

*A. J. Aynar.*

# ALFREDO THAYER MAHAN

Por el Teniente de Fragata  
ARTURO LOPEZ DE NAVA.

Alfredo Thayer Mahan, nació en West Point, el 27 de septiembre de 1840. Era, según decía a sus amigos, un medio irlandés, un cuarto inglés y un cuarto francés. Su padre, Denis Hart Mahan, fué un irlandés católico, y su madre una virtuosa inglesa con mezcla de sangre gala.

Alumno de la Academia Naval desde 1856, su ingreso coincidió con un cambio en el sistema educativo, que dejó complacido a Mahan. Su educación anfibia lo retuvo en tierra tres años en sus estudios, y un período de guardia marina a bordo. Mahan se instruyó en la ciencia naval, disciplinó su carácter y adquirió encantadoras maneras de sociedad. Con frecuencia citaba las palabras de Nelson: "Naval officers should know to dance." (Los oficiales navales deben saber bailar.)

Su primer crucero fué a Suramérica. Un crucero activo, de dos años, que lo impregnó del ambiente marino. Luego, las inquietudes de una próxima guerra, hasta que, decidido por los Estados del Norte, embarcó en el "Pocahontas," asistiendo con Dupont en la empresa contra Port Royal (1861-62), y más tarde navegando en el bloqueo de las costas enemigas. Su misión fué monótona.

A fines de 1862, volvió Mahan a la Academia para hacer un segundo curso. Ocho meses más tarde, estaba nuevamente en los buques, navegando en el "Macedonian," el "Seminole" y el "Troquois," permaneciendo algún tiempo junto a la boca del Río Bravo, observando las desgracias y fatigas de la expedición francesa en México. Luego, viajó incesantemente. Estuvo de estación en China y en Japón. Volvió a América por el Canal de Suez, observándolo todo, muy principalmente la situación de Francia. Su visita a París, en

primavera, le permitió admirar el Papado y el Imperio en pleno florecimiento, sin poder advertir sus síntomas de decadencia. ¡Lección magnífica! A ella, explicaba más tarde, fué debida su vocación especial, por ella se formó su predisposición a reconocer el inmenso influjo de la fuerza naval sobre el curso de la Historia.

Esta predisposición es decisiva. A ella dedicaremos nuestro estudio, dirigido, más que al enérgico Comandante, al filósofo de la historia naval. Para esto, es necesario adelantar al lector hasta el año de 1883, en que Mahan, Comandante del bote-cañonero "Wachusett," en la costa del Pacífico, se aburría entre viajes de crucero y maniobras anticuadas. La marina americana no tenía ideas.

Fué entonces cuando recibió Mahan una proposición difícil. Se le preguntaba si aceptaría la Clase de Táctica e Historia Naval en el Naval War College, en Newport, de reciente creación. Al aceptarla, iba a entrar de súbito a la celebridad.

En efecto, autor apenas obscuro de un estudio histórico: "Las aguas del Golfo y las Continentales," que, sin embargo, le valió el nombramiento de Profesor del War College, iba a alcanzar la gloria al segundo intento. Cuando llegó a la cátedra llevaba bajo el brazo, manuscrito, el libro de oro de la historia naval: "Influencia del Poder Naval en la Historia," que tras múltiples correcciones publicó en 1890. El Almirante Borekenhagen dice: "Como Byron, se hizo célebre al despertar." (M. E. B. R.)

Esta ascensión rápida, bien merece un análisis. Autor en el siglo XIX, "el Siglo de la Historia," como se le ha llamado, es necesaria una virtud muy grande, un talento creador, genial, para ascender a cumbres tan altísimas. Era el siglo de las arduas polémicas sobre el concepto, el estilo y el método de la historia. ¿Aporta Mahan algunas luces en tal debate? ¿Reúne en sí las nuevas virtudes del historiógrafo?

Mahan es un autodidacto. Marino amante de las lecturas históricas, es un espíritu que siente, como Goethe frente a Jemmapes, la elaboración a veces impalpable, de la historia. Pero, aunque lee con desorden, es preciso declararlo enterado del combate estruendoso que filósofos e historiadores sostienen, con más vigor aún, en los últimos años del siglo XIX.

