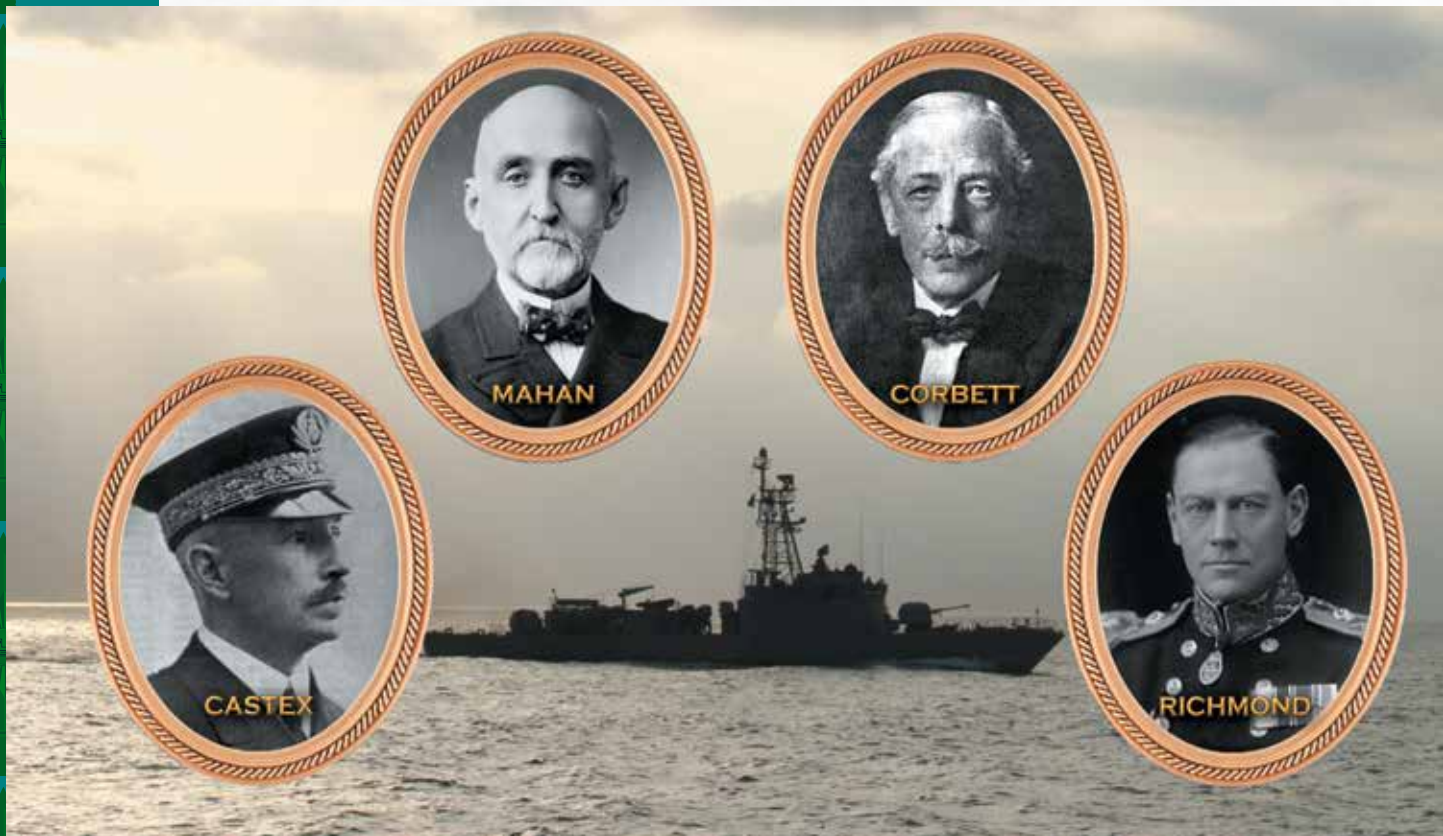


El presente artículo comparte los apuntes del autor sobre cuatro pensadores clásicos en los temas de estrategia marítima y naval, con el fin de promover el desarrollo de trabajos de este género; y sobre todo, estimular a los académicos para que empleen el recurso narrativo, así como las herramientas propias de las ciencias sociales y políticas.

LAS ESCUELAS DEL PENSAMIENTO NAVAL



This article shares the author's notes on four classic thinkers on the topics of maritime and naval strategy, in order to promote the development of works of this kind, and above all, encouraging scholars to use the narrative resource, as well as the tools of the social and political sciences.



**Doctor
Jorge Ortiz Sotelo**

Capitán de Fragata en retiro, licenciado en Ciencias Marítimas Navales y maestro en Estrategia Marítima, bachiller en Historia por la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP), se especializó en Historia Marítima en la U. de Londres, y se doctoró en Historia Marítima en la U. de Saint Andrews, Escocia. Profesor en la Escuela Superior de Guerra Naval, en la Escuela de Guerra Conjunta y en otros centros académicos nacionales, también ha ejercido la docencia en Estados Unidos. Autor de numerosos libros y artículos sobre historia y pensamiento estratégico.

En mi larga relación docente he dictado varias asignaturas, siendo una de ellas la vinculada al pensamiento estratégico, parte del cual se refiere a los aspectos específicamente navales. Para dichas clases preparé estos apuntes sobre cuatro pensadores que considero clásicos en los temas de estrategia marítima y naval. Confío que pueden ser de alguna utilidad a quienes hoy dictan o siguen esa parte de la referida asignatura de pensamiento estratégico.

Por otro lado, espero que esto aliente a que desarrollen trabajos de este género entre nosotros, pues es muy poco lo hecho, más allá de los destacables aportes de Fernando Romero (1935) y de De Izcue, Arriarán y Tolmos (2013). El Perú es un país con una larguísima historia marítima y naval, que va mucho más allá de la República; y a lo largo de ella hemos empleado el poder naval de muy variadas maneras. Si bien mucho de ese pasado ha sido abordado en trabajos históricos, merece mucho más análisis y reflexión estratégica de la que hasta el momento ha recibido.

Obviamente, los llamados a emprender tal tipo de labor son nuestros propios oficiales, para quienes los cursos deben servir de aperitivo; pero también es un espacio donde los académicos deben incursionar, empleando el recurso narrativo, pero mucho más herramientas propias de las ciencias sociales y políticas. Ejemplo de ello es el trabajo de la investigadora mexicana María del Rosario Rodríguez sobre Mahan (2003).

ALFRED THAYER MAHAN (WEST POINT 1840 - 1914)

Hijo de un profesor de la Academia Militar norteamericana, estudió dos años en Columbia College y luego ingresó a la Academia Naval, graduándose en junio de 1859. Sirvió en diversos buques y en la Academia Naval, llegando

PALABRAS CLAVE: MAHAN, CORBETT, RICHMOND, CASTEX, CIENCIAS MILITARES, PENSAMIENTO ESTRATÉGICO, TEORÍA, ESTRATEGIA, NAVAL, HISTORIA.

KEYWORDS: MAHAN, CORBETT, RICHMOND, CASTEX, MILITARY SCIENCES, STRATEGICAL FORETHOUGHT, THEORY, STRATEGY, NAVY, HISTORY.



a ser capitán de navío en 1885. Había comandado el *Wasp* en el Atlántico Sur y el *Wachusett* en el Pacífico, publicando un libro sobre la Guerra Civil norteamericana en 1883, *The Gulf and Inland Waters*, el tercer volumen de una obra mayor sobre la marina durante la Guerra Civil editada por Scribner. Este primer trabajo muestra una magnífica investigación pero una pobre construcción teórica, “sin destellos de brillo” (Gough 1991: 14).

Curiosamente, Mahan va a descubrir la importancia del uso del mar en la biblioteca del viejo club inglés de Lima, el *Phoenix*, en 1884, a través de la lectura de *The History of Rome* de Theodor Mommsen (Londres: Richard Bentley, 1868). El fracaso de Aníbal (247-183 a.C.) en su campaña sobre Roma (218-202 a.C.) le hizo reflexionar sobre el tema, conforme el mismo señaló años más tarde: “repentinamente me di cuenta de ello... cuán diferente hubieran sido las cosas si Aníbal hubiese podido invadir Italia desde el mar... o si hubiese podido, después de arribar, mantener libres sus comunicaciones con Cartago por vía marítima”. Allí estaba la clave del apogeo y caída de los imperios: el control del mar o la falta de él. “...el control de los mares era un factor histórico que nunca había sido sistemáticamente apreciado y explicado. Una vez formulado a conciencia, este pensamiento se convirtió en el meollo de todo mi trabajo de los veinte años siguientes” (Crowl 1986: 450. Reitzel 1986: 129. Fieff 1986: 101. Ferreiro 2008).

