

TEORÍA Y PRAXIS DE LA GUERRA EN EL MAR ENTRE 1914-1918 Y SU INFLUENCIA EN VENEZUELA.

Edgar E. Blanco Carrero
Venezuela

RESUMEN

El objeto del presente ensayo es examinar cómo las diferentes teorías sobre la guerra en el mar condicionaron las operaciones navales durante el período de la Primera Guerra Mundial y cómo estas se manifestaron en Venezuela antes, durante y después del citado conflicto bélico. Para tal fin se hará, en primer lugar, un análisis de las diferentes teorías que estuvieron en boga, en segundo lugar, cómo la praxis de la guerra en el mar obligó a revisar la teoría y, en tercer lugar, se examinará cómo la teoría y praxis de la guerra en el mar se manifestaron en Venezuela. Como se demostrará, a pesar de que la praxis de la guerra en el mar condicionó el pensamiento estratégico naval que se expresaría en el tipo de guerra desarrollado en la Segunda Guerra Mundial, en Venezuela se hizo muy poco para estar a la altura de una circunstancia determinada por el hecho de ser el primer productor mundial de combustibles fósiles.

Palabras claves: Teoría, praxis, guerra naval, poder marítimo y naval, Primera Guerra Mundial

ABSTRACT

The purpose of this essay is to examine how the different theories of war at sea conditioned naval operations during the period of World War I and how they were manifested in Venezuela before, during and after the aforementioned war. To this end, an analysis of the different theories that were in vogue will be done first, and secondly, how the praxis of war at sea forced to revise the theory and, thirdly, how the theory and praxis of war at sea were manifested in Venezuela. As will prove, although the praxis of war at sea conditioned strategic naval thinking that would be

expressed in the type of war developed in World War II, Venezuela did very little to live up to a circumstance Determined by the fact that it is the world's leading producer of fossil fuels.

Keywords: Theory, praxis, naval warfare, maritime and naval power, World War I



Introducción.

La guerra en el mar entre los años 1914 y 1918 estuvo marcada por diferentes escuelas de pensamiento que definieron la naturaleza de los enfrentamientos que en ese conflicto se presentaron. Estas escuelas estuvieron representadas especialmente por la mahaniana, por la *Jeune Ecole* y otra intermedia, seguida principalmente por Francia e Italia que buscaba un equilibrio entre las necesidades derivadas del comercio marítimo y su ubicación geográfica. Por ello, nos hemos establecido como objetivo examinar la teoría y la praxis de la guerra en el mar en el período antes indicado para determinar cómo el pensar se correspondió con la realidad y cómo esta forma de pensar y hacer influyó en Venezuela, porque investigaciones recientes plasmadas en el libro *Historia de la Marina de Guerra de*

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

Venezuela: Vida y legado del CC Ramón Díaz, se ha demostrado que estas escuelas de pensamiento estuvieron de alguna manera presentes en nuestro país aunque su impacto en el desarrollo del poder marítimo y naval venezolano no fue significativo desde el punto de vista político. Para tal fin vamos a indicar, en primer lugar, cuáles fueron las escuelas que influyeron desde un ángulo teórico, en segundo lugar, cómo ésta teoría se reflejó en la praxis desde la perspectiva de las operaciones navales y por último indicaremos cómo esta teoría y praxis influyó en el pensar y hacer venezolano en la guerra en el mar considerando como punto pivote el combate naval de Río Hacha.

1. La teoría de la guerra naval.

Hubo tres escuelas de pensamiento en el ámbito naval que marcaron la praxis de la guerra en el mar entre los años 1914 y 1918. La primera fue considerada como navalista pura y estuvo representada por el pensamiento de Alfred Mahan y Julian Corbett. La segunda, era una escuela que podríamos denominar continentalista pura estuvo representada por lo que se denominó la *Jeune Ecole*, y la tercera que podríamos denominar como mixta que consideraba ambos aspectos geográficos como una totalidad y estuvo representada por pensadores que reflexionaron sobre la guerra en el mar a partir de sus experiencias en la guerra como Castex, Wegener, Gross y Sechi. A continuación vamos a describir y analizar cada una de estas escuelas de pensamiento.

a. Escuela navalista pura.

Esta escuela se originó gracias al pensamiento de Alfred Mahan quien gracias al concepto de *poder naval* entendido modernamente como la capacidad de un Estado de auto-organizarse hacia el mar (Blanco, 2004) generó una forma de hacer, basada en un método histórico, que sería seguida por algunos de los principales contendientes de la guerra, es decir, el Reino Unido, Alemania, Japón y Estados Unidos. De acuerdo con esta escuela la capacidad de autoorganización suponía el control del comercio marítimo a escala global y para ello era necesario que el Estado dispusiese de una fuerza naval que protegiera su tráfico marítimo y, a su vez, en

caso de conflicto, destruyera la fuerza naval adversaria, en un combate decisivo, de modo que el tráfico marítimo enemigo estuviera a su merced (Ibíd.)¹. Este último concepto estuvo enmarcado en lo que denominó dominio del mar (o comando del mar) que tendría importantes consecuencias en la planificación de la guerra por parte de los Estados que estuvieron necesitados de mantener una importante proyección marítima.

