

UNA LECTURA CONTEMPORÁNEA DE LA OBRA DEL ALMIRANTE ALFRED THAYER MAHAN

Fernando CALVO GONZÁLEZ-REGUERAL
Economista y escritor

Las guerras se ganan desde el mar por estrangulamiento económico del enemigo, pues el poder naval dominante llevará a éste a doblegarse.

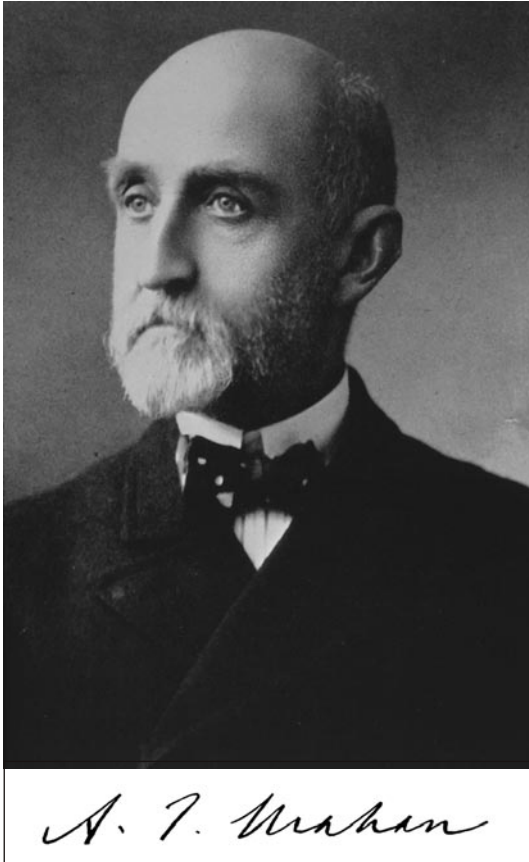
Alfred Thayer Mahan



OS moldeadores espirituales de esta época de fuerza fueron tres Carlos: Clausewitz, Marx y Darwin. El primero, en su *De la guerra* (1832), propugnaba una vuelta al espartanismo que convertiría al estado en una máquina militar; el segundo, en su *Manifiesto comunista* (1848), basaba su teorema social en el antagonismo de las clases; y el tercero, en su *El origen de las especies* (1859), explicaba su teoría de la supervivencia de los mejor dotados... Los tres fueron profetas de la lucha de masas: «en la guerra, en la vida social y en la biología» (1). De esta forma explicaba el gran tratadista militar británico J. F. C. Fuller cuáles habían sido a su juicio los tres libros más influyentes en el modelaje del mundo tecnificado, superpoblado y totalitario nacido con la Revolución Indus-

trial. A los que, quizá, habría que añadir otros tres en igualdad de trascendencia: *The Geographical Pivot of History* (1904), del pionero de la geopolítica Halford J. Mackinder; *El dominio del aire*, de Giulio Douhet (1921), y, por supuesto, *Influencia del poder naval en la historia* (1890), del almirante

(1) FULLER, J. F. C.: *La dirección de la guerra*. Ediciones Ejército. Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército. Madrid, 1984.



Retrato Alfred Thayer Mahan y firma.
(Foto: www.wikipedia.org)

Alfred Thayer Mahan (2). Aunque muy reconocida en su momento y todavía hoy estudiada en círculos restringidos, con el tiempo la obra de Mahan ha ido quedando relegada a un público minoritario, justamente cuando una lectura contemporánea del tratadista ayudaría a comprender mejor el mundo en que vivimos y a vislumbrar el que anhelamos para el futuro. Porque como Clausewitz y Douhet, Darwin o Mackinder o cualquier otro clásico, la trascendencia de un texto no reside tanto en su capacidad de responder con exactitud a nuestras inquietudes, sino en ayudar a formular las preguntas pertinentes, de forma que sigan interpelándonos generación tras generación para extraer lo esencial de sus enseñanzas. Y la obra de Mahan, leída hoy, cumple sobradamente esta función.

