecesores minoicos y las bases del entonces esotérico arte de la navegación de altura. A principios del siglo VI a. C., Solón, comerciante y hábil estadista, incentivó la producción orientada a la exportación y el tráfico marítimo. Al amparo de estas medidas, Atenas inició su marcha hacia los mares seguida por otras Ciudades Estados menores. Extendieron sus lazos en dirección a Sicilia, Mar Negro y Egipto. Pronto, los intereses griegos entraron en dura oposición con los del poderoso y expansivo imperio Persa, generando las denominadas Guerras Médicas. Su culminación fue la batalla naval de Salamina librada el 480 a. C.

En esos años el buque de combate se diferenciaba con nitidez de la nave mercante. El primero era más esbelto, ágil, rápido y con una tripulación especializada. La propulsión mixta se componía del remo y la vela. La energía de los remeros se utilizaba en las maniobras de puerto y para el combate, mientras el viento se aprovechaba en largas bordadas. Un libro técnico describió al trirreme. “Durante el siglo V a. C. el trirreme se había impuesto como el buque capital en el Mediterráneo... el trirreme típico tenía 150 pies de eslora (50 metros), transportaba 30 combatientes y era propulsado a una velocidad máxima de siete nudos por 170 remeros... las líneas de galeras rivales se aproximaban con los remeros bogando rítmicamente, arqueros desplegados en la proa lanzaban flechas y, en ocasiones catapultas disparaban proyectiles de piedra o cargas de fuego. Cuando las líneas colisionaban, los espolones metálicos sumergidos perforaban los cascos de madera. Por último, las galeras se aferraban entre sí y los guerreros abordaban las cubiertas, tomando el combate naval en una batalla terrestre”. (4) Cuando los galeotes no eran esclavos sino voluntarios, se unían a la lucha mortal en cubierta.

Jerges dirigió en persona la empresa bélica meda destinada a conquistar Grecia, no ahorró esfuerzos a fin de garantizar el éxito. Concentró un inmenso ejército, estimado en 160.000 efectivos. Reunió a 3.000 transportes encargados de abastecer a los expedicionarios. Una flota de 1.200 naves de combate fenicias, egipcias, chipriotas y de otros vasallos helenos le otorgaba protección al convoy. El ateniense Temístocles, con 366 trirremes, escogió como lugar del encuentro las restringidas aguas de Salamina con canales de acceso no mayores de 1.200 metros. Con ello, esperaba neutralizar la superioridad numérica persa, ya disminuida a la mitad de su poder original por temporales y combates. “Iniciaron la batalla los persas. Debido a la angostura del canal, sus tres líneas tuvieron que descomponerse en dos columnas... Casi inmediatamente se desordenaron, ora porque estuviesen

demasiado congestionados, ora porque la mar estuviese alborotada. Las naves griegas los acometieron a iniciarse una mêlée. La táctica de los triremes griegos consistía en cercenar los remos de los navíos enemigos, dejándolos ingobernables, y embestirlos después por el centro, y a veces abordarlo... Pero, tras siete u ocho horas de dura lucha, la marea de la victoria griega extendióse por toda la zona de batalla y los atenienses amenazaban con acometer por la retaguardia a la izquierda persa”. (5) La flota derrotada abandonó el campo de batalla. Jerges, sin una fuerza naval capaz de escoltar a los transportes y dar seguridad a sus vitales líneas de comunicaciones, ordenó la retirada del grueso del ejército invasor. Así selló la suerte de la aventura meda. La fuente primigenia del pensamiento occidental se había librado de la vigorosa acometida de Oriente para acallararlo.



Batalla de Salamina, 480 a. de J.

Contemporáneo a estos sucesos, en el Mediterráneo central se generaba otro crucial conflicto para el destino de la humanidad. Los actores del grandioso drama eran Cartago y Roma, potencia marítima y terrestre respectivamente. Se enfrentaban por la hegemonía del mundo conocido. Uno de los contendores estaba condenado a desaparecer.

Los fenicios fundaron Cartago el 814 a. C., en las cercanías de la actual ciudad de Túnez. Su posición revestía enorme importancia político-

estratégica. Dominaba el estrecho de Sicilia permitiéndole controlar el tránsito entre las cuencas oriental y occidental del Mediterráneo. A medida que la madre patria padecía las graves perturbaciones del Medio Oriente, la colonia ganaba autonomía hasta alcanzar su completa independencia. Cartago heredó la tradición marinera y los dominios de Fenicia, incluyendo los situados allende las columnas de Hércules. Sus numerosas factorías poseían doble función: servir a la actividad comercial y ejercer una rigurosa vigilancia militar orientada a eliminar a los intrusos competidores.

A mediados del siglo VIII, en el centro occidental de Italia se estableció un modesto poblado a las orillas del Tiber. Los orígenes y primeros tiempos de Roma han quedado sumidos en el crepúsculo de la fantasía y la leyenda. Sus habitantes primitivos se dedicaban a la agricultura, ganadería y artesanía. De naturaleza ruda, acrecentaron sus posesiones mediante recias campañas armadas. En este proceso expansivo superaron la noción de Ciudad-Estado, pues los territorios ocupados se incorporaban como una extensión de las fronteras. Sus residentes quedaban bajo la jurisdicción de las leyes y usos de la metrópoli, con sus respectivos derechos y responsabilidades. La ampliación territorial se facilitaba gracias a la construcción de las Vías Romanas. Estas arterias cumplían fines políticos, económicos, estratégicos y sociales. Permitían la expedita administración de las diversas regiones, el fluido tráfico interno de las mercaderías y bienes, el rápido despliegue de las legiones con su impedimenta y la integración de la población con el resto del país. El año 372 a. C., Roma terminó por someter toda la península, excepto el Valle del Po, al expulsar a los griegos de Tarento. Los latinos se habían convertido en la más formidable potencia continental de la cuenca. Pero un país marítimo norafricano lo mantenía aprisionado mediante posesiones repartidas en Córcega, Cerdeña y Sicilia impidiéndole avances ulteriores.

