

**ARMADA DEL ECUADOR
ACADEMIA DE GUERRA NAVAL
Guayaquil
-0-**



LECTURAS RECOMENDADAS

**LAS LECCIONES FUNDAMENTALES DE LA OBRA DE MAHAN: DEL DETERMINISMO GEOGRÁFICO AL ESPÍRITU COMERCIAL
JOSEP BAQUÉS QUESADA, REVISTA DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS**

Lectura Recomendada por:

CPCB-EM José Garcés Valverde
Jefe de Juegos de Guerra de la
Academia de Guerra Naval

2021

“Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: del determinismo geográfico al espíritu comercial” de Josep Baqués Quesada

José Garcés Valverde

Capitán de Corbeta EM

Jefe de Juegos de Guerra de la Academia de Guerra Naval

¿Por qué se debe leer? : Se indica desde el punto de vista del almirante Mahan, los requisitos del poder naval y la importancia de su verdadero aprovechamiento. Desde la perspectiva de Mahan, acerca de que el dominio del **mar** es la clave para dominar el mundo, haciendo énfasis en el control de las rutas **marítimas** y choke points (puntos de confluencia) en el **mar**. De acuerdo a Mahan, la ubicación geográfica de los Estado es decisiva para alcanzar un elevado estatus político global y en ese contexto, ya visualizaba que la construcción del Canal de Panamá conectaría a las flotas de las dos costas de los Estados Unidos y lo haría prácticamente una isla.

Bibliografía

Quesada, J. B. (2018). Las lecciones fundamentales de la obra de Mahan: Del determinismo geográfico al espíritu comercial. *Revista del Instituto Español de Estudios Estratégicos*, 11, Article 11. <https://revista.ieee.es/article/view/166>

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 la Armada del Ecuador.

LAS LECCIONES FUNDAMENTALES DE LA OBRA DE MAHAN: DEL DETERMINISMO GEOGRÁFICO AL ESPÍRITU COMERCIAL

«El arte de la guerra es el más noble de todos».

Adam Smith. *La riqueza de las naciones* (1776)

«El grado de precaución militar no debe ser fijado en función del más probable de los peligros, sino en función del más formidable de los peligros».

Alfred Mahan. *Preparación para la guerra naval* (1897)

INTRODUCCIÓN

En este artículo identificaremos los requisitos del poder naval, de acuerdo con la obra de Alfred Mahan, así como su verdadero aprovechamiento. Con ello se pretende hacer una lectura de la obra de Mahan similar a la que ya solemos hacer de la obra de otros clásicos de la estrategia militar. Pensemos por un momento en la obra de Clausewitz. Al haber transcurrido dos siglos desde que el prusiano escribiera su obra más emblemática, algunas de sus lecciones acerca del arte de la guerra han perdido relevancia, sobre todo en lo que se refiere a sus dimensiones operacional y táctica. Ahora bien, sus afirmaciones acerca de la fricción o de la niebla de la guerra son imperecederas. Mientras que sus reflexiones en torno al concepto de la trinidad siguen siendo útiles, no solo para afrontar con mejores garantías el análisis del presente sino incluso a la hora de hacer prospectiva, tanto en términos geopolíticos como en su implementación en el ámbito de los asuntos militares.

El objetivo final de este artículo no es otro que perfilar esos criterios, potencialmente resilientes a consideraciones de orden coyuntural, pero esta vez de acuerdo con la aproximación de Mahan y, muy especialmente (aunque no exclusivamente) a partir de la lectura de su obra fundamental: *La influencia del poder naval en la historia* (1890). De este modo podemos expresar sus aportaciones realizando una lectura politológica del autor. No con la pretensión de cerrar el tema, sino más bien de abrirlo al debate académico.

Para enmarcar esta tarea hay que tener en cuenta que cuando Mahan establece los principios del poder naval está, en realidad, estableciendo los principios del poder

1 Conviene hacer una aclaración previa de tipo terminológico. En este análisis se emplea preferentemente la expresión «poder naval» por ser la más difundida; ello, no obstante, dependiendo del contexto habría que decir «poder marítimo», del cual el «poder naval» es una parte integrante, aunque muy relevante. Porque, de acuerdo con Mahan, el primero hace referencia al conjunto de intereses marítimos (que incluyen, por ejemplo, los relativos a la pesca, al comercio o a la industria naval), mientras que el segundo sí se centra en las Marinas de Guerra, así como en sus bases y arsenales. En todo caso, siguiendo a Mahan, ambos planos están inextricablemente unidos.

militar y, en última instancia, los del poder global. Su firme convicción acerca de que la clave está en el dominio del mar no excluye la necesidad de atender a otras dimensiones de la guerra. Mahan puede ser criticado por su desconsideración hacia la dimensión terrestre de la guerra. No suele decirse lo mismo del aérea por motivos puramente cronológicos. Pero de haber escrito sus obras principales apenas unas décadas más tarde, es probable que hubiera sucedido otro tanto. Siendo eso cierto, la sorpresa es relativa. Al fin y al cabo... ¿cuánto esfuerzo dedican Clausewitz o Jomini o Moltke a la guerra en el mar o, cuanto menos, a la cooperación de los ejércitos con sus respectivas Marinas de Guerra?

La verdad es que la sensibilidad de Mahan por las demás dimensiones de la guerra y por los quehaceres de sus protagonistas es reducida, pero en ningún caso es nula². Difícilmente podría serlo cuando lo que reclama es el control de las rutas marítimas pensando —como no puede ser de otro modo— en el abastecimiento de las posiciones (civiles o militares) en tierra firme, así como en negar lo propio al adversario³. Sin perjuicio de lo cual, justo es decir que Mahan reclama la prioridad estratégica de lo talásico, de modo que se convierte en condición necesaria (aunque no suficiente, es importante subrayarlo) para afianzar el éxito de cualquier política global.

La explicación de la preeminencia de lo marítimo en su obra, así como de su establecimiento como condición de posibilidad del poder militar y, en última instancia, del poder global radica en que, en sus propias palabras, el mar es el medio «más barato y más fácil» de transporte, superando con creces al transporte por tierra: «el transporte terrestre, siempre restringido y por tanto siempre lento, hace esfuerzos envidiosos pero desesperanzados, tratando en vano de remplazar y suplantar el camino real creado por la naturaleza»⁴. Mahan plantea esta supremacía de lo marítimo aun asumiendo los problemas específicos de los océanos de su tiempo (cita la piratería... que aún genera problemas en nuestros días), así como la mejora —de la que toma buena nota— del transporte por carretera, incluyendo el ferrocarril⁵. Con todo, insiste: la mayor parte del transporte mundial se desarrolla por mar y añade que se trata de una constante, como queriendo indicar que tal circunstancia no va a variar con el paso del tiempo.

2 Como botón de muestra valgan sus reflexiones acerca de las relaciones de los almirantes, pero también de los generales, con el poder político, así como sus críticas al hecho de que los almirantes no dominan lo suficiente la guerra terrestre, aunque también la plantea a la inversa [MAHAN, Alfred, *La influencia del poder naval en la historia*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2007 (1890), pp. 165 y 303]. Lo cual constituye, por cierto, un alegato explícito a favor de avanzar hacia lo conjunto que es muy interesante para su época. Por si fuera poco, en su obra pueden leerse comentarios favorables a algunos de los primeros (todavía escasos) episodios de guerra anfibia, como el asalto británico al Quebec, en 1760.

3 HOBSON, Rolf. *Imperialism at Sea*. Boston: Brill Academic Publishers, 2002, p. 158.

4 MAHAN, Alfred. *Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo*. Universidad Nacional de Colombia, 1897, p. 31.

5 MAHAN, Alfred. ídem, p. 95. Precisamente, la irrupción del ferrocarril y la mejora del piso de los caminos tradicionales fueron un factor relevante para comprender el auge de la geopolítica continental, especialmente con la obra de Halford Mackinder, aun autor casi contemporáneo de Mahan, cuyo texto basal data de 1904.

Con datos de agencias de Naciones Unidas se puede demostrar que esa primera afirmación —que constituye una suerte de marco conceptual para todas las demás tratadas en este artículo— se mantiene incólume en nuestros días. Efectivamente, en 2012, en torno al 80 por 100 del transporte mundial, medido en volumen de mercancías, se desarrolló por mar, lo cual equivalía a más del 70 por 100 de su valor⁶. Aunque lo más llamativo es que en 2014 esos porcentajes se habían incrementado ligeramente, hasta acercarse al 85 y al 75 por 100, respectivamente, a lo cual ha contribuido el desembarco de armadores en un mayor número de Estados, así como la consolidación de nuevos mercados en países en vías de desarrollo, incluso en plena crisis económica⁷. Siendo esto así, ayer y hoy, las cosas parecen claras. En palabras de uno de sus exégetas: «la paralización del comercio obligará al afectado a pedir la paz (...) de la misma manera las guerras se pierden si no se puede evitar la estrangulación del propio país»⁸.

