

ARMADA DEL ECUADOR
ACADEMIA DE GUERRA NAVAL
Guayaquil

-0-



¿PARA QUÉ SIRVE UNA MARINA?

Por Nicholas A. Lambert
REVISTA PROCEEDINGS 2021

Lectura recomendada por:

Valm. S.P. Marco Salinas Haro
Coordinador del CEESMA-AGUENA

2021

Descargo: Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no necesariamente representan la opinión de la Academia de Guerra Naval o de la Armada del Ecuador.

MOTIVACIÓN A LA LECTURA

El Dr. Lambert fue el presidente de la Clase de 1957 en la Academia Naval de los EE. UU. De 2016 a 2018. Es el autor de *Revolución naval* de Sir John Fisher (1999) y *Planning Armageddon* (2012). Su libro más reciente, *The War Lords and the Gallipoli Disaster* (Oxford University Press), fue publicado en febrero.

El propósito de la presente lectura es analizar el pensamiento estratégico de Mahan, en base a la publicación de 1890 "*La influencia del poder marítimo en la historia: 1660-1783*", en el contexto histórico y su aplicación presente y futura.

En la introducción, resalta que el poder del mar ha influido en el curso de la historia humana más que cualquier otro factor.

A continuación, se refiere a la obra posterior de Mahan (que rara vez se lee), argumentando que Mahan refinó su pensamiento sobre el poder marítimo. Para Lambert, Mahan fue uno de los primeros estudiosos de la transformación económica de finales del siglo XIX, que hoy se la conoce como la primera era de la globalización.

Luego, sostiene que Mahan, se convenció cada vez más de que la destrucción sistemática del comercio, a través del bloqueo y la guerra económica, eran los objetivos principales del poder marítimo. La destrucción de la flota de batalla del enemigo podría ser un medio necesario para este fin, pero solo un medio.

Siguiendo el hilo conductor, el autor enfatiza que la obra de Mahan es difícil de leer, que su obra está mal estructurada y plagada de aparentes contradicciones. Este argumento es discutible y depende los lentes que se lo mire.

Finalmente, las reflexiones finales de Lambert se basan en el argumento siguiente:

"El propósito principal de la Marina es mantener el comercio amistoso por mar. Hoy, nos guste o no, la globalización vuelve a estar a la orden del día, y las cadenas de suministro nacionales se extienden por todo el mundo. El buen funcionamiento de la economía internacional es fundamental para la seguridad económica, la estabilidad social y la prosperidad nacional de Estados Unidos. Todos los productos básicos importantes se comercializan a nivel mundial, y los precios que pagan los estadounidenses (con cambios bruscos ocasionales que tienen un tremendo impacto político en el país) no se establecen por factores locales de oferta y demanda, sino en el mercado global. Los sectores clave en el corazón de la economía nacional, por ejemplo, la gestión de la información, el acero y la aviación, están inevitablemente entrelazados. Sin embargo, al igual que en la década de 1890, los políticos de hoy parecen reacios a admitir que las fuerzas de la globalización están más allá de la capacidad de control de los gobiernos, al menos durante mucho tiempo. Parafraseando a Leon Trotsky, los estadounidenses pueden no estar interesados en la globalización, pero la globalización sí está interesada en ellos. Por lo tanto, el gasto en la Marina puede verse como una prima de seguro para la prosperidad nacional" (Lambert, 2021, pág. 2).

Indudablemente, es una lectura interesante y fácil de comprender, recomendada para quienes desean conocer más sobre el pensamiento estratégico de Mahan y su aplicación presente y futura.

La lectura puesta en su consideración se la puede encontrar en:

REVISTA PROCEEDINGS 2021 Abril de 2021 Actas Vol. 147/4 / 1.418
<https://www.usni.org/magazines/proceedings/2021/april/what-navy>

¿Para qué sirve una marina? “El propósito estratégico no es lo mismo que las necesidades operativas”.

