"El Control del Mar"... una aproximación estratégica, operacional y doctrinaria.

Capitán de Navío
Jasón Saavedra Paredes

"Aquel que domina el mar domina el comercio, el que domina el comercio del mundo controla las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo"[1]

Para abordar el tema, primero desarrollaré el marco conceptual recurriendo a algunos de los estrategas navales más renombrados, comentando brevemente la influencia que imprimieron en su época a la estrategia naval y los conceptos que cada uno esgrimió al respecto. Luego analizaré la teoría, lo que permitirá extraer algunas ideas de utilidad. Estas serán comentadas a la luz de nuestra realidad para admitir su vigencia y empleo en la concepción que ensayaré a continuación, la misma que será enfocada estratégica, operacional y doctrinariamente.

Considerando la amplitud del tema que nos ocupa, este artículo no procura ser concluyente, sería pretencioso de mi parte que así fuera; por tanto no voy a tratar de validar o discrepar con la teoría, menos parafrasearla para ensayar una extrapolación a nuestra realidad. Me valdré de ella sí para, manteniendo singularidad y objetividad, presentar una modesta contribución hacia un pensamiento estratégico propio para nuestra institución; el mismo que pueda ser debatido y mejorado en el tiempo, para ir acuñando una corriente de pensamiento estratégico, a cuyos fines contribuyan nuestros esfuerzos.

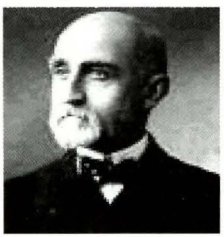
Marco conceptual

Son muchos los tratadistas que se han ocupado sobre estrategia naval, pero

1 Esta máxima de Sir Walter Raleigh (1552 – 1618) que ha regido desde entonces la estrategia nacional del imperio británico –validada luego por la historia– revela por si sola la importancia y trascendencia del control del mar.

considero imprescindible citar a cuatro de los más distinguidos e influyentes. Confrontar con sus ideas nos ayudará a entender el tema que nos ocupa, para más adelante ensayar algunos lineamientos a considerar en nuestra propia concepción y en el diseño de la maniobra que pretenda conseguir el control del mar.

Alfred Mahan (1840-1914).



Contralmirante norteamericano que influyó profundamente en la teoría de la estrategia naval con su obra *La influencia del poder naval en la historia* (1890). Su ascendiente estratégico y geopolítico alcanzó los estamentos gubernamentales de su país y con ello podemos decir que contribuyó a marcar los destinos de su nación hacia la supremacía mundial que hoy nadie discute. Su pensamiento permitió, entre otras cosas, la anexión de Hawai y la intervención norteamericana en la secesión de Panamá para la construcción del canal interoceánico.

El centro de su pensamiento estratégico fue la importancia del control del mar, capacidad que habiendo influenciado decididamente en la historia, no había sido tenida en cuenta en el pensamiento estratégico naval hasta entonces. Como él mismo reconoció "...una vez formulado, este pensamiento se convirtió en el centro de todos mis escritos durante veinte años".

Para la obtención del control del mar, Mahan privilegió la búsqueda de la batalla naval decisiva antes que el ataque a las líneas de comunicaciones, aunque consideraba esta posibilidad "... desdeñándola como la forma más débil de la guerra naval, solamente adecuada en caso que no existiera otra opción"[2]. El tiempo le negaría la razón, pues la I Guerra Mundial y las sucesivas guerras demostraron que es muy difícil lograr el enfrentamiento de dos flotas, con excepción de lo ocurrido en la Batalla de Jutlandia (1916).

Sir Julian Corbett (1854-1922).



Abogado e historiador inglés, contemporáneo de Mahan, aunque publicó su obra más importante 21 años después. *Algunos Principios de Estrategia Marítima* (1911) fue algo más que eso, fue un aporte de sólidos fundamentos estratégicos que influenciaron en la concepción estratégica y el diseño de la Armada Británica de la pre-guerra[3], que perduran con nitidez hasta la actualidad y que mantienen vigencia cuado se relacionan y contrastan con la estrategia naval contemporánea.

