

**ALFRED THAYER MAHAN (1840-1914)
CONTRAALMIRANTE U.S. NAVY, SU
CONTRIBUCIÓN COMO HISTORIADOR,
ESTRATEGA Y GEOPOLÍTICO**

**DIPLOMADO DE RELACIONES INTERNACIONALES
UNIVERSIDAD VIÑA DEL MAR**

AUTOR: JORGE TERZAGO CUADROS

Viña del Mar, 28 de Octubre de 2005.

ÍNDICE

	Pág.
Introducción	2
Capítulo I Definiciones Básicas	5
Capítulo II Mahan y la Historia	10
Capítulo III Mahan y I Estrategia	18
Capítulo IV Mahan y la Geopolítica	25
Conclusiones	30
Bibliografía	32

INTRODUCCIÓN

Cuando un trabajo nos ofrece un esquema de interpretación que fue válido ayer, lo es hoy, y lo será, con seguridad mañana, estamos hablando de un clásico. Este es el caso de las obras del Contraalmirante Mahan.

Alfred Thayer Mahan (1840-1914), fue un oficial naval norteamericano, ascendido a Contraalmirante por sus méritos intelectuales, educador y estratega considerado como la persona que estableció los fundamentos de la historia naval moderna. Autor de más de una docena de libros y 137 artículos, estableció la base para nuestra comprensión de la época que va desde 1660 a 1815, época de las velas de combate, cuando España, Gran Bretaña, Holanda y Francia, estaban comprometidas en una lucha por obtener ventajas económicas.

El método empleado por él era del tipo deductivo, basando sus pensamientos a través de una serie de estudios de historia naval universal como de asuntos de ocurrencia internacional. La Historia enseñaba que aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos. En esa época, el poder naval constituía el medio más importante para controlar el destino de las actividades de una nación, al igual que el de sus rivales de ultramar.

Este filósofo del poder naval estaba empeñado en prever en qué forma el uso militar del mar podría determinar el resultado de los dramáticos y peligrosos cambios y desequilibrios en la política mundial de 1900, donde la “Pax Británica” estaba llegado a su fin con la aparición de Alemania, Japón y los Estados Unidos de Norteamérica como potencias navales. A la pregunta vital ¿qué reemplazaría, y que rol tendría el poder naval en la dirección futura de los asuntos internacionales? Mahan sabía que la historia contenía pistas valiosas que apuntarían hacia una respuesta.

La obra de mayor influencia de Mahan, “La Influencia del Poder Naval en la Historia” (1660-1783), publicada en 1890, constituyó un intento deliberado por definir los principios del poder naval en una época de transición tecnológica.

Donde el pensamiento naval iba quedando rezagado con respecto a la tecnología naval, especialmente en Estados Unidos de Norteamérica,¹ razón por la cual elaboró una teoría estratégica sobre la cual fundamentar la doctrina estratégica naval para dicha nación. La década siguiente estuvo saturada de acontecimientos internacionales de gran importancia para la historia naval. Del mismo modo, otra obra de renombre fue la titulada “Estrategia Marítima”, publicada en 1911; ambas publicaciones impactaron a los círculos gobernantes tanto en el extranjero como en su país. Fue el primer autor que reconoció la importancia del Control del Mar y el rol que éste ha desempeñado en la historia mundial.

Mahan no sólo influyó sobre los gobiernos para que construyeran acorazados y establecieran bases, sino que los indujo a anexar territorios en ultramar pensando que podrían proporcionarles nuevas claves de control, como las rutas del comercio oceánico o el paso de buques de guerra. Es posible que Mahan mismo haya sido uno de los causantes de la Primera Guerra Mundial. Ciertamente, su influencia sobre el Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica, el Emperador de Japón y el Kaiser de Alemania, era profunda. Para los Lores comisionados del Almirantazgo en Londres, sus escritos y conferencias eran como música para sus oídos, dado que les daba la justificación ante el gobierno, la prensa y el pueblo, de manera de obtener su apoyo y con ello potenciar su Armada para que fuera capaz de sostener el amenazado dominio marítimo contra los rivales extranjeros.

Los escritos de Mahan contribuyeron al resurgimiento de un imperialismo radicalizado entre las grandes potencias. Las cuales se lanzaron en una desbocada carrera destinada a apoderarse de colonias en ultramar. En esos años, Estados Unidos de Norteamérica se expandió en los océanos. Adquirió el archipiélago de Hawaii en el centro de la cuenca del Pacífico. Por medio de la guerra contra España (1898) se apoderó de Guantánamo, Puerto Rico y Filipinas. Se adueñó de la Zona del Canal de Panamá, donde construyó el estratégico paso interoceánico de unión entre el Atlántico y el Pacífico. Sus teorías fueron exitosamente adoptadas por los Estados Unidos de Norteamérica entre fines del

¹ Mead Earle, Edward. “Creadores de la Estrategia Moderna”, Tomo III, Círculo Militar, Buenos Aires, 1968, p. 220.

siglo XIX y las primeras décadas del siglo pasado, llevando a dicho país a alcanzar todos sus objetivos políticos, económicos y militares.

Muchos reconocen en Mahan al más importante geopolítico a la fecha, quien fuera siempre un ardiente propagandista acerca de la expansión de los Estados Unidos de Norteamérica hacia territorios y áreas de ultramar.²

Dado lo relevante de su legado es que se presenta este trabajo que pretende ilustrar respecto a la contribución que el Contraalmirante Mahan desarrolló en tres perspectivas diferentes a saber: Histórica, Estratégica y Geopolítica.

Para lo anterior, se desarrolló el presente estudio en cuatro capítulos; en el primer Capítulo, se detallan algunas nociones y conceptos relacionados con Estrategia y Geopolítica, para facilitar los contenidos de los capítulos siguientes; luego en el segundo Capítulo, se ve cuál y cómo ha sido la visión de Mahan, a través de la Historia en general, y a la Historia Naval en particular; posteriormente en el tercer Capítulo, se ve de qué forma Mahan influyó con su legado a la mejor comprensión de la Estrategia; a continuación en el cuarto Capítulo, se muestra la contribución efectuada por Mahan a la Geopolítica; para finalmente mostrar algunas conclusiones, que pretenden mostrar los aspectos más relevantes del trabajo desarrollado, de manera de resaltar aquellas ideas centrales, que a juicio del autor, deben quedar plasmadas en el lector.

² Mahan, A.T. “La Influencia del Poder Naval en la Historia”, (1660-1783), Biblioteca del Oficial de Marina, A.G.N., Valparaíso, 2000.

CAPÍTULO I DEFINICIONES BÁSICAS

Los principios de la guerra deducidos del estudio de la historia, permanecen invariables entre los cambios que se producen en los medios, los que pueden originar modificaciones en la aplicación de aquellos.

Los más notables cambios son ajenos al tema de estrategia naval en sí. Y así debe ser, necesariamente. Tienen mucha influencia sobre ella, pero en forma indirecta. La estrategia naval está basada sobre verdades fundamentales que, formuladas correctamente, son llamadas, con acierto, **principios**; y estas verdades, una vez confirmadas, son, naturalmente, invariables. Pero ello no significa de ninguna manera que nuevos estudios y nuevas formulaciones o experiencias bélicas no proyecten más luz sobre estos principios, y que no pueden introducirse nuevos métodos en la aplicación de los mismos. Ello significará progreso, tanto en la práctica de la estrategia naval, como en la exposición de sus leyes y principios, a lo cual llamamos **teoría**.