Sin embargo, la tarea subsiguiente (para crear dicho poder naval) es ingente y requiere de políticas de Estado adecuadamente orientadas a tal fin. Es en ese apartado que podremos comprobar las aportaciones más significativas del autor. De hecho, una presunción rebatible acerca de las tesis que presuntamente habría sostenido Alfred Mahan tiene que ver con el supuesto determinismo geográfico de esas capacidades.

Mahan sugiere que la ubicación geográfica de los Estados es decisiva para alcanzar un elevado estatus político global. En ocasiones da la sensación de que jerarquiza a los Estados, precisamente, en función de ese criterio. Sin embargo, la hipótesis de este artículo es muy otra: que las ventajas que se deduzcan de la geografía —o sus inconvenientes— no son determinantes del poder naval (aunque sí sean condicionantes). En ese sentido, demostraremos que, más allá de ello, Mahan lleva a cabo un considerable esfuerzo para poner sobre la mesa ese otro tipo de consideraciones que están en manos de los hombres a fin de aprovechar esas premisas. De acuerdo con esta misma lógica, el abandono de esas responsabilidades (o su mala gestión) puede (suele) dar al traste con las ventajas deducibles del aspecto geográfico. Ese es, en el fondo, el principal mensaje del estadounidense. En este artículo se delimitarán las premisas de ese poder marítimo —que incluyen, al inducirlo, la creación del poder naval— en el marco de lo que algunos han definido como la *naval grand strategy* (Sumida, 1997: 6)⁹.

6 UNCTAD. *El transporte marítimo*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. Nueva York, 2012, p. xiii.

7 UNCTAD. *El transporte marítimo*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. Nueva York, 2014, pp. xi y 9. Es muy llamativo que una de las actividades comerciales desarrolladas por vía marítima que más incremento sostuvo entre 2012 y 2014 fuera la que ese mismo informe califica como «Sur-Sur» (UNCTAD, 2014. Ídem, p. 20): hasta un 6 por 100 en esa horquilla temporal.

8 TERZAGO, Jorge. «Alfred Thayer Mahan (1840-1914). Su contribución como historiador, estratega y geopolítico», *Revista de Marina-Revismar*, n.º 4, Viña del Mar, 2006, p. 54.

9 SUMIDA, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and Teaching Command. The Classic works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*. Washington DC: Woodrow Wilson Center Press, 1997, p. 6.

A fin de disciplinar el trabajo, el determinismo geográfico y el espíritu comercial operan como variables explicativas (o independientes) del poder naval mientras que los ítems aportados en su día por el propio Alfred Mahan operan a modo de variables de control para vertebrar la investigación, de manera que los epígrafes de este artículo están adaptados a esa lógica, a saber: en el siguiente (2) se analizarán los constreñimientos de tipo geográfico efectivamente aducidos por Mahan, así como su relevancia (pretérita y presente). En el tercer epígrafe (3) se desplegarán los argumentos tendentes a enfatizar el papel de los diversos actores en la tarea de implantar y/o mantener el poder naval. De ese modo, se hará referencia sucesivamente a consideraciones demográficas y sociológicas (3.1), al carácter nacional y a la mentalidad de las élites políticas (3.2), así como al guión que debería presidir la toma de decisiones al más alto nivel (3.3). Finalmente, como conclusión (4), se desarrollará un balance, a modo de compendio omnicomprendivo de carácter conceptual, extrapolando los principales mensajes deducibles del análisis de cada epígrafe en función de esas variables independientes, de manera que eso nos permita visualizar en pocos párrafos el auténtico núcleo duro de la aportación geopolítica del estadounidense.

LA IMPORTANCIA DEL FACTOR GEOGRÁFICO

Mahan sostiene que unos Estados están mejor dotados que otros para ejercer su influencia en el mar. La primera explicación siempre es geográfica. Tanto la ubicación de cada Estado como su orografía, e incluso la extensión de sus costas, son factores relevantes, específicamente tratados por nuestro autor en sendos apartados de su obra. Aquí los agrupamos en este epígrafe, con la intención de no desarrollar una mera descripción de cada ítem, sino más bien de extrapolar sus aportaciones más relevantes.

En primera instancia, Mahan indica que la posición geopolítica más privilegiada corresponde a las grandes islas o archipiélagos constituidos en un (único) Estado. Para alcanzar este diagnóstico, con pretensiones empíricas, resulta útil la visualización del éxito del Imperio británico —especialmente en los siglos XVIII y XIX—.

Pero las reflexiones de Mahan acerca del impacto de los factores geográficos van mucho más allá de ese sucedido espacio-temporal, teniendo vocación de permanencia. Porque para un Estado-isla (o archipiélago) esa servidumbre que consiste en tener que vigilar una o (probablemente) varias fronteras terrestres, queda automáticamente liquidada. Asimismo, la insularidad genera ciertas ventajas en lo que a su defensa concierne: el asalto es difícil con el mar de por medio. No en vano, la inmensa mayoría de las tentativas de invadir las islas británicas han fracasado. Ejemplos posteriores al relato de Mahan, también son citables como refuerzo de su tesis. Recordemos el principal motivo aducido para justificar el lanzamiento de las bombas atómicas de Hiroshima y Nagasaki, en 1945¹⁰. Tampoco son menores las posibilidades otorgadas a esas islas en lo

¹⁰ Se vinculaba a la gran cantidad de bajas calculadas por Estados Unidos en caso de invadir por mar ese archipiélago... y todo ello a pesar de que a comienzos del verano de 1945 Japón estaba virtualmente derrotado.

que concierne a la proyección de fuerzas... los Estados que hacen de ellas su territorio pueden realizar dicha proyección, eventualmente, en sus 360°. En lo que concierne al caso británico, la tesis de Mahan es tan sencilla como contundente ya que, gracias a su ubicación, «en sentido estratégico, la posición de Gran Bretaña era central, aunque geográficamente fuese periférica»¹¹.

La utilidad actual de Mahan (o de este primer apartado de sus tesis) es notable, precisamente porque contribuye a reforzar teorías que, de otro modo, pueden parecer algo endebles. Es llamativo el caso del neoestructuralismo de Immanuel Wallerstein. Se trata de un autor convencido —aunque por otros motivos— del potencial japonés¹² para sustituir a Estados Unidos como hegemon mundial¹³. Su teoría es internamente coherente y contiene un elevado potencial explicativo acerca del funcionamiento del sistema capitalista mundial, así como de sus crisis y cambios de liderazgo. Sin embargo, pasados los años, su elevada valoración de Japón ha terminado siendo un lastre para el conjunto de su obra, dada la prolongada situación de *impasse* de la economía nipona. Ahora bien, las tesis de Mahan pueden darle nuevos bríos a las de Wallerstein¹⁴, pese a que los separa casi un siglo y pese a que ideológicamente ambos autores estarían en las antípodas¹⁵. Pero ese es, precisamente, el mérito de la geopolítica, ya que

11 TERZAGO, 2006, *op. cit.*, p. 60.

12 Mahan señala en positivo el caso japonés pese a ser muy escéptico con el resto de Estados asiáticos. Dicho lo cual, ya advirtió que Japón añadía a su indiscutible potencial geográfico otras virtudes relativas a su capacidad de modernización económica (DENNETT, Tyler. «Mahan's, "The Problem of Asia"», *Foreign Affairs*, 1935, vol. 13, p. 466). Es importante retenerlo en aras al balance final del peso de las dos variables independientes. Asimismo, Mahan temió que la crisis de Hawai de 1893 (mucho antes de Pearl Harbor) fuese aprovechada por Japón para plantear reivindicaciones sobre esas islas (ASADA, Sadao. *From Mahan to Pearl Harbor*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012).

13 WALLERSTEIN, Immanuel. *Geopolitics and Geoculture. Essays on the Changing World System*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997, pp. 36 y ss.

14 Nótese que las tres únicas potencias que habrían alcanzado el estatus de hegemon en el periodo histórico capitalista según el propio Wallerstein fueron Holanda, Reino Unido y Estados Unidos. Todas ellas potencias marítimas. A su vez, en la fase previa al capitalismo (la etapa mercantilista) la gran potencia fue España. Nuestra proyección hacia el Mediterráneo y el Atlántico fue decisiva para ello. Para familiarizarse con el concepto de hegemonía manejado por este autor, *vid.* WALLERSTEIN, Immanuel. *The Politics of the World Economy*. Cambridge: Cambridge University Press 1984; pp. 37-46.

