

Análisis de los elementos del poder naval*

Alfred T. MAHAN

ata, citation and similar papers at core.ac.uk

brought to you

provided by Portal de Revistas Científicas

REFERENCIA NORMALIZADA

Mahan, Alfred T. (2013) "Análisis de los elementos del poder naval". *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 4, núm. 2, 305-334.

El aspecto más visible que nos ofrece primeramente el mar, al considerarlo bajo el punto de vista político-social, es el de un gran camino, o mejor dicho, una vasta extensión de propiedad común por la que el hombre puede trasladarse en todas direcciones: sólo que lo frecuentado de ciertos trayectos ha hecho que existan poderosas razones para elegir con preferencia determinados caminos o derroteros. A estos caminos se les conoce con el nombre de derrotas comerciales, y las razones que hall servido para determinarlas deben buscarse en la historia del mundo.

A pesar de los peligros usuales y no usuales de la mar, han sido siempre más baratos y fáciles los viajes y el tráfico por ella que por tierra. La grandeza comercial de Holanda se debió no sólo a su flota marítima sino también a las numerosas y tranquilas vías acuáticas que acceso tan fácil como barato a su interior y al de Alemania. Esta ventaja de las vías acuáticas sobre las terrestres, estaba todavía más marcada en un período en que las carreteras eran pocas y muy malas, las guerras frecuentes y la sociedad inestable, como ocurría hace doscientos años. Es verdad que el tráfico marítimo estaba entonces expuesto al peligro de los ladrones o piratas, pero a pesar de todo, era más seguro y rápido que por tierra.

Un escritor holandés de aquella época al calcular la suerte que correría su país en una guerra con Inglaterra, hace ver, entre otras cosas, que como por las vías acuáticas de esta última Nación no se podía penetrar suficientemente en el país y las carreteras eran malas, las mercancías que fueran de una a otra parte del Reino

* (Nota de la redacción) El texto original, "Discussion of the Elements of Sea Power", es el capítulo 1 del libro *The Influence of Sea Power Upon History: 1660-1783* (Boston: Little, Brown and Co., 1890). La traducción al castellano fue realizada por los Tenientes de Navío Juan Cervera y Jácome y Gerardo Sobrini y Argullós: *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*, Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego, 1901, 31-109. (Se han extractado partes.)

tendrían que ir necesariamente por mar, con lo cual se exponían a ser capturadas en el camino.

Si nos concretamos tan solo al comercio interior, vemos que este peligro ha desaparecido hoy en día, por regla general. En los países más civilizados sería ahora tan solo un inconveniente la destrucción del comercio de cabotaje o la imposibilidad de efectuarlo, aunque sea siempre más barato el transporte por agua que el terrestre, según dejamos ya dicho. A pesar de esto, en el periodo, relativamente reciente, de las guerras de la Revolución Francesa y el primer Imperio, las personas familiarizadas con la historia y la literatura marítima referente al mismo, saben bien la frecuente mención que se hace de convoyes furtivos llevados de un punto a otro de la costa francesa, no obstante estar la mar infestada de cruceros ingleses y de haber buenas carreteras al interior.

Dadas las circunstancias modernas, el comercio interior en un país que tenga costa, no es más que una fracción de las transacciones totales hechas por la comarca; pues que, en efecto, hay actualmente muchas necesidades y lujos que no pueden satisfacerse más que importando los medios del extranjero por la vía marítima, bien sea en buques propios o extranjeros, los cuales se llevan en cambio los productos agrícolas o industriales del país, siendo la aspiración natural de todas las Naciones conseguir que sus negocios marítimos se verifiquen por medio de barcos propios. Los buques que salen y vuelven de esta manera, precisan disponer de puertos seguros donde refugiarse, necesitando también ir protegidos, en lo posible, por su Nación durante todo el trayecto de su viaje.

Esta protección debe ser más extensa en tiempo de guerra y para acrecentarla se precisa de todo punto la creación de una flota militar. Así, pues, la necesidad de una Marina de guerra, nace del solo hecho de existir una flota mercante, desapareciendo con ella, excepto en el caso de tratarse de una Nación que esté animada de propósitos agresivos y que mantenga una Marina militar solamente como parte integrante de su poderío militar. Como los Estados Unidos no tienen al presente propósitos agresivos y su servicio mercante ha desaparecido, es perfectamente lógico como consecuencia de esto, el decaimiento experimentado por su flota armada y que ésta inspire generalmente poco interés. Si por cualquier circunstancia resultase el comercio marítimo suficientemente lucrativo, entonces no tardaría en renacer una numerosa flota mercante que obligaría en seguida a construir una Marina militar para defender los poderosos intereses creados por la primera. Es posible que cuando se vea próxima la apertura del canal a través del istmo de la América central, sea tan fuerte el impulso agresivo que produzca el mismo resultado; por más que será dudoso, pues una Nación pacífica y amante de los negocios no es previsora y se necesita mucha previsión para prepararse militarmente de un modo adecuado, especialmente en los tiempos actuales.

A medida que las Marinas mercante y de guerra de una Nación van extendiendo su campo de operaciones, separándose de las propias costas, va sintiéndose más la necesidad de poder disponer de puntos en los que puedan entrar confiadamente los

buques para comerciar, buscar refugio o procurarse provisiones. En la actualidad existen puertos por todo el mundo que, aunque extranjeros, son amigos y proporcionan suficiente protección en tanto subsiste la paz, lo cual no sucede siempre, no ha sucedido nunca ni es de suponer que continúe ahora indefinidamente a pesar del largo periodo de tiempo que los Estados Unidos llevan sin tener guerra al presente.

Antiguamente, el marino mercante iba en busca del comercio por regiones nuevas y desconocidas, donde realizaba sus ganancias con riesgo de su libertad y de su vida, en Naciones hostiles o recelosas, y sólo tras largas esperas era como podían obtenerse grandes y provechosos beneficios. Para realizar esto, instintivamente buscaba y procuraba apoderarse por la fuerza de una o más estaciones situadas en el extremo más lejano de su ruta, donde pudiera establecerse él, o dejar constituidos agentes suyos con relativa seguridad; estaciones, que además de esto permitieran que sus barcos pudieran permanecer en ellas al abrigo y donde se pudieran ir almacenando los productos comerciales del país, en espera de la llegada de los buques de la madre Patria que habían de llevarlos a ésta. Como estos primeros viajes producían inmensas ganancias, así como grandes riesgos, talos establecimientos se multiplicaban y crecían, como es consiguiente, hasta convertirse en colonias cuyo desarrollo y éxito final dependía del genio y política de la Nación de que procedían, constituyendo esto gran parte de la historia del mundo, y más particularmente de la historia marítima del mismo.

Todas las colonias no han tenido un nacimiento y desarrollo tan sencillo y natural; muchas de ellas tuvieron origen más formal y fundamento exclusivamente político, llevado a cabo más bien por los comerciantes de determinados países que por iniciativas particulares; pero la estación comercial con su ulterior expansión y el trabajo ejecutado por los aventureros ganosos de provecho, fue el mismo en sus causas y esencia en las colonias fundadas de las dos maneras expresadas. En ambos casos, la madre Patria, al buscar nuevo mercado para dar salida a sus productos, nuevo campo de acción para su flota mercante, más ocupaciones para su pueblo y más comodidades y riqueza para sí misma, obtenía y conquistaba un pedazo de territorio situado en país extranjero.

No se cubrían, sin embargo, todas las necesidades del comercio por el hecho de asegurar un refugio al extremo de la ruta, pues los viajes eran largos y peligrosos, estando la mar, con frecuencia, infestada de enemigos. Además, en los tiempos en que la colonización era más activa, prevalecía en la mar una falta de leyes que hoy es casi incomprensible, y las Naciones marítimas estaban en paz mutua muy de tarde en tarde y por muy poco tiempo. De aquí surgía la necesidad de tener estaciones a lo largo del trayecto comercial, tales como el Cabo de Buena Esperanza, Santa Helena y las islas Mauricio, cuya primera misión, más que para fines comerciales, fue para defenderse en caso de guerra, necesitándose también poseer otras cuya importancia principal era estratégica, tal como sucede con Gibraltar, Malta y Louisburg, a la entrada del río San Lorenzo. Tanto las colonias como las estaciones coloniales tienen unas veces carácter comercial y otras militar, siendo excepcionales

las que, como Nueva York, son importantísimas bajo los dos puntos de vista citados.