En nuestra profesión, el material de progreso lo ofrece la experiencia bélica. Así, siendo la historia el archivo de la experiencia, si se estudia a fondo, revela los múltiples y variados factores que intervienen en la guerra. La historia proporciona todos los factores característicos, en tanto que el razonamiento, seducido por sus propias sutilezas, está propenso a pasar por alto lo que podría modificarlas.

La historia en sí misma es preferible a los principios formulados tomados aisladamente; pues, siendo la historia la narración de los hechos acaecidos, desempeña la misión de lo que comúnmente se denomina **práctica**; es el relato de la experiencia práctica. Luego lo fundamental es el comprender los principios, y luego corregirlos conforme a los ejemplos que suministra la historia.

La influencia de los océanos en la vida de las naciones es la consecuencia de una realidad, por lo común, inadvertida. El mar es la mayor totalidad de nuestra tierra y las partes mayores en él son solamente islas, nuestras residencias están

rodeadas por el agua, aún si se hallan situadas bastante tierra adentro, y en el fondo de cada horizonte que se extiende a lo lejos brilla el mar.

Se distinguen diversos factores geográficos, políticos, económicos, estratégicos y sociales que generan el permanente y creciente influjo del mar en la existencia de las naciones.

Poder Marítimo es la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los Intereses Marítimos de un país tanto en la paz como en conflicto. En síntesis, consiste en la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio. El **Poder Marítimo** está integrado por dos elementos de distinta naturaleza pero complementarios. Los Intereses Marítimos, los cuales le otorgan la sustancia y el Poder Naval que los defienden. Al analizar con detención el conjunto del **Poder Marítimo**, se observa que los Intereses Marítimos encierran sus valores económicos y sociales, mientras que el Poder Naval los políticos y militares. Los primeros ingredientes concurren al desarrollo, mientras que los restantes, a la seguridad. La sumatoria de desarrollo y seguridad redundan en Poder Nacional. Lo anterior, explica la existencia de Potencias Marítimas prósperas y pujantes. Con mucha frecuencia, Poder Marítimo se confunde con Poder Naval por una mala traducción del término "Sea Power".

Intereses Marítimos es el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Las labores las realizan tanto el Estado como los privados en la alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y litoral con la finalidad de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos. Los componentes de los Intereses Marítimos son:

- Marina Mercante Nacional, transporte marítimo y fluvial.
- Terminales Marítimos.
- Comercio Exterior.
- Flota Pesquera e Instalaciones de Apoyo.
- Buques e Infraestructura de Investigación Científica Oceánica.
- Industria Naval.

- Establecimientos de Explotación de las Aguas y Fondos Marinos.
- Deportes Náuticos.
- Cruceros de Turismo.

Los intereses marítimos, a pesar de sus inequívocos alcances políticos, económicos, sociales y militares no atraen de manera normal al hombre. La comunidad humana tiende a desarrollar sus labores en su entorno natural: la tierra firme. A fin de explotar el mar, en toda su amplitud y profundidad, el pueblo junto con los gobernantes requieren de una vigorosa conciencia marítima. Esta constituye el conocimiento cabal y reflexivo del mar y sus proximidades, tanto sobre su real naturaleza como de sus posibilidades políticas, económicas, sociales y militares.

Cuando la geografía lo permite, la conciencia marítima facilita la labor de orientar a la nación hacia un destino oceánico y convertirlo en una potencia marítima próspera y pujante.

Para Mahan los factores que afectan y estimulan el Poder Marítimo son:

- Situación Geográfica.
- Configuración Física.
- Extensión Territorial.
- Población.
- Carácter Nacional.
- Clase de Gobierno.

Más adelante, en el capítulo IV, volveremos sobre este punto.

Debemos tener claro que algunas reflexiones y conceptos emitidos por Mahan perdieron vigencia. Esto dado que la evolución política, económica, estratégica y social de la humanidad, en más de un siglo, los modificaron de modo parcial o los hicieron caer en la obsolescencia. Por ejemplo, la conquista de colonias como instrumento de riqueza y poderío ha quedado en el pasado.

Uno de los factores que ejerce marcada influencia en la formación de una potencia marítima es la decisión del Gobernante en crecer hacia el exterior. Para tal efecto, el Estado debe introducir profundas reformas en las estructuras económicas, sociales e incluso políticas. Entre las principales se encuentran fijar aranceles bajos y parejos, eliminar subsidios directos e indirectos, suprimir rigideces laborales, establecer sistemas impositivos equivalentes con los niveles internacionales, incentivar la inversión y el ingreso de capitales, velar por la reciprocidad foránea, orientar la educación hacia el mar y adoptar un rol subsidiario.

Cabe recordar que el mar ha sido el escenario de las batallas cruciales donde se jugó el destino de la humanidad. Salamina y Actium permitieron la preeminencia del pensamiento greco-romano ante la embestida de Oriente, personificado en los persas y los egipcios, respectivamente. El mundo cristiano sobrevivió a la agresión del islamismo en Lepanto. La derrota de la Armada Invencible señaló el inicio del ocaso del Imperio Español. Trafalgar marcó el apogeo del Reino Unido y de la Pax Británica. Leyte rubricó el predominio mundial de Estados Unidos de Norteamérica. Todo lo anterior confirma que la política mundial depende en gran medida de su poderío marítimo.

Como corolario de la historia, se desprende, tal como lo escribe un griego anónimo, que un país al crear y desarrollar su Poder Marítimo aumenta su influencia política, económica, social y militar. El ámbito donde ejecuta sus actividades abarca, a través de los mares, el planeta completo. Se hace vecino de todas las naciones con litoral, pues sus fronteras se extienden hasta donde recalcan sus buques comerciales, científicos y militares. Sir Walter Raleigh afirmaba que: "Quien manda en el mar, manda en el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina, en consecuencia, al mundo entero". La frase anterior continúa siendo válida, mientras el buque sea el medio de transporte más rentable para el comercio internacional. Si en el futuro lo reemplaza otro vehículo de mayor eficacia, Mahan y sus teorías están condenadas a pasar al olvido. Pero hasta la fecha, nada hace suponer que lo anterior pueda suceder.

Finalmente, cabe hacer presente que los mares cobran cada día mayor relevancia. En consecuencia, el Poder Marítimo prosigue acrecentando sus alcances.

