

LOS OLVIDOS DE MAHAN

Julio ALBERT FERRERO
Vicealmirante (2.^a Reserva)

Introducción

El título de este artículo puede parecer presuntuoso puesto que presupone un defecto en la doctrina del mejor estratega naval expuesta en su obra *Influencia del Poder Marítimo en la Historia*, que racionalizó el pensamiento naval. Su teoría fue recogida en las potencias navales, principalmente en los Estados Unidos, que con gran sentido pragmático la adoptaron, en su política de expansión, convirtiéndose en una potencia naval de primer orden. Su éxito fue extraordinario, su doctrina tuvo gran eco, pero esto no es óbice para poner de manifiesto, en este artículo, su error al darle carácter permanente y exclusivo a los factores del Poder Marítimo, que conforman la condición marítima de una nación.

A este fin y como ejemplo se describe una síntesis de la larga historia de China de los periodos en los que transitoriamente adquirió su condición marítima.

La Doctrina Mahan para Inglaterra supuso la revalorización de su marina ante los políticos partidarios de la potenciación de su ejército de tierra, influidos por la potencia del ejército alemán, demostrada en la Guerra franco prusiana. Para Alemania, supuso la potenciación de su marina, con el fin de conseguir el reparto colonial. La doctrina Mahan, se vió confirmada en la Guerras Chino Japonesa (1894), en la Ruso-Japonesa (1905), en la Angloamericana (1812-1814) y en la Hispanoamericana (1898).

Expuso la prevalencia del Poder Marítimo (SEA POWER), a la que siguió como antítesis la del británico Mackinder sobre la prevalencia del Poder Continental (LAND POWER), teorías opuestas a las que el francés Pirenne sintetizó mediante la concepción geopolítica del antagonismo permanente entre las Potencias Marítimas y las Potencias Continentales. Así, para las potencias marítimas la prevalencia debe ser, el Poder Marítimo y para las potencias continentales la prevalencia debe ser el Poder Continental, concepción geopolítica actual que se centra en el análisis de la influencia que en el desarrollo de los Estados y de sus políticas internacionales tienen los factores geográficos y humanos. De este análisis introducido como factor de referencia, en la estrategia surgió el concepto de Geoestrategia.

El gran mérito de Mahan fue el ser el primero en exponer de una manera completa la importancia del Dominio del Mar y el papel que ese Dominio ha

desempeñado en la Historia. Ha descrito como idea-fuerza, como este dominio depende en primer lugar de la fuerza naval organizada, que constituye el factor principal y como consecuencia la importancia de la destrucción de la fuerza naval enemiga y por consiguiente la conveniencia de buscar la batalla decisiva.

Ha tratado con acierto la concentración, la ofensiva, la defensiva y la maniobra, y considera que la batalla naval decisiva, es el modo principal y más seguro, de destruir el potencial naval del enemigo, y que nunca el ataque al tráfico marítimo, había sido tan eficaz como el conseguido por el combate entre flotas. Su obra constituyó un programa para los Estados Unidos y doctrinalmente consistía en:

- Prevalencia del Poder Marítimo sobre el Poder Continental.
- Importancia del Dominio del Mar (para conseguir el control de las comunicaciones marítimas).
- Importancia de la destrucción de las fuerzas navales enemigas.
- Factores para conseguir el Poder Marítimo.
- Influencia del Poder Naval en la Historia.

Conviene aclarar la diferencia conceptual entre Poder Marítimo y Poder Naval (que con frecuencia se confunden). El primero incluye al segundo y es la capacidad para defender y desarrollar los Intereses Marítimos.

Son Intereses Marítimos:

- El Poder Naval.
- El Tráfico Marítimo.
- La Marina Mercante.
- La Construcción Naval
- La Marina de Pesca.
- La Marinas Científica y Deportiva.

A su vez el Poder naval es la capacidad operativa de las fuerzas navales con sus bases logísticas.