"El objeto de la guerra naval deberá ser siempre, directa o indirectamente, ya sea obtener el *dominio del mar* o evitar que el enemigo pueda lograrlo [...]. El dominio del mar por tanto no significa otra cosa

2. Alfred Mahan, citado por Geoffrey Till en *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*. Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1988. p 49.
3. Influencia ejercida a través de su amistad con el Almirante Sir John Fisher, Primer Lord del Almirantazgo (1904-09).

que el *control de las comunicaciones* marítimas, ya sea para fines comerciales o militares"[4]. Desde esta perspectiva, a diferencia de Mahan, cuestionó la concepción de orientar prioritariamente el esfuerzo de la guerra naval a la destrucción de la flota enemiga en la batalla decisiva, esfuerzo que requiere la permanente concentración de masa y su consiguiente desgaste (fricción) mientras se produce la circunstancia. Como contraparte privilegia las acciones sobre el comercio, las comunicaciones y costas enemigas, maniobras que llevan implícita la dispersión, aprovechando la movilidad y flexibilidad de las fuerzas navales.

El párrafo precedente pone de manifiesto el eje de su concepción estratégica naval, la cual no circunscribe a ese ámbito, sino más bien la relaciona con la estrategia continental y los pensamientos de Clausewitz y Jomini. Esta interrelación marítima - continental permitió que su pensamiento estratégico alcanzara mayor abstracción, al considerar la importancia de las *acciones navales* en la medida que contribuyan a consolidar lo que el *ejército* pueda lograr *en tierra*. Con esto se convirtió en precursor de las operaciones conjuntas. Escribió al respecto: "Dado que los hombres viven sobre la tierra y no en el mar, los grandes sucesos entre las naciones en guerra se han decidido siempre, salvo en muy raros casos, ya sea por lo que el ejército pueda hacer contra el territorio enemigo, o por el temor a lo que la flota permita que el ejército pueda hacer"[5]. Este concepto lo complementa adecuadamente el Almirante Pertusio, que escribió "Las armadas no ganan las guerras, pero pueden perderlas"[6].

Raúl Castex (1878-1968). Almirante francés. Su voluminosa obra de cinco tomos con seguridad lo convierte en el más productivo autor sobre estrategia marítima. Sus *Teorías Estratégicas* (1929) contienen "la investigación teórica más completa de la estrategia marítima aparecida hasta entonces"[7], con la ventaja que su obra fue publicada después de la Primera Guerra Mundial, a diferencia de los autores citados anteriormente cuya experiencia llega hasta la Guerra Ruso Japonesa (1904 - 1905). Su influencia trascendió fronteras y aunque Geoffrey Till, como británico que es, menciona que no influenció en las armadas anglosajonas, pero con seguridad lo hizo, amén de hacerlo hasta hoy en el pensamiento naval contemporáneo.



4. Corbett, Julian. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997, pp. 100 y 102.
5. Ídem, p. 24.
6. Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995, p. 32.
7. Till, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988, p. 67.

Castex introdujo en el análisis estratégico la influencia del submarino y del avión en la guerra naval. Los bloqueos, por ejemplo, podían ser vulnerados por ataques aéreos o de submarinos y la aviación ofrecía además una capacidad exploradora a ser tomada en cuenta. Con esto incorporó –a la geografía plana o bidimensional (latitud y longitud)– la tercera dimensión (profundidad y altura) en lo que denominó la "geografía vertical" o "volumétrica" como agrega el Almirante Pertusio.

Esta aproximación conceptual lo llevó a entender con mayor claridad la relatividad del control del mar, el mismo que, a partir de entonces, con mayor razón se vio limitado en extensión y duración. "El *dominio del mar* no es pues absoluto. Solo es *relativo*, incompleto, imperfecto [...]. En realidad su significado era el control de las comunicaciones marítimas de superficie, esenciales para cualquier propósito"[8].