Mahan había creado su teoría. Ahora, faltaba construir el aparato teórico que la sustentara.

Por la misma época, el comodoro Stephen B. Luce propuso la creación de la Escuela de Guerra Naval, en la cual los oficiales debían estudiar estrategia. Luce había servido a órdenes del capitán de navío John A. B. Dahlgren participando en los inútiles ataques que la fuerza al mando de este último había llevado sobre Charleston durante la Guerra Civil, convenciéndose que los oficiales navales no sólo debían conocer “como combatir con sus propios buques o como formar y conducir algunos buques a la acción, sino como colocar una fuerza naval en el lugar más conveniente”. Para ello, debían emprender un estudio filosófico de la historia, reconociendo en

ella los principios o reglas que permitían el triunfo o el fracaso. Debía buscar al hombre “que sentara los fundamentos de esa ciencia –estrategia naval– y que hiciera por ella lo que Jomini había hecho por la ciencia militar” (Weigley 1977: 172-173).

El escogido fue Mahan, quien había servido a órdenes de Luce en dos ocasiones. Al año siguiente, Mahan se hizo cargo de la dirección de la Escuela, en 1890 publicó su libro *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*; y dos años después publicó *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, en dos volúmenes; así como una biografía del almirante Farragut.

Entre los admiradores de su primer libro estuvieron el entonces funcionario público y futuro presidente norteamericano Theodore Roosevelt; y el joven káiser de Alemania, Guillermo II. Este último llevaría su admiración a decidirlo a que Alemania se constituyera en una potencia naval de primer orden, iniciando una carrera armamentista con Gran Bretaña que eventualmente fue uno de los factores que contribuyó al estallido de la Primera Guerra Mundial.

En 1893 Mahan dejó la Escuela y pasó a comandar el crucero *Chicago*, buque insignia en el Mediterráneo. Durante sus visitas a los puertos europeos, fue objeto de diversas distinciones, recibiendo grandes honorarios tanto en Cambridge como en Oxford.

Se retiró del servicio en 1896, pero continuó escribiendo sobre temas navales y fue uno de los delegados norteamericanos a la Conferencia de La Haya de 1899. En esos años escribió otros tres libros: *The Life of Nelson*; *The Embodiment of the Sea Power of Great Britain* (2 vols., 1897), *Sea Power in its Relations to the War of 1812* (1905); y *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence* (1913). También en esos años fue ascendido a contralmirante en la lista de retiro.

Ya en 1884 Mahan había concebido la idea de demostrar la importancia del mar. Su vida intelectual estaría destinada a construir una suerte de determinismo marítimo, haciendo uso de la historia para dicho fin.



Su propuesta básica se orientó a buscar que Estados Unidos se convirtiese en una potencia de primer orden, para lo cual debía construir una armada poderosa que protegiese su comercio. También se debían desarrollar colonias y enclaves, que asegurasen que el comercio pudiera contar con puertos seguros y protegidos. Así pues, vinculó tres elementos como constitutivos del Poder Marítimo: producción, comercio y colonias.

Luego, señaló que dicho poder se veía afectado por seis condiciones:

- a. Posición geográfica, insular o continental. Esto implicaba el dominio de estrechos estratégicos o no; y si las rutas de comercio eran fáciles de bloquear o no.
- b. Conformación física del territorio nacional. Determinaba la disposición de un pueblo para buscar y conseguir el poder naval. En ello tomaba en cuenta las características de la costa, pues estas condicionan el acceso al mar, señalando que buenos puertos son poder potencial, que el tipo de costa podía empujar o alejar un pueblo del mar (los Países Bajos eran empujados hacia el mar, pero dependían en exceso de él, mientras que la fertilidad del suelo francés lo alejaba), islas y penínsulas debían ser fuertes en el mar si querían ser poderosas (Gran Bretaña, España, Italia).
- c. Extensión del territorio. Si era muy grande podía llegar a ser causa de debilidad más que de fuerza. Ese fue el caso de los Estados Confederados, con mucha costa, muchos ríos y estuarios, y poca población.
- d. Cantidad de población. Debía haber suficientes hombres y un buen porcentaje debía estar dedicado a actividades marítimas. El comercio en tiempo de paz es un índice de la capacidad de resistencia en la guerra naval. En la población debía existir una gran reserva de personas hábiles para mantener los buques; pues ello incidía en el tiempo para convertir la industria de paz en industria de guerra.
- e. Carácter nacional; deseo de comerciar y habilidad para producir elementos esenciales para el comercio era lo más importante.

Un extenso comercio era requisito previo del poder naval, pues llevaba a establecer colonias y a buscar nuevos mercados, por lo que se requería mantener rutas de comercio y protegerlas.

- f. Carácter y política de los gobiernos, que apoyasen al crecimiento de poder marítimo.

Para que todo esto pueda desarrollarse de acuerdo a los intereses de la nación, era necesario brindarle la protección adecuada a través del Poder Naval, representado por la Armada. Esta surge de esa necesidad, pero en la medida en que la deja de lado para cumplir otros roles, debilita el poder marítimo de la nación. Las marinas no existen meramente para luchar entre sí, sino con el propósito de mantener el poder marítimo. Cuando una nación que no tiene Poder Marítimo pretende construir un Poder Naval, puede considerarse que el objetivo del mismo es agresivo y peligroso (Reitzel 1986: 121).

Finalmente, analiza la situación norteamericana, señalando su debilidad como potencia marítima, dado que ha empleado su energía en el desarrollo interno sin mirar hacia afuera. Estados Unidos está sujeto al peligro de los bloqueos y la armada depende de los intereses marítimos (Mahan 1935, cap. 1).

Señala, además, que si bien es difícil extraer lecciones tácticas del pasado, esto si es posible en el campo estratégico, en aquellas operaciones que abarcan todo un teatro de la guerra que puede cubrir una gran porción del mundo conocido.

“Podrá suceder que el teatro de la guerra sea mayor o menor, las dificultades más o menos pronunciadas, los ejércitos grandes o pequeños, los movimientos necesarios fáciles o difíciles, pero todo ello no será más que pura diferencia de escala o grado y no una cosa esencial. A medida que un terreno inculto va dejando paso a la civilización y los medios de comunicaciones se multiplican, se abren caminos, colocan puentes y se aumentan los recursos alimenticios de la comarca, las operaciones de guerra se van haciendo más fáciles, rápidas y extensas, pero los principios a que están sujetas siguen siendo siempre los mismos” (Ídem: 9).



De ahí la importancia de las lecciones de la historia.

Sus teorías alcanzaron rápida divulgación en diversas armadas, especialmente la alemana y japonesa, identificando los principios básicos para que una nación pudiese convertirse en una potencia marítima.

Por otro lado, Mahan desarrolló algunas ideas estratégicas, entre ellas la necesidad de bases permanentes desde las cuales operar hacia puntos de interés estratégico. Esto implicaba la necesidad de controlar esas líneas de operaciones, difiriendo éstas de las líneas terrestres en que pueden ser paralelas o incluso superponerse en parte. El papel de la armada, en este caso, es controlar dichas líneas, obteniendo así el llamado comando o control del mar a través de la búsqueda de una rápida decisión mediante la batalla. Para ello es necesario concentrar las fuerzas de modo de obtener una ventaja relativa significativa sobre el contrario. Sin embargo, reconoce que no siempre se puede lograr una solución de este tipo, por lo que también desarrolla la idea de la flota en potencia, como una manera de fijar una flota enemiga mayor, cosa que en alguna medida fue aplicada por la Flota de Mar Alemana durante la I Guerra Mundial (Kemp 1990: 512-513). Este concepto implica no sólo la posibilidad de atacar a la flota mayor, sino una actividad más o menos constante que acrecienta dicha amenaza, y de algún modo refleja lo sucedido durante la campaña naval en la Guerra del Pacífico (Ortiz 2017).

Mahan también dedicó algunas de sus obras a la guerra en aguas interiores, a la cooperación con el ejército, a la relación entre la armada y el comercio, y finalmente a la necesidad de mejorar los sistemas educativos para enfrentar a los retos tecnológicos. Es importante señalar que en esto último pudo haber influido su padre, ya que su primer trabajo publicado (1879) versó sobre la necesidad de la reforma educativa para los oficiales navales, disminuyendo la carga en asuntos técnicos a favor de asuntos de las llamadas artes liberales (Sumida 2001).