Por Nicholas A. Lambert



En declaraciones al Congreso, el Jefe de Operaciones Navales argumentó recientemente que el propósito de la Marina de los EE. UU. Dependía de las misiones intemporales de control del mar y proyección de poder. ¹ Quizás sea así. Pero para la mayoría de las personas, estas frases plantean más preguntas de las que responden. ¿Control a qué costo y con qué fin? ¿Poder para hacer qué, exactamente? ¿Proyectado dónde y cómo? Parece poco probable que tales declaraciones induzcan a los contribuyentes a desembolsar las enormes sumas que implican, especialmente cuando muchos piensan que el dinero podría invertirse mejor en solucionar problemas internos urgentes. Pero esto no es nada nuevo.

Hace más de un siglo, el santo patrón de la Marina de los Estados Unidos se enfrentó a dificultades similares. Alfred Thayer Mahan se enfrentó a un público estadounidense dividido por un profundo desacuerdo interno y escéptico sobre la necesidad de gastar los escasos recursos públicos en la Marina. Mirando hacia atrás en su carrera, Mahan consideró que uno de sus mayores logros fue proporcionar a los "hombres en la vida civil" una respuesta coherente a una pregunta simple pero profunda: "¿Por qué necesitamos una Marina?". En el capítulo inicial de su autobiografía, observó:

“Entre el día de mi ingreso al servicio, hace cincuenta años, y el presente, ningún cambio es más notable que en materia de atmósfera; de la actitud nacional hacia la marina y comprensión de su oficio. Luego fue aceptado sin mucha duda como parte de la madera necesaria que todo estado marítimo adecuadamente organizado llevaba, junto con el resto de un establecimiento nacional. De

qué utilidad era, o qué podría ser, a pocos les importaba mucho preguntar. No hubo suficiente interés ni siquiera para discutir la necesidad de su existencia".²

El entendimiento convencional de Mahan es que persuadió a sus compatriotas mediante un crudo argumento sobre la primacía de la flota de combate. Si bien Mahan presentó argumentos en sus primeros trabajos que respaldaban tal caracterización, hizo que otros apuntaran en una dirección muy diferente: hacia la presión económica, no la batalla, como el objetivo final de la fuerza naval. Con el tiempo, el combate se volvió cada vez menos pronunciado y la economía cada vez más en su explicación del poder marítimo. Mahan se convirtió en un pensador pionero sobre la importancia del poder naval en una economía mundial globalizada, así como de la opinión pública en la configuración de la política estratégica nacional. Su comprensión llegó a centrarse en el papel del poder naval para facilitar —o trastornar— el comercio internacional. Entender la sofisticación de su pensamiento, especialmente en su obra posterior, es más, *debe* financiarlo.



Los buques descargan carga en Shanghai, China. Ganar batallas es un medio para los fines de la armada. El verdadero final es lo que Alfred Thayer Mahan llamó el "trastorno" del comercio de un adversario y, por lo tanto, de la economía. Crédito: Shutterstock

Influencia

La campaña de Mahan comenzó con la publicación de 1890 de *La influencia del poder marítimo en la historia: 1660-1783*. Proporcionó una explicación novedosa, sistemática y coherente del propósito de una armada, que cubría la generación, el empleo y la mecánica de aplicar la energía en el mar para lograr los objetivos nacionales. Salpimentando la narrativa histórica con alusiones a problemas contemporáneos, argumentó que el poder del mar había influido en el curso de la historia humana más que cualquier otro factor. Como señaló el futuro presidente Theodore Roosevelt en una revisión de Mahan para *Political Science Quarterly*, "Parece casi increíble, cuando pensamos en el inmenso papel desempeñado por el poder naval en la historia, que ningún historiador lo haya tratado nunca en profundidad desde el punto de vista filosófico; sin embargo, este es literalmente el caso".³