Para la obtención y el ejercicio del control del mar exploró todas las posibilidades, incluyendo recomendaciones para las armadas no preponderantes (inferiores a la enemiga). Dijo que "...cosas muy útiles podían hacerse con fuerzas inferiores si eran correctamente manejadas", por lo que se ocupó exhaustivamente de la maniobra estratégica en el mar a la que le dedicó un tomo entero en su obra, proporcionando con ello algunas herramientas y dejando a la creatividad del Comandante Operacional esta desafiante tarea.

Sir Herbert Richmond (1871 -1946).



Prestigiado Almirante inglés, en su momento comandante del acorazado HMS *Dreadnought*, Insignia de la Flota Británica. Aunque algo más joven, también contemporáneo de los autores antes mencionados. Al dejar el servicio activo se graduó como historiador en Cambridge. Fue obstinado en su lucha contra el conservadurismo y los dogmas estratégicos, ahí radica el valor de su influencia. Siempre estuvo empeñado en evolucionar la concepción estratégica británica y lo logró.

Su pensamiento estratégico lo manejó dentro de la corriente británica de la época marcada por Colomb, Mahan y Corbett; contribuyeron a ello una adecuada combinación de su *experiencia profesional, el conocimiento de la historia y su perspectiva analítica.* Al analizar la I Guerra Mundial evaluó deficiencias doctrinarias y estratégicas. "El duro contraste entre la expectativa y los logros eran atribuibles, desde su punto de vista, *al fracaso en desarrollar un aparato intelectual dentro de la Armada y al prolongado desdén por la educación de los oficiales en los aspectos superiores de su profesión*"[9] y a ese fin dedicó sus mayores esfuerzos. Fue Corbett, su amigo personal, quien le infundió el "valor

8. Castex, Raúl. Citado por Geoffrey Till en *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Ibídem.
9. Till. Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1988. p. 61.

político" que lo llevó a ocuparse de asuntos estratégicos de defensa y pensar las *reformas estructurales en educación* para sistematizar el estudio de la guerra y la estrategia.

Tildado en su época como "hereje que había que vigilar con cuidado", Richmond no ha sido citado en este trabajo por sus conceptos sobre control del mar que desarrolló con claridad, sino más bien por su tenacidad para evolucionar mediante un desarrollo académico – profesional propio, lo que también contribuye al fin ulterior de este artículo.

El análisis

El marco conceptual que hemos revisado nos proporciona un adecuado punto de partida para abordar de lleno el tema de nuestro encargo estratégico. Hay que tener en cuenta, sin embargo, la *época* en que sus autores escribieron, de entonces a la fecha algo de agua ha corrido bajo el puente de la estrategia. Habrá que considerar también el *contexto* en el que lo hicieron; cada uno de ellos escribió para su país y para el entorno que enfrentaba, resultaría peligroso entonces hacer adaptaciones o extrapolaciones de sus estrategias para nuestra realidad.

No podemos, por ejemplo, conceptuar, como hace Corbett, la conformación de una flota de batalla y una de control para obtener y ejercer el control del mar, respectivamente; esas pretensiones están reservadas para potencias marítimas de primer orden (ejemplariza el *contexto*). Tampoco sería sensato hablar de bloqueos cercanos cuando, además de las fuerzas sutiles, el submarino o la aviación hacen muy vulnerables a las fuerzas bloqueadoras (ejemplariza la *época*).

Nuestro análisis, por tanto, no pretende convalidar o disentir con la *teoría*, menos parafrasearla para ensayar una adecuación como se ha mencionado. Aunque no fue escrita para nosotros, ella tiene -dentro de la literatura estratégica- el lugar que sus autores le han ganado por derecho; y estará siempre presente como lectura obligatoria para todos los comandantes y oficiales navales en las escuelas de guerra. Su utilidad radica pues en su esencia inspiradora que debe guiar el desafío de construir nuestra propia estrategia naval.