En estas tres cosas, o sea en la producción, con la consiguiente necesidad de cambiar sus productos, en la flota mercante, por cuyo medio se realiza este cambio, y en las colonias, que facilitan y extienden el campo de operaciones de la flota, tendiendo a protegerla con la multiplicación de sus refugios, es donde hay que buscar la clave de gran parte de la historia y de la política seguida por las Naciones que baña el mar. La última ha variado con el espíritu de los tiempos con el carácter y perspicacia de los gobernantes; pero la sagacidad y previsión de los hombres de Estado, ha influido menos en la historia de las Naciones costeras, que las condiciones de situación geográfica, extensión, configuración, número y carácter de sus habitantes, todo lo cual se comprende bajo el nombre de características naturales. Puede, sin embargo, admitirse, y se verá más adelante, que la acción acertada o desacertada de un solo hombre ha ejercido durante determinados periodos grandísima influencia, modificadora, sobre el crecimiento del Poder Naval en su más amplia acepción, en la que se comprende no solamente su fuerza militar a flote, por quien se rige y gobierna el mar o una parte de él, mediante la acción de las armas, sino también su flota mercante y su comercio, fuentes naturales de donde únicamente puede nacer y sostenerse aquél.

Las principales características que afectan al Poder Naval de las Naciones, pueden enumerarse del modo siguiente: 1. Situación geográfica. 2. Configuración física, incluyendo en ésta, por su relación con ella, los productos naturales y el clima. 3. Extensión territorial. 4. Número de habitantes. 5. Carácter de estos habitantes. 6. Clase de Gobierno incluyendo las Instituciones nacionales que haya.

1. Situación geográfica

Puede decirse, en primer lugar, que si una Nación está situada de tal manera que no se ve obligada a defenderse por tierra ni puede pensar en extender su territorio de igual forma, al tener que dirigir todos sus designios hacia el mar, lleva ya en sí una ventaja positiva con relación a otros pueblos que puedan tener alguna frontera continental. Ésta ha sido la gran ventaja que ha tenido Inglaterra como Potencia marítima sobre Francia y Holanda. El poderío de esta última pronto se agotó casi por completo ante la necesidad de mantener un numeroso Ejército y sostener dispendiosas guerras para conservar su independencia al igual de lo que sucedió a Francia, cuya política estuvo constantemente desviada del mar, unas veces acertadamente y otras con grandísima torpeza, y todo por llevar a cabo proyectos de expansión continental. Todos estos esfuerzos militares consumieron su riqueza, que hubiera podido aumentar con un uso más acertado y persistente de su situación geográfica.

La situación geográfica puede ser de tal naturaleza, que requiera una concentración o dispersión de las fuerzas navales. En esto tiene también Inglaterra una ventaja innegable sobre Francia, pues la situación de ésta, con costas en el Mediterráneo y el Atlántico, aunque tiene sus ventajas, es origen de debilidad en el mar, porque las Escuadrillas francesas del Este y del Oeste sólo pueden unirse pasando por el Estrecho de Gibraltar, en cuya operación han sufrido a menudo grandes riesgos y a veces pérdidas. La situación de los Estados Unidos con costas en ambos Océanos, sería causa de gran debilidad o motivo de enormes gastos, si se tuviese mucho comercio marítimo en ambos litorales.

Inglaterra, a causa de su inmenso imperio colonial, ha tenido que sacrificar gran parte de esta ventaja de concentración de fuerzas en derredor de sus propias costas, pero el sacrificio se ha hecho con acierto por ser las ganancias mayores que las pérdidas, según han probado después los acontecimientos. Su flota de guerra ha ido creciendo a medida que aumentaba el número de sus colonias, pero con más rapidez aún ha crecido su flota mercante y su riqueza. Sin embargo en las guerras de la Revolución americana, de la República y del Imperio, según la gráfica expresión de un escritor francés, “Inglaterra, a pesar del inmenso desarrollo de su Marina militar, parecía sentir siempre en medio de sus riquezas, todas las dificultades de la pobreza”. El poderío de Inglaterra fue suficiente para sostener con vida el corazón y los miembros, mientras que el no menos extenso imperio colonial de España, a causa de su debilidad marítima, no sirvió más que para ofrecer muchos puntos vulnerables para daños y vejaciones.

La situación geográfica de un país puede ser tal, que no sólo favorezca la concentración de sus fuerzas, sino que presente, además, la ventaja estratégica ulterior de proporcionar una situación central que pueda ser base excelente de operaciones para las que hubieran de emprenderse contra sus enemigos probables. También le sucede esto a Inglaterra, quien por un lado está frente a Holanda y las Potencias del Norte y por el otro frente a Francia y el Atlántico. Cuando fue amenazada en cierta ocasión por una coalición formada entre Francia y las Potencias marítimas del Mar del Norte y Báltico, las Escuadras que tenía en Las Dunas, en el Canal y hasta la que estaba sobre Brest, ocupaban posiciones interiores y podían, rápidamente, interponer sus fuerzas reunidas contra cualquiera de las de sus enemigos que pretendiera pasar el Canal para efectuar la unión con sus otros aliados. Por otra parte, la Naturaleza le dio mejores puertos y costas más accesibles. Esto tenía antiguamente importancia considerable para el paso del Canal, pero hoy, con la aplicación del vapor a la navegación y la mejora sufrida por los puertos desde entonces, ha disminuido mucho la desventaja con que Francia luchaba tiempo atrás.

En la época de los buques de vela, la Escuadra inglesa que operaba contra Brest, tenía por bases a Torbay y Plymouth, y el plan era el siguiente: mientras hacía buen tiempo o soplaban vientos del Este, la Escuadra podía mantener el bloqueo sin dificultad; pero cuando los temporales del Oeste eran demasiado duros, se refugiaba en los puertos ingleses, sabiendo que las Escuadras francesas no podían salir hasta

que cambiara el viento el cual le servía a ella, también, para volver a su destino. La ventaja de la proximidad geográfica a un enemigo o al objetivo del ataque, nunca es más evidente que en el sistema especial de guerra conocido con el nombre de “corso”. Como esta clase de guerra se dirige contra pacíficos buques mercantes que están generalmente indefensos, necesita poca fuerza militar. A causa de sus pocas cualidades defensivas, los buques que la hagan necesitan poseer un refugio o punto de apoyo cercano, que encontrarán en aquellas partes del mar donde dominen los buques de guerra de su país o en puertos amigos. Estos últimos son los que prestan mejor apoyo, en razón a estar siempre situados en el mismo sitio, que generalmente es más conocido de los corsarios que del enemigo.

La cercanía de Francia respecto a Inglaterra ha favorecido mucho su guerra de corso contra ésta. La circunstancia de tener puertos en el Mar del Norte, en el Canal y en el Atlántico, era a propósito para que los corsarios se precipitasen sobre el comercio inglés desde puertos cercanos al foco del mismo; así que la distancia que mediaba entre estos puertos, desventajosa para las combinaciones militares, era, en cambio, una ventaja para estas operaciones irregulares y secundarias, debido a que la esencia de las unas exige concentración de esfuerzos, mientras que el corso requiere la difusión de los mismos; pues cuanto más diseminados estén los corsarios, más presas podrán ver y coger. Todo esto se halla confirmado por la historia de los grandes corsarios franceses, cuyos campos de acción eran, principalmente, el Canal de la Mancha y el Mar del Norte, donde tenían buenas bases de operaciones, aunque también se les hallaba en regiones coloniales distantes, siempre que hubiese islas, tales como Guadalupe y Martinica, capaces de proporcionarles refugio cercano. La necesidad de proveerse de carbón, liga más a los puertos al crucero moderno que a los antiguos.

La opinión pública en los Estados Unidos tiene gran fe en la guerra dirigida contra el comercio enemigo, pero precisa no olvidar que la República no tiene puertos muy cercanos a los grandes centros del comercio extranjero. Su situación geográfica es, por esta causa, notablemente desventajosa para hacer una guerra de corso eficaz, a menos que se cuente con bases en los puertos de algún aliado.

Si la Naturaleza ha colocado a un país en circunstancias tales que, además de tener facilidades para atacar, cuenta con acceso fácil al mar libre, y al mismo tiempo domina uno de los grandes pasos del tráfico del mundo, es evidente que la importancia estratégica de su situación es grandísima. Tal es todavía, y aún lo fue en mayor grado, la situación de Inglaterra. El comercio de Holanda, Suecia, Rusia, Dinamarca y el que, remontando los grandes ríos, se dirige al interior de Alemania, tenían que pasar por el Canal de la Mancha, cuyas llaves estaban en poder de Inglaterra, ante la necesidad en que estaban los buques de vela de acercarse a su costa. Este tráfico del Norte tenía, además, una importancia especial para el Poder Naval, porque la mayor parte de los repuestos navales de los buques, se sacaban de los países bañados por el Báltico.

Si no fuese por la pérdida de Gibraltar, la situación de España sería muy análoga a la de Inglaterra; con costas en el Atlántico y en el Mediterráneo, teniendo a Cádiz en el primero y a Cartagena en el segundo, estaría en sus manos todo el comercio de los países de Levante que pasa por sus costas, y hasta el que fuese por el Cabo de Buena Esperanza no pasaría lejos de ellas; pero Gibraltar, no sólo le ha quitado el dominio del Estrecho, sino que ha puesto un obstáculo para la fácil unión de las dos Divisiones de su flota.