Contrariamente a la opinión popular, *Influence* no se trataba principalmente del empleo de fuerzas navales en tiempos de guerra; más bien, se trataba de la importancia de la coordinación estatal de los recursos marítimos nacionales (incluidos los navales) para lograr una ventaja relativa tanto en la paz como en la guerra. Además, la propuesta central del libro era fundamentalmente económica: "Tanto los viajes como el tráfico por agua siempre han sido más fáciles y más baratos que por tierra". El poder del Estado, sostenía Mahan, era una función de la riqueza nacional y la generación de riqueza derivada

del comercio. En los tiempos modernos, la fuente más valiosa de riqueza producida comercialmente era el comercio exterior. Siguiendo esta lógica, razonó que el acceso al mar (lo “común”) era fundamental para el bienestar nacional; de ahí la necesidad de una armada fuerte para garantizar el acceso. Aunque Mahan pasó otros 20 años refinando precisamente cómo funcionaba el poder marítimo, el hilo conductor de su teoría general permaneció inalterado. Al identificar las interrelaciones entre comercio, riqueza y poder, Mahan fue el primero en articular una explicación coherente de por qué los estados deberían invertir en armadas.

Cuando se jubiló en noviembre de 1896, después de 40 años de servicio, el capitán Mahan centró su atención en la educación del público y sus representantes electos. Habiendo quedado impresionado por el impacto de la opinión pública en la toma de decisiones estratégicas durante la Guerra Hispanoamericana, escribió:

“El estudio del Arte y la Historia de la Guerra es primordialmente necesario para los hombres de profesión, pero hay razones que lo recomiendan también, convenientemente presentado, a todos los ciudadanos de nuestro país. Las cuestiones relacionadas con la guerra —cuando se justifica el recurso a la guerra, la preparación para la guerra, la conducción de la guerra— son cuestiones de actualidad nacional, en las que cada votante —o mejor dicho, cada hablante— influye para una acción inteligente y adecuada, mediante la formación de buena opinión pública; y la opinión pública, en funcionamiento, constituye la política nacional”.⁴

Esta sorprendente formulación - “la opinión pública, en funcionamiento, constituye una política nacional” - expresó de manera concisa la comprensión de Mahan de su relación con la Marina. Quería que sus compatriotas comprendieran mejor que Estados Unidos habitaba un mundo peligroso que probablemente pronto se volvería mucho más peligroso; que los acontecimientos fuera de los Estados Unidos continentales afectaron la seguridad económica general de la nación y su prosperidad a largo plazo. A través de la educación, Mahan esperaba que el electorado aceptara más fácilmente la necesidad de una armada fuerte: trató de mostrar a los ciudadanos cómo *su* armada era esencial para proteger a *sus* ciudadanos. intereses. Más que la mayoría de los oficiales navales de cualquier generación, Mahan comprendió la necesidad primordial de que la política naval requiera no solo el asentimiento del público, sino también la comprensión del público para obtener los niveles de financiación necesarios.

Mahan emprendió su campaña educativa en un punto de inflexión en la historia de Estados Unidos. La reforma naval siguió siendo un tema político polémico durante la década de 1890, que provocó desacuerdos sobre el carácter preciso y el propósito de la fuerza necesaria, y especialmente sobre los fondos requeridos. La disputa fue tan intensa porque ocurrió durante un período de agitación social y depresión económica, y en el contexto de un debate aún más profundo sobre la forma futura de la sociedad estadounidense. En pocas palabras, hubo demandas fiscales en competencia. Algunos intereses querían que el gobierno federal invirtiera en cambio de infraestructura nacional (o el Canal de Panamá). Otros exigieron pensiones más generosas (especialmente para los veteranos de la Guerra Civil de la Unión). Un gran número pensó que sería mejor gastar el dinero solucionando los problemas sociales en el hogar: un pago inicial para la redistribución de la riqueza necesaria para crear una sociedad más equitativa (¿Le suena familiar?). Fue un debate en curso con claros paralelos al de hoy. La habilidad de Mahan consistía en relacionar cuestiones navales aparentemente estrechas con cuestiones no navales políticamente importantes. Por eso contaba con una gran audiencia.