Los factores para conseguir el Poder Marítimo, propio de una nación de carácter marítimo según su doctrina son:

- Situación geográfica.
- Configuración física.
- Extensión territorial.
- Número de habitantes.
- Carácter de la población.
- Clase de gobierno.

En lo referente a España la obra de Mahan *carece de rigor histórico* al fundamentarse solamente en un período posterior al de nuestra supremacía naval reinantes, ignorando al propio tiempo el carácter trascendental de la colonización española, cuyo posible error fue el de no ser como la británica o la holandesa exclusivamente mercantilista.

De todo esto dio cumplida respuesta Sánchez de Toca, (ministro de marina en 1902/ 1903), en su obra *Del Poder Naval en España* cuyas ideas se exponen a continuación:

- Los libros sobre *La Influencia del Poder Naval sobre la Historia*, son un programa político para Estados Unidos, más bien que un trabajo de historiador.
- Debería haber incluido en su obra *La Influencia de la Historia en el Poder Naval*, contrapartida obligada de su propia tesis.
- No explica, el cómo y el porqué, imperios que se encumbraron al señorío de los mares y que reunían los más valiosos elementos naturales, que la teoría del poder naval señala como generadores de la supremacía naval, se vieron sin embargo, precipitados a la pesadumbre de la Historia.
- Fascinado, sin duda, por los deslumbradores anales marítimos de Inglaterra, durante los siglos últimos, Mahan *olvidó fuentes históricas importantes*.
- No se enteró más que de las difamaciones sobre España, presumiendo todas las incapacidades de nuestros gobernantes, de nuestro pueblo y del mismo Felipe II, no igualado por ningún monarca de su tiempo y de los siglos posteriores, en solicitud, alteza de miras y sagacidad política sobre las cosas del Poder Naval.
- Si se hubiera informado debidamente, habría encontrado la demostración palmaria de que los compromisos interiores y exteriores de los Estados, en los que puede verse envuelto un imperio, por el curso irresistible de los siglos, bastan por si solos para destruir los asientos naturales de la supremacía naval, hacer impracticable y esterilizar las más hábiles providencias de los estadistas.
- España entró en el siglo XVI, aventajando a las naciones en todos y cada uno de los factores que señala Mahan como elementos naturales para la condición marítima.
- Nuestra monarquía, era más representativa que la inglesa, con más base popular, autocrática y con una admirable organización de Consejos. Los gobernantes en estos Consejos, no eran casta cerrada, sino patricios en continua selección, constituyendo un Senado que asombró al mundo y cuyo gobierno era el más adecuado, para conseguir el Poder Naval.

- La decadencia del Poder Naval fue consecuencia inevitable de que la Casa de Austria produjera una desviación fundamental en el derrotero de la nacionalidad española.

La Doctrina Mahan tiene su aplicación actualmente, quizás la única variación radique en que la evolución tecnológica ha llevado a que el objetivo prioritario de las fuerzas navales sea la destrucción de los Centros de Mando y Control en lugar de la destrucción de la Fuerza Naval enemiga.

Consideraciones

España, en el siglo XVI contaba con los factores potenciales del Poder Marítimo constructor de su dilatado imperio, por el contrario en la segunda mitad del siglo XVII durante los reinados de Felipe IV y de Carlos II con sus constantes guerras y revoluciones, este Poder Marítimo sufrió un grave deterioro que demuestra la no permanencia de dichos factores en el tiempo. Esto se opone a la doctrina Mahan referida a España al ignorar lo ocurrido en otros periodos, es decir que se trata de *una omisión u olvido de Mahan*.

Así mismo esta transitoriedad de los factores potenciales del Poder Marítimo se da con mayor frecuencia en el caso de la China a lo largo de su larga historia, *lo que confirma el citado olvido*.