Roma carecía de vocación marinera. Durante la prolongada consolidación de sus límites peninsulares, firmó tratados reconociendo la hegemonía de Cartago y su monopolio sobre el comercio ultramarino. Esta desmedrada condición tenía que cambiar con el nuevo balance de poder. Sin embargo, el control del mar ejercido por los hábiles navegantes púnicos impedía a las aguerridas legiones atacar a sus adversarios. Ante esta insoluble coyuntura, Roma resolvió aventurarse en el mar. Según la leyenda, un quinquirreme cartaginés -buque capital de la época- varado en la costa italiana sirvió de prototipo a los astilleros peninsulares. La Enciclopedia General del Mar Garriga describió el fruto del experimento: "Los quinquirremes romanos, aún construidos tomando por modelo la nave cartaginesa capturada, no tenía idénticas características, pues resultaban navíos toscos y pesados, de 400 a 500 toneladas de desplazamiento, cada uno de los cuales embarcaba a 480 hombres, de ellos 50 oficiales y marineros para la maniobra, 310

remeros y 120 legionarios. (6) Los prácticos romanos le agregaron a la nave un dispositivo destinado a explotar su ventaja comparativa: la capacidad de combate en tierra de los legionarios. El Corvus consistía en una planchada en cuyo extremo inferior se emplazó un garfio en forma de pico de cuervo. La pasarela estaba hecha firme a una plataforma giratoria adosada al mástil de proa, con aparejos para izarla y arriarla. Al acercarse a una galera enemiga, el puente levadizo se dejaba caer clavándose en cubierta enemiga. Así los legionarios abordaban con rapidez al navío enemigo atrapado.

Las guerras púnicas comenzaron el 264 a. C., mientras la tercera y última concluyó el 146 a. C., alrededor de un siglo de hostilidades. Roma, tras fracasos y éxitos, se adueñó del mar y llevó la guerra a Africa del Norte. Escipión, con una poderosa fuerza anfibia, cercó a Cartago por mar y tierra. Después de dos años de asedio y con el apoyo de la flota, forzó las gruesas murallas de la fortaleza. De una población que bordeaba los 250 mil, sobrevivieron sólo 50 mil personas. Todos ellos fueron vendidos como esclavos y la ciudad fue incendiada y arrasada con el propósito deliberado de borrar su recuerdo.

Con la desaparición de Cartago y la batalla naval de Actium, ocurrida el 31 a. C., el Mediterráneo quedó en su totalidad como un lago romano. El General J.F.C. Fuller se refirió a los efectos del último hecho bélico: “De haber vencido Antonio y Cleopatra en Actium existen pocas dudas de que habrían transferido la capital del Imperio de Roma a Alejandría, mejor situada estratégicamente y comercialmente, con lo cual, en vez de un Imperio Romano establecido por un conquistador, hubiera nacido un imperio cosmopolita mundial, como el soñado por Alejandro. Es a causa de dicha posibilidad, que la batalla ha pasado a la historia como una de las más importantes que se hayan librado jamás, puesto que impidió a Europa de cambiar su eje cultural”. (7) La “Paz Romana” descansó, por siglos hasta su derrumbe, gracias a las legiones y el dominio del “Mare Nostrum”.

Las naves a remo continuaron reinando en la guerra naval por largo tiempo. El armamento ofensivo, abarcando el decisivo espolón, se conglomeraba en la proa de las embarcaciones. La formación de combate la constituía la línea de frente. Luego de la aproximación, realizada al ritmo de los remos, el encuentro se decidía mediante el espolón o el abordaje. Ambas alternativas exigían gran pericia marinera. Al aferrarse los buques, la acción naval se trocaba en lucha terrestre sobre las cubiertas.

En el siglo XVI, el Islam, encarnado por el Imperio Otomano, amenazaba a Occidente. En Europa los jenízaros se hallaban en las orillas del Danubio amagando a Viena y en el Mediterráneo sus bajeles piratas depredaban con ferocidad al comercio cristiano. “Tal estado de

cosas hizo que, el 25 de mayo de 1571, la Santa Sede, la Serenísima República de Venecia y la poderosa y católica España se unieran en una Liga Santa contra los turcos. Don Juan de Austria... fue puesto al frente de la mayor concentración naval de aquella época: 204 galeras (100 españolas, 80 venecianas, 24 pontificias y genovesas) y 6 galeazas venecianas. Frente a él, estaba Alí Bajá con una flota de 271 naves, 208 de las cuales eran galeras. El 7 de octubre de 1571, en Lepanto, a la entrada del golfo de Patrás, se produjo el descomunal choque entre la cristiandad y los musulmanes... A la cabeza de dicha concentración (cristiana) se habían situado seis pesadas y gigantescas galeazas, provistas de potentes cañones, siendo precisamente estas naves las que resistieron la primera embestida de la formación turca y las que deshicieron su cohesión. La batalla se transformó bien pronto en una enconada contienda, en la que las galeras se aproximaban unas a otras para el abordaje y la lucha cuerpo. Tras largas horas de combate fue conquistada la nave capitaneada por Alí Bajá. El propio jefe supremo osmalí fue apresado y pasado a cuchillo. Su cabeza, puesta en lo más alto del mástil de su nave, señaló la definitiva derrota. Se hundieron 80 galeras otomanas y se apresaron otras tantas; 30.000 turcos encontraron la muerte y más de 8.000 quedaron prisioneros” (8) Lepanto detuvo en forma definitiva la amenaza otomana contra la cristiandad, pero sólo paralizó temporalmente la piratería. La trascendencia de la batalla fue secundaria. Ya el eje de la civilización occidental se había trasladado hacia el poniente, a las abiertas aguas del Atlántico. El reinado de la nave de combate a remo había llegado a su fin.

ERA DE LA VELA

La Era de los Descubrimientos relegó al Mediterráneo a un oscuro segundo plano. Los inmensos océanos reemplazaron al limitado mar interior. La embarcación a remos y navegación costera eran inútiles para afrontar el nuevo reto. Ahora se requerían naves de alto bordo capaces de afrontar los rigores de los malos tiempos. Nacieron las carabelas, galeones, fragatas y navíos de varios puentes aptos para navegar largas distancias, con centenares de tripulantes, grandes bodegas y equipados con pesados cañones en sus costados.

Las colonias de ultramar y sus quiméricos tesoros despertaron la codicia entre los recién consolidados reinos-nación europeos ribereños del Atlántico. La hegemonía en disputa era de naturaleza planetaria y el escenario el Océano Mundial. El primer conflicto involucró a España y Gran Bretaña. Felipe II resolvió invadir a su adversario insular. Con tal intención creó una fuerza naval, conocida por la historia -con cierta ironía- como la Invencible Armada. La formaban 70 navíos de combate y 60 auxiliares, incluyendo 4 galeras e igual número de galeazas. La

flota inglesa, por su parte, contaba con 197 veleros, de ellos 70 unidades de guerra. Los navíos más grandes de los contrincantes desplazaban hasta mil toneladas, pero los galeones iberos eran menos ágiles en las maniobras. La dotación española bordeaba los 27 mil hombres, englobando a 19 mil soldados. Los ingleses tenían a bordo a 16 mil hombres de mar. El armamento y la táctica no guardaban simetría. La artillería peninsular tenía corto alcance y su meta consistía en barrer la cubierta contraria para facilitar el abordaje. En tanto, los cañones insulares presentaban mayor alcance a costa de un menor calibre, se les destinaba a dañar el casco enemigo y así hundirlo.