Para Mahan, todo es el mar, y el mar es la armada. Aquella es una propuesta particularmente oportuna en la historia norteamericana y encuentra eco en los políticos y en la armada de ese país, que ne-

cesitan de un argumento académico más o menos sólido para sustentar su crecimiento. Esto llegó a un nivel de determinismo tal que Henri I. Stimson, secretario de guerra (1940-1945) se refirió a la peculiar mentalidad del Departamento de Marina de su país señalando que “frecuentemente parece alejarse de la realidad y de la lógica, para caer en una suerte de mundo religioso, en el cual Neptuno es Dios, Mahan su profeta y la Marina de Estados Unidos su única iglesia verdadera” (Crowl 1986: 444).

Como sucede con otros autores, mucha gente ha utilizado aquellos fragmentos de Mahan que más se acomodan a su interés particular, sin llegar a comprender el sentido general de su obra. En esencia, debemos ubicar a Mahan en un periodo específico de la historia, en el cual se vive una suerte de darwinismo social. Privilegia a la armada como elemento fundamental del poderío de una nación, y a ella le impone el rol básico de proteger el comercio a través de la destrucción de la flota enemiga en una batalla decisiva (Reitzel 1986: 116).

Sin embargo, en algunos aspectos, actúa más como propagandista de una idea de crecimiento que como un pensador estratégico. “No sólo sus preceptos estratégicos se encuentran esparcidos sin sistema a través de sus historias —una situación que puede revelar inconsistencia— sino que también son uniformemente conservadores, más apropiados para la época de la madera y la vela que para la del acero y el vapor” (Weigley 1997: 178).

Por otro lado, ata demasiado sus pensamientos a la especial posición geográfica británica, extrayendo conclusiones que no resultan del todo válidas para el caso norteamericano o el de otros países. Su propuesta de una flota concentrada cuyo objetivo primario es derrotar a la flota enemiga y de ese modo controlar los mares, no se corresponde con las dos costas que tiene Estados Unidos ni al creciente avance de los torpedos y submarinos, que hacían cada vez más precario el control de las costas enemigas y más peligrosa su amenaza al comercio propio. Finalmente, esa obsesión por la flota dejó de lado el principio básico que la guerra se define en tierra, para lo cual la armada debía contar con suficientes medios de transporte (idem: 180-191).



Para Phillipe Masson (1990: 29), Mahan exageró la importancia del factor geográfico, pecando de un simplismo exagerado. Por ejemplo, al referirse a la importancia del mar para las Provincias Unidas, olvidó que las tres del interior (Drenthe, Overijssel y Gelderland) se resistían a cubrir los costos de la guerra marítima, considerando que ello era competencia de las cuatro provincias marítimas, especialmente de Holanda y de Zelanda. Por otro lado, señala que no todos los países recurren al mar por necesidad vital, siendo un buen ejemplo de ellos los casos de Japón y Estados Unidos, que lo hacen por su voluntad de expansión, apertura y acción sobre el mundo exterior, generando en ellos un ansia imperialista y la necesidad de crear una armada (Ídem: 32).

Masson es categórico al señalar que:

“En definitiva, la doctrina del Sea Power de Mahan concierne a la época clásica y no es aplicable a los siglos XIX y XX. Ofrece el riesgo de que se crea en una ineptitud básica. De hecho, está dirigida esencialmente a Inglaterra, ya se trate del determinismo geográfico o económico, del estado de espíritu de su población o de sus gobiernos” (Ídem: 34).

Las potencias predominantemente continentales no descuidan de todo el mar, pero han evitado construir un poder naval que sea percibido como una amenaza por las potencias marítimas. Ese fue el caso de Alemania a fines del siglo XIX, y la quiebra de esa regla fue un error que contribuyó al estallido de la Primera Guerra Mundial. El desconocer la condición preponderante de un país lleva a plantear alternativas que compensen sus debilidades, lo que en algunos casos es bueno (Jeunne Ecole) pero en otro constituye la base de errores serios (fenicios al servicio de Persia).

Por otro lado, al comentar sobre la batalla decisiva, Masson insiste en señalar que la guerra naval no es más que un componente de la guerra, y que “las grandes batallas navales de la historia, aquellas que adquirieron la reputación de haber sido decisivas, son las que ejercieron una influencia directa en el desarrollo de las operaciones en tierra” (Ídem: 66).

En tiempos recientes se ha discutido mucho sobre la vigencia de las propuestas de Mahan. Es difícil

dar una respuesta definitiva, pero en esencia resulta aún indispensable su estudio para comprender algunos principios de la estrategia y la táctica, extraídos brillantemente de los ejemplos históricos que analizó a lo largo de sus trabajos (Hughes 1991. Reitzel 1986: 115-117).

SIR JULIAN CORBETT (LONDRES, 1854-1922)

Historiador naval británico, educado en el Trinity College de la Universidad de Cambridge, donde se graduó con honores en Derecho. Tras un breve ejercicio de su profesión en los tribunales, se dedicó a viajar por diversos países y a escribir obras de ficción. Su primer trabajo histórico fue una biografía de George Monck (1889), seguida por otra de Sir Francis Drake (1890). Su primera contribución seria a la historiografía naval fue *Drake and the Tudor Navy*, que apareció en dos volúmenes en 1898.

Fue uno de los fundadores de la Navy Records Society (1893), publicó en ella diversos trabajos, entre ellos algunos papeles sobre los primeros dos años de la guerra anglo-española iniciada en 1585 (Corbett 1898). Algún tiempo después, en 1900, publicó *The Successors of Drake*. En sus dos primeros trabajos identifica tres causas del conflicto: religiosas, políticas y económicas. Los británicos deseaban expandir sus mercados, generando la animadversión española. Los problemas españoles en los Países Bajos, y la presencia de comerciantes británicos en América, impactaron la economía española, llevando a Felipe II a decidirse por la guerra, tras intentar infructuosamente conseguir su alianza vía matrimonio con María I de Inglaterra. La guerra con España (1585-1604) es la primera expresión del poder naval inglés, impulsada por una necesidad comercial, que llegó a establecerse como una herramienta de política exterior, sustentando la presencia permanente de la marina real (Grove 1988: xii-xiii. Moffat 2000-2001).

Las vinculaciones de Corbett con la armada comenzaron tempranamente, a través de algunos oficiales innovadores como el almirante Sir William Henderson y el capitán de fragata Herbert Richmond. Ambos lo alimentaron de información que lo llevaron a publicar varios artículos en la prensa



británica en los que reclamaba cambios profundos en la educación naval, que eventualmente llevarían a las llamadas reformas de Selborne.

En 1902 fue nombrado catedrático de Historia en el Royal Naval College, en Greenwich, fundado dos años antes por el almirante H. J. May. Al año siguiente dio clases en Oxford, y en 1904 publicó, en dos volúmenes, *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power Within the Straits 1603-1714*. Este trabajo se centra en la forma como Gran Bretaña logró establecer una presencia naval permanente en el Mediterráneo, evitando de esa manera que Francia pudiese concentrar sus fuerzas navales, sin necesidad de llevar a cabo un enfrentamiento directo. Esto muestra la importancia estratégica de las comunicaciones marítimas, tema que pasó a ser central en las teorías de Corbett sobre el control del mar (Moffat 2000-2001: 5).

En 1907 publicó *England in the Seven Years War*, libro en el que desarrolla las ideas de Clausewitz sobre guerra limitada y sobre la estrategia como herramienta política. Asimismo, al abordar la campaña que en esa guerra se llevó a cabo en Canadá, demuestra la necesidad de trabajar como un todo la estrategia marítima y la terrestre (Ídem).

Tres años después publicó *The Campaign of Trafalgar*, obra en la que plantea que tras la ruptura de la paz de Amiens (1803) los británicos adoptaron una estrategia defensiva que buscaba proteger sus islas de una invasión francesa. Pero esta estrategia cambió ante la necesidad de mantener el control en el Mediterráneo, donde confluían no solo los intereses franceses, sino también los austriacos y rusos. Esto explica la actitud técnicamente errónea pero estratégicamente correcta de Nelson luego que la flota de Villanueva se le escapara de Tolón. También probó que a pesar de que Gran Bretaña alcanzó casi un pleno control del mar no logró evitar la brillante campaña napoleónica de Ulm y Austerlitz, destruyendo así la posibilidad de una nueva alianza en su contra (Ídem: 5-6).