De la teoría, sin embargo, podemos extraer algunos conceptos respecto del "Control del Mar" que son de aplicación general y gozan de consenso universal, por tanto es indispensable tomarlos en cuenta en nuestra concepción estratégica, debiendo ser analizados y comentados desde nuestra perspectiva, lo que se hará a continuación:

1. *Es determinante para las aspiraciones y la seguridad de una nación marítima.* El Almirante Mahan con su obra demostró la "Influencia del Poder Naval en la Historia". Por su parte la historia del Perú contribuye a la demostración. En la guerra emprendida por Chile contra la Confederación Perú – Boliviana (1837-1839), la miopía de Santa Cruz permitió el desembarco reiterado de dos expediciones "restauradoras", una en Quilca al mando de Blanco Encalada y

la otra en Ancón al mando de Bulnes, habiendo concluida esta última con la victoria chilena y la disolución de la Confederación[10]. Cuarenta años después, durante la Guerra del Pacifico (1879-1883), nuevamente el desdén de la clase gobernante por el poder naval permitió, después de 7 meses de heroica resistencia, la serie de desembarcos sucesivos en Pisagua, Ilo y Chilca que definieron la guerra en favor de Chile.

2. Aún cuando solo *se ejerce* en estado de *guerra* o tensión, *la preparación* para su ejercicio *se alcanza en tiempo de paz.* Requiere tiempo, recursos y juicio profesional para su diseño y construcción. Este concepto, para el caso que nos ocupa, abarca los buques y bases navales; pero debe hacerse extensivo a todo lo que conforma el poder marítimo. *"... el significado de Armada balanceada está intrínsecamente vinculado con el diseño y desarrollo que un país establece para su armada [...] un diseño, su construcción y puesta en servicio demanda años"*[11]. Queda claro que si nos equivocamos lo hacemos para los próximos 50 años por lo menos.

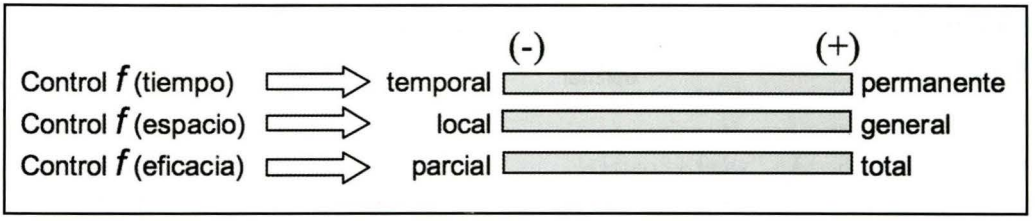
   La cuestionable adquisición de los monitores de río *Manco Cápac* y *Atahualpa* en 1869, es una lamentable lección de lo expresado en el párrafo precedente. Su inutilidad quedó en evidencia durante la Guerra del Pacífico, de manera tan indignante e impune que me abstengo de otro doloroso comentario.

3. Está *referido a las líneas de comunicaciones marítimas* para fines navales o comerciales. "Es evidente que semejante situación constituye una utopía. Para ejercer el dominio del mar en todas partes, no serían suficientes todas las flotas del mundo reunidas"[12]. A diferencia de la superficie terrestre en donde se puede ejercer una conquista y el control territorial en un área determinada, las singularidades de alta mar no permiten hacer lo mismo, por lo tanto tendremos que orientar el esfuerzo sobre las líneas de comunicaciones. Sin embargo, deberá tenerse en cuenta que si bien las rutas marítimas parten y llegan a áreas focales de alta concentración de barcos (puertos, pasos, canales, estrechos), las derrotas que las unen pueden variar en diferentes direcciones y distancias (y en guerra de hecho lo harán); consiguientemente no pueden ser bloqueadas como lo haríamos con una carretera o línea férrea, lo que nos da una idea de la magnitud de esta tarea y sobre qué lugares debemos orientar el esfuerzo.