15 Brzezinski y Mearsheimer también posicionan a Japón en el escenario geopolítico mundial, aunque con más reservas, debido al auge de China que complica la proyección nipona de poder sobre tierra, cuanto menos del modo en el que lo hizo hasta 1945 (MEARSHEIMER, John. *The Tragedy of Great Power Politics*. London/New York: Norton C. 2001: pp. 396-397). Aun así, Mearsheimer apunta que el rearme japonés está servido si los Estados Unidos relajan su presencia en la zona. Por su parte, Brzezinski aduce que en nuestros días Japón no es un «jugador geoestratégico» (BRZEZINSKI, Zbigniew. *El gran tablero mundial*. Barcelona: Paidós, 1998, p. 53), si bien añade que posee un «evidente potencial» para conseguir «influencia global», siempre y cuando se abstenga de intentarlo a través del «poder regional» asiático (*ídem*, p. 196). Lo llamativo de su tesis es que esa fue la estrategia británica en sus años dorados, aprovechando su insularidad, así como el control de las rutas comerciales, pero sin empecinarse en el control de la Europa continental (*ídem*, p. 29). Proposición, pues, bastante mahaliana...

las crisis económicas van y vienen, mientras que la situación de Japón en el mapa es y será siempre la misma¹⁶. Situación muy parecida, por cierto, a la del Imperio británico en el momento de postularse para esa hegemonía mundial que terminaría alcanzando tras la derrota de Napoleón. No solo en cuanto a dimensiones de ambos Estados y distancia de la costa, sino también en el tipo de relaciones que mantenía con sus vecinos continentales¹⁷.

La segunda mejor posición geográfica es atribuida a Estados que, siendo continentales, disponen de extensas salidas al mar, especialmente si confluyen en diversos mares y máxime si permiten un acceso franco a mar abierto. En ese caso, el potencial de España, de Francia o de los propios Estados Unidos es notable. Históricamente ha sido así. Desde este punto de vista (geográfico) no tendría por qué ser de otro modo. Cuando Mahan escribe, se convierte en un férreo defensor del Canal de Panamá (aún no en servicio), así como de su control por parte de los Estados Unidos¹⁸, en la medida en que ese Canal estaba llamado a conectar las flotas estadounidenses del Atlántico y el Pacífico, convirtiendo a su país en «casi» una isla¹⁹. Lo cual es interesante a efectos operativos, ora sea en beneficio de la Marina de Guerra, otrora como mecanismo de control de un tráfico marítimo que desde entonces gozaría de fuertes incentivos para emplear esa nueva ruta.

El sueño de Mahan iba más allá: consistía en que el Caribe dejara de ser una terminal del comercio internacional para llegar a ser ruta de paso de un volumen comercial muy superior²⁰. Es en este contexto que Mahan elabora el concepto de «base permanente». Cualidad que atribuye a los Estados Unidos en América y al Reino Unido en Europa, debido a la cercanía de sus principales puertos y arsenales a los nudos de comunicaciones más concurridos de la época. Pero a los Estados Unidos les pide que hagan un ulterior esfuerzo con la mirada puesta en acercar algunas infraestructuras

16 Aquí recupero la tesis —crítica— del vicealmirante Albert, en el sentido de que quizá a Mahan le faltó analizar la influencia de la historia en el poder naval (ALBERT, Julio, «Los olvidos de Mahan», *Cuadernos de pensamiento naval*, n.º 20, 2016, p. 103). Ciertamente. La historia y sus circunstancias explican las razones por las cuales las ventajas geográficas no siempre se transforman en realidades. Pero, precisamente para afrontar esa cuestión, puede ser interesante la integración de los contenidos de este segundo epígrafe con los del tercero de este mismo análisis y, en general, la valoración del peso relativo de las dos variables que lo vertebran.

17 Al fin y al cabo, la relación del Reino Unido con Francia, España u Holanda en pleno siglo XVIII no era mucho mejor —y en ocasiones era hasta peor— que la que en la actualidad tiene Japón con China, Rusia y Corea del Norte. Además, tanto el Reino Unido de antaño como el Japón de hogaño son deficitarios en materias primas y fuentes de energía imprescindibles para su desarrollo. Pero eso, lejos de ser un problema suele ser el acicate para incrementar el poder naval requerido para garantizar la seguridad de las líneas de suministro.

18 MAHAN, 2007, *op. cit.*, pp. 98-99 y 101.

19 GONZÁLEZ, Andrés, y AZNAR, Federico. «Mahan y la geopolítica». *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*. Vol. 4, n.º 2, 2013, p. 346.

20 CROWL, P. A. «Alfred Talyer Mahan: el historiador naval», en PARET, Peter (ed). *Creadores de la estrategia moderna*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1991, pp. 479-481.

críticas a la salida caribeña. Por razones similares, la península ibérica era una pesadilla para Francia (dificultando la conexión de sus flotas atlántica y mediterránea) mientras que el control británico del istmo de Gibraltar suponía una rémora para nosotros.

Claro que Mahan no se conforma con hacer las anotaciones indicadas en términos de la ubicación en el mapa de los Estados aspirantes a potencias. También es relevante la orografía. El análisis de Mahan baja a un nivel de mayor detalle. Porque no es lo mismo disponer de buenos abrigos naturales, o de buenos estuarios, que no hacerlo. Lo primero contribuye al establecimiento de esas «bases permanentes», su ausencia diluye las expectativas señaladas en los párrafos precedentes.

Sin embargo, no es esa la principal lección que se deduce de sus textos. Mahan es un autor dialéctico y enseguida da muestras de ello. Por ejemplo, disponer de ciudades importantes en la desembocadura de ríos navegables, con puertos bien dotados, constituye una enorme ventaja desde el punto de vista geoestratégico. Casos como los de Londres, Lisboa o Nueva York (en el Támesis, en el Tajo²¹ y en el Hudson, respectivamente) son emblemáticos. Uno tampoco puede dejar de pensar con añoranza en la época dorada de nuestra Sevilla, en el Guadalquivir. Ahora bien, nos advierte que donde se halla el punto más fuerte de una potencia se encuentra también su punto más débil, porque será objeto de seducción para el adversario. Un mensaje aprovechable en las demás dimensiones de la guerra, aunque él se refiera a ejemplos propios de la naval.

Como botón de muestra, la incursión de la Armada holandesa en el Támesis, en 1667, que se prolongó durante dos semanas, causando un desaguisado a modo de advertencia para los británicos. Por lo tanto, Mahan invita a los planificadores militares a blindar esas ventajas, para evitar que se conviertan en inconvenientes. La moraleja de Mahan es elocuente: debemos asumir que donde esté nuestra mayor ventaja estará también nuestra mayor vulnerabilidad²².

En esta línea, Mahan alude a las tareas que le quedan por hacer a Estados Unidos para estar en condiciones de convertirse en un auténtico poder global. La geografía es favorable, pero ya insinúa que no lo es todo. De ahí su lamento, en agosto de 1890, al afirmar que «Estados Unidos está deplorablemente desprevenido, no solo de hecho sino en su propósito, para hacer valer en el Caribe y Centroamérica el peso de una influencia proporcionada al alcance de sus intereses»²³, así como al ratificar, en fecha posterior (julio de 1894), que «la dificultad radica en que, como nación, Estados Unidos ni se da cuenta ni admite tener un interés firme en el mar», dada la errónea creen-

21 El Tajo es navegable por barcas y barcazas de escaso calado en muchos de sus tramos. Pero esa navegabilidad pudo haberse incrementado significativamente de haberse ejecutado alguno de los proyectos existentes desde tiempos, al menos, de Felipe II. Como criterio general, la no explotación de estas posibilidades es cuestionada por Mahan.

22 Preocupación esta, recurrente en otros textos del mismo autor, como puede observarse en sus reflexiones relativas a la defensa de puertos en MAHAN, 1897, *op. cit.*, p. 32.

23 MAHAN, Alfred. *Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo*. Universidad Nacional de Colombia, 1897, p. 14.

cia —añade— de que «nuestras ambiciones deberían estar limitadas por los tres mares que bañan nuestras costas orientales, occidentales y del sur»²⁴.

A tenor de lo visto hasta ahora, y a pesar de estas postreras referencias, que sirven de puente hacia el siguiente epígrafe de este artículo, no puede afirmarse que Mahan haya abandonado la tentación determinista. Los Estados que no se hallan en ninguna de las dos privilegiadas situaciones descritas quedarían al margen de la disputa por el poder global o, cuanto menos, deberían asumir un pesado lastre geográfico. Sin embargo, como veremos en los epígrafes siguientes, disponer de ciertas ventajas geográficas no lo es todo. Todavía es posible que un Estado bien posicionado geográficamente dilapide ese patrimonio y, quizá, aún con más dificultades, que Estados que no gozan de una situación ideal desde el punto de vista geográfico suplan esa servidumbre mediante las políticas adecuadas.