Amigo cercano del almirante Sir John Fisher, tuvo directa participación en muchas de las refor-

mas que éste introdujera como Primer Lord del Mar del Almirantazgo (1904-1910), trabajando a su lado aun cuando en forma no oficial. Fisher le dio acceso a determinados documentos del Almirantazgo, que merecieron algunos críticos comentarios por parte de Corbett, señalando “la lentitud intelectual y pobreza del pensamiento estratégico del Almirantazgo”. El resultado fue una reforma profunda en el curso de Guerra Naval, con la directa participación de Corbett. Al dictar su curso de historia naval vio la necesidad de establecer algunas definiciones básicas, lo que hizo al publicar el llamado panfleto verde, *Strategical Terms and Definitions Used in Lectures of Naval History*, aparecido en 1906; y luego, en las mismas clases, fue surgiendo su obra principal, *Some Principles of Maritime Strategy*, aparecida en 1911 con la firme colaboración del director de esa escuela, el capitán de navío Edmond J. W. Slade (Grove 1986: xvi).

En su trabajo, Corbett señala que uno de los valores del uso de la historia es resaltar tanto las similitudes como las diferencias entre el pasado y el presente, pero que pese a ello los principios de la guerra son permanentes. Señaló que la historia no serviría para conducir las futuras batallas o campañas, sino para dar luz sobre las características permanentes del poder naval y la naturaleza específica de su contribución a la estrategia nacional. En resumen, lo que podía lograrse y lo que no podía lograrse. “Sobre este bagaje, los comandantes navales actuales podrían tener una pauta de las experiencias del pasado –lo que había tenido éxito, lo que había fracasado–, contra lo cual contrastar la situación presente y los cursos de acción deseables” (Till 1993: 215).

Sobre esa base planteó algunas ideas centrales:

- Los principios de la guerra son permanentes.
- Lo marítimo se sobrepone a lo naval, y lo esencial es el control de las líneas de comunicaciones.
- Plantea el uso permanente del poder naval como herramienta política tanto en tiempos de paz como de guerra, pero principalmente en la paz, lo que no implica necesariamente una actitud disuasiva. Señala, “la primera función de la flota es ‘apoyar u obstruir los esfuerzos di-



plomáticos”, algo que luego ha devenido en lo que se conoce como la diplomacia naval (Ídem: 218).

- Concentración flexible de la flota en torno a centros estratégicos, sin desproteger las líneas de comunicaciones.
- Necesidad de estrecha cooperación entre los servicios armados y de tener una estrategia común. Esto debido que el poder naval tiene tanto capacidades como limitaciones que solo le permiten alcanzar objetivos limitados. Los medios militares deben ser flexibles, aunque la guerra naval tiene peculiaridades que la hacen diferente a la terrestre y a la aérea.
- No obstante, la estrategia naval no existe como un cuerpo separado de conocimiento. Es solo una sección de una división del arte de la guerra... La estrategia es el arte de dirigir una fuerza a los fines en vista (Definiciones...)
- La guerra no se gana sólo en el campo militar. La presión se ejerce sobre la voluntad de lucha.

Al tratar sobre los objetivos señaló que estos son hacia donde debemos dirigir nuestras fuerzas, pudiendo ser ulteriores o primarios. Estos últimos son los fines específicos de determinadas operaciones o movimientos, y cada uno de ellos tiene, a su vez, un objetivo ulterior, por lo que cada operación debe llevarse a cabo buscando obtener su objetivo inmediato pero teniendo en cuenta que forma parte de un esfuerzo mayor para el éxito de la campaña o de la guerra.

Plantea, asimismo que la Gran Estrategia tiene que ver con la selección de los objetivos primarios que permitirán lograr el objeto de la guerra, asignando las fuerzas para alcanzar cada uno de esos objetivos; y que la Estrategia Militar tiene que ver con la conducción de una fuerza al enfrentamiento, lo que implica la selección de objetivos, el plan de maniobra y la conducción de la fuerza asignada a esa operación.

Según el esfuerzo primario, la estrategia puede ser militar, naval, aérea o combinada

Respecto a la naturaleza del objetivo, planteó que todos los objetivos, ulteriores o no, pueden ser

positivos o negativos. Son positivos cuando buscamos obtener algo, en cuyo caso la estrategia es ofensiva; y son negativos cuando se busca negar algo al enemigo o evitar que él gane algo, requiriendo entonces de una estrategia defensiva.

La estrategia ofensiva, siendo positiva en su propósito, es la forma más efectiva de la guerra, y como regla general es adoptada por la potencia más fuerte. La defensiva, siendo negativa en su propósito, es la forma más fuerte de conducir la guerra, y como regla general es adoptada por la potencia más débil.

No obstante, la ofensiva se debilita en la medida en que avanza, prolongando sus líneas de comunicaciones; tiende a operar en terrenos que no son familiares; y crecientemente incrementa la dificultad de una retirada. Por su parte la defensa tiene la ventaja de la proximidad a su base; opera en terreno familiar; y facilita la sorpresa mediante contraataques.

La Defensa debe ser una condición temporal, mientras se busca una oportunidad de ataque; y, bien diseñada, debe representar una amenaza.

Asimismo, hay operaciones ofensivas con intenciones defensivas, como los contraataques (en el Teatro) y las diversiones (fuera del Teatro).

El teatro de la guerra es el área geográfica en la que yacen los objetivos ulteriores de la guerra y los objetivos primarios que permiten su logro, pudiendo contener varios teatros de operaciones. Estos últimos comprenden el espacio geográfico en el que el enemigo debe ser enfrentado para asegurar el objetivo de una operación en particular. Dado que la naturaleza de guerra varía, se puede actuar ofensivamente en un teatro de operaciones y defensivamente en otro.

El objetivo operacional es cualquier punto o fuerza contra el cual un movimiento ofensivo es dirigido.

Una operación implica un conjunto de acciones conducidas por las fuerzas militares con el propósito de alcanzar un objetivo estratégico; e implican



maniobra y encuentro. La maniobra es la suma de movimientos dirigidos a obtener una situación estratégica favorable, de manera de poder alcanzar un objetivo estratégico; mientras que el encuentro comprende las acciones en el campo del enfrentamiento táctico cuya definición se obtiene a través del combate o la batalla.

La batalla es el enfrentamiento táctico de la masa de las fuerzas, con repercusiones estratégicas. Alcanzar el objetivo operacional puede requerir de una (decisiva) o de varias batallas. El combate es el enfrentamiento táctico de parte de las fuerzas; y su concatenación puede llegar a tener sentido estratégico.

Señala, asimismo, que las líneas de operaciones son el espacio geográfico a través del cual operamos desde nuestra base o punto de inicio hasta alcanzar nuestros objetivos. Pueden ser exteriores o interiores. Estas últimas son aquellas en las que podemos movernos hacia los principales objetivos de un teatro de operaciones más rápidamente que un enemigo puede movilizar sus fuerzas en defensa o asistencia de las mismas. Las líneas exteriores se constituyen en una situación inversa.

Las líneas de comunicaciones pueden ser de tres tipos. Las de abastecimiento, que corren desde la base de operaciones hasta el punto alcanzado por las fuerzas en operación; las de comunicación laterales, a través de las cuales varias fuerzas empleadas en un teatro de operaciones pueden comunicarse entre sí y moverse en apoyo mutuo; y las de retirada, que comprenden líneas de abastecimiento inverso hacia la base de operaciones.

Una fuerza naval puede operar a favor o en contra de tres tipos de líneas de comunicaciones marítimas: las propias o las de su adversario, las de una fuerza avanzada y su base de operaciones, y las rutas de comercio. El control de esas líneas de comunicaciones es la preocupación principal de la estrategia marítima, pudiendo resumirla a un problema de pasaje y comunicación.

En consecuencia, señala Corbett, la estrategia naval es el arte de conducir las operaciones de una

fuerza naval para proteger las líneas de comunicaciones propias e interrumpir las del enemigo. De ello, deduce, obtener el control del mar significa controlar las comunicaciones.

Las funciones de una fuerza naval han sido esencialmente tres: prevenir o asegurar alianzas, proteger o destruir el comercio, y apoyar o evitar operaciones militares en tierra. Esas funciones se cumplen de dos maneras: ataque, o amenaza de ataque, al territorio enemigo; u obteniendo el control del mar, colocándonos en una posición en que podemos controlar las comunicaciones de las partes beligerantes.