CAPÍTULO II MAHAN Y LA HISTORIA

Henry L. Stimson, al referirse a sus años en Washington como Secretario de Guerra (1940-1945), recordaba con resentimiento “la peculiar psicología del Departamento de la Marina de Estados Unidos de Norteamérica, que a menudo parecía abandonar el reino de la lógica para introducirse en un confuso mundo religioso en el que Neptuno era su dios, Mahan su profeta y la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica la única iglesia verdadera”. Este profeta que Stimson aludía, había permanecido hasta entonces olvidado, desde hacía más de treinta años. Había estado la mayor parte de su vida en servicio activo como oficial de la Marina, y se retiró de Capitán de Navío en 1896. Después de haber cumplido los cincuenta años de edad fue cuando emergió de la oscuridad de una tibia carrera naval para lograr el reconocimiento internacional como historiador, estratega, imperialista y navalista, codeándose con presidentes, primeros ministros e incluso con la realeza europea y su nombre se comenzó a venerar en los círculos del mundo entero. Su historia es un ejemplo de la fuerza que tiene la palabra escrita.³

Mahan mientras estaba al mando de una antigua fragata a vapor, la USS Wachusett, por las costas de Perú, recibió una oferta de Stephen B. Luce para incorporarse al Naval War College, que se fundaría en breve, al mando de Luce, en Newport. La mejor acreditación de Mahan para ese puesto era ser autor de un libro sobre historia naval en la Guerra Civil titulado “The Gulf and Inland Waters”, publicado el año anterior. Apenas leyó el ofrecimiento de Luce sobre su próximo trabajo, cuando, nostálgico por volver a tierra y cansado de su trabajo a bordo de aquel buque, el 4 de septiembre de 1884, contestó afirmativamente dicho ofrecimiento.

Después de un fatigoso viaje de regreso en la Wachusett, seguido de un invierno de intensos estudios en la ciudad de Nueva York, el nuevo historiador se incorporó a su trabajo en Newport el verano de 1886. Para entonces, Luce fue destinado de nuevo a un buque y se encontró con que, recién ascendido a Capitán de Navío, tuvo que hacerse cargo de las cátedras de historia y estrategia, además de ser el

³ Paret Peter, Creadores de la Estrategia Moderna, Pág. 463, Ministerio de Defensa, España, 1992.

presidente del Naval War College de los Estados Unidos de Norteamérica. Este fue el hecho que más repercusiones tuvo en su vida. El nuevo destino fue el trampolín para su nueva carrera de historiador, estratega, publicista y, como ha sido reconocido en todo el mundo, el evangelista del Poder Naval.

Mahan enseñaba historia naval y estrategia; sus escasos colaboradores impartían asignaturas en tácticas y estrategia terrestre, leyes internacionales, logística, artillería naval, importancia estratégica del Caribe e higiene naval. Sin embargo, la mayor parte de las energías del nuevo presidente las dedicaba en conseguir muebles, libros y el equipamiento necesario, así como en encontrar dinero para pagar el carbón de la calefacción y luchando contra todo tipo de presiones que pretendían que el nuevo centro fuera absorbido por la cercana Base Naval de Torpedos, o trasladarlo a Anápolis, o incluso cerrarlo. Al mismo tiempo, intentó recopilar sus primeras clases en un libro y fue así como en 1890 quedaron plasmadas en el ya mencionado libro: “La Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783” (The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783).

En una época de rápidos cambios tecnológicos, muchos oficiales consideraban que maniobras como las que Nelson realizó en Trafalgar resultaban arcaicas y sin ningún valor actual. Para todos ellos, el énfasis que daba Mahan a la historia resultaba una actitud reaccionaria o, peor aún, sin ningún valor práctico. Su respuesta era que nada sería más práctico para un oficial naval que “el establecimiento de los principios y métodos por los que se puede conducir una guerra para obtener las máximas ventajas, a través del estudio de la historia”.⁴

Las universidades de Oxford y Cambridge lo condecoraron con títulos honoríficos; y el Times de Londres lo calificó como el nuevo Copérnico. Por supuesto los ingleses estaban complacidos de que un autor norteamericano hubiera aplaudido, aunque fuera hipócritamente, la grandeza del imperio de su país, y lo estuvieron aún más tras la aparición en 1892 del segundo libro de Mahan, “La Influencia del Poder Naval en la Revolución Francesa y el Imperio, 1793-1812”. (The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812). Sobre esta obra,

⁴ Ibid, Pág. 465.

compuesta por dos volúmenes, el historiador naval John Knox Laughton escribió que era “una espléndida apoteosis del coraje, perseverancia y habilidad de la fuerza inglesa”.⁵

Toda su obra está contenida en veinte libros y 137 artículos que normalmente eran requeridos por los editores de periódicos como el *Atlantic Monthly*, *Forum*, *North American Review* y *Century Magazine*. Las otras publicaciones incluyen cinco historias navales, dos historias de la Guerra de los Boers, tres estudios biográficos y una autobiografía. Le fueron concedidos títulos honoríficos por las universidades de Harvard (1896), Yale (1897), Columbia (1900), y McGill (1909) y por el Dartmouth College (1903). La American Historical Association lo eligió presidente en 1902. Cuando estalló la guerra contra España en 1898, Mahan fue llamado por el Naval War Board, recientemente creado, como asesor estratégico del Secretario de la Marina y del Presidente.

La reputación de Mahan como historiador se debe fundamentalmente a sus dos libros, “La Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783” (*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*) y “La Influencia del Poder Naval en la Revolución Francesa y el Imperio, 1793-1812”. (*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*), publicados en 1890 y 1892, respectivamente. Los dos libros suman más de 1300 páginas y están dedicados principalmente a la historia naval de Gran Bretaña desde 1660 a 1812, con una omisión de los años 1784-1793. Tratan de la narración de las batallas navales contra Holanda, España, Dinamarca y, sobre todo, contra Francia, así como de los acontecimientos políticos que las provocaron y las consecuencias políticas, económicas y militares que se derivaron de ellas.

Mientras estaba destinado en la USS *Wachusett*, llegó al convencimiento de que el control del mar era un factor histórico que no había sido nunca apreciado ni tenido en cuenta. Él declaró que “una vez formulado, este pensamiento se convirtió en el centro de todos mis escritos durante más de veinte años... Esto no se lo debo a nadie”.⁶

⁵ Ibid, Pág., 466.

⁶ Ibid., Pág., 468.

Cómo lo dejó expresado en la introducción del primero de sus libros, el objetivo de Mahan era valorar el efecto del poder naval a lo largo de la historia y en la prosperidad de las naciones. El término poder naval había sido de su invención y, como posteriormente reconoció, lo había utilizado para llamar la atención. Desafortunadamente, él evitó darle una definición precisa. Según aparece a lo largo de sus obras, se le pueden aplicar dos significados: 1) control del mar mediante la superioridad naval; y 2) la combinación del comercio marítimo, posesiones en ultramar y el acceso privilegiado a mercados exteriores que produce riqueza y grandeza a la nación. Sin embargo, el lector quedaba a menudo en la duda de a cual de los dos significados se refería el autor en un momento determinado. El propio Mahan le dio un nuevo sentido cuando escribió: Este maravilloso y misterioso poder es un complejo organismo, dotado de vida propia, que recibe e imparte impulsos continuamente y que se mueve y entrelaza en mil corrientes con una infinita flexibilidad. Lo que había detrás de ese poder estaba claro en la mente del autor: la demostración de una voluntad permanente de conseguir fines aún no bien definidos; en el pasado sólo se pretendía un fin, es decir, el predominio marítimo de Gran Bretaña.

El predominio marítimo de Gran Bretaña, el ejemplo supremo de cómo actúa el poder naval, es el tema principal de las dos obras principales de Mahan. La idea central es simple: en cada fase del prolongado enfrentamiento entre Francia e Inglaterra, desde 1688 a la caída de Napoleón, el control del mar mediante el dominio naval o la falta de él, determinó el resultado.