Globalización I

En su obra posterior (que rara vez se lee), Mahan refinó su pensamiento sobre el poder marítimo. Desmentiendo su reputación de tosco apóstol de la flota de combate, Mahan exploró el funcionamiento y los cambios contemporáneos del sistema económico global. De hecho, es justo decir que Mahan fue uno de los primeros estudiosos de la transformación económica de finales del siglo XIX que hoy se llama la primera era de la globalización, o Globalización I (la era actual es Globalización II).

Hizo dos ideas clave. Primero, percibió que los sistemas económicos —antiguos y modernos— eran intrínsecamente dinámicos: la producción de riqueza era principalmente una función del *flujo* del comercio internacional y el comercio derivado, no de la capacidad productiva bruta. En segundo lugar, vio que las crecientes interdependencias entre las economías nacionales tenían innumerables implicaciones para la aplicación práctica del poder marítimo. Considere: ¿Cómo se puede aplicar presión naval de manera efectiva si no se comprende el sistema que se está tratando de interrumpir o controlar? ¿Qué pasa si los puntos de presión económica (objetivos navales) cambian a medida que cambian los sistemas económicos?

Paralelamente, Mahan reflexionó profundamente sobre el carácter cambiante de la guerra. Ya en 1895, mostró preocupación por la fragilidad de las sociedades modernas, industrializadas, urbanizadas, ruidosamente democráticas y cada vez más dependientes del acceso al comercio internacional, y expresó su temor de que los trabajadores modernos estuvieran mucho menos dispuestos que sus antepasados a tolerar estándares más bajos. de vivir como consecuencia de los trastornos económicos causados por la guerra. Se dio cuenta de que esta creciente fragilidad tenía implicaciones estratégicas.

Aunque repudió sistemáticamente a la *guerre* por supuesto como incapaz de lograr resultados estratégicos decisivos, se convenció cada vez más de que la destrucción sistemática del comercio, a través del bloqueo, la guerra económica, era el objetivo principal del poder marítimo. La destrucción de la flota de batalla del enemigo podría ser un medio necesario para este fin, pero solo un medio. El desarreglo de la economía del enemigo, para corroer la estabilidad de su sociedad, fue el verdadero fin de la fuerza naval. En sus propias palabras: "El objeto de un bloqueo propiamente dicho es avergonzar las finanzas de un país al cerrar sus puertos al comercio exterior, trastornando así una característica principal de sus mercados generales y, por lo tanto, traer confusión a toda la [economía]".⁵

En 1910, Mahan escribió a *The Times* (de Londres) resumiendo pulcramente sus últimas ideas sobre este punto. Apuntando a un artículo reciente que había argumentado "que 'desorganizar completamente las condiciones de los negocios' constituye 'una presión de importancia comparativamente pequeña' sobre una nación en guerra", respondió Mahan:

Me atreveré a afirmar que históricamente esto no es así; que la "completa desorganización de los negocios", que se argumenta que resultará del ejercicio del derecho de captura marítima, siempre ha constituido una "muy importante" y, a menudo, si no siempre, una "presión" decisiva. Decir que la grandeza y la complejidad del desarrollo industrial y comercial moderno harán que la presión en el futuro sea mayor es razonablemente probable y puede ser profetizado con seguridad. Llevar la presión

de la guerra a toda la población, y no meramente a los ejércitos en el campo, es el espíritu mismo de la guerra moderna. ⁶

En resumen, Mahan predijo que un conflicto importante entre potencias industriales avanzadas pondría en peligro el sistema económico global altamente optimizado que sustentaba las sociedades industriales. Es más, en el futuro, la energía marítima se volvería aún más potente.