Respecto a Italia, si miramos solamente su situación geográfica y prescindimos de las otras circunstancias que afectan hoy en día a su Poder Naval, parece estar muy bien situada para ejercer una influencia decisiva sobre la derrota comercial de Levante y la del Canal de Suez, pero aunque esto en parte sea cierto, lo sería mucho más si Italia poseyese todas las islas que son, naturalmente, italianas, pero con Malta en manos de Inglaterra y Córcega en las de Francia, se neutralizan muchas de las ventajas inherentes a su situación geográfica. Por afinidades de raza y situación, estas dos islas son objeto de tan legítimo deseo para Italia, como Gibraltar lo es para España. Si el Adriático fuese una gran vía comercial, ejercería Italia, por su situación, una influencia aún mayor. Por todos estos defectos de su situación geográfica actual, así como por otras causas que dificultan el completo y seguro desarrollo de su Poder Naval, es más que dudoso que Italia pueda formar mucho tiempo en primera línea como Potencia marítima.

Como el objeto que perseguimos no es divagar indefinidamente, sino tratar de demostrar con ejemplos la influencia tan vital que en la historia marítima de una Nación puede ejercer su situación geográfica, no continuaremos por ahora analizando cada caso aislado, con tanto mayor motivo cuanto que en el curso de la Historia veremos a cada paso nuevos ejemplos de su importancia. Creemos, sin embargo, oportuno hacer aquí dos observaciones.

Las circunstancias han hecho desempeñar al Mediterráneo, en la historia del mundo, tanto bajo el punto de vista comercial como militar, un papel más importante que el de ninguna otra porción de mar de igual tamaño. Todas las Naciones han intentado sucesivamente dominarlo y la disputa continúa aún en la actualidad. Por esta causa, el estudio de las condiciones que han servido y sirven ahora de base a la preponderancia sobre sus aguas y la consideración de la importancia militar, relativa, de los diferentes puntos de sus costas, será más instructiva en él que si se empleara la misma cantidad de trabajo en otro terreno cualquiera. Tiene, además, actualmente una analogía muy marcada por muchos conceptos, con el Mar Caribe, analogía que aumentará todavía más si por fin llegara alguna vez a abrirse el Canal de Panamá. Así, pues, el estudio de las condiciones estratégicas del Mediterráneo, que tantos hechos ha presenciado en sus aguas, será un excelente prelude para un estudio similar del Mar Caribe, que tan poca historia tiene relativamente.

La segunda observación estriba en la situación geográfica de los Estados Unidos respecto a un Canal que atravesase la América Central. Si llegara a abrirse alguno, cumpliéndose las esperanzas de los constructores, el Mar Caribe cambiaría comple-

tamente de aspecto, convirtiéndose de punto final de viaje —como lo es ahora— y sitio exclusivo de tráfico local, o a lo sumo de trasbordo para una travesía imperfecta y discontinua, en una de las grandes vías comerciales del mundo, a lo largo de la cual habría un gran movimiento comercial, que traería cerca de nuestras costas los intereses de las otras grandes Naciones europeas. Con esto presenciarían nuestras costas espectáculos y movimiento nunca visto con anterioridad, y ya no nos sería tan fácil como antiguamente permanecer separados de las complicaciones internacionales. La situación de los Estados Unidos, con relación a esta ruta, sería análoga a la de Inglaterra respecto al Canal de la Mancha y análoga también a la que ocupan las Naciones mediterráneas con relación al Canal de Suez.

Como la influencia y dominio sobre ella depende de la situación geográfica, es evidente que el centro del poderío nacional, o sea la base permanente, está mucho más cerca que las de las otras grandes Naciones. Las posiciones que en la actualidad tienen dichas Naciones o las que puedan tener más tarde, ya sea en islas o en el continente, por fuertes que sean, no pasan de ser avanzadas de su poder, mientras que en todos los elementos primeros que constituyen la esencia de la fuerza militar, no hay Nación superior a los Estados Unidos. Es débil, sin embargo, por su falta palpable de preparación para la guerra; y su proximidad geográfica al sitio de la lucha, pierde algo de su valor por el carácter peculiar de la costa del Golfo de Méjico, tan deficiente en puertos que reúnan seguridad apetecible contra los ataques de un enemigo y facilidades precisas para la reparación de los buques de guerra de primera clase, sin los cuales ninguna Nación puede pretender tener dominio sobre porción alguna del mar.

En el caso de una lucha por la supremacía del Mar Caribe, parece evidente que, dada la profundidad del paso Sur del Mississippi, la proximidad de Nueva Orleans y las ventajas de la cuenca de dicho río para el transporte fluvial, el principal esfuerzo del país se ejercería en esta cuenca, y en ella habría de constituirse, seguramente, la base de las operaciones. Sin embargo, la defensa natural que presenta la entrada del Mississippi no deja de tener sus dificultades peculiares, pero los dos únicos puertos rivales, a saber, Cayo Hueso y Pensacola, tiene poca profundidad de agua para este objeto y poseen una situación mucho más desventajosa en lo referente a recursos propios.

Para aprovechar de manera completa el beneficio que da la superioridad en la situación geográfica, es necesario dominar estas deficiencias. Además, como la distancia que los separa del istmo, aunque relativamente pequeña, es aún considerable, los Estados Unidos deberían obtener en el Mar Caribe estaciones adecuadas para servir de bases de operaciones accidentales o secundarias, las cuales, por sus ventajas naturales, susceptibilidad de defensa y proximidad al paso estratégico central ya referido, facilitarían que sus Escuadras permaneciesen tan cerca del teatro de la guerra como cualquier otro enemigo. Protegiendo suficientemente la entrada y salida por el Mississippi, con esos puertos avanzados en sus manos y manteniendo aseguradas las comunicaciones mutuas entre ellos y el continente; o en una palabra,

con una preparación militar adecuada, para lo cual se tienen todos los medios necesarios, obtendrían los Estados Unidos en este sitio, con matemática certeza, la preponderancia que le confieren su situación geográfica y poderío.

2. La configuración física

La fisonomía característica de la costa del Golfo de Méjico, citada ha poco, es un ejemplo palpable de la importancia que reviste la configuración física de un país, y por eso la hemos colocado en segundo lugar al enumerar los factores influyentes en el Poder Naval.

La costa de un país constituye una de sus fronteras, y cuanto más fácil sea atravesar una frontera, tanto mayor será la tendencia de todo pueblo a comunicarse por ella con el resto del mundo. Tal es, pues, el caso con la mar. Si supusiéramos existiese un país con mucha costa, pero sin ningún puerto, dicho país no podría tener comercio marítimo propio ni flota alguna mercante o militar. Así sucedió, prácticamente, a Bélgica cuando era provincia española y austriaca. Los holandeses, en 1648, después de una guerra que les fue favorable, impusieron como condición de paz que había de quedar cerrado el Escalda al comercio marítimo, lo cual llevó consigo la inutilización del puerto de Amberes y el consiguiente traslado del comercio marítimo de Bélgica a Holanda. Con esta medida, cesaron desde entonces de ser potencia marítima los Países Bajos españoles.

Los puertos numerosos y profundos son un origen de poderío y riqueza, y con doble motivo si están en la desembocadura de ríos navegables a los cuales afluye el comercio interior de un país; en tiempo de guerra son, en cambio, origen de debilidad por la misma facilidad de su acceso, si no están debidamente defendidos. En 1667, los holandeses remontaron el Támesis con poquísima dificultad, quemando gran parte de la flota de guerra inglesa a la misma vista de Londres, y en cambio pocos años después, las Escuadras combinadas de Inglaterra y Francia intentaron un desembarco en Holanda, no pudiendo conseguir su objeto tanto por las dificultades que ofrecía la costa como por el valor desplegado por la Escuadra holandesa. En 1778 hubieran perdido los ingleses el puerto de Nueva York y con él el dominio absoluto del río Hudson —pues fueron sorprendidos desventajosamente—, si no hubiera sido por la irresolución del Almirante francés. Con el dominio de aquel río, se habría restablecido una comunicación segura y breve entre Nueva Inglaterra, Nueva York, Nueva Jersey y Pensilvania, y este golpe tan inmediato al desastre sufrido por Burgoyne el año anterior, habría hecho que los ingleses hubieran concertado antes la paz.

El Mississippi es una poderosa fuente de riqueza y de fuerza para los Estados Unidos, pero las débiles defensas de su boca y los numerosos afluentes que penetran en el país, lo convirtieron en origen de debilidad y de desastres para la Confederación del Sur. Por último, en 1814, la ocupación de la bahía de Chesapeake y la

destrucción de Washington, dio una notable lección acerca de los peligros que pueden venir por las mejores vías acuáticas si no están sus cercanías convenientemente defendidas. Lección es ésta bastante reciente para que deje de recordarse con facilidad; pero a juzgar por el aspecto presente de las defensas del litoral, aún parece haberse olvidado más fácilmente. Y no se diga que las circunstancias han cambiado, porque si bien es cierto que los detalles de la ofensa y defensa han sufrido modificaciones, ahora como antes, la esencia de las cosas permanece siempre invariable. Durante las grandes guerras napoleónicas, no tenía Francia puerto alguno capaz para navíos, al Este de Brest, con gran ventaja para Inglaterra que poseía en la misma extensión de costa dos grandes Arsenales, en Plymouth y Portsmouth, además de otros puertos de refugio y aprovisionamiento. Este defecto de configuración se ha remediado posteriormente con las obras efectuadas en Cherburgo.