---

10. Recordemos que la poca talla estratégica de Santa Cruz permitió a Blanco Encalada, tras la deshonrosa rendición en Paucarpata, reembarcar intacto al ejército chileno, que luego regresaría al mando de Bulnes para triunfar en Yungay.
11. Pertusio Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995, p. 27.
12. Ibídem, p. 24.

4. No es absoluto, *es relativo*. Las relatividades las establecen el tiempo, el espacio y la eficacia con las que queramos o podamos obtenerlo. Estas variables nos pueden dar una serie de definiciones y clasificaciones, como: "permanente o temporal"; "general o local" y "total o parcial", pero serían absolutas aun en sus combinaciones. Por tanto cuando hablemos de control del mar este tiene que *ser definido en duración, extensión e intensidad.* Hablar de control permanente, general y total, por ejemplo, en tiempos actuales es utópico; *el control del mar es pues una situación de grado que transita entre los extremos de estas variables y sus combinaciones.*



"Estar una marina en control del mar significa que en esa buena situación puede ejercer cierta vigilancia sobre el uso del mar, mejor que ninguna otra. El grado de control variará mucho, y está ilustrado primordialmente por el modo en que confiere capacidad para usar el mar para los propósitos propios y para impedir que el enemigo los use para satisfacer los suyos"[13].

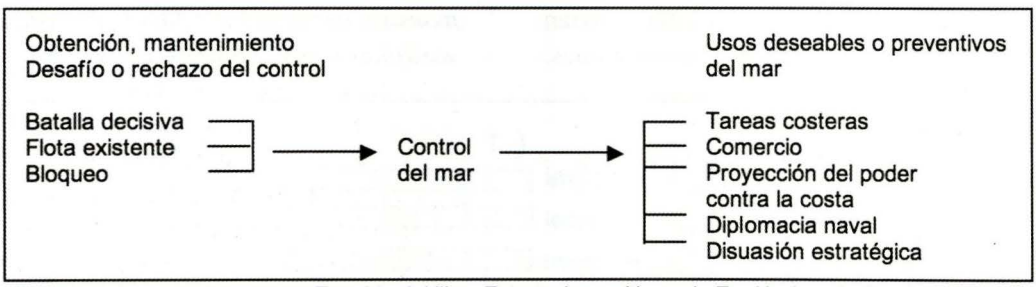
5. *Generalmente* estará *en disputa* y podrá ser *positivo o negativo* en función del propósito y de los medios utilizados para tal. *Positivo* es cuando lo ejercemos y lo podemos utilizar para los fines propios (comerciales o navales), esta tarea está reservada exclusivamente para las unidades de superficie y la aviación naval embarcada. *Negativo* será cuando no le permitimos al enemigo su empleo. Además de las fuerzas de superficie este tipo de control lo pueden ejercer los submarinos o las aeronaves basadas en tierra; pueden negarle el uso al enemigo pero no pueden proteger un convoy, por ejemplo.
6. Dependiendo de la misión o el uso que se le quiera dar, *su obtención requerirá de la concentración o la dispersión de la masa.* Cuando pretendamos, por ejemplo, forzar la decisión en una batalla decisiva o realizar el convoyado de un cuerpo principal, requeriremos la concentración de la masa. De otro lado, si consideramos realizar la guerra de corso contra el tráfico mercante enemigo o asumir la actitud de la flota en potencia, la dispersión será lo más apropiado para proteger a la flota mientras se espera la situación favorable que nos permita actuar ante una vulnerabilidad que presente el enemigo.

13. Ibídem. p 33.

Una propuesta

Bien lo expresa Geoffrey Till en su libro *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* "... el propósito inmediato de una estrategia marítima es disputar el control de mar". Pero este concepto del profesor Till está referido a la obtención y al ejercicio del control en un enfoque operacional, que lo grafica en el cuadro que reproducimos aquí.