La misión del Duque Medina Sidonia contemplaba conquistar el control del Canal de la Mancha. Luego, en Calaís, embarcar en 150 transportes a 18 mil veteranos de los Tercios de Flandes y desembarcarlos en el litoral británico. La Gran Armada recaló a fines de julio de 1588 en la boca oriental del Canal, adoptó un dispositivo en forma de media luna. La escuadra inglesa zarpó de Plymouth y se situó a popa, por barlovento, de la Armada. Se trabó el primer gran encuentro entre flotas veleras, no existían precedentes de métodos o tácticas a seguir. En realidad, no hubo una batalla naval sino escaramuzas con inútiles cañoneos. Los españoles, a sotavento, no pudieron abordar a sus rivales, ni las balas inglesas penetraron en los robustos cascos adversarios. Medina Sidonia fondeó en Calaís, pero no había ejército por embarcar. Un ataque con brulotes incendiarios desorganizó a la Armada, circunstancia agravada por un violento temporal. La fuerza ibera circunnavegó a Gran Bretaña, regresando a la península sólo la mitad de las naves originales. Este desastre marcó el comienzo del ocaso de la hegemonía de España. “La destrucción de la Armada Invencible es la primera afirmación del poder británico; puede decirse que la empresa que comenzó en Plymouth acabó dos siglos después en Trafalgar”. (9)

La táctica naval se desarrolló al poco tiempo. Se impuso como orden de combate la línea de fila; de esta manera, se aprovechaba al máximo la artillería emplazada en los costados. Asimismo, se trataba ganar barlovento al enemigo, posición que facilitaba la aproximación a voluntad y la maniobra en general. Además, durante el combate permitía el abordaje a las unidades rivales. El buque capital o de 1ª línea era un navío de tres palos y tres puentes, armado con alrededor de cien cañones.

El Victory, botado en 1759, tenía 68,69 mts. de eslora y 15,67 de manga. Sus tres puentes emplazaban 102 cañones y su dotación la componían 850 hombres. Con su velamen completamente desplegado sostenía 8,5 nudos. Fragatas y corbetas, de un puente y tres palos, por su mayor velocidad conformaban la descubierta o exploración de la flota. Los buques mercantes, abarrotada sus bodegas con productos y

tesoros coloniales, navegaban en convoy al resguardo de una fuerza de cobertura.

Por siglos España, Francia, Holanda y Gran Bretaña lucharon por el dominio de los océanos, por ende, la hegemonía mundial. El Reino Unido gozaba de manifiestas ventajas comparativas. Carecía de fronteras terrestres, circunstancia que le eximía mantener onerosos ejércitos para defenderlas. Más aún, la Armada Real personificaba el primer y principal escudo de protección y el largo brazo destinado a expandir el imperio y amparar el lucrativo tráfico ultramarino. El profesor estadounidense B. Brodie señaló: “Durante las numerosas guerras del siglo XVIII la ocupación favorita de Inglaterra fue despojar a sus enemigos de colonias... pudo hacer esto no sólo con ejércitos pequeños sino con escuadras pequeñas, ya que la parte más considerable de su Marina, al bloquear los puertos enemigos, dependía al mismo tiempo las costas inglesas e impedía al enemigo que despachase refuerzos a sus posesiones de ultramar. Esto explica como Inglaterra, que siempre fue un país pequeño, con ejércitos débiles, llegó hacerse a expensas de las grandes potencias militares enemigas, de un imperio que contiene muchas de las regiones, más codiciadas de la tierra”. (10)

Como se afirmó con anterioridad. Trafalgar marcó el inicio de la “Pax Británica”. Pero en esos años, la humanidad escuchaba los balbuceos de la Revolución Industrial que trastocara la guerra en el mar.