Esta forma de pensar generó un importante proceso de crecimiento y estandarización de las principales marinas de guerra de todo el mundo. En Venezuela, el concepto de poder naval fue introducido por R. Díaz en el año 1908, dentro del marco de un proceso de desarrollo naval iniciado por Cipriano Castro², pero a diferencia de Mahan que describió una situación que se estaba produciendo en su país después de la guerra de secesión, en Venezuela, si seguimos los textos que aparecieron sobre Tsushima a partir de una traducción de un trabajo realizado por Rudolf von Labres³, podemos señalar dos aspectos a tener en consideración: en primer lugar, este pensador estuvo interesado en cómo desarrollar un poder naval siguiendo al respecto las pautas establecidas por Mahan (1906:399)⁴. En segundo lugar, el análisis de la batalla de Tsushima, realizado por este autor austrohúngaro, nos indica que una concepción de la guerra basada en una batalla decisiva invitaba a examinar la estructura de la fuerza naval encargada de aplicar ese concepto y obligaba a estructurar una industria que facilitase el esfuerzo de desarrollo para crear las condiciones de posibilidad de librar eficazmente una acción decisiva en el mar como lo habían hecho los japoneses frente a los rusos en la citada batalla naval.

La solución a estos dos problemas fue pensada por Sir John Fisher, Primer Lord del Almirantazgo británico mediante la estandarización y el desarrollo de un poder que fuese capaz de enfrentar a la segunda y tercera armada más poderosa del mundo (Two power estándar). Esta práctica sería seguida por Alemania, EE.UU. y Japón, más no otros países como Francia, Austria-Hungría, Italia y Rusia, debido a

¹ Ver también: Mahan (1890/2011)

² Ver al respecto: Blanco (Rivero-Blanco, 2013).

³ Este autor austriaco elaboró un libro en el año 1903 denominado *Politik und Seekrieg* que llamó la atención de los pensadores españoles después de su desastrosa guerra contra EE.UU, en el año 1898. Después, este libro sería usado por los rusos para recomponer su fuerza naval después de su derrota frente a los japoneses en el año 1905.

⁴ Este trabajo fue obtenido gracias a las investigaciones realizadas por Ramón Rivero-Blanco.

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

consideraciones basadas en la geografía, que también afectarían el pensamiento naval británico y alemán durante la guerra iniciada en el año 1914. A tal efecto es conveniente destacar el pensamiento desarrollado por el escritor inglés Julian Corbett y el almirante alemán Wolfgang Wegener.

Corbett expresó en el año 1911 que la idea mahaniana de la batalla decisiva era correcta en un 90 % de posibilidades, por lo que su esfuerzo se dirigió el 10 % para dar respuesta por intermedio de un método filosófico al por qué un poder naval puede embarcarse en un conflicto limitado en tierra y a pesar de sus fortalezas, estas necesariamente no servirán en ciertos momentos y lugares, marcando la diferencia entre una paz victoriosa y desengancharse de un conflicto como aconteció en el caso estadounidense a propósito de Vietnam. La importancia del pensamiento de Corbett estriba en el hecho que a pesar de no considerar la importancia de otros desarrollos tecnológicos (como el submarino y las aeronaves), epistémicamente intentó considerar aspectos geográficos, logísticos y técnicos tomados de la obra de otro pensador de la guerra, Jomini siguiendo una aproximación hermenéutica basada en los aspectos políticos y morales de la guerra por intermedio del pensamiento de Clausewitz (Widén, 2012)⁵. De este esfuerzo concluyó que materialmente era imposible alcanzar el dominio del mar, que la guerra debería tener un alcance limitado en función de la incapacidad de alcanzar ese dominio en términos absolutos, que una batalla decisiva no sólo era poco probable, también podría ser muy costosa de acuerdo con la naturaleza y el fin de la guerra y consideró dos aspectos derivados de estas afirmaciones, es decir, el concepto de *fleet in being* y el tema de las comunicaciones marítimas en lo concerniente al concepto de dominio del mar y la forma de alcanzarlo (Ibíd.).

En este sentido, estimó que como era imposible obtener el comando del mar, el tema central de la estrategia en el mar era alcanzar una importante libertad de maniobra sólo posible a través de las operaciones de bloqueo y del control de las aguas en que mayormente se desarrollaban las operaciones para mantener abiertas las líneas de comunicaciones. Esto no se observó en las operaciones navales que condujeron a Gallipoli si nos atenemos a la resistencia que realizaron las fuerzas germano-turcas en el mar y a las condiciones político-morales que obligaron al

⁵ Ver también: Corbett (1911/2005).

Reino Unido y a Francia a aceptar el alto número de pérdidas sufridas antes y durante el desembarco. Sin embargo, ello se observó claramente cuando se realizó el bloqueo a las costas de Venezuela en el año 1902, por el interés de impedir una respuesta naval como la que había realizado la marina de guerra venezolana en el combate naval de Río Hacha.

Wegener, por su parte, fue un oficial alemán que combatió en la gran guerra. De su experiencia del primer año comenzó a publicar en el año 1915 artículos críticos sobre la conducción de la guerra siendo oficial de estado mayor de la primera escuadra de batalla del almirante von Hipper⁶. En estos ensayos predica la necesidad de alejarse de una estrategia continental para ganar la guerra y enfocarse en concepto de guerra naval más integral que se alejara de los conceptos de batalla decisiva, en Alemania seguida bajo el enfoque de la teoría del riesgo calculado, la defensa de las aguas alemanas que encerraba al país a un enfoque costero y seguir una orientación basada en cómo usar la geografía para abrirse a los océanos del mundo. Posteriormente en su principal obra, *La Estrategia Naval en la Guerra Mundial* realizada en el año 1929, insiste en los postulados enunciados previamente. La importancia de su pensamiento basado en una concepción geográfica es que se le atribuyó una marcada influencia en el proceso decisorio que condujo a la invasión de Dinamarca y Noruega en el año 1940. Lo que si es cierto, es que la decisión hasta donde se conoce, estuvo condicionada a dos consideraciones: en primer lugar, limitar el alcance de un posible bloqueo naval inglés⁷ y, en segundo lugar, según Lambert, extender el radio de acción de los U-Boot (Till, 1994:106)⁸. En todo caso, lo relevante para nosotros los venezolanos es que con la política marítima iniciada en el año 1903 se buscó solucionar infructuosamente el riesgo de un bloqueo intentando desarrollar al efecto una marina de alta mar, pero la visión continentalista subyacente en la crítica de Wegener no fue resuelta por Alemania en

⁶ Ver al respecto: <http://www.familiewegener.de/wolfgang.htm>

⁷ Sobre esta discusión, ver al respecto: Clemmesen (2010).