Componentes de una Estrategia Marítima



Extraido del libro *Estrategia marítima y la Era Nuclear* de Geoffrey Till, p. 3.

Las clásicas operaciones que considera el cuadro referido, desde mi punto de vista, pueden hoy ya constituir un dogma que hay que evaluar y discutir para ver cuán adaptable es a nuestra realidad y conveniencia.

Cuando pensemos en controlar el mar debemos abstraernos un poco más y darle a nuestro análisis, además del *operacional* que también desciende para abarcar el táctico, un enfoque *estratégico* que abarque no solamente el nivel militar sino que se eleve hasta el nivel político[14] y un enfoque *académico – doctrinario* que acompañe a los otros dos.

Nuestro enfoque estratégico supone considerar aspectos tan importantes como:

1. *El contexto dentro del que se ubica el control del mar*, vale decir, usando nuestro lenguaje, el poder marítimo (poder naval + intereses marítimos); esto implica el desarrollo de una conciencia marítima tanto en la clase gobernante como en la población, que forje la voluntad de apoyar una política naval de desarrollo y defensa. El resto de características que Mahan identifica en un país marítimo las tenemos como ventajas comparativas:
Geografía y ubicación privilegiada en la cuenca del Pacífico;
Conformación física, puertos con aguas profundas naturales;
Extensión de territorio y mar ricos y pródigos en abundancias, los que hemos ido perdiendo a lo largo de la historia por no dar importancia al poden naval; y
Población suficiente para dotar las naves y realizar las actividades conexas a lo marítimo.

14. Nuestra realidad, a diferencia de la británica, así lo requiere. Damos, como Geoffrey Till, por descontada la necesidad de convencer al nivel político de la importancia de controlar el mar.

2. *La oportunidad de contar con una Armada* no es un momento mágico que se pueda elegir. Una Armada no se adquiere cuando se necesita como cualquier otro bien, ahí ya será tarde. Su diseño y puesta en servicio toma tiempo y su permanencia en servicio dura años. Una Armada por tanto debe diseñarse, desarrollarse, mantenerse, modernizarse y actualizarse permanente y acertadamente; no hay espacio para apuros, errores o malas apreciaciones; si nos equivocamos lo hacemos para largo tiempo.
3. La dimensión y mantenimiento de la Armada es una *responsabilidad compartida con el nivel político* en la cual los mandos navales deben intervenir. Si bien la decisión de aprobar los programas de adquisiciones y la asignación presupuestal es responsabilidad política, el diseño y la elección de los medios es estrictamente naval, requiere un adecuado análisis y un criterio de oportunidad para que no ocurra lo que nos pasó en guerras anteriores donde llegamos al extremo de contratar una escuadra de corso para que luche por nuestra bandera[15].
4. *La conjunción (conjuntes) de las Fuerzas Armadas* deberá ser tomada en cuenta, no solo por lo que comprendió tempranamente Corbett y que la historia se ha encargado de validar; referente a la definición que se logra en tierra con el Ejército y a lo que las Armadas pueden hacer en su contribución; sino por lo que la Fuerza Aérea puede hacer hoy por la Armada sobre el mar. Un *Mirage*, por ejemplo, puede cargar hasta dos misiles *Exocet AM-39* y volar una considerable distancia sobre el mar para atacar a una fuerza naval enemiga; ayuda nada despreciable para un comandante operacional.
   Este criterio de conjunción tiene que ser utilizado indefectiblemente en el diseño de nuestras Fuerzas Armadas en general, más aún ahora que los presupuestos limitados nos han llevado a manejar el concepto del "Núcleo Básico Eficaz". El diseño de este núcleo debe ser bien meditado sobre una concepción operacional conjunta y debe ser una sólida base sobre la que se construya la periferia que el concepto de núcleo lleva implícita; y que estimo se hará en el futuro cuando los presupuesto vayan mejorando.