Hijo de un respetado profesor de táctica, Alfred Thayer Mahan nació en West Point en 1840, debiendo su segundo

nombre precisamente a la devoción que su progenitor sentía por el que es considerado padre de la prestigiosa Academia Militar estadounidense, Sylvanus Thayer. Ya como joven oficial de la Armada, participaría desde diversos buques en el bloqueo naval ejercido por los nordistas contra la Confederación, una campaña que logró asfixiar la economía sureña en una experiencia que contribuiría a forjar la mentalidad de Mahan. Posteriormente, al mando del

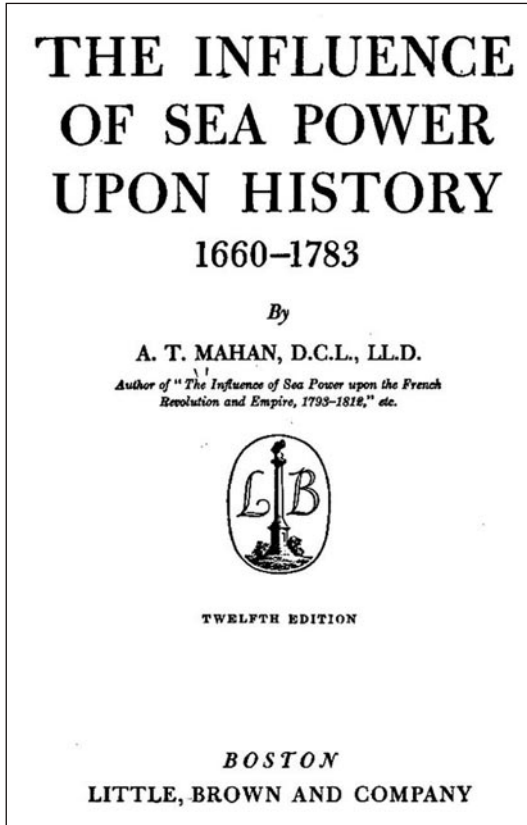
(2) Aunque hay ediciones en castellano, siendo la última conocida la del Ministerio de Defensa (2007), seguiremos aquí la versión anglosajona más completa recopilada por el historiador naval Antony Preston, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1812*, Londres, Bison, 1980.

USS *Wachusett*, protegió los intereses de su nación durante la Guerra del Pacífico que enfrentó a Chile con Perú y Bolivia (1879-1884). El navío era uno de los primeros de propulsión mixta a vela y a vapor, sin duda otra experiencia para él enriquecedora.

Y después, una fructífera amistad con el polémico presidente Theodore Roosevelt y toda una vida dedicada al estudio del fenómeno bélico en mares y océanos: profesor en el Naval War College, que llegaría a presidir; escritos varios en reputadas publicaciones; profundo estudio de la obra de Jomini (más que de la de Clausewitz) y de Julian Corbett; una de las primeras grandes biografías de Nelson... y sus dos obras clásicas sobre el poder naval, que publicó en sendas entregas sucesivas: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783* (1890) y *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812* (1892). Fueron estas las que leyeron los almirantes Fisher y Tirpitz, constructores de las escuadras británica y alemana que se enfrentarían en la Primera Guerra Mundial, con la batalla de Jutlandia como hito.

Si la sentencia fundacional de Carl von Clausewitz —«La guerra es la continuación de la política por otros medios»— ha sido siempre problemática (por sus tantas veces erradas traducciones, por sus radicales interpretaciones, por quedar descontextualizada), la equivalente en la obra de Mahan —«Las guerras se ganan desde el mar»— presenta retos similares, pero con una ventaja a favor de este último: si la obra del alemán quedó inacabada (la versión que conocemos fue dada por válida a título póstumo del autor), la del norteamericano está perfectamente medida, completada y dada por buena en sus ediciones definitivas por el propio escritor. Esto permite que el debate sobre sus tesis se acote, pues si su *espíritu* puede sugerir polémicas, su *letra* es exactamente la que Mahan quiso legar a la posteridad. Habría que añadir que el método de ambos tratadistas fue opuesto: Clausewitz desarrolla extensamente su teoría en base a una historia que él no narra (la de las guerras napoleónicas); Mahan expone brevemente una teoría basada en una historia que él narra a su manera, la de las potencias marítimas enfrentadas desde el siglo XVII (España, Holanda, Gran Bretaña y Francia).