LOS FACTORES SOCIO-POLÍTICOS DEL PODER NAVAL

La demografía... y la sociología del poder naval

El elemento poblacional no pasa desapercibido para nuestro autor. La natalidad o el crecimiento vegetativo son siempre significativos a efectos geopolíticos. Pero Mahan también concede una gran importancia a la mentalidad social. Tiene claro que la variable demográfica maximiza su utilidad analítica si atiende a los usos y costumbres de esas gentes. Es decir, el número de habitantes no es un dato suficiente a la hora de valorar lo que algunos autores contemporáneos denominan como «poder potencial»²⁵ de un Estado (del mismo modo que, como hemos visto, la mera cantidad de kilómetros de costa tampoco es un criterio suficiente para convertir en verosímiles las aspiraciones geopolíticas de un Estado). De acuerdo con la perspectiva del profesor de la Escuela Naval de Estados Unidos hay que atender a la sensibilidad de esas gentes hacia el mar. Algo que suele estar relacionado con la actividad que desempeñan cotidianamente.

La historia de Holanda contiene un buen ejemplo. En su momento de esplendor (mediados del siglo XVII) una parte sustancial de su población vivía de la pesca o del tráfico mercante. Eso no significa que estuvieran embarcados. Algunos lo estaban, otros vivían de tareas logísticas —muchas de ellas portuarias— o de funciones comerciales asociadas a esas actividades principales. Los datos de la época no eran tan fiables como los actuales, pero Mahan calcula que una quinta parte de la población activa vivía de la pesca (especialmente del arenque), mientras que otro tanto se podía decir del

24 Ídem, p. 62. Nótese que Mahan critica que los mares sean concebidos como frontera, en vez de serlo como autopistas globales.

25 En nuestros días, John Mearsheimer gusta de emplear este concepto, a modo de un indicador útil para expresar tanto las perspectivas de futuro de cada potencia como la base sobre la que puede asentar su capacidad militar.

transporte marítimo, con unos 10.000 buques en servicio, cerca de 170.000 personas embarcadas además de otras 260.000 dedicadas a labores vinculadas, pero en tierra firme²⁶. Y aún se podría añadir a los que trabajaban en ultramar para la Compañía de las Indias, ya sea enrolado en sus buques, ya sea en sus terminales (Ceilán, Ciudad del Cabo, Nueva Amsterdam —actual Nueva York— entre otras muchas) en labores mercantiles o de seguridad.

De acuerdo con las tesis del estadounidense, una sociedad que asume con normalidad esos estándares está especialmente bien preparada para alcanzar mayores retos tanto en el plano militar como en el político. Llegado el caso, su población es fácilmente embarcable (también en buques de guerra), así como fácilmente empleable en puertos o astilleros, e incluso en otros menesteres relacionados con la industria naval, civil o militar —hoy hablaríamos del capital social adecuado para el I+D²⁷—. Una sociedad con estas credenciales, concienciada de la importancia de asegurar esas actividades, esos flujos comerciales con sus rutas y esos puestos de trabajo es una sociedad que pedirá al Estado que haga los esfuerzos pertinentes (también presupuestarios) para dotarse de una Armada poderosa. En cambio, una sociedad que viva de espaldas al mar verá cómo esa iniciativa languidece hasta marchitarse. De modo que el olvido de lo marítimo, aunque ese Estado refuerce las otras dimensiones de la guerra planteando juegos de suma cero (cuestión harto frecuente por doquier), habrá cortocircuitado irreversiblemente los mecanismos que en otras circunstancias le permitirían mantener el esfuerzo bélico a medio y largo plazo (también en beneficio del ejército de tierra, evidentemente).

El carácter nacional

Bajo el rótulo del «carácter nacional» Alfred Mahan alude a un proyecto político que incluye la disposición mental de los gobernantes. Pero lo plantea de este modo, aludiendo al carácter nacional, porque es consciente de que no puede haber escisión entre pueblo y élites. De modo que estamos ante su propia versión de la trinidad de Clausewitz. Como veremos, esta sinergia (o su ausencia) también se traslada a la institución militar²⁸. Probablemente, este es el nudo gordiano de su argumento. Porque Mahan entiende que solo se puede construir y sostener un poder naval a largo plazo sobre las espaldas de una mentalidad comercial. La palabra comercial equivale en este

26 MAHAN, Alfred, 2007, *op. cit.*, p. 154.

27 PARKER, Ronald D. *Mahan for the Twenty First Century*. Quantico: Marine Corps University, 2003, p. 19. Parker apunta que, pese a la debilidad demográfica actual de los Estados Unidos con respecto a China o India, los aspectos de corte sociológico habrían sido cuidados en las últimas décadas (mucho más de lo que lo estaban en la época de Mahan, que siempre quiso que se avanzara más en esta cuestión) paliando el diferencial de población (idem: 20 y 30).

28 Véase, *infra* (al final de este mismo epígrafe) el caso de Francia, como buen ejemplo *a sensu contrario*.

caso a capitalista (aunque no sea la palabra empleada para ello) y se opone a mercantilista²⁹. En puridad de conceptos, es factible comenzar la tarea de construcción de un fuerte poder económico con base en otros estándares (si Mahan estuviera vivo, también aludiría en sentido crítico —y con mayor vehemencia, si cabe— a lo que damos en llamar «socialismo real»). El problema es que esas alternativas son evanescentes. La explicación radica en que el comercio es la base de la necesidad de desarrollar el brazo armado en alta mar, pero también el estímulo que dinamiza la economía y reproduce a largo plazo las condiciones para sostener ese esfuerzo. Sin un modelo comercial, el impulso para mantener el brazo armado sería mucho más débil.

Mahan expone sus tesis más contundentes: los Estados que desarrollaron modelos económicos que hoy definiríamos como extractivos fueron descuidando el talante emprendedor y con él algunas de sus incipientes manufacturas. En cambio, acentuando la inversión privada en mercados emergentes consolidaron dinámicas de crecimiento³⁰ que, a la postre, les permitieron ampliar su presencia marítima hasta consolidarse como grandes potencias militares e incluso como hegemones³¹. En el primer grupo estarían España y Portugal; en el segundo, Holanda y el Reino Unido³². Cabe añadir que entrambos sitúa a Francia. Se ha comentado, con razón, que el análisis de Mahan deja al margen la época de la supremacía naval española³³. Pero eso no debe ser óbice para asumir, cuanto menos, una parte de la crítica que sea razonable y útil a los efectos de comprender los defectos inherentes a la etapa cubierta por sus investigaciones. Sea como fuere, a ojos de Mahan la variable explicativa del estancamiento o del éxito político y militar radica, en última instancia, en el enfoque que cada sociedad (y cada Estado, guiado por sus élites) asigne a las líneas maestras de su expansión económica.

En esa dirección, aunque la obtención de metales preciosos fue un estímulo para todas las grandes potencias de los siglos XVI y XVII (incluyendo las anglosajonas) el problema residiría en el peso relativo de esas extracciones en sus respectivas economías, así como en su impacto sistémico en las actividades más productivas, como las incipientes industrias. La penalización que Mahan detecta afecta, en definitiva, a los Estados más preocupados por los asuntos financieros que por fomentar la creación de riqueza.

29 BRADFORD, James C. *Admirals of the New Steel Navy: Makers of the American Naval Tradition, 1880-1930*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013, p. 57.

30 HAWA, Samy. «Influencia del almirante Mahan en la Marina del Japón durante la II Guerra Mundial», en *Revista de Marina-Revismar*, n.º 4, Viña del Mar, 2012, p. 358.

31 Todo ello tiene un resabio que conecta la sensibilidad de Mahan con otras tesis de nuestros días, como las de Acemoglu y Robinson, quienes, sobre esa base, los contemporáneos insisten más en argumentos que son meros implícitos en el caso de Mahan, como la seguridad jurídica y el respeto al Estado de Derecho. Sin perjuicio de lo cual la crítica elaborada por Mahan es perfectamente compatible con las que plantean dichos profesores.

32 PARKER, Ronald, 2003, *op. cit.*, p. 25.

33 ALBERT, Julio, 2016, *op. cit.*, p. 103.

En América, la presencia española fue útil para mejorar la agricultura, al introducir mejoras como el azadón, los vehículos de ruedas o los cereales de invierno —que permitían dos cosechas al año—, así como animales domésticos. De modo que el ahorro de mano de obra permitió incrementar la fuerza de trabajo en la minería³⁴. Sin embargo, la prioridad otorgada a la obtención de metales preciosos de América indujo fuertes tendencias inflacionarias en diversos países europeos, con especial relevancia en la península³⁵. Eso debilitó la capacidad de nuestras manufacturas para competir con las de otros países (sobre todo Francia, Inglaterra y Flandes)³⁶. Ese modo de acumular riqueza provocó que decayera el ahorro productivo destinado a la (re)inversión en beneficio de la mera tesaurización —completada con la adquisición de tierras que muchas veces permanecían yermas—³⁷.