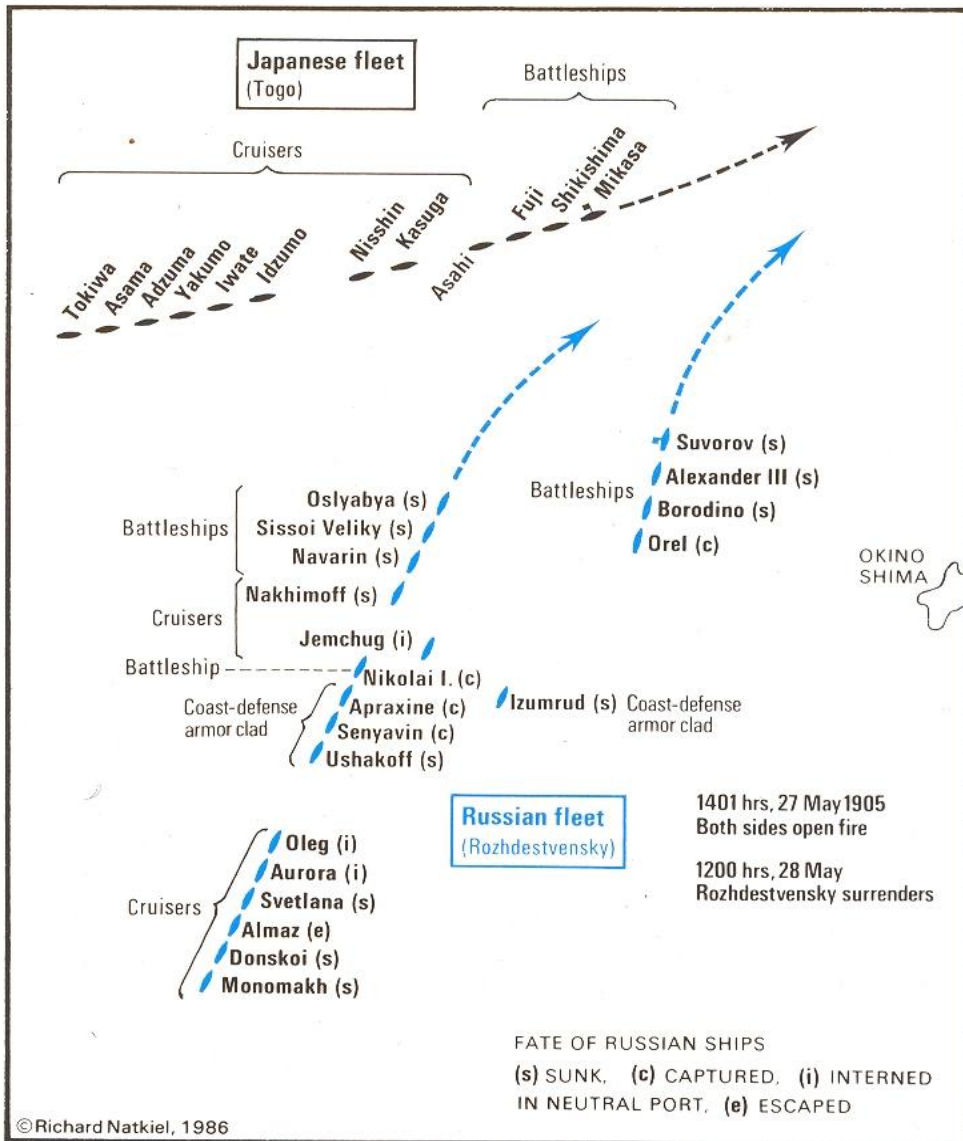
ERA DE LA PROPULSION MECANICA

El primer conflicto bélico interesante en que la Era Industrial manifestó su creciente influjo fue el de Crimea (1853-1856). Una coalición franco-británica-otomana enfrentó a Rusia con el propósito de impedirle la ocupación de los Dardanelos, antigua pretensión zarista. Desde su ingreso a las aguas del mar Negro, la flota aliada disfrutó de un irrefutable dominio del mar y lo explotó desembarcando un ejército en litoral ruso. Sin embargo, al procurar la destrucción de los fuertes de Crimea por bombardeo naval experimentó un grave descalabro. Las unidades principales de la fuerza, en su mayoría veleros de madera, no pudieron soportar el fuego de los cañones de Sebastopol.

Ante el fracaso, Napoleón III ordenó la construcción de cinco baterías acorazadas. Tenían cascos de madera de forma rectangular revestidos por planchas de hierro de 110 mm. de espesor. Los equiparon con una máquina a vapor y hélice. Se les armó con cañones de 50 y 12 libras. Desplazaban 1.651 toneladas y desarrollaban 4 nudos. Estos artefactos destruyeron a los fuertes rusos. Este feliz experimento derivó en la construcción de naves blindadas, la generalización de la máquina a

vapor y la propulsión a hélice. Estas innovaciones ratificaron su utilidad en el combate de Hampton Road durante la guerra de la Secesión (1861-1865). El Monitor interrumpió las victorias del acorazado Merrimack contra los barcos de madera federales. Esta acción acreditó además las ventajas del armamento emplazado en torres protegidas.

En el tránsito del siglo XIX al XX acaecieron frecuentes conflictos bélicos y las fuerzas navales se beneficiaron con importantes avances tecnológicos. La contienda ruso-japonesa (1904-1905) destacó por los aportes ofrecidos a la guerra en el mar moderna. A principios de 1904 existía una aguda tensión entre Moscú y Tokio y se mantenían activas negociaciones diplomáticas. Los imperios ruso y japonés se disputaban la hegemonía del Lejano Oriente. El Objetivo Político de los rivales se satisfacía con la posesión de Corea. En la noche del 8 de febrero, sin previa declaración de guerra, torpederos del Sol Naciente atacaron a la desprevenida Escuadra del Pacífico Rusa surta en las afueras de su base. Tres naves capitales sufrieron graves averías. Simultáneamente, un ejército expedicionario insular desembarcó en Corea. Gracias al dominio del mar, la campaña terrestre japonesa consistió en una serie de victorias ocupando Corea, Puerto Arturo con su base naval y parte de Manchuria. La batalla naval decisiva se llevó a cabo en Tsushima. El Alte Togo aniquiló la Escuadra Zarista metropolitana. Sin poder naval, Moscú entabló conversaciones de paz.



Batalla de Tsushima

El desarrollo de las operaciones navales dejó numerosas enseñanzas relativas a la estrategia marítima. Confirmó el valor de la Fuerza Organizada como llave maestra de la guerra en el mar, sobre ella descansaba el control del mar. La batalla representaba el método más contundente y eficaz para conquistarlo y el bloqueo militar el complemento ante un enemigo reacio en aceptar la decisión. El buque capital era el acorazado con un blindaje capaz de soportar el castigo y armado con cañones de grueso calibre y largo alcance. La velocidad individual y del conjunto ofrecía substantivas ventajas tanto en la maniobra como en el choque. La formación de combate continuaba siendo la línea de fila al facilitar el pleno uso del armamento, además del mando y control de la agrupación. El procedimiento óptimo destinado a iniciar la batalla residía en cruzar la T al enemigo. En este conflicto también quedó en evidencia la potencia destructiva del torpedo y la mina. Por último, la radiotelegrafía se aplicó como medio de enlace y difusión de carácter estratégico. Sin embargo, para la mayoría de los teóricos y mandos navales pasó desapercibida el determinante efecto de la proyección del poder militar a través del mar cumplido por la Armada del Sol Naciente.

Cinco meses después de Tsushima, el Almirante británico John Fisher puso la guilla del Dreadnought, el primer acorazado monocalibre. Desplazaba cerca de 18 mil toneladas, protegido por 11" de blindaje, armado con 10 cañones de 12" y capaz de alcanzar 21 nudos con sus turbinas. Esta unidad significó la obsolescencia de las unidades capitales de todas las marinas. De inmediato comenzó una carrera por poner en servicio acorazados cada vez más poderosos, aumentando el calibre de la artillería, la coraza, y el desplazamiento. Asimismo, se construyeron cruceros de batalla; unos híbridos con la misma artillería de los acorazados, mayor velocidad pero sacrificando la protección. Gran Bretaña conservó una cómoda ventaja en la competencia naval, en desmedro de su potencial rival: la Reichsmarine.

Al estallar la Primera Guerra Mundial, después de años de "Paz Armada", la Home Fleet desde Scapa Flow impuso el bloqueo económico a Alemania. Contaba con 24 unidades de primera línea, acorazados y cruceros de batalla. Mientras la Flota de Alta Mar permanecía confinada en la marginal base de Wilhelmshaven; la formaban 16 unidades de primera línea, además de 8 obsoletos pre-dreadnought.

En el transcurso de la prolongada conflagración y a pesar del inmenso poder simbolizado por las Fuerzas Organizadas enfrentadas, no hubo un nuevo y centeallante Trafalgar. Al respecto, la Home Fleet desde Scapa Flow cumplía con sus roles básicos: ejercía el dominio del mar e interrumpía las líneas de Comunicaciones Marítimas Vitales del

adversario. Mientras, la Flota de Alta Mar, arrinconada en su base, desempeñaba el papel de una pasiva Flota en Potencia, pues su manifiesta inferioridad le impedía encarar a su enemiga a fin de romper el mortal cerco impuesto a Alemania. En estas circunstancias se libró un encuentro entre las flotas, grandioso pero indeciso, la batalla de Jutlandia o de la Casualidad. Se le consideró un éxito táctico germano, sin embargo no alteró la situación estratégica prevaleciente.