Tradicionalmente Europa ha considerado a China como un país de condición continental ajeno a las preocupaciones marítimas, esta falsa idea, se debe en parte a una valoración insuficiente de la red fluvial china (que cuenta con más de 5.000 ríos), que por la profundidad, anchura y longitud, ha exigido, en su largo proceso de unificación, una potencia a flote para su dominio, es debido también al olvido del importante papel que el mar ha desempeñado en sus épocas de prosperidad. El auge del Imperio Chino siempre se ha manifestado dentro de una política de expansión de las dinastías con mentalidad marítima propias de un imperio marítimo.

La historia de China se basa en el llamado ciclo dinástico en los que los acontecimientos históricos basan su explicación como el resultado de sucesivas dinastías de reyes y emperadores sometidos a etapas de auge y declive.

El núcleo originario de China se sitúa en la región norte del país, en las riberas del Río Amarillo. Entre los diversos grupos étnicos de este hábitat puede considerarse el HAN como el más activo. De este grupo salió el primer soberano en el año 2697 antes de Cristo (a. de C.). Esta época termina con una inundación catastrófica provocada por el caudal irregular del río Amarillo.

A continuación se describe la evolución del poder naval, como elemento fundamental de las naciones marítimas, en las dinastías en las que más lo hayan desarrollado. El poder naval chino quedó enmarcado desde un principio en un ámbito fluvial a diferencia del poder naval griego y fenicio que son de origen

costero o insular. Los ríos y canales cumplieron una triple función: el sistema de riego, una red colectora de productos agrícolas y finalmente los ejes de las operaciones de los ejércitos.

Seis siglos antes de Jesucristo hubo batallas fluviales en las que la maniobra táctica consistía en el envolvimiento por el flanco. La llegada al mar fue, en esta época, origen de una expansión terrestre.

Es curiosa la coincidencia cronológica de la llegada por mar de Europa a China con la llegada de China al Pacífico sudoccidental, al Mar Rojo y al África oriental. Será necesario un momento de plenitud para iniciar una política de expansión marítima.

China entra en la historia con la dinastía Shang (1766/1122 (a. de C.) en cuyo reinado alcanzó un elevado desarrollo agrícola y con el feudalismo como régimen político dominante. Esta dinastía no se limitó a reinar en el valle del río Amarillo sino que también lo extendió al valle del río Yang-Tse- Kiang. Fue vencida por la dinastía Chou, que fue la de mayor duración de la historia de China.

Dinastía Chou (1122-221 a. de C.

La historia de esta dinastía se divide en dos periodos: el de los Chou Occidentales, que abarcó desde 1122 hasta el 771 a. de C. y constituyó la época más floreciente, que finalizó al ser ocupada su capital por los bárbaros, y el periodo de los Chou orientales desde el 771 a. de C. hasta el 221 a. de C., que incluyó la época denominada de la Primavera y otoño en alusión al florecimiento y ocaso del régimen feudal.

Dentro de China existían tres Estados: Chu, Wu y Chue (que llegaba hasta el mar) que guerreaban entre sí, los del norte a caballo y lo del sur lo hacían a bordo de naves. Dándose las batallas fluviales por primera vez. Se desconoce la fecha de la primera batalla naval que fue durante la guerra entre los reinos de Wu y Chue, la segunda batalla naval durante la misma guerra ocurrió en el año 535 a. de C. y el reino Chue fue derrotado. La llegada al mar es la meta de una expansión terrestre, hecha a lo largo y a lo ancho de su sistema fluvial. Fue necesario alcanzar un momento de plenitud como el de las dinastías Chin y Han para iniciar una política de extensión marítima.

Dinastía Chin (221 a. de C.-210 a. de C.

A la disgregación de China en Estados rivales, que combaten entre sí para lograr la hegemonía, puso fin la Dinastía Chin que apoyada por un poderoso ejército, somete a los restantes Estados y vence a la Dinastía Chou logrando en el año 221 a. de C. reunificar el Imperio y la construcción de un vasto sistema

defensivo como es la Gran Muralla. A pesar del poco tiempo en que reinó (221 a. de C./206 a. de C.), solamente 15 años, creó una densa red de comunicaciones, terrestres fluviales y marítimas. Durante esta Dinastía existió un sistema de transporte marítimo.