Por consiguiente, a lo largo del siglo XVII las cosas cambian a peor para las economías extractivas: apenas se exporta; se incrementa el volumen de importaciones de productos elaborados procedentes de potencias competidoras por el dominio europeo³⁸ y, en la práctica, global³⁹; se financian esos déficits con más metales preciosos, cuando ello es posible⁴⁰; la hacienda decae ante la imposibilidad de alcanzar una base tributaria sólida; disminuye la inversión en las infraestructuras de transporte; en particular, las obras en los puertos se frenan (incluso en Bilbao o en Sevilla), la construcción de galeones muestra una insuficiencia crónica mientras los astilleros entran en crisis (también los catalanes)⁴¹.

34 KALMANOVITZ, Salomón. *Nueva Historia Económica de Colombia*, 2010, pp. 42 y 44, Bogotá & Madrid, Taurus.

35 PIEPER, Renate. «Las repercusiones de los metales preciosos americanos en Europa, siglos XVI-XVIII», en HAUSBERGER, Berndt, e IBARRA, Antonio (coord). *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, 2014, pp. 273-298. México DF: Colegio de México.

36 GARCÍA SANZ, Ángel. «Auge y decadencia en España en los siglos XVI y XVII», en *Revista de Historia Económica*, n.º 1, p. 19.

37 CUENCA, José Manuel. *Historia de España (2 Vols)*. Barcelona: Danae, 1973, vol. II, p. 19.

38 GONZÁLEZ ENCISO, Agustín. *Historia económica de España*, 2013, p. 114, Barcelona, Ariel.

39 Cabe añadir la compra de textiles y cerámicas procedentes de China y, en menor medida, de India, desde el siglo XVI. Los metales preciosos procedentes de América abrían un apetito y unas posibilidades que poco contribuyeron al crecimiento de la economía local y que, décadas más tarde, coadyuvaron a plantear dinámicas proteccionistas, así como a forzar políticas de sustitución de importaciones tardías e ineficientes (PIEPER, 2014, *op. cit.*).

40 No todo el oro y la plata americano llegaba a España. Una parte debía destinarse a la defensa de los territorios de ultramar, ya sea contra los piratas ingleses u holandeses, mientras que otra terminaba financiando el contrabando con las posesiones que esos dos Estados tenían en el Caribe (*vid.* KALMANOVITZ, *op. cit.*, p. 49).

41 En España, a pesar de todo, aguantaron bien algunos productos, como el aluminio (Almadén), el hierro (Vizcaya) y ciertos tintes (en Ciudad Real y Ocaña), así como las exportaciones a América de vino, aceite de oliva y frutos secos. Pero se hundió la industria de la lana, hasta el punto de importar paños de Flandes y Francia. El papel también llegaba de Francia y la quincallería, de Flandes. Hasta hubo importaciones de trigo y pescado (este, bretón). Algunos productos emblemáticos llegados de

Mientras los Estados ibéricos arreciaron en esas dinámicas, sus competidores se dedicaban a potenciar sus primeras multinacionales, en forma de Compañías de las Indias, y se aprestaban a llenar el vacío dejado por las manufacturas hispano-portuguesas en crisis. A causa de ello, también se especializaron en el transporte marítimo, de modo que sus mercantes alcanzaron una suerte de oligopolio natural, basado en la excelente relación calidad-precio de sus portes. Así, no era raro observar buques holandeses transportando hacia Europa el oro y la plata extraídos de los actuales territorios de Perú y Bolivia; o bien buques británicos haciendo lo propio con los metales de origen brasileño. Ese celo sería la premisa del constante refuerzo de sus Marinas de Guerra. El resultado final de todo ello fue una transferencia de rentas entre potencias, circunstancia que algunos historiadores exponen de modo tajante, pero respetuoso⁴² y Mahan, a su manera, de un modo algo más sarcástico⁴³.

En su opinión, Francia se hallaba en un punto intermedio entre la lógica ibérica, más ligada a las tendencias extractivas, y el impulso librecambista de talante burgués, propio del mundo anglosajón. Luis XIV, sin ir más lejos, liberó a su nobleza de cualquier reproche en caso de invertir sus fondos en negocios (algo mal visto en el Antiguo Régimen). Eso incluyó la canalización de sus inversiones hacia las navieras. Pero siguió considerando inconveniente que esos nobles se dedicaran al comercio al por menor, so pena de poner en riesgo su condición aristocrática. De modo que Francia gozó solo parcialmente del tipo de atributos que pueden hacer grande a una nación, cosa que no le impidió competir por el dominio de los mares con el Reino Unido, pero que no fue suficiente para derrotarlo en tal empeño⁴⁴.

América (como los tintes) eran reexportados a esos mismos países europeos, que ya gozaban de una demanda más poderosa y de más capacidad de gasto. En estas condiciones, algunos trabajos ponen de relieve conclusiones sorprendentes. Por ejemplo, basándose en las investigaciones previas de Kamen, Morineau y Everaert, Oliva Melgar apunta que en la encrucijada entre los siglos XVII y XVIII el valor de las mercancías industriales españolas exportadas a América por medio de la Carrera de las Indias apenas superaba el... ¡5 por 100 del total! En cambio, las francesas superaban el 36 por 100, las británicas se acercaban al 14 por 100, las holandesas suponían el 11 por 100 y las flamencas otro 6 por 100 (*vid.* OLIVA MELGAR, José M.^a. *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza*. Ediciones Universidad de Huelva, 2004, p. 133).

42 CUENCA, José Manuel, 1973. Cuenca subraya que, a lo largo del siglo XVII, las transacciones entre España y el resto de potencias europeas «se transformaban progresivamente en una corriente de sentido único que la monarquía hispana saldaba con el metal blanco procedente de América» (*ídem*: II, 20), lo cual no hacía sino retroalimentar el problema de un modelo obsoleto.

43 Aduce que los ingleses acabaron «comprando los viñedos de Oporto con oro brasileño» (MAHAN, 2007, *op. cit.*, p. 117), gracias a las ganancias obtenidas a partir de su transporte desde América al Viejo Continente.

44 Mahan es crítico con Francia por el hecho de que su mentalidad continental y su obsesión por dirigir su mirada hacia Europa central habría lastrado su potencial naval. Es una opinión aceptada hasta por autores muy críticos con Mahan (v. gr. Kennedy, 1988: pp. 88-90). Pero, además, conecta el espíritu emprendedor —incluyendo su asunción de riesgos— con el espíritu naval militar. Es decir, considera que el carácter timorato de los franceses a la hora de competir en los grandes mercados implicaba una timidez paralela a la hora de afrontar riesgos en alta mar, sobre todo cuando de buscar

De todo ello no tiene que deducirse necesariamente el establecimiento de una relación de causalidad entre la pugna por los mercados y el comienzo de la guerra, aunque algunos críticos de Mahan hayan tratado de plantearlo de ese modo⁴⁵ hasta el punto de que se ha sugerido que la geopolítica de Mahan sí era determinista, pero no desde el punto de vista geográfico, sino desde el económico⁴⁶. En realidad, lo que Mahan argumenta es que, con independencia de las causas de las guerras (económicas o dinásticas o religiosas o ideológicas o, lo que es muy probable, de tipo mixto) solo quien ostente el dominio de los mares estará en condiciones de vencer. Y lo que añade es que ostentar el dominio de los mares es la derivada de otros aspectos, ni militares, ni autoinducidos por la geografía.

Sin embargo, Mahan plantea algunos reproches a esas sociedades que, habiendo potenciado tanto el carácter comercial, tienden a olvidarse del carácter militar. No fue, según su criterio, el caso británico. Pero sí el holandés, ya que dejando al margen notables casos de heroísmo individual, a esa «aristocracia comercial» que lideraba el país le costaba asumir los retos que conlleva la creación de una gran potencia⁴⁷. Por lo tanto, para que la élite política, la sociedad y los soldados caminen juntos es imprescindible retroalimentar las virtudes militares, así como que las élites políticas compartan esa lógica. Es un debate muy arraigado en esa Ilustración que tanto influyó en el país de Mahan desde su nacimiento como Estado. Ahí resuena el eco de Montesquieu⁴⁸ o de Rousseau, como avaladores que fueron de la versión dieciochesca de la *virtú republicana* —compatible, claro, con monarquías parlamentarias— cuando oponen el modelo ateniense y el espartano⁴⁹, optando por el último, cuyo símbolo más clarividente es el

el combate se trataba. Para certificarlo, trae a colación las observaciones del oficial francés Julien de la Gravière, según el cual... «con frecuencia salían de puerto nuestras escuadras (...) con la intención de evitar encuentros con el enemigo; si se tropezaban con él, se consideraba ya esto como un golpe de mala suerte, y bajo esta impresión entraban en combate nuestros buques, sometándose a los deseos del adversario, en vez de obligarlo a los nuestros» (MAHAN, *op. cit.*, 2007, p. 141).