Además del contorno de la costa, en lo que se incluye el acceso fácil al mar, hay otras circunstancias físicas que impulsan o desvían a los pueblos de él. Aunque Francia fuese en tiempos deficiente, según queda dicho, en puertos militares del Canal de la Mancha, los que allí poseía eran excelentes, y lo mismo le sucedía con los del Atlántico y Mediterráneo, algunos de los cuales estaban situados en la desembocadura de grandes ríos que aumentaban el tráfico interior y todos permanecían favorablemente colocados para el del exterior; pero cuando Richelieu terminó la guerra civil, los franceses no se lanzaron a la mar con el ahínco y éxito de los ingleses y holandeses, siendo, probablemente, la principal razón de esto la configuración física, que ha hecho de Francia un país delicioso de muy buen clima, y que produce más de lo que sus habitantes necesitan. En cambio Inglaterra debe poco a la Naturaleza, y hasta que adquirió desarrollo su industria, tuvo poco que exportar. Su incansable actividad, estimulada por sus muchas necesidades, unida a otras circunstancias que favorecieron sus empresas marítimas, impulsó a sus habitantes a salir de su Patria, hallando en el exterior comarcas más agradables y ricas que la propia, y de este modo, sus necesidades y carácter les hizo mercaderes y colonizadores, más tarde industriales y productores, y como entre éstos y las colonias tiene que existir el inevitable lazo de unión, que es la flota mercante, así creció y se desarrolló su Poder Naval, como es consiguiente. Pero si Inglaterra fue impulsada hacia el mar, Holanda se vio arrojada a él; sin la mar, Inglaterra hubiera decaído, pero Holanda habría muerto. En el apogeo de su grandeza, cuando era Holanda uno de los principales factores de la política europea, calculaba un competente escritor holandés que el suelo de su Patria no podía sostener más que la octava parte de sus habitantes. Las industrias de este país eran entonces numerosas e importantes, pero se habían desarrollado mucho más tarde que sus intereses marítimos.

La pobreza del suelo y la naturaleza peligrosa de sus costas, condujo a los holandeses en un principio a la industria de la pesca. Más tarde, el descubrimiento hecho para salarla les proporcionó material de exportación, así como consumo para el interior, echando con ello los cimientos de su riqueza, y convirtiéndolos en comerciantes, al tiempo que empezaban a decaer las Repúblicas italianas, bajo la

presión del poderío turco y el descubrimiento del paso por el Cabo de Buena Esperanza, por cuya causa heredaron el gran comercio que tenía Italia con Levante. Por último, favorecidos por su situación geográfica entre el Báltico y Francia, y entre el Mediterráneo y la desembocadura de los ríos alemanes, absorbieron rápidamente casi todo el tráfico de Europa. Así pues, el trigo y los materiales de construcción naval que salían de las costas del Báltico, el comercio de España con el Nuevo Mundo, los vinos de Francia y el comercio de cabotaje francés, todo se trasportaba, hace poco más de doscientos años, por la flota comercial holandesa. Hasta mucha parte del comercio inglés se hacía con barcos de dicha nacionalidad.

No puede pretenderse que toda esta prosperidad fuera debida exclusivamente a la pobreza de los recursos naturales de Holanda, pero sí es verdad que, por la condición necesitada de su pueblo, se vieron lanzados al mar, y en virtud de la supremacía numérica que llegó a alcanzar su flota mercante, y en general, sus intereses marítimos, se encontró en condiciones de aprovechar la repentina expansión del comercio y el desarrollo del espíritu de exploración que siguieron al descubrimiento de América y al del paso del Cabo de Buena Esperanza. Concurrieron también a este resultado otra porción de causas, pero su prosperidad dependió en absoluto del Poder Naval, el cual debió su origen a la pobreza de su suelo.

Los alimentos, ropas, primeras materias para sus industrias y hasta la madera y cañamo empleados en la construcción y aparejo de sus barcos —y entonces construían casi tantos como toda Europa reunida— se importaban del extranjero; y a los dieciocho meses de haber estallado la desastrosa guerra contra Inglaterra en los años 1653 y 1654, y de verse interrumpidos sus negocios marítimos, dice un historiador que “las fuentes de riqueza, tales como las pesquerías y el comercio, que constituían los ingresos y habían mantenido siempre el tesoro del Estado, estaban casi agotadas, los talleres cerrados y el trabajo suspendido. El Zuiderzee era un bosque de palos de barcos, el país se veía lleno de mendigos, la hierba crecía en las calles y en Ámsterdam había mil quinientas casas desalquiladas”. Una paz humillante fue lo único que pudo salvarlos de la ruina.

Tan triste resultado muestra palpablemente la debilidad de un país que depende exclusivamente de recursos externos, con relación al papel que desempeña en el mundo habitado. Si hiciéramos un análisis del asunto —que habría de ser largo a causa de las diferencias que existen, de las que no es preciso hablar aquí—, veríamos que la situación de Holanda tenía entonces grandes puntos de semejanza con la que actualmente ocupa Inglaterra y tienen mucha razón —aunque al parecer se les haga en su Patria poco honor— aquellos que advienen y aconsejan que la continuidad de la prosperidad nacional interior depende en primer término del mantenimiento de su poderío al exterior. Puede desagradar a los hombres la carencia de ciertos privilegios políticos, pero mucho peor es que llegue a faltarles el pan.

Mucho más interesante es para los americanos observar que la influencia ejercida sobre el poderío naval de Francia, por la extensión, bondad y riqueza de su suelo ha sido la misma que en los Estados Unidos. En un principio cogieron sus antepasa-

dos una estrecha faja de terreno a lo largo de la costa, fértil en algunos sitios, aunque poco cultivada, abundante en puertos y con ricas pesquerías. Esta configuración física, combinada con una innata afición al mar, producto de la sangre inglesa que circula todavía por sus venas, sostiene vivas todas las inclinaciones y propósitos que constituyen el verdadero fundamento del Poder Naval. Casi todas las colonias tuvieron su origen en una costa o en las márgenes de algunos de los grandes ríos; tanto la exportación como la importación se hacían por la costa, por cuyo motivo se apreciaba en todo su valor la importancia que tenían los intereses marítimos y el papel que desempeñaban en el bienestar general. Además del interés que despertaba el bien público, había un motivo que ejercía una influencia más directa, y era la abundancia de materiales de construcción naval, lo que, unida a la escasez relativa de empresas, hacía que los barcos dieran un rendimiento considerable.

Todo el mundo sabe lo mucho que han cambiado las cosas desde entonces. Hoy ya no está el centro del poderío en la costa; libros y periódicos se disputan la descripción del maravilloso progreso que se realiza y de las riquezas que quedan aún por explotar en el interior. Los capitales encuentran allí su mejor empleo y el trabajo ancho campo para desarrollarse. No se hace caso de las fronteras, las cuales son políticamente débiles, como sucede en la actualidad con las costas del Golfo de Méjico y del Pacífico y con las del Atlántico, relativamente, en lo que toca a la cuenca del Mississippi. Cuando llegue el día en que vuelvan a dar rendimiento los barcos y se vea que no sólo son débiles las tres fronteras marítimas, bajo el punto de vista militar, sino muy pobres por falta de flota mercante nacional, quizá entonces sus esfuerzos reunidos determinen otra vez las bases de nuestro Poder Naval. Hasta entonces, los que conocen los obstáculos con que tropezó Francia en su camino por falta de Poder Naval, serán los que podrán lamentar que su país, por igual exceso de riqueza patria, incurra en el mismo descuido respecto a este gran elemento de potencia y vitalidad.

Entre los ejemplos de la influencia que ejerce la configuración física, podemos citar a Italia, que es una península larga, con una cordillera central que la divide en dos fajas estrechas a lo largo de las cuales van necesariamente los caminos que unen sus diferentes puertos. De aquí resulta que no es posible asegurar las comunicaciones por completo si no se tiene absoluto dominio del mar, por no ser posible saber el sitio que elegirá para el ataque el enemigo que pueda venir de más allá del horizonte visible; pero sin embargo, si se dispone de una fuerza naval suficiente, colocada en sitio central, habrá grandes probabilidades de poder atacar a la Escuadra enemiga —que en este caso será a la vez, base y línea de comunicaciones de la Potencia hostil— antes de que haya podido hacer daños de importancia. La península de la Florida, que también es larga y estrecha, con Cayo Hueso en su extremidad, presenta a primera vista algunas analogías con Italia, a pesar de ser llana y poco poblada; pero el parecido es superficial, y sólo en el caso de que el principal teatro de la guerra radicase en el Golfo de Méjico, es cuando tal vez podrían tratar de

dificultarse las comunicaciones por tierra con el extremo de la península o ser objeto de algún ataque.