El Control del Mar solo existe en un estado de guerra, pudiendo ser general o local. Es general cuando el enemigo no puede poner en peligro nuestras líneas de pasaje y comunicaciones, o defender las suyas. En otras palabras, cuando no puede interferir seriamente en nuestras operaciones comerciales, militares o diplomáticas. Esto no implica que no pueda llevar a cabo esas operaciones, pero no están en condiciones de interferir seriamente en nuestros propósitos. Es local cuando somos capaces de evitar que el enemigo interfiera con nuestro pasaje y comunicaciones en uno o más teatros de operaciones.

Ambos tipos de control del mar pueden ser temporales o permanentes. Es temporal cuando somos capaces de evitar que el enemigo interfiera con nuestro pasaje y comunicaciones en todos o algunos teatros de operaciones durante el periodo requerido para alcanzar el objetivo deseado de dicho teatro o de una operación en particular. Es permanente cuando el tiempo cesa de ser un factor vital. Cualquiera que sea su condición, el control del mar puede encontrarse en tres estados: con nosotros, con el enemigo, o en disputa.

La disputa es la situación normal en la guerra naval -usualmente al inicio de la misma y muchas veces a todo lo largo de ella- y por consiguiente es la más importante para la estrategia.

La flota preponderante buscará una decisión, pero el control general del mar no es esencial para todas las operaciones navales.



Una flota en esa condición puede concentrarse en un teatro de operaciones para asegurar el control local o temporal necesario para obtener el objetivo deseado; mientras que la flota no preponderante puede sacar ventaja de esa situación y operar con relativa seguridad en otros teatros. Puede así operar mediante evasión y también puede defender sus líneas de comunicaciones. Esta fue justamente la forma como operó la flota peruana durante la Guerra del Pacífico.

En todo caso, el control del mar es un concepto difuso, por lo que propone que hay que referirnos a grados de control.

Los métodos de asegurar el control del mar pueden ser general y permanente, cuando se ha aniquilado la fuerza enemiga a través de acciones exitosas; o local y temporal. Este último, se logra mediante la contención, o acción defensiva, aun cuando no sea totalmente exitosa; o la diversión, forzando al enemigo a concentrarse en otro punto.

Se logra un mayor poder combatiente relativo concentrando fuerzas superiores en el tiempo o en espacio de manera que el enemigo se vea impotente para actuar en un teatro de operaciones particular.

Otra forma de obtener el control del mar es el bloqueo, que puede ser de dos tipos, de acuerdo a sus objetivos. El bloqueo cercano busca evitar que el enemigo pueda zarpar o desplegarse, buscando así asegurar el control local o temporal. Tiene propósito defensivo pues busca asegurar nuestras propias líneas de comunicaciones. El bloqueo lejano o de observación procura forzar al enemigo a transitar por determinadas líneas de pasaje o comunicaciones. Tiene propósito ofensivo, pues busca interferir con las líneas enemigas y obligarlo a exponerse para controlarlas.

Obtenido el control del mar, hay que ejercerlo con los siguientes fines:

- Defensa contra la invasión (transportes enemigos: ejército y no la flota enemiga)
- Atacar el comercio enemigo y defender el propio (líneas de comunicación, más fácil es defender. No considera el potencial del submarino, pero ello no lo invalida)

- Atacar, defender y apoyar las operaciones militares (operaciones anfibias)

Las comunicaciones marítimas tienen determinadas peculiaridades que las diferencian de las terrestres. En tierra, las líneas de cada beligerante usualmente corren en direcciones convergentes hasta que se encuentran en el teatro de operaciones o en el objetivo. En el mar, las líneas de ambos beligerantes usualmente corren paralelas o su superponen, lo que establece la diferencia esencial entre la estrategia naval y la terrestre. En esta última difícilmente se puede actuar contra las líneas enemigas sin exponer las propias; mientras que en el mar, la mejor defensa de nuestras líneas es atacar las del enemigo.

En consecuencia, el objeto primario de una fuerza naval es asegurar las comunicaciones propias, y si la fuerza enemiga se encuentra en posición de amenazarlas, debe ser puesta fuera de acción.

La búsqueda de la fuerza enemiga es usualmente aplicable por lo siguiente: el control del mar de manera general y permanente no puede asegurarse sin destruirla; la fuerza enemiga intentará controlar nuestras líneas de comunicaciones; y las funciones de una fuerza naval requerirán una pronta obtención del control del mar.

La mejor manera de forzar a una decisión es colocándose en una posición que controle líneas de comunicaciones vitales para el plan de campaña enemigo, forzándolo a buscar a nuestra fuerza en una posición defensiva. Usualmente, cuando se cuenta con una fuerza superior y se pretende buscar a la fuerza contraria, esta sólo podrá ser ubicada en un lugar donde su destrucción tendrá un costo elevado.

Si bien para algunos investigadores Corbett guarda una marcada distancia con Mahan, a quien califica de simplista y determinista (Grove: xv); para otros, ambos autores se complementan (Moffat: 15-16).

Corbett señala que la estrategia naval no existe como una disciplina independiente, sino que es una división del arte de la guerra; y el estudio de los oficiales es este arte. La clave está, entonces, en tener



un buen conocimiento de la teoría general de la guerra y encontrar las exactas relaciones de la estrategia naval con el tema global (Grove: xviii-xix).

SIR HERBERT WILLIAM RICHMOND (1871-1946)
(Goldirck y Hattendorf. Hunt 1998).

Almirante británico, fue, en gran medida, heredero intelectual de Corbett como historiador y pensador estratégico. Ingresó a la armada en 1885 y desde sus años iniciales fue muy crítico respecto a la preocupación que su institución mostraba por el material, descuidando el estudio de la estrategia y la táctica, cuya comprensión sólo podía entenderse, según señalaba Richmond, a través del estudio de la historia.

Si bien fue considerado conflictivo, algunas de sus ideas sobre educación naval fueron acogidas por Lord Fisher, cuando era segundo lord del mar del Almirantazgo, traducándose en las llamadas reformas de Selborne, en 1902. Entre otras cosas, estas reformas planteaban un sistema de educación único para la oficialidad naval británica, en sus dos escuelas, recibiendo formación tanto en temas de navegación como en ingeniería. En 1906 Richmond fue llamado por Fisher para ocupar el cargo de secretario del Almirantazgo y tres años después se le dio el mando del acorazado Dreadnought.

Partidario del Estado Mayor, difería en esto con Fisher; y cuando éste fue creado, en 1912, luego que Churchill asumiera el Almirantazgo, Richmond formó parte de él.

Al estallar la Primera Guerra Mundial se encontraba en la sección de Operaciones del Almirantazgo, desde donde trató insistente e infructuosamente de que se adoptaran medidas innovadoras para la conducción de la guerra naval. Tomado con desagrado por sus superiores, fue enviado a Italia como oficial de enlace. Hizo diversas críticas a la conducción de la guerra y llegó a decir que el Almirantazgo carecía de imaginación estratégica, canalizando dicha crítica tanto a través de las vías regulares como mediante cartas y memoranda a sus amigos, e incluso utilizando en forma extensa la prensa de su país. Churchill lo consideró un impertinente, pero su situación se

aggravó luego de probarse que muchos de sus puntos de vista eran correctos (Baugh: 12).

Proclamaba la necesidad de crear un cuerpo de oficiales con profundos conocimientos de estrategia y táctica, en vez de tener una armada que sólo se basaba en el empleo del material. Obviamente, tuvo fuerte oposición entre los jefes navales británicos, principalmente en el almirante Sir John Jellicoe, pero también encontró apoyo en algunos de sus superiores, como el almirante Sir David Beatty, quien reemplazó a Jellicoe en el mando de la Gran Flota cuando éste pasó a ser Primer Lord del Mar.

Al igual que otros oficiales, y recogiendo algunas de las ideas de Corbett, Richmond propuso al Almirantazgo retornar el viejo sistema de convoyes para contrarrestar la escalada de la campaña submarina alemana. Sin embargo, se diferenció de otros proponentes de este sistema al señalar que: a) excepto en algunas áreas marítimas, todas las escoltas disponibles debían ser empleadas en la protección del comercio marítimo; b) el verdadero objetivo era el arribo de los convoyes y no el hundimiento de los submarinos enemigos; y c) el número de cruceros escolta y destructores destinados a la protección del comercio era muy limitado. Era la lucha entre el sistema de patrullas antisubmarinas versus una participación naval más plena en la protección del comercio. Hay que recordar que hasta 1916 la Gran Flota mantenía casi la totalidad de los destructores en su servicio, dando a la marina mercante muy poca protección. Solo hacia abril de 1917 comenzaron a ser formados convoyes a los que se asignaron cada vez más buques como protección.