A la historia penetra sin dirección, pero con interrogaciones múltiples. Ha leído mucha historia clásica —clásica más por el método que por el tema— y la encuentra vacua, a pesar de la gala y el esplendor del estilo. Sólo le queda el amor por los grandes hombres, sin llegar al exclusivismo peligroso de Carlyle. Esta serenidad de juicio lo salvó del escollo. Antes de la cima

desolada de la razón, está el vergel poético de la historia antigua. A menudo los árboles impiden ver el bosque.

El hilo de Ariadna que lo guió en el laberinto, la fórmula mágica para su predisposición histórica, para su tesis, fué toda aquella literatura constructiva de una teoría moderna de la historia, no depurada del todo en las discusiones de entonces. Una vez con esta antorcha en la mano, vamos a verlo iluminar un campo obscuro.

Hasta bien entrado el siglo XIX, las dos grandes preocupaciones de la historia, fueron la vicisitud política y la vicisitud religiosa. Notas de segunda mano, meras referencias o minucias se dedicaban a otros aspectos de la vida social. Mahan se queja de esto profundamente: "Los historiadores, dice, que generalmente están poco familiarizados con los asuntos marítimos, no han consagrado a éstos el interés especial que requieren, y por su falta de conocimientos técnicos, ha pasado inadvertida para ellos la profunda influencia del Poder Naval en los grandes acontecimientos, más que en los hechos aislados, en su tendencia general."

Mahan reconstruye entonces la historia y la hace cobrar aspectos nuevos. El Poder Naval como factor histórico aparece en primer término. Sus más bellos ejemplos: Zama y Waterloo. El dominio del mar por los romanos obligó a Aníbal a la larga y peligrosa marcha a través de las Galias, en la que perdió más de la mitad de sus veteranas tropas; y gracias a la posesión de aquél, pudo Scipión el mayor volver en persona a combatir al invasor en Trebia, mientras enviaba a su ejército desde el Ródano a España, para cortar las comunicaciones a Aníbal. Durante la guerra se trasladaron cómodamente por mar, las legiones, entre España, que era la base de Aníbal, e Italia; y el resultado de la decisiva batalla de Metauros, por el que se cambió la situación interior de los ejércitos romanos con relación a las fuerzas de Asdrúbal y Aníbal, fué debido al hecho de no poder llevar por mar el hermano más joven, los refuerzos de socorro, teniendo que hacerlo por tierra a través de las Galias. De aquí resultó que en el momento crítico se encontraran los dos ejércitos cartagineses separados por toda Italia y fué destruído uno de ellos por la acción combinada de los generales romanos.

¿Cuántos no miran el combate de Trafalgar, corona de la gloria de Nelson y sello de su genio, más que como un hecho aislado de excepcional grandeza? ¿Cuántos se hacen la pregunta de estrategia de "¿cómo fueron a encontrarse los barcos precisamente allí?" ¿Cuántos ven en él, el último acto de un gran drama estratégico de más de un año de duración, en el que los dos más grandes Generales que ha habido jamás en el mundo, Napoleón y Nelson, lucharon entre sí? En Trafalgar no fué Villeneuve quien fracasó,

sino Napoleón, que fué el vencido; no obtuvo Nelson la victoria, sino Inglaterra, que fué salvada. Trafalgar hizo posible a Waterloo. Y como estos ejemplos, cientos más.

El espectáculo inédito fué maravilloso. Desde entonces se sabe algo más de la misión, a veces obscura, de las marinas militares, ya que en muchos casos y con excepción de las grandes batallas navales, campañas de crucero, etcétera, la obra de estos elementos bélicos queda desconocida para el público, para quien el panorama estratégico no existe, sino el resonante drama táctico, que muchas veces se gesta, como esos meteoros levantados del mar y preñados de electricidad, que van luego, tierra adentro, a resolverse en pavorosa tormenta.