Mientras las gigantescas unidades de superficie se limitaban a una tediosa expectativa; el submarino, unidad recién incorporada al inventario naval, cobró un protagonismo deslumbrante. El Kaiser decretó la guerra submarina sin restricciones el 1 de febrero de 1917. De la Sierra describe sus consecuencias: “Aquel puñado de sumergibles, de los que un promedio de 47 se mantendrían permanentemente en el mar... caerían como un azote sobre la flota mercante aliada y neutral. Según fuentes oficiales aliadas, 536.334 toneladas fueron echadas a pique en febrero de 1917; 603.440 en marzo; 875.023 en abril; 594.654 en mayo; 684.667 en junio y 550.000 en junio. Según el Almirante David Beatty, parecía como si los alemanes pudieran estrangularnos con sus sumergibles antes que nuestro Ejército o nuestro bloqueo los estrangulara a ellos. En abril, la situación se había hecho ya tan crítica para Gran Bretaña, que los Estados Unidos, sabiendo que la rendición del Reino Unido era inevitable a brevísimo plazo, y con el pretexto de que varios barcos mercantes norteamericanos resultaron hundidos por los submarinos, declararon la guerra a Alemania”. (11) El adecuado antídoto contra el moderno corsario era el antiguo, aunque resistido, convoy. Su tardía implementación salvó a los aliados del desastre. Finalmente, Alemania sucumbió debido a la progresiva asfixia provocada por el bloqueo económico, avalado por la Home Fleet. El Campo de Acción Interno germano colapsó por hambre.

Respecto a otras facetas de la guerra en el mar es preciso destacar dos hechos relevantes. La catastrófica campaña aliada en Gallipoli genera serias dudas entre los expertos sobre la factibilidad de las operaciones anfibas contra costas con eficientes redes de comunicaciones terrestres. Por otra parte, la Armada Real, en las últimas etapas de las hostilidades, emplea al portaaviones como unidad experimental, junto con la aviación embarcada.

La paz estipulada por los vencedores en el Tratado de Versalles se redujo a una breve e inquieta tregua de sólo dos décadas. Durante este plazo, los políticos de las potencias mundiales caminaron como sonámbulos hacia el despeñadero. En 1939 estalló la inevitable guerra, que inicialmente comprometió a Europa. Pero, de modo paulatino cubrió con su manto de violencia a todo el planeta. El conflicto adquirió el carácter de una cruzada: el bien contra el mal. Los océanos

constituyeron los escenarios cruciales donde se jugó el destino de la atribulada humanidad. Sin embargo, esta agotadora y trascendental lucha pasó desapercibida para la opinión mundial fascinada con las rutilantes batallas aeroterrestres. Las ininterrumpidas operaciones marítimas se realizaban de manera anónima en las silenciosas vastedades oceánicas. Sin embargo, el tenaz esfuerzo desplegado por las Armadas de Occidente hicieron posible las campañas de los ejércitos en Africa, Europa y Asia. Con el propósito de facilitar la exposición, el teatro marítimo se dividió en Atlántico y Pacífico, el primero incluye el enclaustrado Mediterráneo.

El Tercer Reich había construido una Marina Corsaria. Ya no disputaba el control del mar; ahora, buscaba la destrucción del tráfico marítimo enemigo con unidades de superficie y submarinos. Comenzada la guerra, de inmediato principió la llamada Batalla del Atlántico, una pugna de dimensiones colosales donde se conjugaron voluntad, ingenio, tecnología, organización, recursos humanos y materiales. Los furtivos corsarios de superficie, abarcando poderosos acorazados, fueron eliminados sucesiva y metódicamente apenas eran evidenciados en alta mar. Pero, la modesta fuerza de submarinos inicial creció hasta alcanzar sobre cuatro centenas de U-boat. Los sumergibles operaban en grupos, manadas de lobos, como torpederos de superficie nocturnos. El mando en tierra coordinaba sus desplazamientos y los concentraba a proa de la derrota de los lentos convoyes. Las acciones se sucedían por varios días. El clímax de la Batalla se alcanzó en los primeros meses de 1943. Grandes agrupaciones de submarinos luchaban contra gigantescos convoyes de 70 o más mercantes resguardados por una poderosa escolta y cobertura aérea. El Almirante Doenitz relató en sus memorias: “La superioridad indiscutible de la defensa de convoyes se puso finalmente de manifiesto en los dos siguientes convoyes, el SC 130 y el HX 239. La propia vigilancia del convoy trabajó de manera eficacísima, en colaboración con los grupos de apoyo especializado en lucha antisubmarina. A esto vino añadirse la permanente vigilancia aérea que se unía desde los portaaviones y aparatos de gran radio de acción... del SC 130 y del HX 239 no fue hundido ningún barco... El 22 de mayo habíamos perdido ya 31 submarinos... Habíamos sido derrotados en la Batalla del Atlántico”. (12) Para los aliados, los submarinos ya no eran una amenaza sino una molestia. Con toda razón Brodie afirmó: “Las grandes ofensivas rusas de 1943 y 1944 y la tremenda fuerza invasora que finalmente saltó desde las islas británicas a la Europa ocupada por Alemania en junio de 1944, fueron el fruto final de la victoria en los mares. El Almirante Bertram Ramsey no se refería al trabajo de un día solamente, sino a una campaña de cinco años amargos cuando dijo en la noche del 6 de junio: Le hemos permitido al General Montgomery desarrollar una acción terrestre”. (13)

En el Pacífico, Japón rompió las hostilidades con un hecho bélico muy similar al ataque de Puerto Arturo (1905). El 7 de diciembre de 1941, una fuerza de portaaviones, sin previa declaración de guerra, atacó a la Escuadra del Pacífico norteamericana en su fondeadero de Pearl-Harbour. A un costo de 55 hombres y 30 aviones quebró la espina dorsal del poder naval oponente: los acorazados. Simultáneamente, sus tropas desembarcaron en la península de Málaca y la aviación naval basada en tierra echó a pique dos acorazados británicos. La Armada japonesa dueña del mar, realizó una vertiginosa campaña anfibia. En menor tiempo del previsto y pérdidas insignificantes se apoderó de la vasta Area de Coprosperidad Asiática. El Imperio del Sol Naciente era el señor indiscutido del Pacífico Noroccidental.

Pero, el éxito estratégico inicial de Pearl Harbour se metamorfoseó en un imprevisto fracaso político. En Estados Unidos, la indecisa y aislacionista opinión pública se aglutinó ante la insólita agresión. Ahora exigía la rendición incondicional del ofensor sin reparar en sacrificios ni tiempo.

La Armada norteamericana, sin la rémora de acorazados ya obsoletos, se volcó hacia los portaaviones para conformar el núcleo principal de sus grupos de tarea. El 4 de junio de 1942, a tan sólo seis meses de la catástrofe de Pearl Harbour, una improvisada agrupación de tres portaaviones -los únicos disponibles en el teatro- con un plan producto de la desesperación, enfrentó a una abrumadora Flota Combinada en las proximidades de la isla Midway. El Almirante Spruance, beneficiándose de inexplicables errores de los minuciosos japoneses y con auxilio del azar, destruyó el grueso ofensivo del Almirante Yamamoto integrado por 4 portaaviones con sus aviadores veteranos. La batalla tuvo resultados decisivos, se alteró en forma significativa el balance de fuerzas y cambió la actitud estratégica de los rivales.