Si bien Richmond continuó encontrando seria oposición en el Almirantazgo, sus propuestas llegaron a conocimiento del Primer Ministro, quien eventualmente lo respaldó. Luchó contra el concepto prevaiente en la Armada, ganar una batalla decisiva, tratando que se opte por privilegiar la defensa del comercio. Ofensivamente, lo que logró la armada en esos años fue bloquear a Alemania, pero a un costo enorme, la mayor pérdida de tonelaje mercante en su historia en manos de los submarinos alemanes. Se tenía el comando del mar, pero no se le supo usar. Se aplicó la tecnología pero faltaron ideas e imaginación.



En una carta que escribió a un amigo en marzo de 1917 deja ver por qué tuvo tantos problemas con sus superiores: “Sentiría que he faltado a mi deber... El sistema que niega a sus oficiales la oportunidad de pensar o expresar sus ideas no es bueno... Detesto este absurdo hábito de los oficiales navales y su falsa idea de lealtad, que generalmente no es lealtad sino cobardía” (Ídem: 21).

En 1917 se le dio el mando de un acorazado y en 1920 fue promovido a contralmirante. Entre 1923 y 1925 comandó la Estación de las Indias Orientales, y este último año fue promovido a vicealmirante y nombrado director del Imperial Defence College. Hecho caballero en 1926, se le ascendió a almirante tres años después. Se retiró del servicio en 1931, presionado por el Almirantazgo luego que emitiera algunas opiniones sobre la necesidad de reducir la flota en cantidad y porte de sus buques capitales (Grove 1993: 227).

En 1934 fue elegido profesor de Historia Imperial y Naval en Cambridge y dos años más tarde fue elegido Master de Downing College, de la misma universidad, cargo que ejerció hasta su muerte en 1946.

Creó la influyente *Naval Review* (1913), que circuló profusamente entre la oficialidad joven, esparciendo sus ideas sobre el amplio espíritu crítico que debían tener los oficiales navales. Con el apoyo y aliento de Corbett completó en 1914 su primer trabajo de historia naval *The Navy in the War of 1739-48* (1920), que además de otorgarle prestigio y un reconocimiento sólo conferido antes a Mahan, le ayudó a comprender los principales conceptos de la estrategia y la necesidad del planeamiento conjunto. Posteriormente sacó *The Navy in India, 1763-83* (1931), pero su trabajo más influyente fue *Statesmen and Sea Power* (1946), libro que comenzó a desarrollar más extensamente, pensando en publicarlo como *The Navy as an Instrument of Policy*. La muerte lo sorprendió cuando había completado parte de ese trabajo, el que se publicó en 1953 (Kemp: 702-703).

Lo esencial de su pensamiento no iba en el sentido de destacar la última tecnología disponible, sino en “que los oficiales navales y los estadistas tuviesen sus mentes ricamente informadas por un

amplio rango de conocimiento histórico y que estuviesen analíticamente preparados para hacer uso de ese conocimiento a la luz de las condiciones presentes y previsibles”. Esto es particularmente cierto cuando las guerras más recientes tapan el pasado: “no debemos permitir que una sola guerra, por más reciente y significativa que sea, domine el pensamiento estratégico” (Baugh: 15).

Para Richmond, “la armada es una organización combatiente que una nación se provee a sí misma con el objeto de defender a las personas, el territorio y los intereses de esas personas” (Richmond 1931: 50). Esto es normalmente la tarea de la política exterior, pero cuando esto no es suficiente, se emplea la fuerza para presionar a un país a aceptar las demandas que se le hacen. Para evitar ese tipo de presiones es que existen las fuerzas armadas. La armada contribuye a ese esfuerzo mediante la invasión del territorio enemigo, o mediante el aislamiento o el corte del tráfico que mantiene su vida nacional. La fortaleza de una armada está condicionada por dos cosas, una absoluta y otra relativa. La primera es la magnitud de lo que tiene que defender, y la segunda en la fortaleza y naturaleza de la fuerza que tiene que enfrentar (Ídem: 51-52).

Insiste en la necesidad de cooperación entre los servicios, “la única manera de pelear una guerra en forma enérgica y eficiente es requiriendo que todos los servicios armados planeen y actúen conjuntamente”. Llevando más lejos los planteamientos de Corbett, señala la necesidad de bloquear militar y económicamente a la nación enemiga, lo cual sólo puede lograrse con una fina trama diplomática que obtenga aliados y compromisos neutrales.

Respecto a la batalla decisiva, no la niega, pero a diferencia de lo ocurrido en la Primera Guerra Mundial, plantea que sea buscada rápida y decididamente, tratando de deshabilitar a la flota enemiga, sin que necesariamente signifique enfrentarse directamente o destruirla. Vale decir, el fin es dominar el mar para proteger el comercio, no simplemente para destruir a la flota enemiga.

“Si digo que el comercio es detenido para presionar a la población..., y están de acuerdo con que



esto se encuentra dentro de los propósitos del ataque al comercio, temo que difícilmente podemos llamar a esto un objetivo secundario... si hacemos creer a nuestros jóvenes oficiales que no tiene que pensar fuera de los temas del servicio, y que todo lo que necesitan conocer es que deben destruir al enemigo, creo que estamos formándolos de manera incorrecta" (Baugh: 29).

En otras palabras, la fijación en la batalla podía llegar a ser estratégicamente absurdo (caso de la flota británica bloqueando a la alemana con un alto costo de mercantes, y caso chileno en la primera etapa de la Guerra del Pacífico).

Richmond tiene una gran similitud con los planteamientos de Corbett y Castex, pero al igual que ambos no logró vender sus propuestas a las jerarquías navales del momento. Pese a ello, sus ideas perduraron y muchas de ellas probaron su validez durante la Segunda Guerra Mundial.

"Los principios de la guerra deben ser descubiertos en la historia de la guerra, que, como yo creo, aquellos cuyo negocio es dirigir la política, o cuya ambición es influenciar en la opinión, deben estudiar antes de formarse una opinión. El conocimiento no llega en forma instintiva en el arte de la guerra, así como tampoco la capacidad para ese arte. La fuente del conocimiento es la experiencia, la propia o la de otros. Sobre la base de esa experiencia uno puede considerar el uso y la influencia de la introducción de nuevas armas, con las reacciones y ajustes que estas causarán... de modo tal que si viene otra guerra estemos en condiciones de enfrentarla en forma eficiente, que es otra manera de decir más económico uso de las armas nacionales con que estamos obligados a proveernos nosotros mismos" (Richmond 1927: 118).

Para él, los objetivos del poder marítimo británico son:

- a. Asalto: prevenir una invasión a las islas británicas usando para ello acciones defensiva y ofensivas contra el enemigo. La armada que posea suficiente control del mar debe estar preparada para trabajar con soldados e infantes de marina

de modo de proyectar el poder militar nacional sobre territorio o intereses enemigos, entre los cuales, como tercera instancia, pueden encontrarse objetivos marítimos.

- b. Inversión: debe evitarse que el enemigo corte nuestras vías de comunicación. Coordinación con los aliados. Valor de la carga de guerra, especialmente de las tropas. El poder dominante puede evitar que el enemigo refuerce sus posiciones en teatros periféricos.

No era opuesto a la concentración de las fuerzas cuando el enemigo adoptaba una medida similar. En tal caso había que replicar rápida y decisivamente, buscando deshabilitar al contrario, no necesariamente destruyéndolo. Esto se podía lograr de diversas maneras, oponiéndole una fuerza superior o reduciendo su capacidad de acción con ataques a sus bases. En esencia, llevar una fuerza enemiga al combate debía ser el último objetivo, no el objetivo último (Baugh: 29).

La primacía de los objetivos distingue el pensamiento de Richmond del de Mahan, quien pone énfasis en la lucha por obtener la supremacía y no por ejercerla, acercándose más a las de Corbett, quien insistía en diferenciar los objetivos del objeto, éste último usualmente asociado a un criterio territorial y no necesariamente marítimo (Ídem: 30).