⁸ Lambert expresó que los orígenes de la Batalla del Atlántico estuvo relacionado con la poca atención que le dio el Almirantazgo británico a la amenaza submarina en el año 1939 a pesar de los indicios que manejaron los diplomáticos británicos en Berlín antes de la guerra. al efecto agregó "A more direct warning came in April 1939; the Foreign Office advised First Sea Lord Admiral backhouse to read Admiral Wegener's *The Naval Strategy of the World War*, then spoken of as *Hitler's Naval Bible*. The british naval attaché in Berlin considered the book offered a clear warning that operations against Trondheim and Bergen would not be imposible" (Ibíd.). Ver también: Castex (1938).

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

el año 1940 y quizás explica su pertinencia actual para un país con alta dependencia de las comunicaciones marítimas.

De estos tres pensadores, sólo Corbett y Wegener vivieron la gran guerra, pero sólo Wegener pudo reflexionar profundamente sobre esos acontecimientos desde el punto de vista naval por la desaparición física del pensador inglés en el año 1922. No obstante ello, la consideración geográfica presente en el pensamiento de estos autores contribuyó de alguna u otra forma a pensar la guerra en el mar desde una perspectiva costera, por lo que vamos a examinar esta línea de pensamiento.

b. Escuela continentalista pura.

La segunda escuela de pensamiento fue de origen francés y se denominó *Jeune Ecole*. Esta escuela reconocida como continentalista preconizaba, de forma realista y particularista, que los grandes desarrollos tecnológicos alcanzados a finales del siglo XIX permitían que pequeñas embarcaciones pudiesen producir grandes daños a buques de grandes dimensiones por lo que era excesivamente costoso para un Estado plantearse un proceso de desarrollo naval cuyos resultados pudieran ser destruidos por un efectivo sistema de defensa marítima compuesto por artillería de costa, minas anti-buques, submarinos⁹ y lanchas torpederas¹⁰. Los promotores de esta concepción de la guerra naval fueron primeramente el Almirante Aube, quien elaboró un análisis de fondo del carácter cambiante del contexto internacional y los medios disponibles en *La Guerre maritime et les ports français*, el Comandante Z y H. Montéchant (Coutau-Bégarie, 1999:514). Para estos autores, los nuevos medios navales funcionaban como igualadores de potencia que combinados con la guerra de corso podían obligar a poder naval como el inglés a dispersar sus fuerzas.

Esta escuela tendría una gran resistencia en las principales potencias marítimas de la época. Al efecto Castex expresó que “niega la importancia de la fuerza organizada

⁹ A pesar de existir antecedentes que se remontan al siglo XV en Corea y su defensa frente al Japón y en el siglo XIX en la guerra de secesión estadounidense, el submarino, en su nueva concepción, tendría su bautismo de fuego en el año 1914, por lo que antes de la guerra, las discusiones que se plantearon fueron teóricas y jurídicas en función de sus potencialidades.

¹⁰ El empleo de lanchas torpederas fue favorablemente considerado por Colomb en sus escritos y en las conferencias dictadas en ese período (Castex, 1938:59).

y de la batalla de la cual depende su suerte, y profesa la extraña creencia de que el objetivo primordial en el mar no es, como en tierra, la destrucción del ejército principal enemigo” (1938:65-66). Además, agregó que es una forma de

“... guerra de costa, encarada ofensiva y defensivamente, según un curioso método, ofensivamente, por medio de bombardeos y huyendo en seguida, bombardeos en los cuales se cifra una esperanza de una forma muy infantil, en los que se hace caso omiso de la existencia de la flota enemiga; y defensivamente, constituirá la protección e invulnerabilidad del litoral, aseguradas con una dispersión de... fuerzas...” (Ibíd.)

De acuerdo con este criterio, el tráfico marítimo se subordinaba a la defensa del territorio. Esta concepción de la guerra naval no fue asumida oficialmente por ningún país, no obstante, hay que hacer algunas precisiones: en primer lugar, algunas marinas como la italiana, la francesa, la japonesa, la rusa, la alemana y la británica experimentaron con estas nuevas ideas teniendo en consideración su geografía y sus enemigos potenciales. En segundo lugar, los países limitados para construir una armada como la de cualquier país de Europa, consideraron esta manera de hacer la guerra. En el caso venezolano, a fines del siglo XIX, se adquirieron dos embarcaciones torpederas que participaron eficazmente en el combate de Río Hacha (Bracho en Rivero-Blanco, 2013) y después del año 1902, se implantó un sistema de artillería de defensa de costa (Hernández y Nieves-Croes en Farage, 2011), pero, gracias a investigaciones realizadas por Rivero-Blanco, Nieves-Croes y Bracho Palma, desde los años cincuenta del siglo XIX, pensadores venezolanos comenzaron a reflexionar sobre la defensa naval del territorio.

Si bien, los estudios estratégicos navales de este período están en proceso de elaboración por un destacado grupo de profesionales, es conveniente mencionar que en el período guzmancista se concibió un plan de defensa naval del territorio que evidencia que con la salida a la luz de las primeras ideas acerca de la defensa costera, la clase dirigente venezolana se interesó por ellas y para inicios de los años noventa de ese siglo hubo un proyecto de adquisición de medios navales de acuerdo con esas características. Ello explica, en primer lugar, la adquisición de los dos torpederos que participarían en el combate de Río Hacha que ya señalamos y, en

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

segundo lugar, el esfuerzo emprendido por Delgado Chalbaud y Ramón Díaz para tratar de hacer que la Marina de Guerra venezolana dejara de ser una marina costera.

c. La escuela de pensamiento mixto.