La dinastía Han (206 a. de C.-221d. de C.

Durante cuatro siglos mantuvo el Imperio poderoso estable y próspero, además abrió a China al mar y se llevaron a cabo exploraciones y expediciones de conquista con un millón de hombres en el cuerpo de bajeles que comunicaron a China con el resto del mundo, entre ellos con la India. Desarrolló la agricultura y el comercio, pero este posteriormente ahogó a la agricultura. Se formaron los reinos conocidos como Los Tres Reinos: el de WEI al norte, el de WU formado por sus adversarios y el de SHU al oeste. En el año 111 a. de C. invadió con 10.000 hombres la isla de Hainan, conquistó Corea, Vietnam y China llegó a tener 10.000 buques de tres cubiertas y con una altura de 32 metros, abiertas en el entrepuente de cada cubierta para poder lanzar flechas y luchar con largas lanzas. Un millón de hombres formaban parte de esta flota de bajeles propulsados a remo y por encima de la cubierta superior estaban cañones sobre ruedas. La apariencia de estos buques era como las de un castillo sobre el agua adornado con numerosas banderas.

Habían tres clases de buques: los buques de las lanzas porque esas era sus armas de combate, los buques fluviales y los buques de «atravesar la mar».

Existe una correspondencia entre las realizaciones HAN y las Romanas frutos de una misma orientación política; en efecto: construcción de un sistema de calzadas que enlazaba a todo el Imperio, asimilación cultural de todos los pueblos sometidos, expansión por los cuatro puntos cardinales, su política de extensión marítima es en todo coincidente. Así mismo, existe también un paralelismo entre la hegemonía romana y el imperio HAN y también en su significación histórica. Roma dota de una estructura a Occidente, de cuyo reflejo vivirán más de un milenio todos los pueblos ribereños del Mediterráneo y cuyas formas de contacto con lo exterior a su mundo y a su cultura serán el germen de los acontecimientos de la Edad Media.

El Imperio HAN nace en el año 206 a. de C., o sea cinco años antes de que fueran quemados por los romanos al final de la Segunda Guerra Púnica 500 buques cartagineses, y se prolonga hasta el año 221 d. de C., dándose así en Occidente al comienzo de una ola de invasiones, que tienen su paralelo en Oriente y que tanto en China como en Europa reciben el nombre de invasiones bárbaras.

Es esta dinastía, como en el Occidente Roma, la que dará a China una organización política basada en la conciencia de unidad del Imperio y en su articulación provincial. A partir de este momento las fuerzas navales chinas unen a su

básica misión fluvial, que no abandonan, la importante misión marítima de engrandecer el Imperio.

La campaña contra el reino de NAN-YUE obligaba a disponer de una organización naval capaz de dominar el mar, para impedir que la operación de penetración por flanco pueda quedar yugulada por la acción enemiga. En el orbe romano esta operación anfibia podría tener paralelo con la conquista romana a lo largo de la costa alemana.

La expansión HAN en China, no solo se efectuó hacia el sudeste y este, ni tuvo al mar por único camino, sino que se realizó también por tierra hacia el oeste y el sudoeste, abriendo rutas hacia la India y Europa. A través de ellas China inició una época de intenso comercio y estableció contacto con Roma, contacto que solo tardía y esporádicamente se realizó por mar.

La apertura al mar, las exploraciones marítimas, las conquistas de naciones costeras, la extraordinaria potenciación de su Poder Naval y el desarrollo del comercio de esta dinastía son acciones propias de una nación marítima.