Mantuvo una activa correspondencia con Basil Liddell Hart, cuestionando ambos la estrategia utilizada por Gran Bretaña durante la Primera Guerra, en la que condujeron la guerra en términos puramente continentales, "tratando de derrotarlos en su propio juego, en el que sólo podíamos desarrollar la mitad de nuestra peculiar fortaleza y el enemigo podía desarrollarla a plenitud" (Ídem: 31).

Tres principios fundamentales surgen de la experiencia y el análisis: a) seleccionar el objetivo correctamente y basar todas las acciones en su logro; b) lograr superioridad en el lugar y en el momento decisivo, y mantenerlo tan grande como sea posible; y c) asegurar las bases vitales y las comunicaciones con el mínimo compromiso de fuerzas (Richmond 1937: 33).



RAOUL VICTOR PATRICE CASTEX (ST. OMER, PAS DE CALAIS, 1878 - 1968) (Kiesling 1988. Coutau-Bégarie 1988)

Contralmirante francés. Entró a la Armada en 1896, en una época en que esa institución aún se debatía entre los partidarios de la flota de acorazados y la defensa costera mediante botes torpederos. Era la lucha entre la marina clásica y la Jeune Ecole, una lucha que se tornaba más compleja aún pues entre los primeros estaban los partidarios de las grandes piezas de artillería y los apasionados del torpedo, mientras que entre los segundos se alineaban los partidarios de fortalecer primordialmente la defensa de costa.

Graduado primero en su clase en 1898, fue destinado a Indochina, donde escribió sus tres primeros libros entre 1904 y 1905. Aquella época marcó su vida y generó en él una visión racista del mundo, en que toda la historia podía verse como una constante lucha entre el Este y el Oeste.

En 1907 y 1908 sirvió en el Ministerio de Marina, escribiendo *Le Grand état-major naval: Question militaire d'actualité*, obra que jugó un importante papel en la reorganización del Estado Mayor de la armada francesa en 1910. Siguió cursos profesionales y en 1913 publicó *Les idées militaires de la marina au XVIII^e siècle: de Ruyter a Suffren*, que le valieron un premio. Al año siguiente fue nombrado alumno de la Escuela Superior, pero la Gran Guerra detuvo sus estudios más no así un nuevo libro titulado *La liaison des armes sur mer*, en el cual niega que un tipo de arma pueda dominar el pensamiento estratégico.

En 1916 se le da el mando de la corbeta *Altair*, misionada a patrullaje antisubmarino en el Mediterráneo. En 1919, como capitán de fragata, fue comisionado a la Sección Histórica del Ministerio de Marina para estudiar las lecciones del reciente conflicto. Castex reorganizó ese servicio completamente, asumió las funciones de editor de la *Revue Maritime* y a partir de 1921 enseñó en la Escuela de Guerra Naval.

Su primer libro de posguerra fue *Synthèse de la guerre sous-marine* en el que criticó no la guerra

total alemana sino su falla en poder coordinar el esfuerzo de sus submarinos con su Flota de Mar. Mientras que los escritores contemporáneos criticaban a los submarinos alemanes acusándolos de haber llevado a cabo la campaña en una forma inhumana, Castex los acusaba de ineficaces en la labor de ejercer su derecho y su deber de usar todos los medios a su alcance para defenderse.

Escribió luego otro controvertido libro, *Cuestiones de Estado Mayor*, en el cual no sólo critica el sistema adoptado por el ejército francés sino que también lanza duras críticas al sistema político de su país, especialmente en tiempos de guerra.

En 1926 fue designado profesor de estrategia en el Centro de Altos Estudios Navales, donde comenzó a escribir sus *Teorías Estratégicas*. Dos años después fue ascendido a contralmirante y tuvo un breve mando en Marsella, sirviendo luego como asistente del jefe de Estado Mayor y como comandante de un escuadrón en el Mediterráneo. En 1932 fue nombrado director de la Escuela de Guerra Naval y del Centro de Altos Estudios Navales, cargo que desempeñó, con alguna interrupción, hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial. Promovido a vicealmirante en 1934, compitió con el almirante Darlan por el mando de la armada en 1937.

Historiador y ensayista de mérito excepcional, su principal obra es *Teorías Estratégicas*, publicada en cinco volúmenes entre 1927 y 1935. Escribió además otros 18 trabajos de envergadura así como numerosos artículos.

Para su obra principal tomó de Mahan mucho de su método histórico, la insistencia de la importancia capital del mar en la historia humana y la primacía de la flota de acorazados. Sin embargo, Castex elabora una teoría más completa y aparente para una nación que no tiene a la armada como su primera prioridad.

A lo largo de su trabajo hace observaciones muy precisas sobre la descolonización francesa y prevé la futura amenaza soviética. Enfatiza la necesidad de una estrecha cooperación entre las fuerzas navales y terrestres. Insiste en la combinación de acciones de



la flota con la búsqueda del control de las líneas de comunicación. Y, lo más importante, su innovadora noción de estrategia general. Todo ello partiendo de un profundo y detallado análisis, excesivo aún para la época en que escribió y quizá más excesivo aún para los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial. Pero ello no reduce el valor de sus planteamientos estratégicos.

No obstante la tendencia materialista que impregnó el mundo castrense luego de esta última conflagración, a partir de los años setenta se comenzó a replantear el tema de los estudios de la estrategia con un creciente énfasis en la naturaleza humana más que en la tecnología. La estrategia contiene elementos que son independientes de las condiciones materiales y, en consecuencia, comunes a todos los tiempos y lugares. Esta es quizá la época de releer a Castex y a su aparato crítico.

La lucha entre la Escuela Francesa (acorazados con cañones o torpedos) y la Jeune Ecole (defensa costera) duró hasta la primera década del siglo XX. Castex la vivió de cerca y comprendió que la marina francesa no podía aspirar a competir con Gran Bretaña ni con Estados Unidos. La suya debía ser una marina que recogiese de la historia el concepto de la maniobra, pero que también tuviese presente la importancia de las armas y su uso combinado. Estaba convencido que la ausencia de una comprensión de la estrategia y su evolución histórica fue causa de las fallas francesas durante la Gran Guerra.

Teorías Estratégicas puede ser leído de tres maneras: como un manual de estrategia, como un texto de historia del pensamiento estratégico, o como una fuente para comprender la política exterior francesa en los años de entreguerras. Puede dividirse en sustancia o en método.

Si bien la batalla decisiva es el máximo logro de la guerra naval, es usualmente rara. El interés de una marina menos poderosa, como la francesa comparada con la británica, está en aceptar la batalla sólo cuando ha utilizado la maniobra para crear una situación de ventaja relativa. En consecuencia, la maniobra y no la batalla es el elemento central de su trabajo. Esta envuelve diferentes formas de com-

batir: ataque al comercio, bloqueo, incursiones navales, guerra de minas y operaciones anfibias, todas las operaciones que han sido calificadas por Mahan como distracción de la flota.

El primer volumen está dedicado a las generalidades sobre la estrategia, la misión de las fuerzas marítimas y la conducción de las operaciones. En el siguiente volumen desarrolla la idea de la maniobra estratégica, introduciendo este concepto como la herramienta que permite que una flota más débil pueda enfrentarse en términos competitivos con una superior. El tercer volumen aborda los factores externos en la estrategia, y su servidumbre a diversas consideraciones, principalmente políticas, geográficas, opinión pública y derecho internacional. También estudia los efectos de la estrategia sobre la política, señalando que hay que buscar la menos mala de las soluciones para que ambas puedan trabajar juntas. El volumen cuatro analiza los factores internos de la estrategia, entre ellos la concentración y la dispersión, la economía de fuerzas, la ofensiva, la defensa, etc. El quinto y último volumen está dedicado al tema del mar contra la tierra. Dividido en tres partes, discute en la primera las incursiones, el minado, los bloqueos, las incursiones anfibias, mostrando el efecto que este tipo de operaciones menores tienen contra los adversarios dentro de un plan coherente; en la segunda introduce la teoría de la perturbación, que señala que en todo momento se ha luchado entre Este y Oeste, no ha faltado un país que ha perturbado a los demás; y en la tercera trata sobre dicho perturbador.

El impacto inmediato de su obra en Francia no fue grande. Muy poco citada en la Escuela Superior, usualmente era referido como un trabajo de historia marítima desde el Renacimiento a 1939. En América Latina tuvo más suerte, habiendo sido traducida por la Armada Argentina.

