

# *Los Escritos del Capitán Mahan*

Teniente Coronel DANIEL A. PONTON L.

Quizá el rasgo más notable de la nueva época naval se encuentre en el hecho de que estas primeras flotas modernas habían de depender en gran parte para su formación teórica de las maniobras militares en tiempo de paz como escuela. La Guerra Civil no había proporcionado muchas lecciones, tácticas y tampoco fueron registradas batallas de importancia hasta 1898. Entre estas dos fechas, 1865 a 1898, la expresión "jugar a la guerra" cobró un insólito significado al tratar los almirantes de prever las condiciones de alguna prueba futura que podría decidir el destino de una nación en una fulgurante hora de combate.

Las posibilidades de maniobras tales como "cruzar la T" fueron asimismo reconocidas, antes de ser puestas en práctica en la acción bélica. Dada la situación hipotética de un escuadrón más rápido cruzando la proa de una columna enemiga, es evidente que los navíos en cabeza de ésta, debían sufrir un terrible fuego convergente, no pudiendo darse una réplica eficaz, puesto que muchos cañones de la columna se hallaban obstruidos por los buques de adelante. La solución más plausible sería cambiar de rumbo virando hasta establecer un orden paralelo, pero durante el movimiento, los primeros buques habrían de ser sometidos a un severo castigo antes que su propio fuego pudiese tener eficacia completa. A la larga, una velocidad superior o cuando menos igual es sin duda la más segura defensa.

Este fue uno de los problemas tácticos discutidos en la Academia de Guerra fundada por la Armada de los Estados Unidos en 1885. Fue su primer director el capitán Alfredo Thayer Mahan. No podía haberse hecho nombramiento más afortunado, pues ya en aquella época el condecorado y erudito oficial reunía cualidades que, posteriormente, habrían de situarle a la par con

Clausewitz, como teórico de la guerra moderna. Su padre, profesor de ingenieros en West Point, había escrito dos tratados sobre fortificación de campo y atrincheramiento, que influyeron mucho en las tácticas militares de la Guerra Civil. Desde este ambiente familiar, el joven Mahan paso a la nueva Academia Naval de Annapolis, graduándose a tiempo para tomar parte en las operaciones marítimas federales. Su propia carrera había sido como un puente tendido entre el espacio que separaba las dos épocas, de vela y vapor, por ello se hallaba mejor capacitado para escribir con la experiencia personal propia de la transición.

Un comentario de aquella época dice que cuando Mahan, que ya a la sazón contaba cuarenta y cinco años, comenzó a enseñar Historia y Estrategia en la Academia de Guerra, no se explicaba apenas la guerra naval moderna como tema de estudio. Tan escasos y confusos eran los preceptos de ésta en 1885, que logró persuadir a sus superiores para "tomar en préstamo" a un teniente del ejército, Tasker H. Bliss, como profesor en las tácticas de tierra. El propio Mahan se reconoció deudor de los escritos de Jomini y Napoleón, de forma que abordó la página en blanco de la teoría naval moderna con un amplio sentido de la relación existente entre las operaciones y tierra y mar.

La ambición suprema de toda su vida había sido la de descubrir sus propias teorías y experiencias navales, y así nació su primer libro, titulado "La influencia del poderío marítimo sobre la Historia", compilación de las conferencias que había dado en la Academia de Guerra. Pero todavía pasarían dos años antes de que hallara un editor que asumiera el riesgo financiero de publicar el libro. Sin embargo, su aparición en 1890 le ganó un aplauso mundial que sólo puede ser comparado al recibimiento dispensado al tratado de Guibert. Dos años más tarde, la publicación de un nuevo libro; "La influencia del poderío marítimo sobre la Revolución Francesa y el Imperio", estableció al autor norteamericano como una autoridad reconocida en su dominio. Y aún es más notable el hecho de que su fama no haya disminuido con los años, a pesar de los arrolladores cambios tácticos del siguiente medio siglo.

Se ha dicho que Mahan escribió veinte libros para desarrollar, partiendo de ejemplos históricos, un tema presentado ya en las primeras noventa y cinco páginas de su primera obra. Donde otros escritores navales habían más o menos ignorado los

antecedentes económicos, él comenzó aseverando que un navío de guerra sólo puede justificar su existencia por la protección de la marina mercante. Describiendo el mar como una red de rutas comerciales, cita preceptos de la antigüedad para demostrar que la verdadera grandeza nacional se ha basado, en todas las épocas, en el comercio efectuado sobre el agua. Las Armadas más poderosas —mantenía—, han surgido de la prosperidad de las flotas mercantes, mientras que la Armada puramente militar se halla condenada al fracaso.

En desarrollo de esta teoría, el primer libro de Mahan, el más conocido de todos, se halla consagrado principalmente al largo duelo entre la Armada Británica y las Flotas artificialmente creadas por Colbert y sus sucesores. Salvo algunas excepciones, los resultados de aquellas guerras ficticias ofrecen un testimonio convincente en apoyo de su tema principal. En los últimos capítulos, el lector ve a Francia despojada a la vez de su comercio y posesiones coloniales, mientras que su rival se convierte en dueña de un vasto imperio.