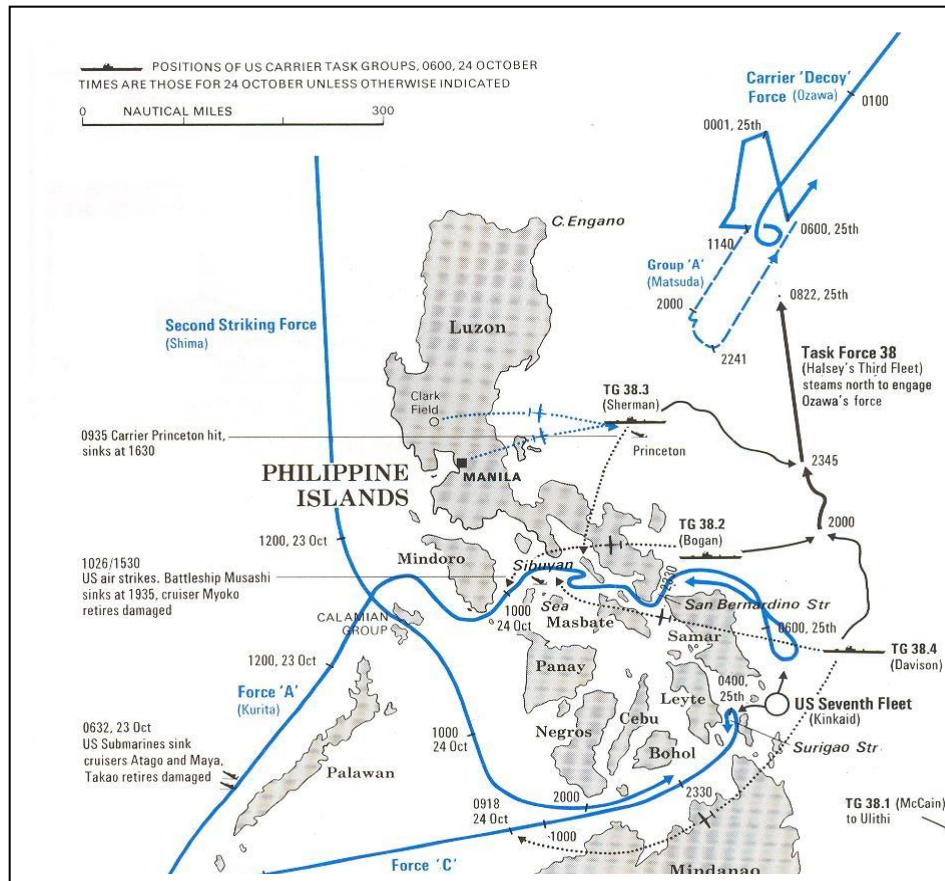
Los estadounidenses, respaldados por una industria inmensa recién orientada hacia el esfuerzo bélico, planearon la ejecución de una amplia maniobra en línea exterior. El General MacArthur tenía a cargo el brazo Sur de la ofensiva, avanzando a lo largo de la costa de Nueva Guinea. En tanto, el Almirante Nimitz debía progresar por el Pacífico Central, saltando de archipiélago en archipiélago. Las poderosas tenazas se movían de manera alternativa e imprevisible para el enemigo.

El mando imperial se mostró incapaz en detener al irresistible contrincante. Los súbitos cambios en el centro del esfuerzo entre los brazos de la maniobra, separados por cientos de millas, dislocaban los esfuerzos de contención. Además los ya escasos medios aeronavales japoneses estaban sometidos a una constante y progresiva atrición impidiendo formar dispositivos defensivos sólidos. Los refuerzos a las

áreas amenazadas siempre eran demasiado pocas y arribaban demasiado tarde.

Finalmente, las pujantes mandíbulas de la tenaza norteamericana se cerraron sobre Las Filipinas a fines de octubre de 1944. El archipiélago representaba el centro de gravedad donde descansaba el Perímetro Defensivo Imperial. Su caída dejaba aislada a la Metrópoli de las fuentes de materias primas esenciales, tanto para la sobrevivencia de la población como de la industria bélica. Ante el mortal dilema, la Armada del Sol Naciente decidió jugarse el todo por el todo. El Almirante Toyoda, con una compleja y audaz maniobra, trató destruir las naves que transportaban al ejército expedicionario y así hacer fracasar la invasión. Su intento no rindió los frutos esperados, constituyó una derrota resolutive. Autores norteamericanos comentaron: “Los japoneses, sin obtener su objetivo principal de hundir a los buques anfibios en el Golfo de Leyte, perdieron 306.000 toneladas de unidades de combate -tres acorazados, cuatro portaaviones, diez cruceros y nueve destructores. Los norteamericanos no solamente salvaron a sus buques anfibios sino también destruyeron la capacidad del enemigo para luchar otra batalla entre flotas, a un costo de 37.000 toneladas de buques -un portaaviones liviano y dos de escolta. La Batalla del Golfo de Leyte fue abrumadora victoria para Estados Unidos”. (14)

La Batalla del Golfo de Leyte por su complejidad y magnitud carece de precedente en la historia. Sus acciones se desarrollan durante cuatro días y la componen una serie de encuentros submarinos, de superficie y aéreas. Abarca escenarios distanciados por centenares de millas. Consolida, en forma contundente, el dominio del mar norteamericano en el Pacífico Occidental. Se le puede considerar la Batalla Naval que inaugura la “Pax Americana”.



Batalla de Leyte

Después de Leyte, la guerra prosiguió sin amainar. Los aliados comenzaron los preparativos destinados a la conquista de las islas principales japonesas. Los cálculos preliminares sobre los sacrificios y las bajas de combatientes y civiles resultaron abrumadores. A fin de evitar la costosa empresa bélica, el Presidente H. Truman ordenó lanzar bombas nucleares sobre Hiroshima y Nagasaki con efectos aterradores. El 10 de agosto de 1945, el Mikado anunció la aceptación de la Rendición Incondicional. Referente a la controvertida resolución del Presidente, el General Wadernmayer reflexionó: "Fue un error grave aún pensar en un desembarco por la fuera contra las islas principales del Japón. Tal ataque nos habría costado un tremendo número de vidas y no era necesario. Los japoneses viven en el mar, y una vez que su Armada, tráfico y Fuerza Aérea fueron destruidos, por cierto, ellos pudieron ser obligados a rendirse por hambre Mac Arthur y Nimitz podían haber mantenido un estrecho bloqueo alrededor de las islas ad-infinitum. Afortunadamente la guerra terminó antes de Olympic". (15)

Las armas nucleares con sus devastadores efectos sembraron el desconcierto en los círculos directivos mundiales. Teóricos, estadistas y militares juzgaron que la guerra había perdido su razón de ser como instrumento político, después de un intercambio atómico no habría más

política. Se puso en tela de juicio la validez del Ejército y la Armada, en particular los portaaviones y las fuerzas anfibas. Coincidentemente, la humanidad, casi sin percatarse, se deslizó en el escabroso terreno de la Guerra Fría. El planeta se dividió en dos bloques antagónicos e irreconciliables, cada uno dirigido por una superpotencia dotada con un arsenal aniquilador. En el alienante marco del Equilibrio del Terror, los conflictos cobraron expresiones inéditas destinadas a evitar escaladas irreversibles.