45 KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*. Unwin Hyman Ltd, London: Unwin Hyman Ltd, 1988, pp. 97-98; HOBSON, Rolf. *Imperialism at Sea*. Boston: Brill Academic Publishers, 2002, p. 160.

46 ASADA, Sadao. *From Mahan to Pearl Harbor*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012.

47 MAHAN, 2007, *op. cit.*, pp. 156 y 165.

48 MONTESQUIEU, Barón de. *El espíritu de las leyes*. Madrid: Tecnos, 1985 (1735), p. 20. El francés es muy crítico con la mala influencia que ejercen el amor al lujo y a la ostentación.

49 ROUSSEAU, Jean-Jacques. *El contrato social*. Barcelona: Altaya, Barcelona, 1988 (1762). Ahí exclama, como compendio de su querencia por las virtudes espartanas... «Si Esparta y Roma han perecido, ¿qué Estado puede tener la esperanza de durar siempre?» (ídem: 87). Para una ampliación de la aproximación de Rousseau a Esparta véase FORNIS, César. «Esparta como modelo y contra-modelo en la Ilustración», en SANCHO, Laura (coord.). *La Antigüedad como paradigma. Espejismos, mitos y silencios*. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza, 2015, donde se indica que «con Jean-Jacques Rousseau (...) Esparta se afianza en el pensamiento moderno como modelo inmutable de una sociedad virtuosa e incorruptible» (ídem: 36). Por su parte, Mahan reivindica la marcialidad como algo necesario para proteger el comercio (MAHAN, 1897, *op. cit.*, p. 64).

ciudadano-soldado, pero también la comunión en los hábitos y costumbres del conjunto de la sociedad.

De nuevo, pues, la dialéctica de Mahan: sin una sociedad comercial y sin el consiguiente liderazgo de las élites políticas en la misma dirección no es posible constituir un auténtico poder naval y, por ende, un poder militar digno de tal nombre. Sin embargo, el *ethos* de la élite comercial genera externalidades que habrá que asumir y mitigar a fin de que el proyecto llegue a buen puerto...

La toma de decisiones políticas

Mahan alude en ocasiones a la «clase de gobierno»⁵⁰ para referirse a cuestiones que en nuestros días fácilmente podrían definirse como la elaboración de políticas públicas o incluso como la toma de decisiones —especialmente en coyunturas delicadas— que es, a la sazón, otro tipo de política pública. Los Estados que pretenden obtener ese estatus de gran potencia, máxime si incluye pretensiones hegemónicas, deben actuar en consecuencia. No existen atajos. Pero eso supone disponer de una visión de futuro, entendida a modo de una política de Estado⁵¹, además de sortear no pocos escollos.

Nuevamente, sus elogios se dirigen a algunas líneas maestras que presidieron la construcción del Imperio británico. Por ejemplo, el modo en que se hacen con Gibraltar en Utrecht (no menos que el modo en que disputan con éxito a los neerlandeses Nueva York o Ceilán, o a los franceses el Canadá); el apoyo a su Compañía de las Indias, en competencia con la holandesa y en detrimento de las tentativas belgas y danesas para hacer lo propio; o el despliegue de la Royal Navy, en virtualmente todas las latitudes, para dotar de credibilidad a un proyecto de semejante envergadura... lo cual implicó tejer una impresionante red de bases navales. Eso, en puridad de conceptos, tampoco es determinismo geográfico, ya que conlleva la toma de decisiones políticas y el establecimiento de prioridades, mucho más allá de la inicial tiranía geográfica deducible de la ubicación inicial de cada potencia con aspiraciones globales⁵².

Son, todas ellas, políticas que merecen el aplauso de Mahan, aunque promueven una carrera entre potencias no exenta de riesgos⁵³. La clave reside en ampliar el con-

⁵⁰ MAHAN, 2007, *op. cit.*, p. 122.

⁵¹ LÓPEZ, José Ignacio. «Una visión de futuro: la geopolítica de Alfred Mahan», *Revista Universidad Eafit*, Vol. 29, n.º 91, Medellín, 1993, p. 74.

⁵² Pensemos en la frase que Mahan atribuye a Napoleón comentando la apuesta británica para controlar la base naval de La Valetta: «hubiera preferido ver a los ingleses en las alturas de Montmartre que en Malta» (MAHAN, Alfred. 1897, *op. cit.*, p. 24).

⁵³ TERZAGO, Jorge. 2006, *op. cit.*, p. 48.

trol de las principales rutas de paso, estrechos, estuarios y apostaderos (especialmente cuando es a costa de un competidor directo), incluso cuando eso implica desatender algún frente terrestre⁵⁴.

Algunos autores indican que Mahan, con su teoría, defiende el colonialismo⁵⁵. Mahan era consciente de que el dominio de los mares, en épocas pretéritas, se logró de ese modo. Pero sabemos que lo que el modelo de Mahan exige es el logro de facilidades para establecer bases navales y facilidades logísticas en ultramar. No (necesariamente) más⁵⁶. A tales efectos, es útil recordar que Mahan distinguía entre colonias y «dependencias», rechazando de plano la primera opción cada vez que afrontaba el futuro de los Estados Unidos. De hecho, Mahan se sentía incómodo al referirse a la persistencia de las viejas colonias⁵⁷. En cambio, la noción de «dependencia» se ajustaba mejor a la nueva realidad *in fieri* que él ya avizoraba. Algo similar a lo que China está logrando en las dos últimas décadas con el alquiler de muelles y el establecimiento de bases, pero también a lo que Estados Unidos hizo en su día mientras se derrumbaban los Imperios tradicionales. Así que la llegada de materias primas y fuentes de energía podría lograrse mediante acuerdos comerciales o, simplemente, mediante la ostentación de una posición ventajosa para sacar partido de las reglas del mercado.

Llama la atención que uno de sus más encendidos elogios se dirija a una ley inglesa del siglo XVII, la *Navigation Act*. Llama la atención, digo, porque hemos visto que Mahan es, ante todo, un defensor de la iniciativa privada y del libre mercado, mientras que esa ley tenía tintes claramente proteccionistas. Quizá por ello, alguno de sus exégetas ha sostenido que Mahan apenas comenzó siendo un «agnóstico» en el debate acerca del libre mercado, aunque admite que finalmente abrazó la causa liberal⁵⁸. ¿Qué estaba ocurriendo realmente?

54 Una de las principales (y recurrentes) críticas lanzadas por Mahan contra Luis XIV tiene que ver con la mala gestión del Rey Sol en la Revolución inglesa de 1688, al no impedir con su flota la llegada del protestante Guillermo de Orange y, aún peor, al no desembarcar en Irlanda en beneficio del católico Jacobo II, finalmente derrotado (MAHAN, *op. cit.*, 2007, pp. 230-231). Más allá de ello, lo que se demostraría es que la Marina de Guerra francesa entró en decadencia ya a finales del siglo XVII, a lo cual seguiría la decadencia de Francia como tal, al sufrir un «agotamiento» causado por «los excesivos gastos de la guerra continental» (ídem: 243). Algo similar plantea para nuestro caso, dado el enorme desgaste que supuso mantener abierto el «camino español» hacia los Países Bajos (ídem, 109). En general, Mahan critica la política española por haber tolerado que el Imperio se quedara sin una Marina adecuada a sus fines...

55 HICKEN, Victor. *U.S. History. People Who Helped Make the Republic Great. 1620-Present*. Carson-Dellosa Publishing Co, 2006, p. 78, y ADAMS, John A. *If Mahan Ran the Great Pacific War*. Indiana University Press, 2008, p. 3.

56 MAINGOT, Anthony. *Estados Unidos y el Caribe. Retos de una relación asimétrica*. Universidad de Puerto Rico, 2005, p. 13.

57 BRADFORD, James C. *Admirals of the New Steel Navy: Makers of the American Naval Tradition, 1880-1930*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013, pp. 48 y 69.