El segundo libro, como su título lo indica, abarca, con mayor detalle aún, la contienda entre un ejército francés dominando el continente y una Armada Británica controlando las rutas del mar, con Napoleón y Nelson como protagonistas. Extrayendo su material tanto de fuentes francesas como inglesas, Mahan muestra los efectos de la sorda, constante y agotadora presión con que actúa el poder marítimo, cortando los recursos del enemigo al par que manteniendo los propios, apoyando la guerra en escenarios donde por sí mismo no aparece, o aparece solamente al final, y asestando golpes abiertamente sólo en raros intervalos. También establecidas se hallan las conclusiones, que pocos críticos se han atrevido nunca a discutir; y las palabras más frecuentemente transcritas de Mahan reiteran que aquellos buques lejanos azotados por las tormentas, en los cuales nunca puso la vista la Grande Armée, se interpusieron entre ella y el dominio del mundo.

Este conocido pasaje puede ser considerado como una excepción, pues si Clausewitz se sitúa como el más citable de los teorizantes de la guerra, Mahan es seguramente el que menos. En general, el escritor norteamericano evita los aforismos, paradojas y rotundas frases que distinguen a "De la guerra", ausencia que, por lo demás, va en beneficio de sus escritos. Nunca el

lector bien formado se inclinará a conceder demasiada importancia a una semiverdad presentada como aguijón retórico. Puede ser aplastado por el peso de veinte libros, puede sentir que el tema es inexorable como el propio poder del mar, pero no corre el riesgo de extraer de sus obras interpretaciones falsas, como ha menudo ha sucedido, neciamente, en el mensaje de Clausewitz.

Raramente, en verdad, se presentaban las aseveraciones de Mahan como definidoras, aun cuando no queden ocultas sus propias convicciones. En su mayor parte, se satisface con que sus principales premisas sean reveladas por los acontecimientos históricos: lo decisivo del ataque económico como aclaración para el bloqueo, las limitaciones de la escuela de estrategia de la "flora en esencia", las ilusorias victorias obtenidas por el corso e incursiones similares sobre el comercio de un enemigo marítimo más fuerte.

Aunque ha dejado algunas sobresalientes descripciones tácticas de las batallas navales, Mahan está en su mejor campo tratando cuestiones de política nacional y gran estrategia. De ahí que sus dos primeras obras hallaran una cálida e inmediata acogida en Inglaterra, donde se estaba debatiendo el resultado de la expansión naval. En Oxford y Cambridge le fueron conferidos títulos honoríficos; y no sería exageración decir que la moderna política naval inglesa ha sido profundamente influenciada por sus obras, leídas con el respeto habitualmente acordado a los clásicos.

Ni tampoco las principales lecciones objetivas, extraídas por Mahan de la guerra marítima de Francia, fueron óbice a que tuviera un favorable comentario en este país. Por el contrario, los marinos franceses las aceptaron con espíritu de discípulos, a la vez que alababan la imparcialidad de su investigación. Un tributo más halagador aún sobrevino de Alemania, al citar el Kaiser a Mahan para justificar su política de expansión naval. Y en 1892, "La influencia del poderío marítimo sobre la Historia", fue adoptado oficialmente como libro de texto en la nueva Armada alemana.

Profundamente patriota y religioso, Mahan había servido como oficial en 1880, cuando la flota de su propio país no llegaba al nivel que presentaban potencias de segunda categoría. Había

visto sumirse en la mediocridad a su marina mercante tras la Guerra Civil, cuando los vapores de hierro de Inglaterra eran enjambre sobre los veleros de madera que habían sido el orgullo de América en los días de los Clippers. Estas pésimas condiciones quiso remediarlas el teórico. Considerando a los Estados Unidos como nación insular más que como poder continental en la estrategia naval, trató de inculcar a sus compatriotas un sentido práctico de sus obligaciones, así como de las conveniencias del mar. Todas sus obras fueron escritas, cuando menos indirectamente, con tal propósito, y en 1897 hizo un llamamiento directo sobre el interés de América en el poderío marítimo, presente y futuro.

El éxito de Mahan fue todo lo que él pudo haber deseado. Y si los americanos regatearon su aplauso unos pocos años con respecto a los europeos, finalmente se suscribieron a la mayoría de sus principios tácticos. Su influencia fue igualmente poderosa en cuestiones de política, de manera que los acontecimientos conducentes a la ocupación de Hawai, Puerto Rico y las Islas Filipinas tuvieron la impronta de sus puntos de vista imperialistas.

La transición de la teoría a la práctica cobró nuevo vigor en 1896, al ser nombrado Teodoro Roosevelt secretario auxiliar de la Armada. Como el más ardiente seguidor de Mahan, este enérgico y joven cruzado reorganizó el sistema de clases y promociones de la Armada, ordenó la disposición de grandes reservas de carbón y municiones, comenzó nuevos proyectos en los arsenales y astilleros, y destinó 800.000 dólares a prácticas de tiro al blanco. Debido en gran parte a sus esfuerzos, la flota había alcanzado un avanzado estado de preparación cuando los Estados Unidos declararon la guerra a España, en abril de 1898.

Duramente criticada fue esta nueva aventura Norteamericana, pues tal conflicto podía, sin duda alguna, haberse evitado procediendo con un criterio más liberal; pero la opinión pública Estadounidense había sido exaltada por los relatos de los periódicos sobre las opresiones coloniales de España, mientras que la política "firme" de la Administración estaba basada, hasta cierto punto, en el consejo de Mahan, como miembro de la Junta de guerra.