La invasión mongólica (1213)

Los mongoles, pueblo nómada del norte, llegaron a establecer uno de los mayores imperios de la historia de la humanidad, bajo su gran líder Gengis-Kan que incluían territorios tan distantes como Europa Oriental, Irán y China. El imperio mongol había sido dividido en cuatro partes, una de ellas ocupó gran parte de las actuales China y Mongolia, que comenzó con la Dinastía Yuan con capital en Pekín, cuyo período estuvo marcado por una gran inestabilidad social agravada tanto por desastres naturales como las inundaciones en el valle del río Amarillo y por la epidemia de peste que afectó a gran parte del territorio. En 1219 Gengis-Kan cambia de frente a Europa llegando a la vista de Constantinopla, pero volvió sobre China en 1223, ocupando la zona situada norte del río Amarillo. Su muerte, en 1227, no terminó con las invasiones. Se unificó China mediante hábiles y sangrientas batallas, prosiguiendo las expansiones en 1280 por Indochina, Corea y Birmania.

La dinastía Yuan (1213/1368)

Cuando las fuerzas mongólicas llegaron al sur de China tuvieron que cambiar el caballo por el buque y organizar unas fuerzas navales. Los mongoles a partir de 1274 empezaron a conquistar también a los países marítimos. Sus barcos tenían grandes lanzas, iban propulsados a remos y montaban cañones.

El imperio Yuan envió una flota de 900 barcos y con ella a un ejército de desembarco que derrotó al ejército japonés compuesto por 100.000 hombres y ocuparon la isla de Tzushima, pero una fuerte tempestad destruyó a muchos de

sus buques, lo que obligó la retirada sin lograr su objetivo. En 1275 la flota Yuan atacó de nuevo a Japón con 900 barcos derrotando a las fuerzas japonesas, pero al igual que el conflicto anterior los vencedores no pudieron conquistar Japón, debido también a un fuerte huracán que destruyó a la mayoría de sus buques. Nuevamente en 1279 la flota Yuan con 3.500 buques derrotó a los japoneses y a su vez fue destruida en gran parte por un huracán.

En 1282 la corte imperial comenzó a renovar las construcciones navales militares construyendo 4.150 buques de guerra. En enero de 1284 el imperio Yuan intimidó a Birmania, para que se sometiese, pero ésta no accedió. Entonces los mongoles la conquistaron por tierra y por mar con 200 buques de guerra.

También en 1284 se dirigieron a Vietnam con un ejército denominado «Ejército del Agua», por su capacidad de operar en territorios fluviales, compuesto por 15.000 hombres y 200 buques de guerra tuvieron un encuentro con las fuerzas navales de Vietnam compuesta por 1000 buques de guerra derrotando a las fuerzas Yuan que tuvieron que retirarse.

En 1287 las fuerzas terrestres y navales Yuan volvieron de nuevo a intentar la conquista de Vietnam por mar y por tierra, derrotando a una flota de 400 buques, y apresando a otros 100 buques. En 1292 y 1297 la dinastía Yuan envió expediciones para conquistar Taiwán que no tuvieron éxito. Sin embargo las islas de los Pescadores se incorporaron al territorio chino bajo el imperio de esta dinastía.

En 1292 la corte de YUAN envió para conquistar la isla de Java a 1.000 buques de guerra y 20.000 hombres con abastecimientos para un año. Tras la conquista regresaron a los 78 días.

La razón de que el Imperio Yuan pudiera efectuar tan grandes conquistas fue la organización de un verdadero servicio de transportes que a partir de 1282 prestó en las campañas contra Vietnam y Java un apoyo logístico decisivo.

Durante esta época no solo se desarrolló el transporte marítimo sino también la construcción naval fue reglamentada y organizada, se normalizó la nomenclatura de los buques de guerra y mercantes, así como sus características, métodos de construcción y exigencias de utilización. En tiempos de guerra los buques mercantes eran utilizados como buques auxiliares y de transporte. El tráfico de China con las Indias orientales y con el Índico sufrió también la amenaza de la piratería que muchas veces adquirió el carácter nacionalista de lucha contra el invasor Yuan.