En resumen, Mahan fue en gran parte culpable de lo que David Hackett Fisher denomina “la falacia que reduce la complejidad a la simplicidad, o la diversidad a la uniformidad, al confundir los caracteres de necesario y suficiente en una misma causa”.⁷ El poder naval fue una causa necesaria, quizás incluso la más importante, del triunfo de Inglaterra sobre Francia en los siglos XVII y XVIII, pero no fue suficiente.

⁷ Ibid., Pág., 471.

Es preciso resaltar que por parte del historiador, no había ninguna pretensión de ser objetivo desde un punto de vista estrictamente científico, ni tampoco obtener conclusiones después de haber investigado profundamente los hechos. En 1902, siendo presidente de la American Historical Association, afirmaba que la historia escrita consistía en un conjunto de detalles subordinados alrededor de una idea central; que a algunos hechos no merecía la pena dedicarles demasiado esfuerzos; que la búsqueda de la certeza plena podía conducir a la falta de decisión; y que los hechos hay que tomarlos en su conjunto y siempre subordinados al tema central. Esto último coincide con la conocida frase de Humpty Dumpty sobre la adecuada relación entre las palabras y quien las utiliza: La cuestión es... qué es lo importante, eso es todo.

Todos están de acuerdo en que si las marinas existen para proteger el comercio, la consecuencia inevitable es que, en guerra, su objetivo debe ser privar a su enemigo de ese gran recurso, por lo que los beneficios que caben esperar de la utilización a gran escala de operaciones militares terrestres, no se pueden comparar con los que se obtendrían con la protección del comercio propio y la destrucción del enemigo. Estas palabras fueron escritas por Mahan en uno de sus primeros artículos en 1890. Posteriormente, escribió, la paralización del comercio obliga a pedir la paz. Las guerras se ganan desde el mar, por el estrangulamiento económico del enemigo, puesto que el poder naval dominante hará desaparecer al enemigo de una determinada zona marítima, o le permitirá aparecer en ella únicamente como si se tratara de un fugitivo. De la misma manera, las guerras se pierden si no se puede evitar la estrangulación del propio país. El control del comercio marítimo a través del control del mar es la función principal de las marinas.

En opinión de Mahan, ésta fue la lección más importante de la historia y que estuvo avalada por el triunfo de Inglaterra sobre sus enemigos continentales durante un siglo y medio de guerras intermitentes.

Mahan a la hora de reivindicar la autonomía del poder naval como un instrumento, no dudó en recordar constantemente a sus lectores y alumnos que era un verdadero

instrumento. Para ello, se inspiró en el estratega suizo Jomini, militar y escritor nacido en 1779 en la Suiza francesa, quien había dedicado el primer capítulo del “The Art of War” a aquellas consideraciones que debe tener en cuenta un hombre de estado para llegar a la conclusión de si una guerra es adecuada, oportuna o indispensable, así como para determinar las diversas operaciones necesarias para alcanzar el objetivo de la misma. Fue de Jomini de quien Mahan tomó la siguiente frase: “Yo nunca acepté la irreflexiva máxima de el hombre de estado y el general ocupan ámbitos inconexos. Para evitar esta falsa interpretación, modifiqué uno de los puntos básicos en el sentido de que, la guerra es simplemente un movimiento político violento”. La subordinación de la estrategia a la política fue el punto central del esquema de Clausewitz en su obra “De la Guerra”, pero Mahan no la examinó hasta 1910 y, cuando lo hizo, fue en una versión abreviada. En 1896, Mahan escribía: La guerra es simplemente un movimiento político, aunque violento y excepcional en su carácter. Es cuando se ha alcanzado esta determinación política, cuando los datos disponibles se aplican a una solución militar; hasta entonces, el estamento militar se mantiene a la espera y es un fiel servidor de los intereses políticos y del poder civil del estado.

Para su antiguo protector, Stephen B. Luce, consideraba que hacia 1897, Mahan había influido en que la estrategia naval dominase la política económica. Respecto al tema de la U. S. Navy, Mahan declaró su postura de manera rotunda: “Nuestra flota debe ser la adecuada, teniendo en cuenta la potencia de nuestros posibles enemigos en el Este y en el Caribe, y nos debe permitir ejercer el poder naval en el Pacífico y en el Atlántico, teniendo en cuenta también que el futuro canal debe permanecer siempre abierto”.

Margaret Sprout, en sus ensayos del primer “Makers of Modern Strategy”, afirmaba inequívocamente: “Ninguna otra persona ha influido tan directa y profundamente en la teoría de poder naval y su estrategia como Alfred Thayer Mahan. El provocó y dirigió la lenta revolución en la política naval americana”. En un examen más profundo se puede comprobar que Mahan no estaba sólo en cuanto a “provocar” los cambios en la política naval de los Estados Unidos de Norteamérica durante la última década del siglo XIX. Lo que es cierto es que esa “revolución” se llevó a cabo en muchos años.

Pero en los Estados Unidos de Norteamérica, ni los oficiales de la U.S. Navy hacían política naval ni se autorizaba la construcción de nuevos buques. Estas responsabilidades recaían en el Congreso y en el ejecutivo del gobierno federal. Por ello, la revolución en la política naval norteamericana fue provocada, no por Mahan, sino por Benjamín Franklin Tracy, Secretario de la U.S. Navy (1889-1893), y continuada por su sucesor, Hilary A. Herbert (1893-1897). Es justo reconocer que ambos tenían en gran estima a Mahan por sus trabajos para exponer las necesidades del país en cuanto a buques de guerra. Al ser nombrado presidente del Naval War College en 1889, Tracy consultó a menudo a Mahan y parece ser que se inspiró en el primer libro "Influence" para elaborar un informe al Presidente Benjamín Harrison, en noviembre de ese mismo año, en el que solicitaba la urgente construcción de veinte nuevas unidades navales para distribuir las en dos flotillas.

El Naval Act del año 1890 marcó el nacimiento de la nueva Marina Norteamericana. Sin embargo, cuando la siguiente administración (el segundo mandato de Cleveland, 1893-1897) se hizo cargo de la Casa Blanca, uno de sus proyectos iniciales era reducir los gastos navales. Hilary Herbert estaba decidido a cerrar el Naval War College. Providencialmente, durante un viaje a Newport, en agosto de 1893, se le sugirió que leyera el segundo libro "Influence" de Mahan y, a partir de ese momento, cambió de opinión. Antes de que Cleveland finalizase su mandato, Herbert había persuadido al Congreso para que concediera fondos para cinco nuevas unidades. Este se convirtió en el mayor defensor de las tesis de Mahan.

Mahan murió cuatro años después de finalizar la Primera Guerra Mundial y entonces se convirtió en un héroe, en los círculos navales de los Estados Unidos de Norteamérica. En 1918, el profesor Allan Wescott de la Academia Naval, publicó una colección de extractos de las obras de Mahan y durante tres años fueron libros de texto de historia naval para los cadetes de tercer año.