En 1936 fue creado el Colegio de Altos Estudios de la Defensa Nacional, que aplicaría las teorías estratégicas de Castex como el eje de su currículo, siendo este su director. Al estallar la Segunda Guerra Mundial se le dio el mando de las fuerzas navales francesas en Dunkerque, siendo dado de baja a finales de noviembre por motivos de salud. Después de la guerra continuó escribiendo hasta los años sesenta, falleciendo en 1968.



CONCLUSIONES

Si bien hay algunos otros pensadores sobre temas de estrategia naval, como el almirante alemán Wolfand Webener (1875-1956), autor de *Die Seestrategie des Weltkrieges* (1929), obra en la que critica el planteamiento defensivo alemán durante la Gran Guerra; los cuatro autores que he presentado dan una idea cabal de la forma como este pensamiento ha ido evolucionando.

Tal como señalara en un trabajo anterior (Ortiz 2009), todos ellos han dedicado largos años al estudio de los temas estratégicos, y sus trabajos han sido fruto de dicha dedicación. Tuvieron la suerte de contar con el apoyo de sus respectivas instituciones, tanto navales como académicas, aunque no faltaron dificultades cuando sus propuestas no fueron del agrado del establecimiento naval vigente. Pese a ello, perseveraron, y el fruto de ese trabajo es el que sirvió de base para la teorización de la guerra naval.

Mahan construyó una teoría y luego buscó probarla sin un aparato conceptual adecuado, pero fue el propagandista ideal para las aspiraciones de expansión norteamericanas de su época. Corbett fue un investigador mucho más meticuloso y deductivo. Su razonamiento es más lógico y sólido que el de Mahan, aportando una visión marítima que expande las propuestas de Mahan. Richmond es el continuador naval de Corbett. Vale decir, alguien con uniforme que puede ser aceptado, aún a regañadientes, por su propia armada. Castex resume las teorías anteriores y agrega las experiencias de la Primera Guerra Mundial, pero por encima de ello, escribe desde una postura que, como la francesa, no corresponde a la principal potencia naval.

Tres de estos cuatro pensadores estratégicos fueron oficiales de marina, pero el cuarto fue un historiador sin experiencia naval propia. Hoy en día, son varios los que están en la misma condición de Corbett, contándose entre ellos Hattendorf, Till, Grove y otros más.

En nuestro medio faltan de los unos y de los otros, pero a lo largo de los años que he dictado este tipo de materia he podido identificar algunos oficia-

les con enorme potencial para desarrollar este tipo de trabajos. Lamentablemente, pocos han perseverado en esa línea, pero confío que eventualmente alguno lo haga. El interés en estos temas que ha manifestado un joven capitán de corbeta, alumno mío en el 2015, con quien venimos estudiando de manera sistemática a Corbett, me alienta a suponer que con el correr del tiempo tendremos algunos innovadores estudios sobre temas de estrategia naval.

Si bien mi reciente libro, *La Armada en la Guerra del Pacífico. Análisis estratégico-operacional* (2017), apunta en esa dirección, necesitamos más trabajos de ese género; con otras visiones y nuevas perspectivas, algo que las generaciones más jóvenes tienen el deber de llevar a cabo.

BIBLIOGRAFÍA

- Baugh, Daniel A. 1986. "Admiral Sir Herbert Richmond and the Objects of Sea power", en Goldrick y Hattendorf, Mahan is not enough: 13-38.
- Castex, Raoul. 1988. *Strategic Theories*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Coutau-Bégarie, Hervé. 1988. *El Poder Marítimo. Castex y la Estrategia Naval*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Corbett Julian. 1898. *Papers relating to the Navy during the Spanish war, 1585-1587*. Londres: Navy Records Society.
- 1900. *The Successors of Drake*. Londres: Longmans, Green.
- 1904. *England in the Mediterranean: A Study of the Rise and Influence of British Power Within the Straits 1603-1714*. Londres: Longmans, Green.
- 1907. *England in the Seven Years War: A Study of Combined Strategy*. Londres: Longmans, Green.
- 1910. *The Campaign of Trafalgar*. Londres: Longmans, Green.
- 1906. *Strategical Terms and Definitions Used in Lectures of Naval History*. Sin lugar ni fecha de edición.
- 1988. *Some Principles of Maritime Strategy*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Cowl, Philip A. 1986. "Alfred Thayer Mahan. The Naval Historian", en Peter Paret (editor),



- Makers of Modern Strategy. Princenton: Princenton University Press: 444-477.
- Ferreiro, Larrie D. 2008. "Mahan and the 'English Club' of Lima, Peru: The Genesis of The Influence of Sea Power upon History", en *The Journal of Military History*, vol. 72, n° 3: 901-906.
 - Fiefl, James A. 1986, "Los orígenes de la estrategia marítima y la evolución del poder naval", en *Simpson, Guerra, Estrategia y Poder Marítimo*: 95-114.
 - Goldirck, James y Hattendorf, John (editores). 1993. *Mahan is not enough. The Proceedings of a Conference on the works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*. Newport: Naval War College.
 - Gough, Barry M. 1991. "The Influence of History on Mahan", en *Hattendorf, The Influence of History on Mahan*: 7-23.
 - Grove, Eric J. 1988. "Introduction" a *Corbett, Some Principles of Maritime Strategy*: xi-xlv.
 - Grove, Eric J. 1993. "Richmond and Arms Control", en *Goldirck y Hattendorf, Mahan is not enough*: 227-241.
 - Hattendorf, John (editor). 1991. *The Influence of History on Mahan*. Newport: Naval War College.
 - Hughes, Wayne P. 1991. "Mahan, Tactics and Principles of Strategy", en *Hattendorf, The influence of History on Mahan*, pp. 25-36.
 - Hunt, Barry. 1998. "Almirante Sir Herbert Richmond", en *Antología Estratégica*. La Punta: Escuela Superior de Guerra Naval: 276-283.
 - Kemp, Peter (editor). 1990. *The Oxford Companion to Ships and the Sea*. Oxford: Oxford University Press.
 - Kiesling, Eugenia C. 1988. "Introduction" a *Cas-tex, Strategic Theories*: ix-xliv.
 - Mahan, Alfred Thayer. 1935. *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*. Buenos Aires, Escuela de Guerra Naval, 2 vols.
 - 1892. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*. Londres: Sampson Low, Marston & Company, 2 vols.
 - 1897. *The Life of Nelson; The Embodiment of the Sea Power of Great Britain*. Londres: Sampson Low, Marston & Company, 2 vols.
 - 1905. *Sea Power in its Relations to the War of 1812*. Londres: Sampson Low, Marston & Company, 2 vols.
 - 1913. *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*. Londres: Sampson Low, Marston & Company.
 - Masson, Philippe. 1990. *Del mar y su estrategia*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
 - Moffat, Ian C. D. 2000-2001. "Corbett: a man before his time", en *Journal of Military and Strategic Studies*, <http://www.jmss.org/2001/article2.html>
 - Ortiz Sotelo, Jorge. 2009. "Hacia una escuela de pensamiento estratégico", *Revista de la Escuela Superior de Guerra Naval*, pp. 84-91.
 - 2017. *La Armada en la Guerra del Pacífico. Análisis estratégico-operacional*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.
 - Reitzel, William. 1986. "Mahan y el uso del mar", en *Simpson, Guerra, Estrategia y Poder Marítimo*: 115-129.
 - Richmond, Herbert W. 1931. *Economy and Naval Security*. Londres: Ernest Benn Limited.
 - 1937. *The Navy*. Londres: William Hodge.
 - Rodríguez Díaz, María del Rosario. 2003. *El pensamiento expansionista de Alfred Thayer Mahan 1890-1914*. Morelia-México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y Editorial Porrúa.
 - Romero Pintado, Fernando. 1935. *Las Fuerzas de la Marina en el Nor Oriente y la Guerra Fluvial*. Lima: Ministerio de Marina.
 - Simpson, B. Mitchell (editor). 1986. *Guerra, Estrategia y Poder Marítimo*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
 - Sumida, Jon. 2001. "New insights from old books. The Case of Alfred Thayer Mahan", en *Naval War College Review*: 100-111.
 - Till, Geoffrey. 1993. "Corbett and the 1990s", en *Goldirck y Hattendorf, Mahan is not enough*: 211-226.
 - Weigley, Russell F. 1977. *The American Way of War*. Bloomington: Indiana University Press. 📖