De hecho, *The Influence of Sea Power upon History* únicamente dedica un capítulo a «Los elementos del poder naval». Pero muy significativo es el primero, con lo que Mahan adelanta su tesis antes de aportar todos los datos históricos que la soportarán. Los grandes autores de cualquier disciplina brotan en el momento histórico en que sus ideas son demandadas: Alfred Thayer Mahan escribe en medio de la confusión del cambio del siglo XIX al XX, en que se pasa de la fabricación artesanal a la producción en cadena, de los cuadros de fusileros a la ametralladora, de la vela al vapor, del absoluto dominio británico de los mares a su rivalidad con otras potencias (primero, la Alemania del káiser; luego, Estados Unidos y Japón). Por lo que su sentencia clave, «las guerras se ganan desde el mar», va quedando matizada a lo largo



Portada de *La influencia del poder naval en la historia*.
(Foto: www.wikipedia.org)

propia historia de la humanidad, pues el elemento marítimo condiciona el comercio, esta la riqueza y esta la guerra como fenómeno recurrente. Dichos factores esenciales son los siguientes:

- La situación geográfica de la nación de que se trate (en especial en su relación con el elemento marítimo).
- Sus condicionantes físicos (que abarcarían desde los recursos naturales de su suelo al propio clima).
- La extensión de su territorio.
- El número de habitantes.
- El carácter de su pueblo.
- El temple de sus dirigentes (gobierno e instituciones rectoras).

del libro por varias ideas fuerza que se necesitan entre sí: las guerras de la Revolución Industrial, siempre que se prolonguen y toda vez que se maximicen determinados factores, se ganan desde el mar... por estrangulamiento económico del enemigo. O, dicho de otra manera, en una guerra moderna y larga, la potencia naval terminará por asfixiar e imponerse a la potencia terrestre. Ambas guerras mundiales y muchas otras, incluyendo la civil española, parecieron darle la razón. No cabe, por tanto, aislar la frase y extraer conclusiones precipitadas, porque además el autor es muy preciso a la hora de definir esos factores necesarios, que él cuantifica en seis: cuatro que podríamos denominar objetivables y dos subjetivos. Es sobre este conjunto de elementos interrelacionados sobre el que pivota no solo la obra y su tesis, sino — para Mahan y el mahanismo — la

Con respecto al primer factor, Mahan se muestra claro: si para Francia podría ser una ventaja asomarse tanto al mar Mediterráneo como al océano Atlántico, en la práctica esto ha dificultado siempre su capacidad de concentración de esfuerzos, pues la unión de las escuadras que dedique a cada escenario o teatro de operaciones solo puede realizarse vía estrecho de Gibraltar. La condición insular de Gran Bretaña —geobloqueante para el resto de Europa— le ha permitido históricamente concentrarse cuando ha sido necesario (campaña de Trafalgar), pero gracias a sus bases por el ancho mundo también le ha proporcionado una eficiente dispersión (apertura y mantenimiento de las rutas comerciales que conducían desde sus colonias a la metrópoli). Londres, en ese sentido y durante muchos siglos, ha ocupado lo que en lenguaje terrestre podríamos denominar una posición central, una gran ventaja.

Para el segundo factor, el almirante elige la España del Imperio como ejemplo. Dueña de territorios en los cinco continentes, solo cuando las Españas fueron capaces de mantener el dominio de las aguas pudieron sostener su poderío. Pero cuando ese dominio declinó, sencillamente era imposible mantener, primero, vigiladas las costas de todas sus posesiones y, segundo y fundamental, sostener abiertas las líneas de comunicación entre una metrópoli exhausta, con falta de tejido productivo, y sus posesiones ultramarinas.