Nuestro enfoque operacional deberá considerar, entre otros:

1. *La misión* general que es "*disputar y obtener el control del mar para nuestros fines y negárselo al enemigo*". Aquí encaja el concepto del profesor Geoffrey Till referido a la obtención y al ejercicio del control.
2. *La amenaza*. Cae de maduro que ésta deberá estar en todo momento en la mente de los comandantes. Aun cuando parece obvio es conveniente precisar que la amenaza debe ser tomada en cuenta para la

15. La escuadra corsaria de cuatro naves, al mando del francés Juan Blanchet, luchó por la Confederación Perú-Boliviana y fue derrotada por la escuadra chilena en el combate naval de Casma, el 12 de enero de 1839.

concepción estratégica en cualquiera de los niveles de conducción, así lo evidencian las lecturas de los autores referidos. Castex en su obra transmite la preocupación francesa por la supremacía de la flota británica; y los ingleses como Colomb, Corbett y el mismo Geoffrey Till dejan ver su preocupación por la invasión de la Isla por cualquier potencia continental. Identificar la amenaza es importante para el diseño también y esta debe incluir no solo medios, también hombres y voluntades.

3. Hemos visto que las concepciones ortodoxas consideran la *concentración* y la *dispersión* (de la masa) en correspondencia con la *obtención* y el *ejercicio* del control del mar (área geográfica, espacio), por un lapso determinado (tiempo). Nuevamente nos reúnen las tres dimensiones de la Maniobra Estratégica Operacional (M.E.O.). Como vimos también, producto de los adelantos tecnológicos, el concepto de control se ha relativizado más de lo que ya estaba y así como él, los conceptos de concentración y dispersión también lo han hecho por las mismas razones.

   La concentración (dispersión) como siempre está en función de la capacidad de apoyo mutuo entre unidades para ataques coordinados que optimicen el empleo de misiles y dificulten la defensa enemiga, triangulaciones de MAGE en guerra electrónica, etc. Pero hoy una disposición de buques separados a 20 millas puede estar concentrada.

4. *La utilización de los medios navales y conjuntos*, ello requerirá un profundo conocimiento y estudio de la "estrategia operacional" y el manejo adecuado de los conceptos a ella inherentes como son, entre otros, la Maniobra Estratégica Operacional Conjunta y sus dimensiones, el principio militar fundamental de la guerra, noción de equilibrio y centros de gravedad, concentración y dispersión, niebla y fricción, logística, reglas de enfrentamiento, etc. Ya mencionamos que Castex, por su importancia, dedicó un tomo completo de su obra a la maniobra estratégica en el mar. Su estudio, más el conocimiento de la historia naval, darán al comandante las herramientas necesarias para que basado en su experiencia profesional aplique su cuota de creatividad.

Nuestro enfoque académico doctrinario será importante, porque tanto el estratégico como el operacional no progresarán apropiadamente si no son acompañados de una adecuada evolución de las doctrinas y de las estructuras académicas profesionales. He aquí donde aporta la influencia del Almirante Herbert Richmond, cuando dice que las estructuras organizativas deben estar orientadas prioritariamente a "... *la educación de los oficiales en los aspectos superiores de su profesión*". Esta aseveración es importante y concordante con el objetivo del ensayo que nos ocupa.