Cuando la mar no sólo bordea o rodea a un país sino que lo divide en dos o más partes, entonces el dominio del mar no sólo es importante, sino vitalmente necesario. Un país que tenga esta configuración, necesita disponer de un fuerte poderío naval, si no quiere verse reducido a la impotencia. Italia se halla en la actualidad en este caso, con sus islas de Cerdeña y Sicilia; y por eso se la ha visto hacer tan grandes e inteligentes esfuerzos para crear una Marina militar a pesar de la débil situación financiera que tenía poco después de fundarse y que sigue aún teniendo en la actualidad. Hasta se ha dicho que sería más conveniente para Italia tener la base de operaciones en sus islas y no en la Península, caso de luchar con un enemigo de Poder Naval inferior; porque, lo inseguro de las líneas de comunicación en la Península harían muy crítica la situación de un Ejército invasor, rodeado por un pueblo hostil y amenazado desde el mar.

El mar de Irlanda, que separa las Islas Británicas, más bien es un canal que una división efectiva, pero la Historia ha mostrado el peligro que encierra para el Reino Unido; pues cuando la Marina militar francesa, en el tiempo de Luis XIV, era casi tan grande como la inglesa y holandesa reunidas, las mayores complicaciones habidas fueron en Irlanda, la cual pasó casi por completo a poder de sus naturales y de los franceses. Debe, sin embargo, advertirse que el mar de Irlanda no prestó a los franceses gran ventaja directa, pues la que obtuvieron provino más bien del peligro que para los ingleses significaba ese punto débil de sus comunicaciones.

Los franceses jamás aventuraron sus navíos en el Canal, dirigiéndose todas las expediciones a desembarcar en los puertos del Sur y del Oeste. En el momento supremo se envió la gran flota francesa a la costa Sur de Inglaterra, donde derrotó, de un modo decisivo, a los aliados y simultáneamente se enviaron veinticinco fragatas al Canal de San Jorge para cortar las comunicaciones inglesas. El Ejército inglés de Irlanda se vio entonces en gran riesgo, rodeado como estaba por un pueblo hostil, pero al fin se salvó con la batalla de Boyne y la huida de Jacobo II. El movimiento citado, contra las comunicaciones del enemigo, es estrictamente estratégico y sería tan peligroso para Inglaterra en la actualidad, como lo fue en 1690.

En el curso del mismo siglo proporcionó España igual enseñanza respecto a la debilidad originada por una separación análoga, cuando las partes no están unidas por un fuerte Poder Naval. Esta Nación conservaba como resto de su grandeza pasada, los Países Bajos (hoy Bélgica), Sicilia y otras posesiones italianas, más las vastas colonias del Nuevo Mundo; pero tan bajo había caído el Poder Naval español, que un escritor holandés de aquellos tiempos, muy sensato y bien informado, no exageraba al decir que “todo el tráfico que había por las costas de España se hacía con unos cuantos buques holandeses, y que desde la paz de 1648, eran tan escasos sus buques y marineros, que habían empezado ya a fletar públicamente nuestros barcos para ir a las Indias, de donde tenían antes tanto cuidado en expulsar a los extranjeros”. “Es evidente —continúa— que siendo como son las Indias Occidenta-

les el estómago de España (pues casi todos sus ingresos vienen de allí) deberían estar unidas al continente español, que es la cabeza, por una fuerza marítima; y siendo Nápoles y Holanda, como dos brazos, no pueden prestar fuerzas a España ni recibir nada de ésta, a no ser por medio de una flota mercante, misión que pueden llenar nuestros buques con facilidad en tiempo de paz, impidiéndola cuando haya guerra”. Medio siglo antes, Sully, el gran Ministro de Enrique IV, había definido a España diciendo que era como “uno de esos Estados cuyos brazos y piernas son fuertes y poderosos, pero cuyo corazón es extraordinariamente débil y enfermizo”. Desde entonces hasta ahora la Marina española no sólo sufrió desastres sino aniquilación, habiendo tenido que soportar grandes humillaciones que a veces fueron verdaderas degradaciones. La consecuencia inmediata fue la destrucción de la flota y con ella la muerte de la industria. El Gobierno, en vez de sacar sus recursos de extenso comercio e industria próspera, que hubieran podido sobrevivir a muchos reveses de fortuna, dependía tan sólo de una escasa corriente de plata que llegaba de modo intermitente por medio de unos cuantos buques venidos de América; corriente, interrumpida con frecuencia y facilidad por los cruceros enemigos. Más de una vez se han paralizado sus movimientos durante un año a causa de la pérdida de media docena de galeones.

Durante la guerra de Flandes, a causa del dominio que los holandeses ejercieron constantemente en el mar, España se vio obligada a enviar sus tropas por camino tan costoso y largo como es el terrestre, en lugar de mandarlas por mar; y las mismas causas que la reducían a estrecheces tales en lo necesario para la vida, hacían que por convenio mutuo, que parece hoy muy extraño dadas las ideas modernas, los buques holandeses fueran los que le trajeran cuanto necesitaba, con lo que de este modo los holandeses venían a mantener a los enemigos de su país, recibiendo, a cambio, dinero, que tenía buena acogida en la Bolsa de Ámsterdam.

En América, los españoles se defendían como mejor podían, refugiándose tras construcciones hechas de mampostería, sin recibir apoyo de su Nación; mientras que en el Mediterráneo no recibían daño ni vejaciones, principalmente por la indiferencia de los holandeses, pues los franceses e ingleses no habían empezado todavía a luchar, por obtener allí la supremacía. En el curso de esta historia se verá que los Países Bajos, Nápoles, Sicilia, Menorca, La Habana, Manila y Jamaica fueron arrancados en diferentes épocas a este Imperio sin Marina. En resumen, que si bien la impotencia marítima de España puede haber sido al principio un síntoma de su decadencia general, fue después un señalado factor de los que la precipitaron en el abismo del que aún no ha salido por completo.

Los Estados Unidos no tienen, a excepción de Alaska, posesiones extremas, ni un pie de terreno que no sea accesible por tierra. Su contorno es tal que presenta pocos puntos débiles en razón a ser muy escasos los que hay excesivamente salientes o avanzados y todos los importantes de las fronteras pueden alcanzarse con facilidad: con baratura por agua, y con rapidez por ferrocarril. La frontera más débil, que es la del Pacífico, está muy alejada de los enemigos posibles más poderosos.

Los recursos internos son ilimitados en relación con sus necesidades presentes; podemos vivir indefinidamente con nuestros recursos propios “en nuestro rinconcito”, como le decía un Oficial francés al autor. Sin embargo, podría suceder que este rinconcito se viese invadido por la nueva vía comercial a través del Istmo, y entonces los Estados Unidos podrían tener el rudo despertar, propio de aquellos que abandonan la parte que les corresponde en la propiedad común de todos los pueblos, o sea en el mar.

3. La extensión territorial

La última circunstancia que influye en el desarrollo de una Nación como Potencia marítima, y que depende del país en sí y no de los habitantes que lo pueblan, es la extensión territorial. Ésta la expondremos en pocas palabras, relativamente.

No consideraremos al estudiar su influencia sobre el desarrollo del Poder Naval el área que todo país pueda tener sino la extensión de su costa y el carácter de sus puertos. En iguales condiciones geográficas y físicas, la extensión de costa es un elemento que puede ser de fuerza o debilidad según que sea grande o pequeño el número de sus habitantes. Los países pueden compararse bajo este punto de vista a las fortalezas en las que la guarnición necesita ser proporcionada a su recinto exterior. Ejemplo familiar y reciente de lo que decimos es la guerra de Secesión americana. Si la población Sudista hubiera sido tan numerosa como fue guerrera y hubiese tenido una Marina militar proporcionada a sus demás recursos como Potencia naval, habrían sido grandes elementos de fuerza la considerable extensión de sus costas, y sus numerosos puertos y abras. El pueblo de los Estados Unidos y su Gobierno de aquellos días se enorgullecían con justicia de la efectividad del bloqueo tenido sobre la extensión total de la costa del Sur. Fue un gran hecho, verdaderamente notable, pero hubiera sido imposible si los Sudistas hubieran sido más numerosos y hubieran tenido espíritu mariner. Lo que se demostró con esto no fue la manera de mantener un bloqueo, como se ha dicho, sino la posibilidad de efectuarlo cuando se trate de un pueblo que no sólo carezca de hábito de mar sino que además sea poco numeroso. Los que consideren la forma en que se hizo el bloqueo y la clase de buques que lo ejecutaron durante la mayor parte de la guerra, verán bien que el plan, aunque bueno en aquellas circunstancias, no hubiera podido sostenerse en forma alguna contra una verdadera Marina.