La tercera escuela de pensamiento surgió como consecuencia de una práctica consuetudinaria que sería sistematizada por Castex (1937), Sechi (1906) y Gross (1929). Esta escuela que puede ser considerada como mixta, representaba un punto intermedio entre la concepción navalista pura y continentalista pura a partir de la influencia que ejerce el mar sobre la tierra y la tierra sobre el mar, con lo cual el apoyo naval a tierra, la perturbación del tráfico marítimo adversario, la defensa de costa y la disposición de una importante fuerza naval que le permitiera al país diseñar maniobras navales de naturaleza estratégica para disponer de una gran capacidad de negociación, fueron sus ideas predominantes. En este contexto, para los tres autores antes mencionados, a pesar de la relación mar-tierra, el elemento principal de la guerra en el mar es el buque, por su capacidad de permanencia, su adaptabilidad y su capacidad para aplicar la fuerza graduada. Sin embargo, a pesar de la categorización, cada uno de los autores mencionados (todos veteranos de guerra), tuvo una orientación que en cierta forma los diferenciaba como indicaremos a continuación.

Castex (I, 1938), siguiendo un método sintético basado en una concepción histórica y realista, se interesó por el equilibrio entre el mar y la tierra con foco en la concepción de una maniobra estratégica en el mar entendido como la acción para crear una situación favorable que posibilite el objetivo de la guerra. Este pensador, asumió una concepción dualista de la guerra en el mar a partir de la consideración de la guerra entre fuerzas organizadas con la guerra contra las comunicaciones marítimas, teniendo en cuenta el desarrollo de la aviación bajo el criterio de que el valor del espacio cambia en función de los medios disponibles. En este sentido concluyó luego de un examen exhaustivo de la historia que, en primer lugar, la misión de la fuerza organizada en el mar no se reduce a la búsqueda de la batalla decisiva, en segundo lugar, no es necesario provocar esta batalla y, en tercer lugar, la

batalla en sí misma rara vez produce resultados decisivos (Coutau-Bégarie, 1999:549-550).

Otro de los aspectos que es importante destacar del pensamiento de este autor es relacionado que aquellos elementos que contribuyen al crecimiento de un poder marítimo y naval y aquellos que lo condicionan (Castex II, 1938). A este conjunto de aspectos los denominó servidumbres y las clasificó en positivas y negativas. Las positivas son todas aquellas que favorecen o ayudan al desarrollo del poder del **Estado en el mar y las negativas son todas “aquellas que hay que atender y que son ajenas a la estrategia naval, pero que, no obstante ello, merecen ser consideradas seriamente” (Ibíd.:318).**

G. Sechi, se enfocó por el equilibrio entre mar y tierra con énfasis en las operaciones conjuntas y en la guerra de costas debido a que la amenaza que consideró su país, Italia, se encontraba en el mar adriático, es decir, el imperio austrohúngaro. Por tal motivo, el foco de atención del pensamiento estratégico italiano estuvo centrado, en primer lugar, en las operaciones de bloqueo, como modo de asegurar el uso del mar en lo concerniente al tráfico marítimo y la realización de operaciones de apoyo a tierra, en segundo lugar, mediante la diplomacia naval para mostrar con la fuerza sus intereses frente a sus aliados sobre todo en relación con el imperio otomano y, en tercer lugar, la guerrilla naval con el empleo de los torpederos (MAS), aeronaves y medios de asalto, que le permitiría alcanzar notables éxitos sobre todo al final de la guerra (Ramoino, 2010:09). La importancia del pensamiento de este autor radicó en el hecho que en los albores del siglo XX concibió una marina de guerra equilibrada en contraposición al pensamiento dominante centrado en el desarrollo de una flota capaz de mostrar bandera en los mares del mundo. Un hecho que los venezolanos pudieron apreciar en el año 1903 con la participación de ese país en el bloqueo. Después de la guerra, su preocupación se dirigió a colocar a Italia dentro del marco de limitaciones establecidas en el Tratado de Washington que en la práctica representó el aumento del estatus de su país en relación a los otros poderes navales, es decir, Reino Unido, EE.UU., Japón y Francia.

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

Gross, seguidor del pensamiento de Corbett según Castex (1938) y Coutau-Bégarie (1999), se interesó por un equilibrio entre el mar y la tierra focalizado en el ataque al tráfico marítimo. La orientación de su pensamiento estuvo enmarcada en la posición desventajosa de su país, el exitoso papel que desempeñó el submarino en la pasada guerra, la consideración del mar como condición de posibilidad para el bienestar de su país y la derrota de 1918 que obligó a su país a ingeniárselas para mantener una adecuada presencia en los espacios marítimos a pesar de sus limitaciones. Este oficial alemán, después de la guerra, realizó una reflexión sobre los errores y aciertos de las operaciones navales alemanas durante la pasada guerra en su obra *Doctrina de la guerra marítima según las enseñanzas de la Guerra Mundial*. Allí comenzó afirmando que el objetivo de la guerra naval no es el dominio del mar sino el dominio de las comunicaciones marítimas, agregando además que la naturaleza de la guerra tenía un alcance limitado (1929:40). Como **este dominio no era absoluto, se considera alcanzado cuando “el adversario no tiene posibilidad de atacar eficazmente – las - comunicaciones económicas y militares, ni de utilizar ni defender las propias” (Ibíd.:60)**. La causa de esta afirmación, la justifica el autor a partir del criterio que, el grado de dependencia de una nación de las líneas de comunicaciones marítimas constituye el núcleo fundamental para decidir la forma en que se conducirá la guerra en el mar. Como los Estados europeos se había hecho cada vez más dependientes del mar, Alemania debió, según su criterio, haber hecho un esfuerzo mayor en destruir la propiedad pública y privada enemiga **debido a que es “uno de los resortes principales para quebrantar la resistencia del adversario...” (Ibíd.:56-57)**. En este contexto consideró un error, en primer lugar, no desarrollar antes de la guerra una escuadra capaz de perturbar el comercio (Ibíd.: 163), en segundo lugar, que la fuerza naval del pacífico comandada por el Almirante Graf Spee se dedicara a la objetivación militar de otros intereses estratégicos que no fuesen el comercio de la Entente y, en tercer lugar, que la Hochseeflotte confinada en el mar del Norte no hubiese hecho presión a la Grand Fleet británica para apoyar a los buques alemanes en la etapa crítica de agosto a diciembre de 1914. Para el pensador alemán, **las hazañas de buques corsarios como el SMS “Emden” y SMS “Karlsruhe”, demostraron al mundo lo que se hubiese podido esperar del espíritu y de las cualidades de los marinos alemanes si la guerra de corso se hubiera extendido a todos los mares del globo” (Ibíd.:168)**. Como se sabe, el desarrollo de los