Con la potenciación del Poder Naval, intensificación del tráfico marítimo, apertura al exterior, exploración y conquista de territorios, *la dinastía Yuan transformó a China en una nación de carácter marítimo*, debido a la reflexiva decisión política de los mongoles dominantes, es decir a la forma de gobierno.

Esta forma de gobierno es uno de los factores que Mahán considera necesario para que una nación adquiera su carácter marítimo pero en su doctrina le

da un carácter permanente, contrariamente a lo indicado anteriormente al referirse solo a una época de la dinastía Yuan.

La dinastía Ming (1368/1644)

A los grandes emperadores mongoles les sucedieron hombres débiles y licenciosos que descuidaron las labores de gobierno y dieron paso a la anarquía. El nuevo emperador de la dinastía Ming estableció una enérgica política de pacificación y fortalecimiento. Durante los primeros años, la dinastía tuvo un carácter sudista poniendo en riesgo la unidad entre el norte y el sur. Para evitarlo en 1380 el emperador decidió administrar el norte con funcionarios del sur y viceversa, administrar el sur con funcionarios del norte. Se inició una política de acercamiento y de expansión sobre Mongolia y Manchuria. Se construyó la Ciudad Prohibida y se reconstruyó la Gran Muralla. El emperador Cheng-Tsu que mostró un vivo interés por las exploraciones más allá de los mares y por mostrar a los extranjeros el poder de China, envió al eunuco Cheng-Ho, en 1405 a iniciar estas exploraciones. Que salió con 27800 hombres y recorrió varios países, volvió en 1407 trayendo mensajeros y cautivos. En este año ocupó Tonking y el norte de Vietnam. En 1408 volvió a salir llegando a Ceilán cuyo rey intentó apoderarse de sus buques y fue hecho prisionero y llevado ante el emperador que le perdonó para demostrar su generosidad. En 1409 salió a la mar de nuevo regresando en 1411. En 1412 Cheng-Go fue enviado por el emperador a Sumatra regresando en 1415. Al año siguiente 20 países ofrecieron sus tributos al Emperador y en 1417 regresaron a sus países los embajadores extranjeros a bordo de los buques de guerra chinos. Desde 1433 la flota de Cheng-Ho recorrió más de 17 países regresando a China en 1435. Los buques de Cheng-Go exploraron unos 40 países, 15 al este de la Península de Malaya, 4 en Malaca, 7 en Sumatra, 6 en la India, 5 en la Península Arábiga y 3 en las costas de África. En todas sus campañas navales los efectivos superaban a los 27.000 . La magnitud de estas fuerzas exigía una organización compleja cuidadosamente preparada. Durante los primeros años de esta dinastía Ming se crearon tres arsenales grandes para la construcción de buques de guerra, el más importante fue el de Lung-Chiang, llamado Arsenal de los Buques del Tesoro situado en las cercanías de Nanking. De la capacidad de construcción de este arsenal dan idea las siguientes cifras de buques construidos:

- 1401: 137 buques marítimos.
- 1402: 55 buques marítimos.
- 1403: 1.180 buques marítimos.
- 1405: 275 buques de transporte marítimo.
- 1406: 37 buques de transporte marítimo.
- 1407: 5 buques de transporte marítimo.

- 1409: 48 buques de transporte marítimo.
- 1417: 41 Buques del Tesoro.

Los llamados Buques del Tesoro eran unidades de transporte, de tres tamaños (163-135-45 metros de eslora respectivamente) propiedad del Estado, los buques mayores con capacidad de transportar a 2.800 hombres, probablemente eran los mayores del mundo en aquella época.