Desparramados y faltos de apoyo se mantenían en sus puestos los buques de los Estados Unidos, permaneciendo a lo largo de la costa, unas veces aislados y otras en pequeños destacamentos, frente a una extensa red de comunicaciones acuáticas interiores, que favorecían la concentración secreta de las fuerzas enemigas. Detrás de la primera línea de comunicaciones acuáticas, existían grandes canales, y esparcidos aquí y allá, había fuertes importantes en los que hallaban siempre refugio y protección los buques enemigos, pudiendo de este modo eludir persecuciones. Si los

Sudistas hubieran tenido una Marina militar capaz de aprovecharse de tales ventajas o de la diseminación en que estaban los buques de los Estados Unidos, no hubieran podido éstos mantener la distribución que tenían de aquéllos y se hubieran visto obligados a concentrarlos para buscar apoyo mutuo, con lo que habrían quedado muchos sitios accesibles al comercio. Pero así como la costa del Sur, por su extensión y numerosos refugios, pudo ser motivo de fuerza, por estas mismas causas fue origen de abundantes daños.

El notable hecho de la apertura del Mississippi no es sino el ejemplo más palpable de lo que constantemente estuvo sucediendo en todo el Sur. Por cada brecha existente en la frontera marítima penetraban los buques de guerra, y las vías que habían aprovechado los Estados separatistas para sostener su comercio y riqueza, se volvieron contra ellos, permitiendo a sus enemigos el acceso hasta el corazón mismo del país. La inseguridad, desmayo y paralización, prevalecieron entonces en regiones que, con condiciones más favorables, hubieran podido sostener la guerra más aniquiladora. Nunca desempeñó el Poder Naval un papel tan importante y decisivo como el que jugó en la lucha que fue causa de que se modificase el curso de la historia del mundo, creando en el continente norteamericano una gran Nación en lugar de varios Estados rivales.

Bien está que se sienta orgullo por la legítima gloria ganada en aquellos días y que se reconozca la grandeza de los resultados debidos a la preponderancia naval, pero los americanos que conozcan los hechos, no deben dejar de recordar a aquellos de sus conciudadanos, que son más que confiados, que el Sur no sólo carecía de Marina y de espíritu mariner, sino también de población proporcionada a la extensión de costa que tenía que defender.

4. Número de habitantes

Después de ver la influencia que ejercen sobre el Poder Naval las características naturales de un país, vamos ahora a estudiar las que se siguen de las cualidades particulares de sus habitantes y entre éstas tomaremos en primer lugar las que se derivan del número, a causa de la relación que tienen con la extensión territorial, que acabamos de ver.

Así como al tratar de ésta hemos dicho que para nuestro objeto tenía más importancia la longitud total de la costa y sus características, que el área del país, asimismo, en lo que a la población se refiere, es mucho más interesante que el total, tener en cuenta la parte proporcional que se dedica a profesiones marítimas o que, al menos, puedan adiestrarse en poco tiempo lo suficiente para servir a bordo y manejar el material naval.

Por ejemplo, antes de las grandes guerras que sucedieron a la Revolución francesa y hasta su terminación, la población de Francia era mucho mayor que la de Inglaterra, pero en todo lo referente al Poder Naval en general, tanto en eficacia

militar como en el comercio pacífico, era la primera muy inferior a la segunda. Este hecho es aún más notable en lo que al poder militar atañe, porque a veces, Francia, al romperse las hostilidades, estaba mucho mejor preparada que Inglaterra, pero después se veía incapacitada de sostener su superioridad. Así, en 1778, cuando estalló la guerra, Francia pudo por medio de su inscripción marítima, tripular de inmediato cincuenta navíos, mientras que Inglaterra, a causa de la dispersión por todo el globo de una verdadera Marina, sobre la que descansaba tan firmemente su poderío marítimo, tuvo muchas dificultades para poder tripular cuarenta, en las costas patrias; pero en 1872 tenía, en cambio, navegando o listos para navegar, ciento veinte, mientras que Francia jamás pudo tener más de setenta y uno.

Cuando más tarde, en 1840, estuvieron de nuevo ambas naciones a punto de tener guerra en Levante, un excelente Oficial francés de aquella época, al alabar el alto grado de eficiencia de la Escuadra francesa, las eminentes cualidades de su Almirante, y manifestar la confianza que podría tenerse en el resultado de un encuentro con enemigo igual, decía lo siguiente: “Detrás de la Escuadra de veintiún navíos que pudimos entonces reunir, no había reserva alguna, ni hubiéramos podido alistar un solo barco más antes de seis meses”; y no se debía esto a la falta de barcos y de pertrechos, aunque ambos escaseaban, sino a la falta de dotaciones. “Nuestra inscripción marítima —continúa él— estaba tan exhausta con lo que habíamos hecho (al tripular veintiún navíos), que el alistamiento permanente establecido en todas partes no bastaba para relevar la gente que llevaba ya cruzando por la mar, más de tres años”.

Este contraste muestra la diferencia entre el poder permanente y la fuerza de reserva, diferencia que es aún mayor de lo que parece a primera vista, pues una gran Marina mercante no sólo da necesariamente ocupación a la gente que tripula los barcos, sino también a un gran número de personas que trabajan en los múltiples oficios cuyo objeto es facilitar la construcción y carenas del material naval, siguiendo profesiones que están más o menos relacionadas con el mar y con las embarcaciones de todas las especies. Estos oficios relacionados con el mar proporcionan, desde el principio, indudable aptitud para el mismo.

Se refiere de uno de los marinos ingleses más notables, Sir Edward Pellew, una curiosa anécdota sobre este asunto. Cuando estalló la guerra de 1793, se tropezó con la consiguiente escasez de marinería. Ansioso de hacerse a la mar y no pudiendo completar su dotación más que con gente de tierra adentro, encargó a sus Oficiales que buscaran mineros de Cornwall, fundándose en que las condiciones y peligros de su oficio, que conocía él muy bien, los haría capaces de ponerse en poco tiempo al corriente de las necesidades inherentes a la vida de mar. El resultado probó su sagacidad, porque no sólo evitó así un retraso que de otro modo hubiera sido inevitable, sino que tuvo la suerte de capturar la primera fragata que se apresó en la guerra en combate aislado; y lo instructivo del caso es que, a pesar de no llevar su gente más que unas cuantas semanas en la mar, llevando su enemigo más de un año, las bajas, numerosas en ambos combatientes, fueron casi iguales.

Puede objetarse que esa fuerza de reserva ha perdido en la actualidad casi toda la importancia que tuvo antiguamente por el tiempo que se tarda en la construcción de las armas y buques modernos y porque las Naciones procuran en la actualidad desarrollar, al romperse las hostilidades, el poderío total de su fuerza armada con rapidez tal que pueda asestarse un golpe decisivo al contrario antes de que éste tenga tiempo para realizar un esfuerzo parecido y haga entrar en juego la resistencia total de la Nación. El golpe lo recibirá la flota militar organizada, y si esta parte del edificio nacional —por decirlo así— cede, de nada servirá la solidez que pueda tener el resto de la estructura.

Esto, hasta cierto punto, ha sido siempre una verdad, si bien no en tan alto grado como ahora. Suponiendo un encuentro entre dos Escuadras que representen la fuerza total de que pueden disponer, en aquel momento, dos Naciones determinadas y que una de ellas quede destruida mientras la otra subsista útil para batirse, habrá para la Nación vencida muchas menos esperanzas ahora que antes de poder habilitar su flota para utilizarla en la misma guerra, y el resultado será más o menos desastroso, según que la Nación vencida dependa más o menos de su Poder Naval.

Trafalgar hubiera sido para Inglaterra golpe mucho más fatal que lo fue para Francia si la Escuadra inglesa hubiera representado allí la mayor parte del poder de su Nación como representaba la flota aliada. En este caso habría sido Trafalgar para Inglaterra lo que fue Austerlitz para Austria y Jena para Prusia y se habría vencido por completo un Imperio por la destrucción o desorganización de sus fuerzas, lo que, según se dice, era el objetivo favorito de Napoleón.

Pero ¿justifica el recuerdo de tan excepcionales desastres del pasado el menosprecio de esta fuerza de reserva, que descansa en el número de habitantes aptos para cierto género de vida militar, de que aquí nos ocupamos? Los combates mencionados se llevaron a cabo por hombres de excepcional capacidad, a la cabeza de Ejércitos muy bien instruidos, con gran espíritu de cuerpo y prestigio y fueron, además, infligidos a un enemigo más o menos desmoralizado por anteriores derrotas, el cual estaba convencido de su inferioridad y de que había de ser vencido. Austerlitz fue poco después de Ulm, donde treinta mil austriacos rindieron sus armas sin combatir, y la historia de los años anteriores había sido una larga serie de reveses para los austriacos y de victorias para los franceses. Trafalgar tuvo lugar inmediatamente después de un crucero llamado con mucha propiedad campana, en la que hubo casi constantes fracasos; y aunque algo más lejanos, todavía estaban muy recientes en la Escuadra aliada los recuerdos de San Vicente para los españoles y de Aboukir para los franceses. Si se exceptúa el caso de Jena, estas dos derrotas tan decisivas no fueron desastres aislados sino golpes finales; y en la campaña de Jena hubo tal disparidad numérica, de equipo y de preparación general para la guerra, que hace que sea menos aplicable su consideración para el estudio del resultado que se puede obtener por medio de una simple victoria.