A pesar de todo, resulta sorprendente que algunos historiadores hayan insistido en que la victoria de los Estados Unidos de Norteamérica sobre el Imperio Japonés

en la Segunda Guerra Mundial es la confirmación del principio estratégico que Mahan había propugnado y popularizado tan hábilmente, o también como un triunfo del poder naval que Mahan preconizaba. Aunque durante la guerra el Jefe de Operaciones Navales, Almirante Ernest J. King, podría ser considerado como un seguidor de Mahan, la guerra en el Pacífico no se desarrolló enteramente según sus deseos. Tampoco se ajustó por completo al canon estricto de Mahan, que buscaba una batalla decisiva entre las flotas enemigas, compuestas por acorazados. No hubo tal batalla, ni incluso entre portaaviones, como las batallas de Midway, la del Mar de Filipinas, o la del Golfo de Leyte.

En las décadas siguientes a la Segunda Guerra Mundial, el nombre de Mahan siguió imponiendo respeto e incluso veneración. Algunos artículos suyos continuaron apareciendo con regularidad en las revistas U.S. Naval Institute Proceedings y Naval War College Review.

Tradicionalismos aparte, no hay motivos para afirmar que la U.S.Navy actual mantenga los mismos puntos de vista estratégicos que Mahan, en el sentido de exaltar al poder naval sobre cualquier otra forma de acción militar, pretendiendo que las marinas actúen de forma totalmente autónoma e identificando el dominio del mar con la victoria. Sin embargo, hay que tener en cuenta que aunque las respuestas de Mahan no tenían ya validez, sus preguntas continuaban estando vigentes. Él pedía continuamente a sus alumnos y lectores que analizaran asuntos tales como el concepto de interés nacional; las dimensiones morales de la fuerza militar; las responsabilidades y las oportunidades de una potencia mundial; la composición de las flotas; las necesidades logísticas de la guerra; y, lo que es más importante, la utilización de las marinas como instrumento de la política nacional. Durante una conferencia en el Naval War College en 1892, afirmaba: “Caballeros, todo el mundo sabe que estamos creando una nueva Marina... Bien, ¿y cuando la tengamos, qué vamos a hacer con ella?. Esa era, y es, la cuestión.

CAPÍTULO III MAHAN Y LA ESTRATEGIA

3.1.- MAHAN Y EL PODER NAVAL

Como ya hemos señalado, Mahan escribió el libro “La influencia del Poder Naval en la Historia”, lo que le permitió alimentar en el pensamiento americano la necesidad de una poderosa Armada. En él, identifica una política naval apropiada para alcanzar los intereses nacionales. Este libro, recordemos, fue escrito 10 años antes de la guerra Ruso-Japonesa. Veamos esta teoría, analizando los errores cometidos por la Fuerza Naval Rusa en su equivocada aplicación de la Estrategia Naval, para enfrentar a un enemigo preparado, listo y con conocimiento del significado del valor y empleo del Poder Naval.

Por más de 100 años hasta aproximadamente 1890, la Marina de los Estados Unidos de Norteamérica, actuaba dispersa a lo largo de sus costas por escuadrones o en misiones especiales. En tiempo de guerra se acostumbraba a colocar en puertos y bahías a unidades navales que prevendrían invasiones o ataques del enemigo. No había CONCENTRACIÓN ni acciones OFENSIVAS. Definitivamente era una Marina DEFENSIVA.

Para los años 1890 la seguridad de América había cambiado frente a otros imperios y países del mundo. Los países imperialistas buscaban controlar el comercio controlando las líneas de comunicaciones marítimas. Ellos fundaban colonias y establecían puntos de reabastecimientos en estratégicos puntos del globo. Es así como se pretendía por parte de terceros, tener el control del acceso al proyectado canal en el Istmo de Panamá. Estados Unidos de Norteamérica podía ser sujeto de bloqueo por flotas navales adversarias como también a acciones contra costa por medio de asaltos u otras operaciones similares.

Mahan observó y emitió sus criterios para un cambio en la Política Naval a nivel nacional, para una nueva Estrategia Naval y para la conformación de una nueva Fuerza Naval con un nuevo concepto de las Operaciones en el Mar.

Mahan en sus estudios se apoyó, como ya hemos mencionado, en otros grandes de la Estrategia, como el General Antonio E. Jomini, quien le había recordado las campañas napoleónicas. Mahan obtuvo de él, conclusiones hasta hoy válidas. Los principios doctrinarios de Jomini no difieren de los propuestos por Mahan, salvo la naturaleza del escenario para su aplicación, pues el General Jomini se dedicó a estudiar las campañas terrestres. El primero de sus principios basaba toda su estrategia en la Concentración de Masas y en la Ofensiva para forzar a una batalla decisiva. La victoria permitiría el control de la manera como se desarrollaría la guerra.

Para Mahan, en su estilo propio establecía una doctrina pura para una Fuerza Naval basada en una Flota de Batalla concentrada, lo que permite lograr la superioridad en el lugar decisivo, desplegada adelantada en acción ofensiva, que es lo que permite obtener el control del mar y con ello afectar al Poder Naval, contra el enemigo principal para buscar la batalla decisiva, herramienta que permite finalmente acceder al vencedor al control del mar, hecho éste que da a una Nación seguridad, prosperidad y libertad de acción.

Mahan no ignoraba la importancia de destruir el comercio o la proyección del poder militar a tierra, como tampoco descartaba el bloqueo como último recurso. Él decía que todo lo anterior venía luego de derrotar a la flota enemiga en el mar, siendo esto entonces una “cuestión de secuencia”.

Los pensamientos de Mahan en la guerra Ruso-Japonesa prueban sus dos temas centrales: el uso de la Flota CONCENTRADA y la OFENSIVA. Rusia perdió porque dispersó sus fuerzas y la utilizó defensivamente. Rusia dividió su Flota del Pacífico para proteger Puerto Arturo y Vladivostok, además dividió a su Fuerza Naval entre el Báltico y el Pacífico. Esta estrategia dio como resultado desastrosos errores. Primero, ello permitió a los japoneses el uso del mar para la proyección del poder militar a tierra y apoyar las acciones en Puerto Arturo por tierra; segundo, cuando la flota rusa del Báltico arribó, ella no podía concentrarse con la flota rusa del Pacífico, porque ésta última había sido destruida por los japoneses en Puerto Arturo.

Japón según Mahan, comprendió el Principio de la CONCENTRACIÓN. Japón nunca habría podido transportar su ejército en tierra si Rusia hubiese sido capaz de cortar sus líneas de comunicaciones marítimas. Japón nunca corrió riesgos enviando su fuerza invasora al continente. Usted no podía, decía Mahan, mantener un plan con un ejército en tierra sin primero estar seguro de haber alcanzado el control del mar.

Mientras la Escuadra rusa del Pacífico trataba de escapar de Puerto Arturo a Vladivostok, porque los rusos no entendían el principio de la ofensiva. La Fuerza Naval rusa de Puerto Arturo evitaba la batalla, cuando ellos deberían haber enfrentado a los japoneses.

Luego de la decisiva victoria del Almirante Togo en la batalla de Tshushima, el Japón tuvo el control de las Líneas de Comunicaciones Marítimas, apoyó a su ejército y terminó con el temor de un bloqueo a su propio territorio. Los rusos perdieron su oportunidad de concentrarse cuando ellos retardaron el envío de la Fuerza Naval rusa del Báltico. Para su arribo ya no existirían los buques en Puerto Arturo. El resultado de esta guerra se debió a que los rusos no entendieron el significado del valor y empleo del Poder Naval.