La Guerra de Corea (1950-1951), el primer enfrentamiento sustantivo entre Moscú y Washington, disipó las dudas sobre la vigencia de las fuerzas convencionales, en especial el portaaviones y los medios anfibas. Sin su concurso, oportuno y flexible, Corea del Sur habría sido conquistada por el expansivo vecino comunista.

En el ambiguo ambiente de la Guerra Fría, las Armadas prosiguieron cumpliendo con sus tareas tradicionales de control del mar del mar y de proyección del poder militar contra el litoral adversario. Además recibieron nuevas responsabilidades a ejecutar durante la paz, tales como la disuasión y la presencia naval. En otros términos, su principal rol de hacer la guerra ahora se había cambiado a conservar y afianzar la paz.

3. EVOLUCION DE LA ESTRATEGIA MARITIMA

Desde los albores de la humanidad, el mar gravita en su destino. Dicho fenómeno responde a un hecho natural, por lo común inadvertido. Federico Ratzel describe esta realidad de modo magistral: “El mar es la mayor totalidad de nuestra tierra y las partes mayores en él son solamente islas, nuestras residencias están rodeadas por el agua, aún si se hallan situadas bastante tierra adentro, y en el fondo de cada horizonte que se extiende a lo lejos brilla el mar”. (16)

En la síntesis sobre la “Evolución de la Guerra en el Mar” se apreció el considerable peso del dominio del mar en las contiendas armadas. Al respecto, las batallas terrestres, aún cuando colosales y cruentas, definieron la posesión de grandes áreas terrestres. Pero, cuando se jugó la suerte del mundo conocido, se resolvió mediante una Batalla Naval Decisiva. Este vínculo se reforzó aún más después que la civilización desbordó los límites del enclaustrado Mediterráneo. Paradojalmente, nadie se preocupó de la estrategia marítima hasta el término del siglo XIX. Anteriormente, sólo existía una cuantiosa literatura referida a formaciones y evoluciones tácticas de las fuerzas a flote.

El Capitán de Navío norteamericano Alfred Thayer Mahan llenó, con creces, el extraordinario vacío. La obra que le otorgó merecida fama la tituló “The Influence of Sea Power upon History” cuya errónea traducción fue “La Influencia del Poder Naval en la Historia”. La intención del autor residía en estimular el crecimiento de su país como potencia marítima influyente en el Quehacer oceánico. Para tal propósito, entre otros factores debía contar con una flota poderosa y cuantiosos intereses en ultramar. Sus argumentos, novedosos y racionales, despertaron la atención en los círculos gobernantes de la época y generaron el renacimiento de un imperialismo radicalizado entre las grandes potencias. La desenfrenada carrera por obtener colonias en Africa y Asia provocó frecuentes tensiones y crisis. Esta turbulencia internacional culminó en la Primera Guerra Mundial.

En relación a la guerra en el mar, el Almirante Castex destacó los méritos de Mahan: “Fue el primero en deducir la verdadera filosofía de la guerra naval. Comprendió algo que ningún otro autor había comprendido anteriormente de una manera completa: la importancia primordial del dominio del mar y el rol que este dominio ha desempeñado en la historia del mundo. Ha discernido, expresándolo en él, dependen en primer lugar de la fuerza organizada. Ha demostrado, que esta última constituye el factor principal. Ha deducido de ello, como consecuencia, la importancia que reviste la destrucción de la fuerza organizada del enemigo y, por lo tanto, la importancia de buscar la batalla... Ha tratado también de modo muy acertado ciertos factores externos o internos concernientes a la estrategia: la concentración, la ofensiva, la defensiva y la maniobra. Se ha extendido especialmente sobre los factores de orden geográfico, en particular, sobre las cuestiones relativas a las bases navales, pero sin atribuirles demasiado valor y subordinándolas a la acción preponderante de la fuerza móvil. Las cuestiones de política general y naval, tanto interior como exterior, tampoco fueron olvidadas por este autor”. (17)

Otros teóricos contemporáneos a Mahan, aún cuando opacados por su celebridad, escribieron sobre la materia. Por lo común, enfatizaron tanto la batalla naval decisiva que la elevaron a categoría de dogma. Más aún, redujeron la guerra en el mar a la búsqueda y ejecución del choque entre flotas adversarias. En dicho clima, surgió Julián S. Corbett, un polifacético abogado conferenciante de historia en el Royal Naval War Collage de Greenwich. Sus ideas las plasmó en el libro “Algunos Principios de la Estrategia Marítima” publicado en 1911. Cuestionó el concepto en boga de restringir la guerra en el mar a la búsqueda y destrucción de la Escuadra principal enemiga. No desdeñaba la trascendencia de la batalla, pero señaló otros métodos dedicados a alcanzar el dominio del escenario marítimo. Además recordó que podían presentarse otros objetivos prioritarios, postergando la decisión. Los acabados conocimientos sobre Clausewitz y Jomini le permitieron comprender la correlación marítimo continental presente en los conflictos, lo cual se reflejó en su definición de la estrategia marítima. Pero su mayor aporte consistió en la sistematización de las operaciones navales típicas de acuerdo a los efectos perseguidos:

- Conquista del Control del Mar.
- Disputa del Control del Mar.
- Ejercicio del Control del Mar.

Este ordenamiento ha continuado vigente hasta hoy, aunque con ciertas actualizaciones.