Si bien Mahan discernió mucho sobre la futura guerra marítima, nunca explicó qué sería necesario para que lo que podríamos llamar su "Sea Power 2.0" sea completamente efectivo. El primero en identificar y ensamblar las piezas restantes del rompecabezas fue el almirante Jackie Fisher (que mantuvo correspondencia con Mahan). Bajo su liderazgo, el Almirantazgo británico ideó una estrategia que unió a la Royal Navy con el monopolio efectivo de Gran Bretaña sobre el transporte, los servicios financieros y la infraestructura de comunicaciones que sustenta el comercio mundial. ⁷ La ventaja de la información fue el componente clave. La efectividad de la nueva estrategia, o más bien su potencial, ya que muy temprano durante la Primera Guerra Mundial, Gran Bretaña abortó la guerra económica total porque los niveles resultantes de daño colateral eran demasiado grandes, fue rápidamente reflejada en la administración de Wilson después de que Gran Bretaña comenzara a regular el comercio de Estados Unidos (a través de neutrales) con Alemania. La fricción con Gran Bretaña por el comercio proporcionó el ímpetu para comenzar una Armada de Estados Unidos "insuperable" y el catalizador para el pacto político entre partidos necesario para introducir un impuesto progresivo sobre la renta para pagarlo. ⁸

Confundir objetivos con objetos

¿Por qué no se recuerda a Mahan de esta manera? En primer lugar, la obra de Mahan es difícil de leer; tal vez se tomó demasiado en serio la acusación del profeta para ser mística e inescrutable. Hizo la mayoría de sus argumentos implícitamente, lo que obligó a los lectores a inferir su punto del contexto circundante. Su obra anterior está mal estructurada y plagada de aparentes contradicciones. Incluso si, como ha demostrado Jon Sumida, la escritura de Mahan es mucho más coherente y consistente de lo que sus críticos se han quejado, comprender su obra posterior se complica por la necesidad de conocer gran parte de la historia de su época. ⁹ Hay otros dos factores a considerar.

Primero, la mayoría de los oficiales navales (incluido su mentor, Stephen Luce) mostraron más interés en saquear los libros de Mahan en busca de preceptos operativos que de conocimientos estratégicos. Si bien esto les permitió omitir todas las cosas aburridas de la economía, por desgracia, invirtió su lógica en el proceso. De hecho, Mahan argumentó que el objetivo naval principal debería ser obtener el mando del mar (control del mar) y que esto podría lograrse mejor utilizando acorazados para ganar batallas navales decisivas. Pero la Armada interpretó esto en el sentido de que una flota de batalla, el mando del mar y el poder nacional eran funcionalmente equivalentes. Sin embargo, al hacerlo, combinó los niveles operacional, estratégico y de gran estrategia conceptualmente distintos de su análisis. Mahan, de hecho, pensó que el objetivo principal del poder marítimo era crear una influencia política para poner fin al conflicto en términos favorables al trastornar la economía y la sociedad del enemigo. La (Marina) operativa *objetivo*, la flota enemiga, era el medio subordinado al principal *objetivo* político.

En segundo lugar, Mahan no escribía para la posteridad, sino para una audiencia contemporánea bien educada que reconocía sus alusiones y referencias a los principales problemas políticos de la época. En

particular, la escritura de Mahan estuvo influenciada por su percepción de la primera era de globalización, que la Primera Guerra Mundial destruyó. El comercio internacional tardó casi un siglo en recuperarse. Además, después de la guerra, el futuro tendió hacia la autarquía y el trueque entre bloques comerciales.

Durante la Segunda Guerra Mundial, todo el carácter del conflicto, así como la naturaleza y el papel del comercio internacional, fue muy diferente de lo que había sido antes. Esto no quiere decir que la interdicción comercial se haya vuelto menos importante, al contrario. Mientras la flota de superficie de la Armada saltaba hacia Japón, la fuerza submarina del almirante Charles Lockwood aniquiló silenciosamente a la marina mercante de Japón, aislando las islas del hogar del petróleo y reduciendo su población a la inanición. La regulación del comercio neutral — normalmente un aspecto crítico de la destrucción del comercio — era discutible, porque no existía. Si flotaba y avanzaba en la dirección equivocada, la Marina lo hundía.