3.2.- LAS IDEAS ESTRATÉGICAS DE MAHAN

Dentro de sus ideas estratégicas Mahan señalaba que las posiciones permanentes (Bases) seguras, constituían la sustentación del Poder Naval en el mar, posibilitando el control del mismo y el de la armada enemiga por parte de las Fuerzas Navales que en ellas se apoyan. Esas Bases, en virtud de su carácter de permanentes, difieren de las que puede ocupar temporalmente una escuadra o un ejército durante una campaña, y se asemejan a las fortalezas permanentes establecidas en una frontera nacional.

Para Mahan si una nación deseaba ejercer influencia política en regiones inestables, debía poseer bases convenientemente situadas; y las exigencias del

comercio en tiempo de paz dictan a menudo la necesidad de tales posesiones, las cuales son admitidas cuando se presenta la oportunidad.

Lo mismo expresó Napoleón con las palabras “La guerra es una cuestión de posiciones”.

El valor estratégico de un lugar cualquiera, para Mahan, dependía de tres condiciones principales: su posición, dicho con más exactitud, su situación; su poder militar, ofensivo y defensivo; y los recursos del lugar en sí y del territorio circundante. De estas tres condiciones esenciales la primera, o sea la que concierne a la situación, es la principal, por cuanto la fuerza y los recursos pueden ser suministrados o aumentados artificialmente; pero no está en las manos del hombre cambiar la situación de un puerto que se halla fuera de la zona de influencia estratégica.

Mahan señalaba que el valor de la situación dependía, en general, de su proximidad a una ruta marítima: esas rutas comerciales que, cuando son trazadas sobre la carta común, son tan imaginarias como los paralelos de las cartas náuticas, pero tienen, sin embargo, existencia tan real y útil como éstos.

Mahan estableció que la misión primaria del Poder Naval era mantener libres las líneas de comunicaciones marítimas a la navegación propia, e impedir su utilización por parte del adversario. Los puntos estratégicos en un teatro de guerra determinado no deben ser considerados separadamente, como si fueran independientes. Después de determinar sus valores individuales desde el punto de vista de la posición, de la fuerza militar y de los recursos, quedarán por considerar sus mutuas relaciones en cuanto a la posición relativa, distancia y ruta más convenientes para trasladarse de uno a otro.

De esta manera Mahan recalca que las líneas que unen puntos estratégicos, eran llamadas por los escritores de temas militares, líneas estratégicas. Las líneas estratégicas más importantes son las que corresponden a las comunicaciones. Esto es verdad, sobre todo, en tierra, por cuanto un ejército depende para su subsistencia, en primer término, de la frecuente renovación de las provisiones, y no

puede soportar tan fácilmente una interrupción, aunque sea breve, como una flota, porque ésta conduce sus provisiones en gran parte a bordo de sus mismos buques.

No obstante ello, todas las organizaciones militares, ya sean terrestres o marítimas, dependen, en última instancia, de las líneas de comunicaciones abiertas con la base del poder nacional. Señalaba Mahan que en materia de comunicaciones, la facilidad para la conducción de los abastecimientos la retirada abierta, son dos factores esenciales para la seguridad de un ejército o de una flota. El estudio de este asunto no sería completo, si no se hiciese referencia a la distancia que separa las posiciones coloniales o los intereses en el exterior de la madre patria, y a los efectos que ejerce esa distancia sobre su valor para el ocupante. Ésta es una parte del tema que concierne especialmente a la guerra naval comparada con la terrestre.

Para Mahan el Poder Naval contribuye a la realización nacional, como elemento de la política exterior. Sus consideraciones demostraban que el factor esencial y supremo para asentar y mantener el poder militar de un país en regiones marítimas exteriores, era la posesión de una flota superior a la de cualquier posible adversario. Si nos atenemos a la cuestión especial que ahora nos interesa, señalaba, la ocupación de posiciones estratégicas en regiones remotas, y aceptando en un todo la máxima de Napoleón, citada anteriormente, de que “la guerra es una cuestión de posiciones”, podremos enunciar para nosotros, y sin temor a equivocarnos, el aforismo estratégico de que “en la guerra naval, la posición primordial es la flota misma”.

Por regla general, no debe intentarse una gran operación de guerra ultramarina, hasta que no se tenga la probabilidad de disponer de una superioridad naval durante un período de tiempo adecuado. Las grandes operaciones de guerra tienen que estar continuamente vinculadas entre sí, lo que no es posible si la escuadra no domina el mar.

El pensamiento estratégico de Mahan sobre el Poder Naval, produjo cambios sustanciales en la política naval de los Estados Unidos de Norteamérica, impulsó la evolución de la marina alemana que conducía Von Tirpitz, y ejerció marcada influencia en las instituciones navales de Francia, Italia, Rusia y Japón.

CAPÍTULO IV MAHAN Y LA GEOPOLÍTICA

La geopolítica se mantuvo en un plano casi desconocido hasta antes de la Segunda Guerra Mundial, exceptuando a algunos pensadores de Alemania y el Reino Unido. En Estados Unidos de Norteamérica fue ignorada, debido a que era relacionada políticamente con el totalitarismo de la Alemania nazi; sin embargo no por eso ha dejado de ser ampliamente estudiada.

Ha sido empleada como una herramienta para justificar teorías acerca de la interrelación entre el Poder Nacional y la comunidad internacional, particularmente en el caso de Estados Unidos de Norteamérica, la geopolítica lo ayudó a alcanzar sus objetivos políticos.

Muchos pensadores han establecido diferentes conceptualizaciones para explicar que es el Poder Nacional, desde un punto de vista de las Relaciones Internacionales nos quedaremos con “el poder es un factor crucial en la política internacional”.⁸

Dimensionar el Poder Nacional no es tarea fácil, dado que la mayoría de sus factores relacionados son intangibles, tales como liderazgo, nacionalismo, religiosidad, valores de la sociedad, racismo y otros. Sin embargo hay otros factores que sí son tangibles, me refiero a, las características físicas del territorio, la población, el sistema de gobierno, el desarrollo tecnológico, el sistema de información y comunicaciones, los recursos naturales, la producción industrial y agrícola, sus fuerzas armadas, su capacidad exportadora e importadora y otros.

La geopolítica se podría resumir como la relación existente entre factores geográficos y otros, respecto a la distribución de poder en el mundo. Muchos especularon por siglos sobre las relaciones entre la geografía y la distribución de poder entre los estados, tan sólo es en la década de 1890 cuando se produce una explosión de pensamientos concretos al respecto.

⁸ Rourke, John T., *Internacional Politics on the World Stage*, Fourth Edition, University of Connecticut, 1993.

Es así como Mahan, quién fuera un ardiente propagandista acerca de la expansión de los Estados Unidos de Norteamérica hacia territorios de ultramar⁹, despertó la inquietud acerca de recrear una poderosa marina, y por una mucho mayor participación de su país en asuntos de Europa y Asia.

4.1.- EL PENSAMIENTO GEOPOLÍTICO DE MAHAN

Sostenía Mahan que controlar y gobernar la distribución de poder político a través de la tierra, estaba en el pasado, fundamentada en la capacidad de los estados de manejar el uso de los océanos y pasos internacionales marítimos como un medio de transporte.