Terminada la Primera Gran Guerra, Almirantes, comandantes, académicos e historiadores divulgaron memorias, ensayos y análisis críticos referidos a la conducción y desarrollo de las operaciones navales. Los escritos contenían valiosos elementos de juicio, aclaratorios o suplementarios del pensamiento estratégico reconocido. Tal vez, la investigación teórica más completa y detallada la llevó a cabo el Almirante Castex. Para el autor, la guerra en el mar se hallaba en estrecho vínculo con los hechos bélicos terrestres. Por tanto, la Flota no siempre correspondía al primer objetivo. Este lo determinaba la situación estratégica reinante generando un Orden Cronológico de las Operaciones. La maniobra estratégica, las operaciones anfibas, las comunicaciones marítimas, la posición, el avance tecnológico, las interferencias políticas y de otra índole, la batalla, la geopolítica y otros variados temas los evaluó de manera exhaustiva. En los cinco volúmenes de “Teorías Estratégicas” trató todas las materias de interés para la guerra oceánica. En resumen, las bases fundamentales de la Estrategia Marítima se mantuvieron incólumes y sólo se agregaron correcciones accesorias sin alterar su fondo.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, ni siquiera existió una tregua. De inmediato surgió la Guerra Fría, un conflicto ideológico y hegemónico originado por el mesianismo soviético. Luego, los ingenios nucleares le anexaron el ominoso “Equilibrio del Terror”. La existencia de la fracturada humanidad ahora dependía únicamente de la voluntad de los dirigentes supremos del Kremlin y la Casa Blanca. En este clima, ambiguo e intimidante, donde no había verdadera paz pero tampoco verdadera guerra, las Armadas debían estar siempre preparadas y cumplir tareas no contemplada por la estrategia tradicional.

El Almirante Stanfield Turner suplió la falencia teórica existente. En un conciso artículo aparecido en el “Naval War Collage Review” a principios de 1974, precisó las áreas de misión a cumplir por la Armada. Un experto francés resumió su contenido: “Mientras que antes de la Segunda Guerra Mundial el control de las comunicaciones era la misión esencial, sino única, las que tienen hoy día han llegado a ser mucho más variadas. El Almirante Turner las ha formulado en una tetralogía que ha llegado a ser clásica: disuasión oceánica, dominio del mar, proyección del poder y disuasión”. (18)

Esta agrupación de tareas por áreas de misión, efecto a lograr, permite diferenciar aquellas a realizar preferentemente en tiempos de conflicto con

las a ejecutar durante la paz. Las primeras abarcan las de control - operaciones navales típicas- y las de proyección del poder militar contra el litoral enemigo; mientras las otras, disuasión y presencia naval, se llevan a cabo de manera permanente. Esta metodología faculta vincular los objetivos nacionales y estratégicos con las metas a satisfacer por la Marina de Guerra. Dicha articulación pone en evidencia la versatilidad del poder naval en su calidad de instrumento político. El Estadista, con su aplicación, está capacitado para conseguir importantes logros políticos, diplomáticos, sociales, económicos y estratégicos.

La Disuasión tiene por objeto evitar que potenciales agresores amaguen los intereses vitales de la nación o pretendan iniciar un conflicto armado. El efecto buscado se logra mediante el desarrollo de una fuerza naval balanceada; capaz de disputar, conquistar y explotar el control del mar, componente inseparable del dominio del campo de batalla. Como nuestra experiencia histórica lo demuestra, una Escuadra con esas características ejerce una beneficiosa influencia estabilizadora en la región. Sin embargo, no basta tener la fuerza sino también la preparación, prestigio y voluntad política para emplearlo con eficacia y oportunidad. Lo anterior requiere sea percibido con nitidez por los hipotéticos agresores.

La Presencia Naval persigue impedir o restringir acciones contrarias a los intereses nacionales y realizar o apoyar acciones que los favorezcan. La Presencia Naval representa la más amplia, compleja y permanente de las áreas de misión a realizar por un Poder Naval. Sus tareas abarcan, por lo general, desde la amenaza o uso limitado de la fuerza hasta la realización de generosas labores humanitarias. La Presencia Naval está en estrecha relación con la Disuasión. El británico James Cable afirma con certeza: “La presencia de buques de guerra es el mejor seguro, para no tener necesidad de utilizarlos”. (19) Asimismo, el cumplimiento de sus tareas ayudan a incrementar el prestigio naval, ingrediente psicológico básico para otorgarle credibilidad a una Armada en su rol disuasivo.

Finalmente, la Armada de Chile, con el propósito de lograr una mayor comprensión de la opinión pública sobre sus responsabilidades difundió la llamada “Estrategia de los Tres Vectores”. En el Tridente Naval, el brazo Defensa incluyó el Control y Proyección, el brazo Marítimo contempló a la Policía Marítima y Apoyo a la Comunidad y el tercer brazo Internacional abarcó la Disuasión y Contribución a la Política.

REFERENCIAS

- (1) Enciclopedia del Mar Albatros. Barcelona. Compañía Internacional Editora. 1974. Volumen 2. p.17.
- (2) Almirante Barjot - Jean Savant. Historia Mundial de la Marina. Madrid. Editorial Continente. 1965. p.13.
- (3) Ernesto Samhaber. "Los Grandes Viajes a lo Desconocido". Buenos Aires. El Ateneo. 1960. p.28.
- (4) E.B. Potter, "The United State and World Sea Power". England Wood Cliffs. N.J. Prentice Hall. 1960. p.3.
- (5) Mariscal Montgomery. Historia del Arte de la Guerra. Madrid. Aguilar. 1969. p.66.
- (6) Enciclopedia General del Mar. Barcelona. 1960. Ediciones Garriga. 1968. Volumen V. p.66.
- (7) General J.F.C. Fuller. Batallas Decisivas del Mundo Occidental. Barcelona. Luis de Caralt. 1963. Volumen Primero. P.267.
- (8) Enzo Angelucci. Barcos, Ayer, hoy, Mañana. Barcelona. Argos. 1965. p.37.
- (9) Pijoan. Historia del Mundo. Barcelona. Salvat. 1965. Tomo cuarto. p.188.
- (10) Bernard Brodie. Guía de Estrategia Naval. Valparaíso. Imprenta de la Armada. 1953. p.163.
- (11) Luis de la Sierra. El Mar en la Gran Guerra. Barcelona. Editorial Juventud. 1984. p.302.
- (12) Gran Almirante Doenitz. 10 Años y 20 Días. Barcelona. Luis de Caralt. 1965. p.352.
- (13) Bernard Brodie. Guía de Estrategia Naval. Valparaíso. Imprenta de la Armada. 1953. p.8.
- (14) E. B. Potter - Chester W. Nimitz. Sea Power. A Naval History. Englewood Cliffs N. J. Prentice - Hall. 1965. p.795.
- (15) General Albert C. Wadernmeyer. "Wademeyer Reports". New York. Henry Holt & C." 1958. p.428.

- (16) Federico Ratzel. El Mar. Origen de la Grandeza de los Pueblos. Cuadernos de Geopolítica. Santiago. Instituto Geopolítico de Chile 2/86. p.3.
- (17) Almirante Raoul Castex. Teorías Estratégicas. Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval. 1938. Tomo I. p.56.
- (18) Herve Coutau - Bégarie. El Poder Marítimo. Castex y la Estrategia Naval. Buenos Aires. Instituto de Publicaciones Navales. 1988. p.XX.
- (19) James Cable. Diplomacia de Cañoneras. Buenos Aires. Editorial Ateneo. 1977. p.93.