Inglaterra es en la actualidad la Nación más marítima del mundo; con el hierro y el vapor ha sabido conservar la superioridad que tuvo en los tiempos de la vela y de

las construcciones de madera. Francia y ella son las dos Potencias que tienen mayor Marina militar, y es tan dudoso cuál de las dos es más poderosa, que pueden considerarse, prácticamente, como de igual fuerza en lo relativo a material disponible para una guerra marítima. Si ocurriese una guerra, ¿puede suponerse que habría una diferencia tan grande en el personal o en la preparación, que hiciera probable que resultase una desigualdad decisiva por un solo combate o campaña? Si no sucede esto, serán útiles las fuerzas de las diferentes reservas, primero la organizada y después la de la gente marítima, oficios mecánicos y la de la riqueza. No se tiene bastante en cuenta que la supremacía de Inglaterra en las artes mecánicas, le proporciona una reserva de obreros que pueden con facilidad familiarizarse con los aparatos de los modernos acorazados y que cuando las cargas de la guerra pesen sobre su comercio e industria, buscarán colocación en la Marina militar los marineros y obreros mecánicos que resulten, por esta causa, desocupados.

La cuestión de si tiene o no valor relativo una reserva organizada puede resumirse en la pregunta siguiente: ¿Han hecho probable las circunstancias de una guerra moderna, que de dos adversarios de la misma fuerza aproximadamente, quede uno tan abatido, después de una sola campaña, que con ella sola se obtenga un resultado decisivo?

Las guerras marítimas hasta ahora no han dicho nada sobre el asunto. Los éxitos tan decisivos de Prusia contra Austria y de Alemania contra Francia, más bien parecen debidos a una diferencia muy grande entre las fuerzas de los beligerantes, originada por causas naturales o por incompetencia oficial ¿Cuánto no hubiera influido un retraso como el de Plevna en el resultado de la guerra, si hubiera tenido Turquía potencialidad suficiente para contar con una reserva de que echar mano?

Si el tiempo es en la guerra factor importantísimo, como se cree generalmente, convendría que lo tuvieran en cuenta las Naciones cuyo carácter es esencialmente antimilitar y cuyos habitantes, cual sucede a todo pueblo libre, excusan pagar grandes gastos militares con el pretexto de que son bastante fuertes para dar tiempo a que se adquiera la capacidad y espíritu necesarios para llevar debidamente la guerra. Si las fuerzas permanentes de mar o tierra son bastante fuertes para sostenerse, aunque sea desventajosamente, puede tener confianza el país en que sus recursos naturales y el poderío que tenga entrarán en juego, ya consistan en número de habitantes, riqueza o elementos de cualquier clase. Si por el contrario —y sea cualquiera la fuerza de que disponga—, se le derrota rápidamente de un modo decisivo, no lo salvarán de la humillación los elementos más excelentes de su poderío natural, y ni aún siquiera podrá tomar el desquite hasta mucho tiempo después, si el enemigo es lo bastante sagaz para tomar sus garantías y sabe editarlas. Constantemente se está viendo repetir en la guerra la frase de “si pueden sostenerse un poco más, se podrá salvar esto o se podrá hacer lo otro”, de la misma manera que se dice en una enfermedad “si resiste el enfermo esta crisis, vencerá su naturaleza y se salvará”.

Inglaterra es hasta cierto punto uno de los países que están en el caso citado más arriba. Holanda lo fue, no quiso gastar lo debido, y si escapó fue dejando la piel en las garras de su adversario. Uno de sus grandes estadistas, De Witt, escribía: “Nunca se dictan disposiciones bastante eficaces en tiempo de paz y por el solo temor de una guerra futura, para inducir a los holandeses a que hagan sacrificios pecuniarios anticipados. El carácter de ellos es tal, que a menos de tener el peligro completamente encima, no se hallan dispuestos a dar dinero para su propia defensa. Yo tengo que habérmelas con un pueblo que es liberal y hasta pródigo cuando debe economizar y que a veces es ahorrador hasta la avaricia cuando conviene gastar”.

Todo el mundo sabe que esto es también aplicable a nuestro país. Los Estados Unidos no tienen un poder defensivo suficiente para resistir el primer golpe y dar tiempo a que puedan entrar en juego las fuerzas de reserva. Carecen de población marítima adecuada a sus necesidades posibles, la cual sólo podría hallarse en número proporcionado a sus costas y población total, si tuviéramos una flota mercante nacional y sus industrias anexas correspondientes, las cuales apenas existen en la actualidad. Sería de poca importancia que las dotaciones de estos barcos hubiesen nacido en el país o en el extranjero, con tal de que tuvieran apego a la bandera, y las fuerzas de mar fuesen suficientes para que se pudiera prescindir de la mayor parte de ellos en caso de guerra. Además, cuando se permite que miles de extranjeros voten en las elecciones, bien puede permitirse también que formen parte de las dotaciones de los buques en tiempo de guerra.

Aunque hayamos desarrollado el asunto con alguna divagación, se puede admitir que ahora, lo mismo que antiguamente, es un gran elemento de Poder Naval la existencia de una numerosa población dedicada a profesiones que tengan más o menos relación con el mar; es asimismo cierto que en los Estados Unidos escasea este elemento, y que el modo de crearlo, sería únicamente por medio de un gran comercio hecho bajo nuestra bandera.

5. El carácter nacional

Vamos a estudiar ahora el efecto del carácter y de las aptitudes nacionales sobre el Poder Naval. Si el Poder Naval se basa, realmente, en el comercio pacífico y extenso, según ya hemos dicho, entonces todas las Naciones que han sido en un tiempo u otro poderosas en el mar, deben haberse distinguido por una gran aptitud comercial. La Historia muestra que esto es exacto casi sin excepción, pues salvo los romanos, no hay ejemplo importante de lo contrario.

Todos los hombres buscan el lucro y ambicionan más o menos el dinero, pero el modo de buscar provecho ha tenido una influencia muy marcada sobre la fortuna comercial y la historia de cada país.

Si ha de creerse a la Historia, el modo que tuvieron de buscar riquezas los españoles y sus hermanos los portugueses, no sólo echó una mancha sobre el carácter

nacional, sino que fue fatal para el crecimiento próspero de su comercio, y por consiguiente, para las industrias de que vive éste, y últimamente para la riqueza nacional que por tan equivocados caminos se buscó. El deseo de ganar se convirtió en ellos en desmedida avaricia, por cuyo motivo en vez de tratar de buscar nuevos campos para la industria, o siquiera, llevados del espíritu aventurero, explorar las tierras recientemente descubiertas, que tan gran impulso dieron al desarrollo comercial y marítimo de los países europeos, ellos, por su parte, sólo buscaban oro y plata. Tenían grandes cualidades, eran arrojados, sobrios, sufridos, entusiastas y dotados de intenso patriotismo. Estas cualidades, unidas a la ventajosa situación de España y a la buena posición de sus puertos, hicieron que fuese la primera en ocupar una gran parte de los nuevos países, permaneciendo mucho tiempo sin competidores y manteniendo hasta un siglo después del descubrimiento de América el primer lugar entre todas las Naciones europeas; todo lo cual, parecía natural que debía haberla llevado a ocupar puesto preferente entre las Potencias marítimas, pero lejos de ser éste el resultado, sucedió lo contrario, como todo el mundo sabe. Desde el combate de Lepanto, en 1571, no brilla ningún combate naval de importancia en las páginas de su historia, a pesar de las numerosas guerras que sostuvo desde entonces, y la decadencia de su comercio explica suficientemente el motivo de la triste y aún a veces ridícula ineptitud mostrada en las cubiertas de sus barcos de guerra.

Tal resultado no puede atribuirse tan solo a una causa. Claro es que el Gobierno de España estorbaba y esterilizaba el libre y sano desarrollo de las empresas privadas; pero el carácter de un gran pueblo impone su modo de ser al Gobierno, y es casi seguro que si aquél hubiera tenido inclinación por el comercio, la acción de sus Gobiernos hubiera seguido el mismo camino. Por otra parte, las colonias estaban muy alejadas del centro aquél, de despotismo, que estorbaba el crecimiento de España. Sucedió que miles de españoles, pertenecientes tanto a las clases trabajadoras como a las elevadas, salían del país para las colonias o el exterior, y sin embargo, lo que enviaban a la Patria como resultado del trabajo a que se dedicaban, no era más que dinero o mercancías de poco volumen que se podían trasportar con muy contados barcos. La Metrópoli apenas producía más que hierro, lana y frutas; sus manufacturas casi no existían, su industria estaba en decadencia y su población decrecía casi constantemente.