Pero el fruto máspreciado de estos estudios, es la doctrina del poder naval, esa capacidad marítima de los pueblos, condicionada por muchos factores, naturales unos, como la configuración física de los territorios y su situación geográfica, y otros que radican en su modo de ser, como el carácter, densidad de población, política de sus gobiernos, etc., Mahan los descubrió admirablemente y los entregó a la crítica, tras luminoso examen. ¿Qué es el poder naval? Oigamos a Joaquín Costa decirlo en unas cuantas palabras: "Para que haya marina se han menester las siguientes frioleras: 1ª Personal político, apto para administrarla o dirigir con eficacia su administración. 2ª Personal técnico, apto para manejar los barcos, y por tanto, para perfeccionar su invención, pues sólo el que inventa, o se halla en aptitud de inventar, domina el manejo y mejora constantemente lo actual, sin fosilizarse. 3ª Vocación marítima en este personal, atraído como a su centro en los arsenales, escuelas, barcos del extranjero y al mar. 4ª Un gran presupuesto ordinario y permanente para carbón y para proyectiles, esto es, para navegar y para ejercitarse en el tiro. 5ª Un gran presupuesto extraordinario y permanente para proseguir indefinidamente las construcciones, para mantener el material flotante y la artillería en constante renovación, porque los barcos envejecen muy aprisa, y más aún, quedan anticuados. 6ª Puertos militares bien fortificados y abundantemente pertrechados. Con esto se tiene marina, pero no se tiene todavía poder naval. El poder naval supone, además de las condiciones enunciadas, estas otras: 1ª Un organismo económico robusto, una producción industrial muy intensa, una gran marina mercante, un gran comercio exterior. 2ª Territorios coloniales extensos, que hayan de apoyarse en una marina y en los cuales la marina se pueda apoyar, al mismo tiempo que ayudan a costearla. 3ª Una cultura intelectual del país, sobresaliente en todos los grados. Es decir, en conclusión, que la marina es una pieza de un organis-

mo complicado, que necesita la concurrencia de otras muchas; que por sí sola no vale ni representa nada." (J. C. Págs. 83-4.)

Pero no termina con esto la fortuna de Mahan. Investigador profundo y laborioso de la historia naval y autor de la doctrina del "Sea Power" —cuyos elementos no eran del todo desconocidos, pero que estaban dispersos y en nebulosa en muchas mentalidades—, entregó la cosecha de sus estudios a su pueblo, el cual se apoderó de ellos para su propia grandeza, y cuando llegó la muerte para el marino filósofo, su patria había alcanzado ya una hegemonía oceánica.

Es más aún. Llamando al Estado Mayor General, elaboró los planes de la guerra naval de Cuba, cuya posesión anhelaba, pues con ella tenía en las manos las llaves del Golfo de México. Su otro gran pensamiento para la consolidación del poderío naval de los Estados Unidos: El Canal de Panamá, encontró un ejecutor enérgico en uno de sus admiradores y lectores más asiduos: Teodoro Roosevelt. Bien que el asunto del canal interoceánico era un asunto puesto sobre el tapete hacía muchos años, pero Mahan, con su prestigio encabezó la opinión de los estrategas que decidió al gobierno a la acción. La política naval y la política gubernamental laboraron juntas.

Con esto, el poder naval americano quedó redondeado. Sólo tiene un punto débil: Su marina mercante. ¡Cosa incomprensible! Falta de genio, de organización interior, en un negocio para el cual los americanos tendrían motivos para ser aptos. Pero el enemigo es poderoso: la experiencia, genialidad y unión de los armadores ingleses.

Pero volviendo a Mahan, calcúlense los beneficios que recibió su nación con sus luminosas investigaciones. Los Estados Unidos de América deben poner su nombre, en letras de oro, en su primer acorazado de línea.

#### EXPLICACION DE LAS SIGLAS

(M. E. B. R.) Apuntes Biográficos sobre Mahan. Trad. del alemán, del Mayor Enrique Berber Rodríguez.

(J. C.) J. Costa. Ideario de Costa. Biblioteca Nueva, Madrid. 1930.