Por lo tanto, cuando Harold Sprout (incorrectamente) comentó a una audiencia de 1954 en el Naval War College que "Mahan nunca logró mucha sofisticación en el campo económico y, en consecuencia, su pensamiento económico estaba un siglo atrasado", reveló mucho más sobre su propio mundo que el de Mahan.¹⁰En la década de 1950, la economía internacional había cambiado de forma irreconocible, lo que hacía que gran parte del análisis de Mahan no solo fuera irrelevante sino incomprensible. El término "globalización" ni siquiera se había inventado. Durante muchos años a partir de entonces, los historiadores mezclaron los efectos de la "globalización" con los de la "industrialización". A fines de la década de 1950, el comercio internacional comenzó a revivir, pero hasta la década de 1980 no se puede decir que la Globalización II había comenzado. Solo desde entonces los pensamientos de Mahan se han vuelto completamente visibles una vez más.



El deber de convoy no es glamoroso, peligroso y difícil, pero es una forma de evitar que un adversario trastorne su propio comercio, así como el de aliados y neutrales. Aquí, los barcos Liberty de la Segunda Guerra Mundial se ven en un convoy de una escolta. Crédito: Archivo fotográfico del Instituto Naval

¡Coloca a la Marina en el mar, intercambia nuestro grito de batalla!

El propósito principal de la Marina es mantener el comercio amistoso por mar. Hoy, nos guste o no, la globalización vuelve a estar a la orden del día, y las cadenas de suministro nacionales se extienden por todo el mundo. El buen funcionamiento de la economía internacional es fundamental para la seguridad económica, la estabilidad social y la prosperidad nacional de Estados Unidos. Todos los productos básicos importantes se comercializan a nivel mundial, y los precios que pagan los estadounidenses (con cambios bruscos ocasionales que tienen un tremendo impacto político en el país) no se establecen por factores locales de oferta y demanda, sino en el mercado global. Los sectores clave en el corazón de la economía nacional, por ejemplo, la gestión de la información, el acero y la aviación, están inevitablemente entrelazados. Sin embargo, al igual que en la década de 1890, los políticos de hoy parecen reacios a admitir que las fuerzas de la globalización están más allá de la capacidad de control de los gobiernos, al menos durante mucho tiempo. Parafraseando a Leon Trotsky, los estadounidenses pueden no estar interesados en la globalización, pero la globalización sí está interesada en ellos. Por lo tanto, el gasto en la Marina puede verse como una prima de seguro para la prosperidad nacional.

También existe una poderosa armada como fuerza de disuasión. En caso de conflicto, se convierte en el principal instrumento de destrucción del comercio. Se puede pensar en un bloqueo moderno como una "denegación de acceso" masiva y sistemática al sistema de comercio mundial, a través, debajo y sobre el mar. La posesión de una gran flota no confiere automáticamente la capacidad de lograr un bloqueo efectivo. Tampoco se puede improvisar la capacidad sobre la marcha: la comprensión actualizada de las prácticas comerciales actuales, por ejemplo, es vital.

Sin embargo, la preparación es difícil, ya que obliga a los políticos y al público a enfrentarse a verdades desagradables. El mayor desafío siempre es evitar que los neutrales (y su propia gente) negocien con el enemigo. (Para muchos empresarios, el "patriotismo" adquiere propiedades elásticas en tiempo de guerra.) La interdicción efectiva del comercio enemigo requiere la regulación del comercio neutral, como siempre lo ha hecho; es ilusorio pensar de otra manera. Esta regulación conduce inevitablemente a fricciones diplomáticas (haciendo que una marina sea impopular en otras partes del gobierno) y obliga al servicio a entrar en el atolladero que es el derecho de gentes. Los aullidos de protesta y las súplicas de "excepciones especiales" desde el exterior y en casa se volverán ensordecedores. Por tanto, es doblemente necesario estar preparado.