submarinos llevarían la guerra de corso a nuevas circunstancias modificando con ello todo el pensamiento naval, pero Alemania perdería dos años para explotar de forma efectiva esa nueva arma.

Con la excepción de Sechi que tuvo posteriormente una importante participación en la política italiana antes del advenimiento del fascismo, la obra teórica de Castex y de Gross¹¹ fue consecuencia de sus reflexiones de una guerra en la que participaron de alguna u otra manera como oficiales de estado mayor (al igual que Wegener). Sechi participó en la denominada *guerra di porto*, la forma en que los italianos desarrollaron la guerra en el Adriático, Castex participó en las fuerzas navales francesas destacadas en el mar Mediterráneo y Gross estuvo a las ordenes de Hipper en el mar del Norte. Estas reflexiones fueron producto del hecho que la teoría fue desbordada por los acontecimientos, tal como veremos a continuación.

Estas tres escuelas de pensamiento trascendieron la Primera Guerra Mundial a pesar de la revisión realizada por Castex, Wegener, Gross y Fioravanzo (en tanto que sucesor de Sechi y Bernotti) sobre todo en el teatro de operaciones del Pacífico entre 1941 y 1945, donde el pensamiento de Mahan fue predominante, pero como proceso de revisión *a posteriori*, es decir, lo que se puso en práctica en la Segunda Guerra Mundial a partir de la reflexión realizada es de destacar dos aspectos que revolucionarían la guerra en el mar: en primer lugar, la *rudeltaktik* desarrollada por Karl Dönitz en su obra *Die U-Bootwaffe* que pasó desapercibida, según Coutau-Bégarie (1999:519), en el mundo naval en el momento de su publicación¹² y el Tratado Naval de Washington de 1922 que favoreció el desarrollo del portaaviones, un arma que los japoneses lograron conocer sus ventajas al estallido de la guerra en el año 1914 y los británicos a propósito de Jutlandia. Estos dos hechos nos permiten explorar la proxis de las operaciones en la Gran Guerra.

¹¹ Este oficial alemán también estuvo a las órdenes de Hipper, por lo que tuvo una importante experiencia de combate.

¹² Al parecer fue publicada en el año 1940 según:
http://www.booklooker.de/B%FCcher/Angebote/titel=Die+U-Bootwaffe&autor=Karl+D%F6nitz&sortOrder=preis_total aunque Coutau-Bégarie señala que fue en el año 1939.

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

2. La praxis de la guerra en el mar: 1914-1918.

La guerra en el mar en el año 1914 sufrió los mismos avatares de la guerra terrestre. De una imagen operacional concebida como una guerra de movimientos terminó después de las batallas de las Malvinas y Coronel en el sur de Suramérica que significaron el sacrificio de hombres y buques británicos y alemanes, en una guerra de posiciones caracterizada por la ejecución de operaciones de bloqueo y contrabloqueo que expresaron el inmovilismo en ese escenario de operaciones (De la Sierra, 1984). Así pues, vamos a hacer un examen de cómo conceptos claves de la teoría se expresaron en la práctica de la guerra en el mar, esto es: en primer lugar, el concepto de dominio del mar y su relación con las acciones de bloqueo y la batalla decisiva, en segundo lugar, el ataque a las líneas de comunicaciones marítimas, en tercer lugar, el apoyo naval a tierra, en cuarto lugar, la guerrilla naval y, por último vamos a valorar cómo funcionó la visión continentalista, navalista pura y mixta.

En lo que se refiere a la aplicación del concepto mahaniano del dominio del mar que nos lleva a la acción de bloqueo y al combate decisivo es de destacar, que en la Gran Guerra se aplicaron operaciones de bloqueo (a distancia) y contrabloqueo en el mar del Norte en la relación Reino Unido y Alemania, en el mar Báltico contra los rusos, en el mar Adriático contra los austrohúngaros, en el mar Mediterráneo oriental contra los turcos y el mar Negro contra los rusos. Todas estas operaciones limitaron las operaciones navales de los países afectados, pero no la impidieron en un 100 % por lo que el 10 % indicado y estudiado por Corbett obligó a pensar más en un control que facilite el uso del mar por ser más realista en términos de medios y necesidades. Con respecto al concepto de batalla decisiva, ésta se puso en práctica intencionalmente por el Reino Unido contra Alemania, primeramente en Dogger Bank y posteriormente en Jutlandia en el año 1916, pero a pesar de las graves pérdidas sufridas por ambos bandos, especialmente por los anglosajones, en el resto de la guerra no se planteó un combate de esa naturaleza, por lo que, como señaló Castex, en el mar, un combate decisivo no es necesario porque históricamente ha sido escaso.