58 HOBSON, Rolf, 2002, *op. cit.*, pp. 165-166.

La *Navigation Act* fue una tentativa de Londres para frenar el ímpetu holandés en el transporte marítimo. Los neerlandeses ofrecían los portes más baratos, de modo que sus buques mercantes eran los más solicitados por terceros. En el siglo XVII, entre los Estados en auge, Holanda estaba ganando a Inglaterra la pugna por el liderazgo comercial. En esta tesitura, la *Navigation Act* solo permitía el acceso a puertos ingleses de mercantes de su propia bandera (trajeran las mercancías de donde fuere) o bien de mercantes que enarbolaran cualquier otra, pero en este caso a condición de que los productos transportados en sus bodegas fuesen originarios del país que armaba ese mercante. Así, la posibilidad de que buques holandeses operaran en puertos ingleses disminuía drásticamente.

Mahan defiende esa norma aduciendo que era necesario adoptar «enérgicas medidas legislativas para el crecimiento del comercio y de la Marina mercante de su país»⁵⁹. Entonces, a pesar de su apuesta librecambista, opta por integrar —o hasta exigir— medidas aparentemente contradictorias cuando el fin último es la defensa del tejido empresarial propio. ¿Una muestra más de la dialéctica mahaniana? Probablemente. Lo sostenido por Mahan hace algo más de un siglo podría compararse, si no en su letra, sí en su espíritu, con algunos posicionamientos del actual presidente de los Estados Unidos, con quien su precursor compartiría ADN ideológico, no menos que similares preocupaciones por competidores capaces de ofrecer los mismos servicios a mejores precios, teniendo como trasfondo la rivalidad entre grandes potencias por hacerse con posiciones hegemónicas.

Curiosamente, entre los grandes avaladores de la *Navigation Act* también hallamos a... ¡Adam Smith! En efecto, a finales del siglo XVIII el escocés —siendo como era un gran patriota británico— defendió la pertinencia de esa vieja norma, con criterios similares a los expuestos por Mahan: de nuevo, la economía debía ser puesta al servicio del interés nacional —de la defensa nacional, dice el británico— y no al revés⁶⁰, pese a que a corto plazo dichas políticas puedan ser contraproducentes en términos de competitividad. De ahí la cita que he propuesto para encabezar este artículo, fiel reflejo de las tesis más profundas de Mahan, en sintonía con la no incompatibilidad (o hasta con la indispensable sinergia) entre mentalidad comercial y fomento de la defensa nacional.

CONCLUSIONES

Mahan parte de una realidad objetiva que se confirma con el paso del tiempo, a saber, que la mayor parte del comercio mundial se desarrolla en el mar. Teniendo en cuenta la improbabilidad de que un Estado sea autosuficiente en todo lo necesario para sostener a su población e industria, los Estados que aspiren al estatus de potencia

⁵⁹ MAHAN, 2007, *op. cit.*, p. 124; MAHAN; 1897, *op. cit.*, p. 43.

⁶⁰ SMITH, Adam. *La riqueza de las naciones*. Madrid: Alianza Editorial, 1994 [1776], pp. 557-558.

mundial deben apostar por el control de esas rutas, ya sea para garantizarse el acceso a las fuentes de energía y materias primas de las que carezcan, ya sea para negar esa opción al adversario.

Esta propuesta está jalonada por diversas reflexiones del autor en los planos estratégico, operacional y táctico. Algunas todavía son útiles, mientras que otras están obsoletas, dado que Mahan se refiere sobre todo a despliegues y combates propios de la época de los buques de vela (y a pesar de que él ya vivió los albores de la era de los grandes acorazados, siendo como fue uno de sus avaladores). Incluso se ha comentado la inconveniencia de seguir a pies juntillas sus enseñanzas en los terrenos operacional y táctico⁶¹. Ahora bien, tal y como admiten algunos de sus exégetas, «a Mahan no parecía importarle mucho que sus alumnos fueran capaces de memorizar con precisión los más nimios detalles de la batalla de Trafalgar. Lo que le parece sin embargo trascendental es que supieran por qué el Reino Unido ganó la guerra y los demás la perdieron»⁶².

Probablemente, le interesaba que sus alumnos de la academia naval tuvieran la capacidad de conectar su labor habitual con el concepto de interés nacional; con el análisis de las responsabilidades y las oportunidades en el plano estratégico, con la (planificación de la) composición de las flotas o con las servidumbres logísticas y la dotación de medios para dar cumplida respuesta a todos esos interrogantes, tan entrelazados⁶³. En la obra de Mahan es complicado distinguir la estrategia en tiempo de paz y en tiempo de guerra, ya que muchas de sus aportaciones tienen que ver con la gestión de lo primero, pero teniendo en mente la posibilidad de lo segundo⁶⁴. En esta línea, nuestro análisis ha tenido por objeto la identificación de los grandes mensajes subyacentes a la obra de Mahan: aquellos que, más allá de las consideraciones estrictamente militares, están llamados a ser condiciones necesarias para la creación del poder naval.

Según Mahan esa labor contiene prerequisites. Existen ventanas de oportunidad, así como constreñimientos de tipo geográfico que facilitan o dificultan la creación de un poder naval. No en vano, las grandes potencias han sido siempre actores con extensas salidas al mar. Ahora bien, esa apertura a los océanos no es garantía de éxito.

A tenor de ciertas aproximaciones a la obra de Mahan, el dominio de Estados Unidos sobre zonas como el Caribe surgiría con «certeza matemática» debido en buena medida a su ubicación geográfica⁶⁵. Sin embargo, una lectura más profunda de la obra del profesor de la Escuela de Guerra Naval demuestra que ello no es factible sin atender al papel de cada sociedad, de sus élites económicas y de sus gobernantes a la hora

61 HAWA, Samy, 2012, *op. cit.*, pp. 364-365.

62 GÓNZALEZ, Andrés, y AZNAR, Federico, 2013, *op. cit.*, p. 339.

63 TERZAGO, Jorge, 2006, *op. cit.*, p. 56.

64 HOBSON, Rolf, 2002, *op. cit.*, p. 163.

65 MAINGOT, Anthony, 2005, *op. cit.*, p. 27.

de diseñar una estrategia plausible para dotarse de las capacidades adecuadas a fin de explotar las ventajas otorgadas por la geografía.

En el análisis del punto 2) de este artículo, dedicado a los factores geográficos (variable independiente basada en la primacía de la geografía), se observa que los éxitos de los Estados mejor posicionados en ese aspecto depende sobremanera de que hayan cubierto las expectativas citadas en los diversos epígrafes del punto 3), con especial consideración al punto 3.2) relativo al carácter nacional, que a su vez pivota sobre el espíritu comercial. Las principales potencias (Imperio británico y Estados Unidos) lo han sido, no (solo) por disponer de esa suerte de privilegio geográfico, sino cuándo y en la medida en que (ambos subrayados son significativos) han sabido potenciar esos aspectos de su sociedad, de su mentalidad y de su economía, con su lógico —lógico, sin duda, en la tesis de Mahan— corolario naval militar. No antes ni después, por lo tanto, del momento en que esa dinámica —nada determinista y sí plenamente construida a partir del diseño de políticas públicas adecuadas al caso— ha desplegado sus mejores efectos.

De hecho, del análisis del peso del componente sociológico en la constitución del poder naval (epígrafe 3.1) se deduce fácilmente que alcanzar dicho componente también depende de la promoción del espíritu comercial, que dota de pleno sentido a la apertura de esas gentes (y de sus mentes) al mar. Asimismo, las políticas públicas por él enfatizadas (epígrafe 3.3.) adquieren su razón de ser en función de la promoción de ese espíritu que infunde el adecuado carácter nacional (epígrafe 3.2).

En realidad, Mahan se dirigía a las élites políticas de su país, tanto o más que a los propios militares. Insistía en seguir el ejemplo británico, a sabiendas de que Washington tenía mimbres (también geográficos) para ser una gran potencia mundial, pero, asimismo, a sabiendas de que todavía le faltaba consolidar los logros referentes a la mentalidad comercial y a su lógico corolario naval militar aquí tratados, antes de estar en condiciones de cubrir esas expectativas. Es interesante recordar lo comentado por Mahan al albur de la escasa mentalidad comercial de los Estados Unidos de finales del siglo XIX⁶⁶.

Eso no significa que los aspectos citados en el punto 2) de este artículo no sean relevantes. Que la geografía tiene su peso lo pueden indicar las dificultades encontradas por Alemania en ambas guerras mundiales para convertirse en una potencia global (aunque a principios del siglo XX controlaba Camerún, Togo, Tanzania, etcétera) pese a que la obra de Mahan llegó a ser fuente de inspiración para algunos planes de modernización de su Marina de Guerra⁶⁷.

Que el peso de la variable geográfica no es suficiente lo pueden certificar las limitaciones del Imperio del Sol naciente que, aun siendo capaz de derrotar a los rusos

66 *Vid.* notas a pie de páginas 23 y 24 de este artículo.