La Marina de hoy requiere dos cosas por encima de todo: visión clara y dinero. Sabe luchar y puede realizar operaciones complejas. Pero en el largo y tranquilo sotavento de Midway, ¿quizás se ha limitado demasiado a dirigirse al único adversario potencial que su historia le ha enseñado a esperar, mientras que al mismo tiempo pierde de vista su razón de ser? Los oficiales navales se dedican a afilar la punta de la lanza, como debe ser, pero el poder naval y la capacidad de combate no son lo mismo. Las armadas tienen que ver principalmente con la paz, preservarla y asegurarla para fines civiles. Si el conflicto llega, además, sin un objetivo estratégico claro, la acción naval es un mero combate en pos de lo que Mahan denominó "la gloria estéril de librar batallas simplemente para ganarlas". Para calificar como "estratégica", una acción debe cumplir con dos requisitos. Primero, objetivo *político*. En segundo lugar, debe incluir un camino para poner fin a las

hostilidades en términos aceptables: debe haber un "interruptor de apagado". Lo que funcionó en 1945 no funcionará ahora.



La fuerza de submarinos del Pacífico del almirante Charles Lockwood aniquiló la marina mercante de Japón, aislando las islas del hogar del petróleo y reduciendo su población a la hambruna. Si un barco avanzaba en la dirección equivocada, la Armada lo hundía. Crédito: Archivo fotográfico del Instituto Naval

El mundo ha cambiado y la Marina debe cambiar con él, como hizo Mahan. Si la Marina se esfuerza por articular para qué sirve y qué puede hacer en el mundo moderno, ¿cuáles son las perspectivas de lograr que el Congreso y el electorado paguen por lo que necesita? En tiempos de relativa abundancia, la falta de una visión clara puede no tener tanta importancia; pero cuando los recursos fiscales son escasos y existe una seria competencia por los fondos, *convencer a los contribuyentes* se vuelve primordial. Como le gustaba bromear a Jackie Fisher, "La receta de Jugged Hare comienza con 'Primero atrapa tu liebre'".

1. ADM Michael Gilday, USN, Declaración al Subcomité de Preparación y Gestión de las Fuerzas Armadas del Senado, 2 de diciembre de 2020.
2. RADM Alfred Thayer Mahan, USN (retirado), *From Sail to Steam: Recollections of a Naval Life* (Nueva York: Harper & Brothers, 1907), 7-8.
3. Theodore Roosevelt, "Revisión de *la influencia del poder del mar en la historia*", *Political Science Quarterly* 9, no. 1 (Marzo de 1894): 171-72.
4. CAPT Alfred Thayer Mahan, USN (Ret.), *Lecciones de la guerra con España y otros artículos* (Boston, MA: Little Brown & Co., 1899), 10-11.
5. RADM Alfred Thayer Mahan, USN (retirado), "El submarino y sus enemigos", *Colliers Weekly* (6 de abril de 1907), 17-21.

6. Carta de AT Mahan, *The Times (Londres)* , 4 de noviembre de 1910, 15, col. una.
7. Nicholas Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare y la Primera Guerra Mundial* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2012).
8. Katherine C. Epstein, “El dilema del poder estadounidense en la era de la Primera Guerra Mundial”, *Modern American History* , v.2 (2019) 345–65.
9. Jon Sumida, *Inventing Grand Strategy and Teaching Command* (Baltimore, MD: Johns Hopkins University Press, 1997).
10. Harold Sprout, “Comparación de teorías geopolíticas”, *Revisión 7 de la Escuela de Guerra Naval* , no. 1 (enero de 1954): 1,26