En relación con la lucha contra el tráfico marítimo es de mencionar que éstas se enfocaron en el ataque a los puertos enemigos y al tráfico marítimo propiamente

dicho. El primero ejecutado principalmente por la marina alemana con buques y dirigibles y turca únicamente con buques, contra puertos británicos y rusos y, el segundo realizado con el empleo de minas, buques corsarios y submarinos. Las minas usadas de manera ofensiva produjeron importantes daños, pero sólo limitaron el uso del mar desde la perspectiva del tráfico marítimo así como de las operaciones navales. Los buques corsarios principalmente alemanes operaron hasta principios del año 1915. Aquí son de destacar las acciones realizadas por el SMS “Karlsruhe”¹³ y SMS “Dresden” porque contaron, de alguna u otra manera, con el apoyo logístico venezolano a partir de la instrumentación del *ettappendienst* (Blanco en Rivero-Blanco, 2013). Por otra parte, los puntos de discrepancia de Wegener y Gross, con respecto a la forma en que condujo la guerra en el mar se produjo por el hecho que la escuadra del extremo oriente de von Spee no fue usada para perturbar el tráfico marítimo y aligerar así la presión en el mar del Norte. Las acciones contra el tráfico marítimo realizadas con submarinos lograron por poco que Alemania ganara la guerra por el daño que produjo al Reino Unido, pero ello significó la entrada en guerra de Estados Unidos trayendo como consecuencia que la estadística de hundimientos se inclinara en contra de ese país centroeuropeo. Para que se tenga una idea de la efectividad del arma submarina en esa guerra, se hundieron alrededor de 7,5 millones de toneladas netas de buques de la entente. En la guerra contra el tráfico marítimo, el Reino Unido, Francia y EE.UU se vieron forzados a rescatar la practicas de convoy utilizadas originalmente por la liga hanseática en el siglo XIII y por España en el siglo XVI para defenderse de los piratas (De la Sierra, 1984). De esta última dio cuenta T. Campanella en su *Civitas solis, poetica idea Reipublicae philosophicae* (Blanco, 2004).

El apoyo naval a tierra fue realizado por todos los contendientes, tanto desde el punto de vista estratégico como el caso alemán para aligerar la presión sobre el frente occidental en los años 1915 y 1916¹⁴, como desde la perspectiva estratégico-

¹³ Sobre las acciones del SMS “Karlsruhe”, en un reportaje especial del año 1914 se relata las vivencias del cónsul venezolano, el Doctor Navarrete Serrano, a bordo primeramente del vapor “Bahía Blanca”, después en el vapor “van Dyck” y posteriormente del vapor “Asunción”, antes que fuese echado a pique el segundo por el crucero alemán el 26OCT1914. Información obtenida gracias a la colaboración de Alfredo Schael.

¹⁴ Desde el punto de vista estratégico es de destacar también que en septiembre del año 1918 Alemania intentó usar su flota para aligerar de nuevo la presión en el frente occidental y la negativa de la marinería en salir de puerto fue el detonante de la revolución y del fin de la guerra. en las acciones antirevolucionarias realizadas por las fuerzas armadas alemanas participaría el venezolano Carlos Meyer Baldó (Blanco, 2014)

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

operacional realizada especialmente por el Reino Unido y Francia en Gallipoli y Salónica (esta última con la participación italiana) (Blanco, 2014)¹⁵, Japón en Tsingtao (Maita, 2011), Rusia en el mar Báltico y Negro y Austria-Hungría en el Adriático. En este tipo de operaciones es que se observa la relación recíproca de la tierra y el mar, según Castex y también por qué no Wegener y Gross. La diferencia entre estos pensadores es que mientras el francés partía del concepto de operación que al final de cuentas va a definir el empleo de la fuerza organizada, los alemanes consideraban la relación existente entre producción y guerra que conecta estratégicamente la guerra con la política. Desde esta perspectiva, para los pensadores navales alemanes, su objeto estaba relacionado en cómo el apoyo a tierra favorecía las operaciones navales para garantizar el uso del mar y para Castex, dependía del concepto de maniobra. Por supuesto que Castex también consideraría la necesidad de proteger el tráfico marítimo, como ya indicamos, pero el logotipo empleado por este autor partió de una manera más flexible de la relación medios-fines a diferencia de los pensadores germanos que la experiencia de la guerra submarina condicionaron su pensamiento estratégico por la desventajosa ubicación geográfica de su país con respecto a sus enemigos. En Venezuela, históricamente y de forma más acentuada durante el período gomecista, se usó a la Armada como un medio para favorecer las operaciones en tierra, pero dada la alta dependencia de sus comunicaciones marítimas sólo en el año 2007 se trató de generar la inquietud a nivel de la Escuela de Guerra Conjunta de cómo desde tierra se puede apoyar las operaciones navales para limitar las posibilidades de un bloqueo naval en nuevas condiciones, pero sin resultados prácticos desde el mismo momento que la Armada adoptó, en concordancia con las directrices proveniente de la clase dirigente del país, el concepto de guerra popular de resistencia abandonando, en consecuencia, sus funciones inherentes en caso de un hipotético conflicto.

Con respecto al accionar de los beligerantes bajo la concepción de la *Jeune Ecole*, es posible afirmar que la marina alemana aprovechó el éxito en el empleo de los submarinos e intensificó su uso a gran escala, primeramente contra los buques de guerra y posteriormente contra el tráfico marítimo de sus adversarios. Las minas usadas de manera defensiva fueron usadas ampliamente por todos los beligerantes

¹⁵ En estas operaciones anfibia participaría el venezolano Ismael Urdaneta (Ibíd.)

obligando a instrumentar los bloqueos navales a distancia prudencial. La artillería de defensa de costa fue poco efectiva en las operaciones por su carácter fijo, ello se mostró patentemente en los bombardeos a las costas de Inglaterra y en Gallipoli. El empleo de lanchas torpederas merece una mención aparte, además de otro tipo de operaciones clandestinas realizadas en el mar Adriático. En lo que concierne a las lanchas torpederas italianas, estas en dos acciones espectaculares penetraron primeramente en el puerto de Trieste y hundieron al acorazado *Wien* y posteriormente al *Szent Istvan* (Blanco, 2012 y Rivero-Blanco, 2014).