67 MACMILLAN, Margaret. 1914. *De la paz a la guerra*. Madrid: Turner Publications SL, 2013, p. 142.

en 1905 (en buena medida debido a las dificultades zaristas para trasladar su Flota del Báltico al Mar de China), fue a su vez derrotado en 1945 por una potencia mucho más avanzada en todos los parámetros enfatizados por Mahan en términos constructivistas y que aquí hemos recogido en los diversos apartados del punto 3). De nuevo, podemos constatarlo pese a que señalados almirantes japoneses pueden ser considerados, con toda razón, discípulos del norteamericano⁶⁸. En cambio, hubiera sido muy provechoso para Japón que la obra de Mahan hubiera sido libro de cabecera de sus élites políticas, precisamente por la relevancia que tiene la promoción del espíritu comercial como variable independiente. A ojos de Mahan la insularidad nipona ayuda, pero no es garantía de nada. Se trata de una ventana de oportunidad permanente que puede ser aprovechada, o no, si se sabe combinar con los aspectos relacionados con el espíritu comercial.

Por otro lado, cualquier hipotético cotejo de la situación rusa con las tesis de Mahan sería inútil, por superfluo. Baste recordar el modo en que, a través de la ayuda brindada por las grandes potencias marítimas por la ruta de Murmansk (por medio de la Royal Navy y de la US Navy) la Unión Soviética pudo recibir los suministros adecuados para derrotar a Alemania en el frente terrestre. Así, un Estado de perfil geopolíticamente mackinderiano como el ruso pudo salir airoso mientras gozó del apoyo de las dos principales potencias «comerciales» de estirpe mahaniana. Pero, a la larga, al no potenciar suficientemente el tipo de economía (y de mentalidad aneja) avalada por Mahan, su evanescencia y su fracaso final solo sería cuestión de tiempo.

En síntesis, a lo largo de este artículo hemos podido rastrear los modos y maneras de alcanzar la meta del poder naval. Las sociedades que saben apreciar el auténtico valor del mar (que, según lo indicado, es algo bastante más complejo que disponer de costas o de buques de guerra) son las mejor posicionadas a tal fin. El dominio de los mares es la condición de posibilidad del dominio global. Pero no se deduce automáticamente de la posición geográfica. En cambio, la previa disposición del espíritu comercial resulta *conditio sine qua non* para ello.

Este planteamiento, visto *a sensu contrario*, puede ser aún más claro: aquellas naciones que incurran en lo que a veces se ha definido —siguiendo a Mahan— como la «pereza naval»⁶⁹ están condenadas a la irrelevancia o al fracaso de sus (otros) empeños. Solo las sociedades con un acendrado espíritu comercial identifican la importancia del mar como camino más fácil y más barato para desarrollar dicha actividad con la añadidura de que solo cuando se es consciente de tan talásicas circunstancias se explota en su plenitud el brazo militar (naval, sí, pero a la postre no solo naval) que es condición indispensable para optar a una supremacía regional o incluso mundial.

En este sentido, Mahan se cuenta entre quienes —como ya sucediera con Clausewitz— no se conforman con desarrollar análisis estrictamente militares para com-

68 ASADA, Sadao, 2012, *op. cit.*, y HAWA, Samy, 2012, *op. cit.*, pp. 361-362.

69 LÓPEZ, José I. 1993, *op. cit.*, p. 74.

prender las razones del éxito o del fracaso de (y en) las guerras. Su notable sensibilidad por cuestiones de orden sociológico, económico y político no suele ser la parte más enfatizada de su aportación, pero, más allá de la pertinente discusión acerca de sus detalles, ahí es donde podemos encontrar sus aportaciones más incisivas y, con toda probabilidad, las más duraderas.

BIBLIOGRAFÍA

- ADAMS, John A. *If Mahan Ran the Great Pacific War*. Indiana University Press, 2008.
- ALBERT, Julio. «Los olvidos de Mahan», *Cuadernos de Pensamiento Naval*, n.º 20, 2016, pp. 93-103.
- ASADA, Sadao. *From Mahan to Pearl Harbor*. Annapolis: Naval Institute Press, 2012.
- BRADFORD, James C. *Admirals of the New Steel Navy: Makers of the American Naval Tradition, 1880-1930*. Annapolis: Naval Institute Press, 2013.
- BRZEZINSKI, Zbigniew. *El gran tablero mundial*. Barcelona: Paidós, 1998.
- CROWL, P. A. «Alfred Tayer Mahan: el historiador naval», en Paret, Peter (ed). *Creadores de la estrategia moderna*. Madrid: Ministerio de Defensa, 1991.
- CUENCA, José Manuel. *Historia de España (2 vols.)*. Barcelona: Danae. 1973.
- DENNETT, Tyler. «Mahan's "The Problem of Asia"», *Foreign Affairs*, Vol. 13, 1935, pp. 464-472.
- FORNIS, César. «Esparta como modelo y contra-modelo en la Ilustración», en Sancho, Laura (coord.). *La Antigüedad como paradigma. Espejismos, mitos y silencios. El uso de la historia del mundo clásico por los modernos*, Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza, 2015, pp. 21-57.
- GARCÍA SANZ, Ángel. «Auge y decadencia en España en los siglos XVI y XVII», en *Revista de Historia Económica*, n.º 1, pp. 11-30.
- GONZÁLEZ, Andrés, y AZNAR, Federico. «Mahan y la geopolítica». *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*. Vol. 4, n.º 2, 2013, pp. 335-351.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, y MATÉS, José Manuel (coord.). *Historia económica de España*, Barcelona: Ariel, 2013.
- HAWA, Samy. «Influencia del almirante Mahan en la Marina del Japón durante la II Guerra Mundial», en *Revista de Marina-Revismar*, n.º 4, Viña del Mar, 2012, pp. 357-365.
- HICKEN, Victor. *U.S. History. People Who Helped Make the Republic Great. 1620-Present*. Carson-Dellosa Publishing Co, 2006.
- HOBSON, Rolf. *Imperialism at Sea*. Boston: Brill Academic Publishers, 2002.

- KALMANOVITZ, Salomón. *Nueva historia económica de Colombia*, 2010, Bogotá & Madrid: Taurus.
- KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the Great Powers*. London: Unwin Hyman Ltd, 1988.
- LÓPEZ, José Ignacio. «Una visión de futuro: la geopolítica de Alfred Mahan», en *Revista Universidad Eafit*, Vol. 29, n.º 91, Medellín, 1993, pp. 74-80.
- MacMILLAN, Margaret. *1914. De la paz a la guerra*. Madrid: Turner Publications Sl. 2013.
- MAHAN, Alfred T. *La influencia del poder naval en la historia*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2007 [1890].
- MAHAN, Alfred T. *Interés de los Estados Unidos de América en el poderío marítimo*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1897.
- MAINGOT, Anthony. *Estados Unidos y el Caribe. Retos de una relación asimétrica*. Universidad de Puerto Rico, 2005.
- MEARSHEIMER, John. *The Tragedy of Great Power Politics*. London & New York: Norton C, 2001.
- MONTESQUIEU, Barón de. *El espíritu de las leyes*. Madrid: Tecnos, 1985 [1735].
- OLIVA MELGAR, José María. *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza*. Ediciones Universidad de Huelva, 2004.
- PARKER, Ronald D. *Mahan for the Twenty First Century*. Quantico: Marine Corps University, 2003.
- PIEPER, Renate. «Las repercusiones de los metales preciosos americanos en Europa, siglos XVI-XVIII», en Hausberger, Berndt & Ibarra, Antonio (coord). *Oro y plata en los inicios de la economía global: de las minas a la moneda*, pp. 273-298. México DF: El Colegio de México, 2014.
- ROUSSEAU, Jean-Jacques. *El contrato social*. Barcelona: Altaya. 1988 [1762].
- SMITH, Adam. *La riqueza de las naciones*. Madrid: Alianza Editorial, 1994 [1776].
- SUMIDA, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and Teaching Command. The Classic works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*. Washington DC: Woodrow Wilson Center Press, 1997.
- TERZAGO, Jorge. «Alfred Thayer Mahan (1840-1914). Su contribución como historiador, estrategia y geopolítico», en *Revista de Marina-Revismar*, n.º 4, Viña del Mar, 2006, pp. 47-64.
- UNCTAD. *El transporte marítimo*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. Nueva York, 2012.
- UNCTAD. *El transporte marítimo*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. Nueva York, 2014.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The Politics of the World Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

WALLERSTEIN, Immanuel. *Geopolitics and Geoculture. Essays on the Changing World System*. Cambridge: Cambridge University Press. 1997.

— *Artículo recibido: 19 de octubre de 2017.*

— *Artículo aceptado: 3 de noviembre de 2017.*