En 1514 llegaron mercantes portugueses a los primeros puertos chinos. En 1549 Portugal fundó la primera colonia de Macao por donde entró el cristianismo en Asia comenzando un floreciente periodo de evangelización coincidiendo con la masiva puesta en contacto de Europa con Asia. A mediados del siglo XVI se cernió un nuevo peligro sobre China: la invasión por mar en forma de incursiones piráticas que se agudizó con las campañas coreanas. Aunque el gobierno japonés prohibía el comercio con el continente, con frecuencia, grupos de aventureros, unas veces solos y otras con la ayuda de bandidos chinos, atacaron a las ciudades ribereñas. En 1555 los piratas remontaron el río Yangtse-Kiang hasta Nanking saqueando poblaciones indefensas. En 1563 y con una fuerza naval equilibrada China logró que las costas chinas de norte a sur se vieran libres de piratas. A finales del siglo XVI Japón dominó las islas Riu Kiu y parte del archipiélago filipino y concibió el proyecto de conquistar el Impero Ming. Para ello tomó a Corea como base de la invasión desembarcando 200.000 hombres que ocuparon Seul y avanzaron hacia Pyongyang con el fin de alcanzar el río Yalú y caer sobre Pekín. Fuerzas chinas con ayuda de los coreanos derrotaron a los japoneses. Una nueva expedición japonesa no llegó a reconquistar Seul y al regresar a Japón una de sus agrupaciones navales fue aniquilada por la flota Ming.

Sorprende que la actividad exploradora y naval de esta dinastía, descrita anteriormente, no haya tenido consecuencias en la ulterior política exterior china y que este proceso de expansión marítima tan parecido al de la formación del Imperio Español quedara tan pronto yugulado, *sin embargo una vez más China volvió a ser un imperio marítimo*, gracias a su extraordinario esfuerzo en la construcción naval (solo en el Arsenal próximo a Nanking construyeron 1800 barcos en 17 años) reflejado en la potenciación de sus fuerzas navales, que lograron el dominio del mar frente a la piratería consiguiendo la figura estratégica de Proyección del Poder naval sobre Tierra durante las exploraciones y conquistas de Chen Go.

Consideración final

De lo expuesto anteriormente se deduce que durante gran parte de las épocas de las dinastías Han, Yuan y Ming, China salió al exterior, consiguiendo el dominio del mar frente a la piratería, potenciando sus fuerzas navales y

su capacidad operativa, intensificando y mejorando su construcción naval, su marina mercante abrió el país al extranjero, potenciando el comercio exterior y finalmente ha proyectado su Poder Naval sobre Tierra, mediante expediciones marítimas de gran envergadura que llegaron a conquistar diversos países ribereños del Pacífico sudoccidental del Índico oriental de África de manera transitoria. *Todo ello es propio de una nación marítima solo durante ese periodo de tiempo es decir no con carácter permanente.* Igualmente se ha puesto de manifiesto la coincidencia cronológica y las características con el Imperio Romano durante la época de la dinastía Han consiguió también la condición de nación marítima, acorde con el hecho en la vida real de que las personas inteligentes llegan a las mismas conclusiones al estudiar un mismo problema. Así mismo, podríamos ver la coincidencia se da con otros estados como fueron las antiguas repúblicas mediterráneas de Venecia y de Génova que junto con España vencieron a los turcos en la Batalla Naval de Lepanto

Conclusiones

Los olvidos y errores de Mahan fueron:

- No incluir en su doctrina la influencia de la Historia sobre el Poder Marítimo.
- Considerar permanente la condición marítima o continental de cada nación
- Deslumbrado por las victorias navales del Reino Unido de los últimos siglos Mahán *olvidó fuentes históricas importantes.*
- En lo referente a España , la obra de Mahán *carece de rigor histórico al basarla solamente en un periodo posterior al de nuestra supremacía naval.*
- Olvido del carácter transcendental de la colonización española cuyo posible error fue el de no ser como la británica o la holandesa exclusivamente mercantil ocasionaron el error de considerar permanentes.
- Todos estos olvidos ocasionaron el error de dar carácter permanente a la condición marítima de los Estados.

Epílogo

Los hombres brillantes cuando se equivocan, se equivocan brillantemente.