En lo que respecta a acciones clandestinas fueron hundidos por acciones de sabotaje los acorazados italianos *Benedetto Brin* y *Leonardo da Vinci* (De la Sierra, 1984) y dos oficiales de la marina italiana lograron hundir al acorazado *Viribus Uniti* en el puerto de Pola con un torpedo italiano autopropulsado (Ibíd.). A pesar de lo significativo de estas acciones, es posible afirmar que ellas fueron posibles dentro de un marco operacional más complejo signado por las acciones de bloqueo y contrabloqueo realizadas por fuerzas organizadas. En este sentido, la crítica realizada por Castex mantuvo su vigencia hasta que los chinos en fecha reciente consideraron el empleo masivo de lanchas torpederas (proyecto C-14) en una posible acción anfibia contra sus costas. Esta concepción de la guerra es una evolución a posteriori de la *Jeune Ecole* y se diferencia es que su forma de acción está concebida bajo la idea del enjambre. Irán ha sido el país que ha perfeccionado esta táctica sin abandonar el desarrollo de su flota de alta mar.

Como se puede observar de lo reseñado, la praxis desbordó la teoría debido a que la guerra al final de cuentas resultó ser un asunto de producción y destrucción que tuvo graves consecuencias si se considera, en primer lugar, las importantes pérdidas navales sufridas por los países de la Entente, sólo mitigadas por la entrada en guerra de EE.UU que alteró la estadística de hundimientos y, en segundo lugar, el agotamiento que impulsó a los marineros de las flotas, rusa, austrohúngara y alemana a que tomaran parte decisiva en los procesos revolucionarios que vivieron esos países obligándolos a abandonar la guerra. Así pues, hasta que se consolidó la comunidad internacional como hoy día se conoce a partir del reconocimiento de los Estados las guerras se podían perder en el mar pero se ganaban en tierra. Después que se consolidó la comunidad internacional, ha cambiado la formula, las guerras

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

entre Estados se pierden y se ganan en el mar, las revoluciones podrían ganar en tierra.

3. Influencia de la teoría y praxis de la guerra naval en Venezuela.

Como indicamos ya, el pensamiento naval puro venezolano formal tuvo de la mano de Ramón Díaz sus orígenes a pesar de las preocupaciones de varios pensadores que desde mediados del siglo XIX plantearon proyectos sobre la defensa naval del territorio. Si bien el pensamiento a finales del siglo XIX tuvo, al parecer, una fuerte influencia de la *Jeune Ecole*, si se tiene presente la disponibilidad de dos torpederos en el combate naval de Río, Hacha, el pensamiento naval de inicios del siglo XX fue mahaniano. Pero en nuestro caso estaba orientado a desarrollar un poder naval amparado en los desarrollos tecnológicos en la construcción de buques y en las técnicas de navegación como trataron de realizar Cipriano Castro y Román Delgado Chalbaud (Bracho, 2010). Como se sabe, este esfuerzo se detuvo cuando después del golpe de abril de 1913, Juan Vicente Gómez se estableció firmemente en el poder y rigió los destinos del país hasta el año de su muerte en el año 1935 evitando por todos los medios el desarrollo de cualquier institución que amenazara su dictadura. Como consecuencia de este hecho, la transición tecnológica en el ámbito marítimo en Venezuela se extendió hasta el año 1938, cuando la clase dirigente, luego de percatarse, en primer lugar, de la incapacidad de capturar al Falke en el año 1929, y, en segundo lugar, de las causas y consecuencias de los recientes conflictos acaecidos en la región como la guerra por el cuadrilátero de Leticia y la guerra del Chaco, comenzó a preocuparse del estado de las fuerzas militares y navales en relación con los países vecinos¹⁶. De ahí se explica las preocupaciones por modernizar la marina de guerra y los proyectos de defensa naval desarrollados con la ayuda italiana (Blanco, 2012 y Rivero-Blanco, 2014). Pero en ese momento, en nuestro país entraron en la palestra pública dos visiones del poder marítimo y del poder naval: la visión mahaniana y la propugnada por la *Jeune Ecole*, ambas dentro de un contexto en que el país se había hecho importante por la producción petrolera y se estaba haciendo cada vez más dependiente de las comunicaciones marítimas que hizo que

¹⁶ Ver al respecto: Blanco (Farage, 2011).

el país se inclinara por un tiempo en lo que hemos denominado escuela de pensamiento mixto.

Desde la perspectiva tecnológica, la Marina de Guerra de Venezuela entre 1835 y 1935 fue fiel reflejo de la situación de transición tecnológica que afectó la guerra en el mar desde el inicio de la era del vapor y del acero. En Venezuela, si tomamos en consideración, en primer lugar, las políticas adoptadas para desarrollar un poder en el mar, en segundo lugar, la implantación de una infraestructura que marcó el inicio del desarrollo del poder marítimo venezolano, en tercer lugar, las armas utilizadas por los marinos venezolanos entre 1899 y 1938 y, en cuarto lugar, la divulgación de reflexiones relacionada con la política marítima que debería practicarse en el país para aumentar la efectividad del desarrollo marítimo venezolano realizadas por Díaz, podemos afirmar que al menos un sector de la sociedad venezolana estuvo a la par de las tendencias mundiales. Ha faltado que la política, como expresión de la sociedad, sea su fiel reflejo y no de una parcialidad que a todo lo largo del siglo XX y principios del XXI nos ha colocado como un país dependiente. En este sentido, la parcialidad política que ha afectado el desarrollo del poder naval venezolano se ha evidenciado en el monopolio de los sistemas de armas que en el pasado como en el presente, con la excepción de los torpederos veteranos de Río Hacha y los medios navales adquiridos entre los años cincuenta y ochenta del siglo pasado, lo ha tenido el ejército.