Para ilustrar la importancia de esta perspectiva, citaré un ejemplo sobre las viejas doctrinas aliadas para la guerra

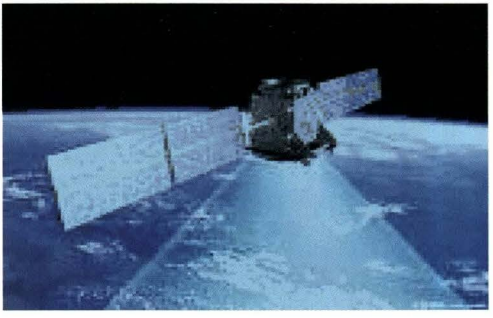
antiaérea. Estas consideraban la disposición de unidades en formación de rombo para enfrentar un ataque de la aviación enemiga, concentrando la masa y el poder de fuego antiaéreo por sectores. Sería impensable en la actualidad mantener esta doctrina, pues la aparición de armas como el misil aire-mar hacen inoperante la disposición, los buques ni siquiera tendrán a la vista a la aeronave lanzadora y su concentración los hará más vulnerables a la detección y al ataque. Si hubiéramos continuado educando a nuestros oficiales en esa doctrina, además del alto precio que pagaríamos en combate, su pensamiento estratégico no podría evolucionar adecuadamente.

Nuestros oficiales deben seguir siendo educados apropiadamente y tienen que adquirir temprano el "valor político"[16] que les permita contribuir al pensamiento estratégico institucional, sustentar y defender en cualquier foro los planteamientos y concepciones de la Marina de Guerra del Perú y cuando sean comandantes operacionales estar a la altura de las circunstancias.

Colofón

A la tercera dimensión que introdujo Castex en el análisis estratégico (geografía vertical), debo agregar una cuarta que de algún tiempo atrás emplean las grandes potencias con indudable influencia en sus concepciones estratégicas y en la conducción de las operaciones y que de hecho está teniendo incidencia ya en las estrategias de potencias menores como las de nuestro entorno. Me refiero al aeroespacio en el cual orbitan satélites que exploran el planeta entero y por ende también los océanos.

Para graficar la trascendencia de esta cuarta dimensión aeroespacial en el contexto estratégico del control del mar, la sumilla de Sir Walter Raleigh que abrió el ensayo, podría quedar parafraseada de la siguiente manera:



"Aquel que domina el aeroespacio domina el mar, el que domina el mar domina el comercio, el que domina el comercio del mundo controla las riquezas del mundo y, en consecuencia, el mundo mismo".

Pero no hay que perder de vista que a pesar de la influencia de esta cuarta dimensión, el control del mar seguirá teniendo la misma importancia que tiene hoy, mientras no aparezca en el mundo otro medio de transporte más rentable que el marítimo.

16. Concepto que acuña Alfred Mahan para referirse a la capacidad que debe tener un oficial de alta graduación para interactuar adecuadamente con el nivel político, con la debida abstracción estratégica.



BIBLIOGRAFIA

Castex, Raúl. *Teorías Estratégicas,* Escuela de Guerra Naval, Buenos Aires, 1938.
Corbett, Julian. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*, Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997.
Mahan, Alfred. *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, Escuela Superior de Guerra, Lima, 1997.
Pertusio, Roberto. *Estrategia Operacional*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1995.
Till, Geoffrey. *Estrategia Marítima y la Era Nuclear*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988.

yogurt GLORIA®

Plus

DALE NIVEL A TU ALIMENTACIÓN



PROBIÓTICOS

- Ayudan a suprimir las bacterias dañinas.
- Promueven el desarrollo de la flora intestinal benéfica.

PREBIÓTICOS

- Potencian las acciones de los probióticos.
- Ayudan a mejorar la digestión.

Nuevo Nissan Sentra 2.0
realmente sorprendente



AIR BAG

Motor 2.0 L, 140 HP, transmisión Xtronic® CVT, dirección con asistencia variable, aire acondcionado, asientos de cuero.

SENTRA

SHIFT_perceptions

NISSAN

Maquinarias
NISSAN MAQUINARIAS S.A.

NISSAN TEST DRIVE

Ingresa a **www.nissan.com.pe** o **www.maquinarias.com.pe** y realiza una **prueba de manejo** en nuestra red de concesionarios.
Central Telefónica: 614-5555

Maquinarias recomienda el uso de combustible
PRIMAX

Financiel
Banco de C
BC