La concepción de Mahan creció junto con su convicción de que las comunicaciones marítimas serían siempre más eficientes y masivas que las comunicaciones terrestres. Sin embargo y en la medida que vislumbraba el poder naval como la base fundamental del Poder Nacional, no desarrolló profundamente el concepto de Poder Nacional del estado, y sólo algunas referencias menores existen al respecto¹⁰.

Mahan intentó clasificar las variables que afectarían los resultados esperados por parte de los estados que competían por el poder en dos grupos, los llamados “factores geográficos” y los “factores humanos”. Respecto a los primeros, enfatizó tres puntos: los conceptos de ubicación geográfica, la capacidad defensiva y los recursos naturales.

El punto mayormente tratado es el de la ubicación geográfica y quizás constituye lo mejor de las teorías de Mahan. Por ejemplo en relación a las islas Británicas, sus argumentos iban por el lado de que por costos, velocidad y capacidad de transporte, Gran Bretaña podía mover más tonelaje por mar y a más lugares de las cotas europeas, que cualquier otro estado europeo continental lo podría hacer por tierra. Consecuentemente y en sentido estratégico, la posición de Gran Bretaña era central, aunque geográficamente fuese periférica.

⁹ Mahan, A.T. “La Influencia del Poder Naval en la Historia”, (1660-1783), Biblioteca del Oficial de Marina, A.G.N., Valparaíso, 2000.

¹⁰ Ibid., Cap I, pág 25 a 88.

Luego unió a dicho concepto el de la capacidad defensiva, término por el cual conectó la facilidad o dificultad de tener una posición segura contra ataques.

Su punto relevante fue el desarrollo del concepto de insularidad, contra el común concepto de continentalismo. Por insularidad, señaló como al estado que se encontraba rodeado de mar, y bajo cuya definición entraba Gran Bretaña y Japón, entre algunos pocos ejemplos. Sin embargo agregó al concepto de países insulares a aquellos estados que, ocupando una posición continental y sin tener vecinos continentales como rivales potenciales, también debían ser catalogados como “estratégicamente insulares”.

En relación con los recursos naturales, este fue el punto menos tratado, se limitó a describir acerca de la cantidad de diques, maestranzas navales y otras facilidades dispuestas para atender y dar servicios a los buques. De la misma manera fue débil para describir el tema de los factores humanos y sociales, centrando su interés en la capacidad de proveer personal para construir una armada, una marina mercante y las facilidades terrestres necesarias para servir a los buques y personal de a bordo.

Discutió especialmente el tema del carácter nacional, por el cual él asignaba un significado relacionado con los hábitos y costumbres del pueblo y las relaciones de dichas características con el desarrollo del Poder Nacional.

Acerca del carácter del gobierno como uno de los factores sociales en relación al Poder Nacional, insistió que, los gobiernos elegidos democráticamente, eran notoriamente improvisadores y generalmente anti-militares.

Su solución fue sugerir crear “grupos de presión”, interesados en crear o mantener una poderosa armada. Sostuvo que al existir una poderosa marina mercante, poderosos intereses comerciales tras ella, un notorio interés por la industria marítima y un coherente grupo organizado de personalidades que creyeran en la importancia del Poder naval, se podría obtener apoyo en grupos parlamentarios y del gobierno que podrían entonces producir leyes que tendiesen en parte, a contrarrestar la improvisación crónica de las democracias respecto a sus fuerzas navales.

4.2.- LA TEORIA DEL PODER MARITIMO

Se considera a Mahan como el ideólogo de la Teoría del Poder Marítimo, quien en sus escritos no lo enuncia directamente como una teoría geopolítica sino que, desde el prisma del estratega, analiza la importancia del mar como factor decisivo en la vida y en la historia de los pueblos, lo cual produjo, como efecto final, el desarrollo de una teoría determinista sobre el control del mar, al lograr —a través de la destrucción de las armadas enemigas— el control de las comunicaciones y el poder y la grandeza que otorga el desarrollo de un comercio marítimo fructífero.

Desde su cátedra de táctica e historia naval, en el Naval War College de Newport, estudió y analizó los hechos históricos en un amplio período que va desde 1660 hasta sus propios días, lo cual vierte como ya hemos señalado en tres obras que tuvieron gran repercusión en el mundo: “La influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783”, la cual fue completada y perfeccionada en 1911 al publicar su libro “Estrategia Naval”; “La Influencia del Poder Naval en la Revolución Francesa, 1793-1812”; y “La Vida de Nelson”.

Inspirado fundamentalmente en la riqueza y poder alcanzado por Inglaterra en virtud de su capacidad para lograr el Poder Naval y usarlo para su ventaja nacional, Mahan comprueba la incidencia en tierra que necesariamente presentan los acontecimientos a bordo, sosteniendo finalmente que “el Poder Naval bien usado, al punto de convertirse en dominio del mar, puede aumentar el rango de las opciones disponibles para la política o incluso proveer nuevas”.¹¹

Su argumentación se basa en la interpretación de la historia entre los siglos XVII y XVIII, como una lucha continua de los pueblos marítimos por el control y utilización de las comunicaciones marítimas en todo el orbe. Comparó los mares y océanos con una vasta e ininterrumpida planicie, la cual es cruzada en todo sentido por carreteras densamente transitadas, utilizables a un bajo costo por aquellos países que estuviesen en condiciones de hacerlo. Señaló que los buques que

¹¹ Rosinsky, Herbert. “El Desarrollo Del Pensamiento Naval”, Biblioteca del Oficial de Marina, Academia de Guerra Naval, 2000, p. 12.

atravesaban esas vías oceánicas eran el medio más económico, expedito y a veces único de vinculación de todas las regiones de la Tierra. Al respecto señalaba: “La gran influencia del comercio marítimo sobre la riqueza y la fuerza de un país fue claramente reconocida aún mucho antes que se hubieran descubierto los verdaderos principios que sirven de base al desarrollo y a la prosperidad de este comercio”.¹²

Todo lo anterior llevó a Mahan a formular la tesis de que el estado que controle y utilice en beneficio propio las comunicaciones marítimas del mundo, obtendrá una invaluable ventaja económica y militar sobre sus competidores.

4.3.- LOS FACTORES RELACIONADOS CON EL PODER MARITIMO

Como ya se señalara en lo que representa el pensamiento de Mahan, consideró como fundamental para que un estado llegara a constituirse en Poder Marítimo, los siguientes factores que analizaremos más en detalle:

- **La Situación Geográfica.** Ella, en primer término, debe asegurar un expedito acceso al mar que permita una fácil vinculación con las regiones de mayor interés y conveniencia. Asimismo valora las relaciones con los países vecinos, en especial cuando no mantienen ambiciones de expansión territorial, ya que ello le permite al país centrar todos sus esfuerzos más allá de sus propias fronteras, donde podrá establecer posiciones para apoyar a sus fuerzas navales. Si tales posiciones son insulares, tanto mejor; y más aún, si están geográficamente bien situadas para controlar el tráfico marítimo en disputa. Destacó que la aplicación de este principio permitió la dominación británica por varios siglos.
- **Configuración y Conformación Física del Territorio.** Sostuvo que, en gran medida, la morfología y la conformación de las costas determinan la inclinación del pueblo hacia el mar. Considera que es más importante que la longitud del litoral, las condiciones de los puertos en cuanto a su ubicación, capacidades y facilidades para su defensa. Por otra parte añade que si el territorio es fecundo

¹² Mahan, A.T. “La Influencia del Poder Naval en la Historia”, (1660-1783), Biblioteca del Oficial de Marina, A.G.N., Valparaíso, 2000.

en una amplia gama de elementos, es difícil que la población sienta el impulso de ir hacia el mar y que ocurre exactamente lo contrario cuando un país es pobre y carente de recursos.