En lo que respecta a la guerra en sí, a parte del periplo del SMS “Karlsruhe” en el mar caribe y el Atlántico meridional, Venezuela no tuvo otra participación en la guerra que la presencia de unos voluntarios que actuaron de forma representativa en ese conflicto (Blanco, 2014), por lo que, en cierta forma, fueron válidas las preocupaciones de Ramón Díaz en lo concerniente a la necesidad de formar al oficial naval venezolano para estar a la altura de un nuevo tipo de guerra que nos afectaría de manera directa y categórica entre los años 1942 y 1944.

Si podemos hacer una conclusión general de todo lo expuesto, los dogmatismos, así como nos lo ha indicado Kuhn (2004), han impedido el desarrollo del conocimiento y así como un general alemán expresó que los errores en una guerra se corrigen en

Teoría y praxis de la guerra en el mar entre 1914-1918 y su influencia en Venezuela.

la próxima, los extremos teóricos prevalecientes antes de la guerra del 14 fueron convergiendo a un punto de equilibrio en lo que concierne a la teoría y a la praxis. Lástima que Venezuela, a cien años del estallido de la Gran Guerra, esté sumergida en un extremismo en lo que concierne al poder naval.

Bibliografía Consultada.

- BLANCO, E. (2014). “Los venezolanos y la Primera Guerra Mundial”. Caracas. Disponible: www.edgareblancocarrero.blogspot.com
- BLANCO, E. (2012). “La Regia Marina Militare Italiana y su participación en la Concepción de una Estrategia de Defensa Marítima del Territorio Venezolano, 1935-1940”. Caracas. Disponible: www.edgareblancocarrero.blogspot.com
- BLANCO, E. (2004). *Reflexiones sobre Estrategia Marítima en la Era de la Libertad de los Mares*. Caracas. Editorial Panapo. 375 p.
- BRACHO, J. (2010). *Los Sueños Rotos. La Historia de los Delgado-Chalbaud*. Caracas. IFE. 345 p.
- CASTEX, R. (1937). *Teorías Estratégicas. Tomos I al V*. Buenos Aires. Escuela de Guerra Naval.
- CLEMMESSEN, M. (2010). “The Armoured Commerce Raider 1914-1942. The mirage of an indirect path to victory for the weaker navy?”. Copenhagen. [Documento en línea]. Disponible: <http://www.clemmesen.org/cvpublications.php> [Consulta: 03AGO2014].
- CORBETT, J. (1911/2005). *Some principles of maritime strategy*. London. RN War College 351 p [Documento en línea]. Disponible: <http://gutenberg.readingroo.ms/1/5/0/7/15076/15076-h/15076-h.htm>
- COUTAU-BÉGARIE, H. (1999). *Traité de Stratégie*. (2° ed.). Paris. Editorial Económica. Instituto de Estrategia Comparada. 1005 p.
- DE LA SIERRA, L. (1984). *El mar en la Gran Guerra (1914-1918)*. Barcelona. Editorial Juventud. 364 p.

- FARAGE, L. (Comp.). (2011). *Venezuela y la Segunda Guerra Mundial. 1939-1945*. Caracas. CGA. 367 p.
- GROSS, O. (191?). *La Doctrina de la Guerra Marítima según las Enseñanzas de la Guerra Mundial*. Madrid. (T. M. Mille). Editorial Naval. 220 p.
- KUHN, T. (2004). *La Estructura de las Revoluciones Científicas*. México. (T.A. Contin). Fondo de Cultura Económica. 318 p.
- LABRÉS, R v. (1906) “La batalla de Tsushima. Estudio Estratégico y Táctico”. Caracas. Revista Militar y Naval N°15. 399-400 pp.
- LABRÉS, R v. (1903/2007). *Politik und Seekrieg*. Berlín. Editorial Mittler und Sohn. Digitalizado en Universidad de Harvard. 363 p.
- MAHAN, A. (1890/2011). *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Boston. Little, Brwn, and Company. 386 p.
- MAITA, J. (2011). *El Sol Naciente versus la Cruz de Hierro. Japón en la Primera Guerra Mundial*. Caracas. Monte Ávila Editores latinoamericana. 439 p.
- RAMOINO, P. (2010). *La Regia Marina tra le due Guerre Mondiali*. Livorno. Rivista Matittima. 111 p.
- RIVERO-BLANCO, R. (2014). “Las lanchas torpederas M.A.S.: Cronología de un Experimento”. Caracas. Disponible: <http://www.fav-club.com>
- RIVERO-BLANCO, R. (Edit.)(2013). *Historia de la Marina de Guerra de Venezuela de inicios del siglo XX: Vida y legado del CC Ramón Díaz*. Caracas. Ediciones del Autor. 276 p.
- TILL, G. (Edit). (1994). *Seapower. Theory and Practice*. Portland. Frank Cass. Journal of Strategic Studies. 206 p.
- WEGENER, W. (1939). *La Estrategia Naval en la Guerra Mundial*. Buenos Aires. Talleres Gráficos de la Escuela de Guerra Naval. 104 p.
- WIDÉN, J. (2012). *Theorist of Maritime Strategy: Sir Julian Corbett and His Contribution to Military and Naval Thought*. Farnham. Ashgate Publishing Limited. 185 p.