En el tercer factor, que no solo consiste en la extensión del territorio, sino en el carácter de su litoral (accidentado o favorable, con buenos puertos naturales y bahías, con posición dominante frente a otros países, etc.), el almirante Mahan emplea el ejemplo que le era más cercano, el de la guerra civil de su país (1861-65). Si los confederados no pudieron sacar más provecho a su territorio, que iba desde el golfo de México hasta el Atlántico Norte, fue por falta de buques y hombres, no por carecer de unas costas que, bien aprovechadas, hubieran podido ser altamente rentables en términos militares. Por el contrario, el Norte supo «rodear» tal extensión ejerciendo un bloqueo que no se limitaba a los océanos, sino que incluía el fundamental valle del Misisipi por el oeste, siendo la campaña por su posesión una de las claves de su victoria.

Una gran marina precisa de una gran población, y este es el cuarto factor. Pero no una población cualquiera, sino una hecha a la mar. De nuevo, el ejemplo claro es Inglaterra, donde no existen territorios que se alejen de la costa más de 300 kilómetros a lo sumo. Todo en ella es marinero: la forma de pescar y comunicarse, su vocación por las exploraciones y el comercio, su entendimiento de que el mar para una isla ha de ser su mejor aliado, el medio en el que mejor debe desenvolverse. La mar no solo rodea las islas británicas, sino que podríamos decir que también el espíritu de sus pobladores, impelidos por el aislamiento a buscar la satisfacción de sus necesidades colectivas más allá, un más allá que primero fijaron en la costa este de Norteamérica y, ya en la época victoriana, en todo el globo, bien comunicado por sus barcos y dotaciones.

Los factores cinco y seis, por subjetivos, son más polémicos. Para el carácter de su pueblo, Mahan elige como ejemplo el suyo propio en una cita que se mostrará profética: «El instinto de los americanos por el comercio, su anhelo de beneficio empresarial, existen. Y puesto que en el futuro no habrá más tierras que colonizar [en el continente], sabrán abrir caminos más allá para su crecimiento». En cuanto al temple de sus dirigentes, Mahan no solo centra su atención en los gobernantes, sino en el conjunto de instituciones que en las naciones poderosas han sabido mantener una voluntad de dominio que les ha llevado a su máximo poderío: el senado de Roma, la Casa de la Contratación de España o el Almirantazgo británico.

Cuando el tratadista concluye este capítulo, lo hace lanzando una aseveración que es, precisamente, la que debe ser revisada en cada momento histórico a la luz de cada circunstancia mundial: «La estrategia naval tiene por objetivos el encontrar, mantener y potenciar, tanto en paz como en guerra, el poder marítimo de una nación». Y es aquí, en pleno siglo XXI, cuando los factores de Mahan vuelven a interpelarnos en pos de una respuesta: ¿qué países gozan de una mayor ventaja en términos geográficos dados los retos de un mundo globalizado y superpoblado? ¿Cuáles poseen una mayor ventaja tanto en extensión territorial como en número de habitantes? Más importante: ¿el carácter de qué pueblo e instituciones sabrá aprovechar mejor todos estos condicionamientos para alzarse con el dominio, comercial y guerrero, de los mares?

Las respuestas están en el aire, pero ya empiezan a debatirse —no siempre pacíficamente— a lo largo y ancho de un mundo necesitado de resultados.

BIBLIOGRAFÍA

La siguiente lista es un recorrido por las versiones en español de la obra clásica de Alfred Thayer Mahan. Ofrecemos el título con el que aparecieron y las circunstancias de edición especiales en los casos en que sea conveniente resaltar algún aspecto:

- MAHAN, Alfred T.: *Influencia del poder naval en la historia*, traducida por los tenientes de navío Juan Cervera y Jácome y Gerardo Sobrini y Argullos (con licencia del autor). Ferrol, Imprenta de *El Correo Gallego*, 1901 (hubo reedición facsimilar por el Estado Mayor de la Armada en los años 70).
- Influencia del poder naval en la historia*. Buenos Aires, Editorial Partenón, 1946.
- Influencia del poder naval en la historia, 1660-1812*. Valparaíso, Biblioteca del Oficial de Marina, Academia de Guerra Naval de Chile, 2000.
- Influencia del poder naval en la historia*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2007.