- **Extensión del Territorio.** La extensión del territorio debe guardar relación con la cantidad de habitantes del país, ya que si la población es escasa no tendrá la capacidad necesaria para poblar y defender una extensión grande, lo que puede llegar a constituir un factor de debilidad más que de fuerza, frente a las ambiciones de expansión externas.
- **Recursos Naturales.** En general considera que constituyen un factor de fuerza cuya sobreabundancia puede llegar a condicionar el temple marítimo de los pueblos.
- **Población.** Considera que es influyente tanto en cantidad como en su actividad laboral. Para ser poder marítimo se requiere que un alto porcentaje esté dedicado a las actividades relacionadas con el mar. Esta constituye la Reserva Naval.
- **Carácter Nacional.** Mahan considera que los pueblos marítimos que poseen aptitudes e inclinaciones comerciales promueven un intenso movimiento marítimo, el cual constituye la base fundamental para el desarrollo del Poder Marítimo. Mantenía una visión desde una perspectiva indiscutiblemente estadounidense: “todos los hombres buscan la ganancia y, más o menos, aman el dinero, pero la forma en que se busca la ganancia tendrá un marcado efecto en las fortunas comerciales y en la historia del pueblo que habita un país”.
- **Clase de Gobierno.** Asigna una gran influencia al carácter de los gobernantes y sus instituciones sobre el desarrollo de una nación y del poder marítimo. Al respecto señala “Los diversos rasgos de un país y sus pobladores constituyen las características naturales de las naciones, lo mismo que los individuos, empiezan su carrera; las funciones que ejercen los gobiernos sobre aquéllas equivalen a las que desempeña en éstos la voluntad, y así como de que ésta sea o no inteligente, enérgica y perseverante, dependen los éxitos o fracasos de la vida de cada individuo, los de las naciones son consecuencia de idénticas cualidades mostradas por sus gobiernos”... “En tiempos de paz, el gobierno puede favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un

pueblo y su afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar; y hasta puede intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente; o por el contrario, puede el gobierno obrar desacertadamente y estorbar o detener el progreso que el pueblo hubiera llevado a cabo dejándolo en libertad”. Y agrega... “Parece probable que si un gobierno obrase de completo acuerdo con las inclinaciones naturales de su pueblo, lograría dar el máximo impulso a su desarrollo bajo todos los conceptos”.

Es interesante destacar que Mahan en su último libro: "El interés de América en el Poder Marítimo: Presente y Futuro", predijo que Estados Unidos bien podría ser el sucesor de Gran Bretaña, como potencia marítima dominante en el mundo, en razón a la dimensión continental de su territorio, a la base insular de éste y a la fortaleza de su economía. Insistió en la necesidad de aumentar el poder naval estadounidense, que se encontraba debilitado después de la Guerra Civil.

Como resultado relevante de su influencia, Estados Unidos libró una guerra contra España, mediante la cual obtuvo la base de Guantánamo, el control de Hawaii, el Caribe y, posteriormente —aunque no producto de la mencionada guerra— la Zona del Canal de Panamá. El pensamiento de Mahan es, sin lugar a dudas, el elemento que inspira la política naval estadounidense a lo largo de todo el Siglo XX.

La obra de Mahan tuvo gran influencia ya que no sólo había explicado las razones del poder mundial alcanzado por Inglaterra en la segunda mitad del siglo XIX, sino que también explicaba lo que otras naciones tendrían que hacer para igualarse a ella. Con ello Mahan entregó una justificación teórica para la carrera armamentista naval que comenzó en la última década del siglo XIX y que incluyó a Gran Bretaña, EE.UU., Alemania Imperial, Japón, Rusia y muchas otras naciones.

CONCLUSIONES

1.- Para Mahan la Historia enseñaba que aquel que podía dominar el mar, también podía dominar a sus enemigos, luego fue el primer autor que reconoció la importancia del Control del Mar y el rol que éste ha desempeñado en la historia mundial. De ahí que sus teorías fueron exitosamente adoptadas por los Estados Unidos de Norteamérica entre fines del siglo XIX y las primeras décadas del siglo pasado, llevando a dicho país a alcanzar todos sus objetivos políticos, económicos y militares.

2.- El Poder Marítimo es la facultad que tiene un Estado para usar el mar en su beneficio, está integrado por dos elementos de distinta naturaleza, los Intereses Marítimos, los cuales le otorgan la sustancia y el Poder Naval que los defienden. Los primeros ingredientes concurren al desarrollo, mientras que los restantes, a la seguridad, por lo que se puede afirmar que la política mundial depende en gran medida de su poder marítimo.

3.- La reputación de Mahan como historiador se debe fundamentalmente a dos libros, “La Influencia del Poder Naval en la Historia, 1660-1783” y “La Influencia del Poder Naval en la Revolución Francesa y el Imperio, 1793-1812”. Tratan de la narración de los acontecimientos políticos que las provocaron y las consecuencias políticas, económicas y militares que se derivaron de ellas. Cómo actúa el poder naval, es el tema principal de estas obras, ya que lo central se refiere al control del mar mediante el dominio naval o la falta de él, fue lo que determinó el resultado. De ahí que el control del comercio marítimo a través del control del mar es la función principal de las marinas.

4.- No hay motivos para afirmar que la U.S.Navy actual mantenga los mismos puntos de vista estratégicos que Mahan, en el sentido de exaltar al poder naval sobre cualquier otra forma de acción militar, pretendiendo que las marinas actúen de forma totalmente autónoma e identificando el dominio del mar con la victoria.

5.- Mahan observó y emitió sus criterios para un cambio en la Política Naval Norteamericana, para una nueva Estrategia Naval y la conformación de una nueva Fuerza Naval con un nuevo concepto de las Operaciones en el Mar. Además impulsó la evolución de la marina alemana que conducía Von Tirpitz, y ejerció marcada influencia en las instituciones navales de Francia, Italia, Rusia y Japón.

6.- La visión de Mahan permitió señalar que geopolítica es la relación existente entre factores geográficos y otros, respecto a la distribución de poder en el mundo.

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Mead Earle, Edward, "Creadores de la Estrategia Moderna". Tomo III. El pensamiento militar desde Maquiavelo a Hitler. Circulo Militar, Buenos Aires, 1968.
- 2.- Paret, Peter, "Creadores de la Estrategia Moderna". Desde Maquiavelo a la Era Nuclear, Ministerio de Defensa, Madrid, 1992.
- 3.- Mahan, Alfred Thayer, "Influencia del Poder Naval en la Historia", Biblioteca del Oficial de Marina, Academia de Guerra Naval, Valparaíso, 2000.
- 4.- Rosinsky, Herbet. " El Desarrollo del Pensamiento Naval", Biblioteca del Oficial de Marina, Academia de Guerra Naval, Valparaíso, 2000.
- 5.- Rourke, John T. Internacional Politics on the World Stage, Fourth Editions, University of Connecticut, 1993.