España y sus colonias dependían de los holandeses para tantos artículos de los necesarios para la vida, que el producto de su escasa industria no bastaba para pagarlos. “De este modo —escribe un historiador de aquel tiempo— los mercaderes holandeses, que llevan dinero a la mayor parte de los países, para comprar comodidades, necesitan sacarlo de este único país de Europa, que se lo da en pago de las mercancías de aquéllos”. Tal era el modo como se iba rápidamente de manos de los españoles el dinero tan ansiosamente buscado.

Ya se ha dicho cuan débil era España bajo el punto de vista militar, por la decadencia de su Marina mercante. Sus riquezas eran fácilmente capturadas por los enemigos, por consistir en mercancías poco voluminosas conducidas por unos

cuantos buques que seguían derroteros más o menos regulares, y los enemigos, al apresar dichos buques, conseguían detener así el principal elemento para la guerra; en cambio, las riquezas de Inglaterra y Holanda, repartidas por todas las partes del mundo, sufrieron grandes contratiempos durante muchas y largas guerras, sin que por esto se detuviera su crecimiento, que, aunque lento y difícil, fue constante.

La suerte de Portugal, unida a la de España durante uno de los más críticos periodos de su historia, siguió bajando en igual forma, y aunque fue la primera en el desenvolvimiento marítimo de la raza, fue todavía más completa su caída. “Las minas del Brasil fueron la ruina de Portugal, como las de Méjico y el Perú fueron la de España; todas las manufacturas se convirtieron en objeto del más insano desprecio, y antes de mucho, no sólo proveían los ingleses a Portugal de ropas, sino de toda clase de mercancías, comodidades y hasta de pescado salado y cereales. La sed de oro les hizo a los portugueses abandonar hasta su propio suelo, siendo, al fin, comprados por los ingleses los viñedos de Oporto con el oro brasileño, que no había hecho más que pasar por Portugal para ir a esparcirse en Inglaterra”. Se asegura que en cincuenta años, se extrajeron quinientos millones de pesos de “las minas del Brasil, y que al fin de este periodo no tenía Portugal más que veinticinco millones en metálico”; efecto que demuestra palpablemente la diferencia entre la riqueza real y la ficticia. No estaban menos deseosos de procurarse ganancias los ingleses y holandeses que los pobladores de las Naciones del Sur. Estas llamaban a aquéllas “Naciones de horteras”, pero el apodo, si bien era justo, demostraba la sagacidad y acierto con que obraban. No eran estas Naciones menos arrojadas, emprendedoras y sufridas; en realidad, eran mucho más sufridas, pues no buscaban las riquezas por medio de la espada, sino por el trabajo, que es lo vituperado con el apodo, puesto que elegían para ser ricos el camino más largo en vez de aquel que parecía más corto.

Los pueblos de Holanda e Inglaterra, que eran de igual raza, tenían, además de las cualidades citadas más arriba, otras no menos importantes que contribuyeron en unión de otros elementos a favorecer su desarrollo marítimo. Eran por naturaleza negociantes, productores y comerciantes, y tanto en su país como fuera de él, ya estuvieran en puertos de Naciones civilizadas, ya en los de los bárbaros Gobiernos de los países orientales o en colonias fundadas por ellos, se esforzaban siempre por desarrollar y aumentar todos los recursos que podían sacar del país. El rápido instinto del innato comerciante o del hortera, si se les quiere llamar así, les llevaba a buscar continuamente nuevos artículos con que traficar, y estas pesquisas, combinadas con su modo de ser industrioso, los convirtió necesariamente en productores, al cabo de algunas generaciones. En el suelo patrio llegaron a ser grandes bajo el punto de vista industrial y en todos los países sujetos a su dominio fue creciendo continuamente la riqueza, aumentándose sus productos y el cambio de ellos con los de la Metrópoli, haciéndose con esto necesario el aumento de sus buques para poder dar abasto a este desarrollo del tráfico, y no pocas veces las Naciones menos aptas que ellas para la mar —y hasta la misma Francia, a pesar de su grandeza—, necesi-

taban los productos o los barcos de las mismas. A este conjunto de circunstancias favorables, debieron el aumento de su poderío en el mar, que muchas veces estuvo comprometido y algunas seriamente estorbado por la intervención de otros Estados, celosos de una prosperidad que su pueblo no podía usurpar más que con la ayuda de medios artificiales, los cuales estudiaremos cuando veamos la influencia que han ejercido los Gobiernos sobre el Poder Naval.

La tendencia comercial, con la consiguiente necesidad de producir algo con que satisfacerla, es uno de los elementos nacionales más importantes para el desarrollo del Poder Naval. No es verosímil que un pueblo que la sienta y que tenga extensa costa, no trate de buscar las riquezas por medio del comercio marítimo, ante el temor de los peligros que el mar ofrece o por natural aversión hacia él. En los países que disponen de otros medios se puede buscar y hallar la riqueza de otra manera, pero aunque se obtenga, no quiere decir ya por esto que conduzca ella sola de por sí a tener Poder Naval. En Francia tenemos un notable ejemplo de esto; es un país muy bueno, industrioso y admirablemente situado; la Marina francesa ha conocido días de grandes glorias y ni aún en su mayor abatimiento ha deshonrado la reputación militar que en tanta estima tiene la Nación. Sin embargo, como Potencia marítima, que descansa firmemente sobre la ancha base de su comercio marítimo, Francia, comparada con otros pueblos de historia esencialmente marítima, no ha hecho nunca más que tener entre ellos una honrosa posición. El principal motivo de esto, en lo que al carácter nacional se refiere, es la influencia que tiene la manera de buscar la riqueza. Así como España y Portugal la buscaban extrayendo el oro de la tierra, el temperamento del pueblo francés lo llevaba a procurársela por medio del ahorro y economía, reuniendo poco a poco el capital.

Se dice que es más difícil conservar una fortuna que hacerla. Es posible, pero el carácter aventurero, que arriesga lo que tiene para ganar más, tiene mucho parecido con el espíritu aventurero que conquista mundos para el comercio.

La tendencia a ir reuniendo y allanar, para aventurarse después con timidez y sólo en pequeña escala, puede conducir a una difusión general de la riqueza, también en pequeña escala; pero no a los riesgos del comercio exterior, ni al desenvolvimiento de éste y de la Marina mercante.

[...]

Las clases nobles de Europa, heredaron de la Edad Media un altanero desprecio por el comercio pacífico, lo cual ha ejercido una influencia modificadora en su desarrollo, variable con el carácter nacional de cada pueblo. Este sentimiento de desprecio se amoldaba con facilidad al orgullo de los españoles y cooperó con su gran repugnancia al trabajo, a buscar riquezas valiéndose de medios que los desviaron del comercio. La vanidad de los franceses, que hasta ellos mismos reconocen como uno de los rasgos distintivos del carácter nacional, la existencia de una nobleza tan numerosa y brillante, que gozaba de tantas consideraciones, y marcaba con cierto sello de inferioridad un género de ocupaciones que tanto despreciaba, condujo a este pueblo a igual resultado. Los comerciantes e industriales ricos suspiraban

por los honores de la nobleza, y si los obtenían, inmediatamente abandonaban sus lucrativas profesiones. Así sucedía que, mientras la industria del pueblo y la fertilidad del terreno salvaban al comercio de una postración total, éste era mirado como una ocupación humillante, siendo causa de que sus mejores representantes se evadiesen de él apenas podían hacerlo.

[...]

Todavía influye de otro modo el carácter nacional sobre el crecimiento del poder marítimo en su más amplia significación y es por la mayor o menor disposición que tiene cada pueblo para fundar colonias prósperas.

Como sucede en todo, la colonización se desarrolla con tanta mayor fuerza cuanto más natural es su crecimiento. Por esta causa, las colonias que surgen de las necesidades sentidas por un pueblo entero, tienen los más sólidos cimientos y su prosperidad ulterior será ciertísima con tal que la Metrópoli no ponga entorpecimientos, y el carácter del pueblo sea a propósito para obrar con independencia. La gente de estos tres últimos siglos ha comprendido claramente la importancia que para la Metrópoli tienen las colonias, como salida de los productos nacionales y alimento del comercio y de la flota mercante; pero los esfuerzos hechos para colonizar, ni han tenido el mismo origen, ni se ha logrado el mismo resultado con los diferentes sistemas empleados.

[...]

Antes de terminar este estudio, será útil tratar de ver hasta qué punto es a propósito el carácter de los americanos para el desarrollo de un gran Poder Naval, si las demás circunstancias contribuyeran a ello, favorablemente.

Para esto no tendremos más que apelar a un pasado no muy distante que nos probaría que si desapareciesen los obstáculos legislativos y se agotasen las empresas más remuneradoras, no tardaría en aparecer el Poder Naval, pues los americanos tienen instinto comercial, atrevido espíritu de empresa para buscar ganancias y un fino olfato para saber dónde encontrarlas; todo existe, y si hubiese en el porvenir campos de colonización, no puede dudarse que los americanos llevarían a ellos todas las aptitudes que han heredado para gobernarse por sí propios y para prosperar.

6. La clase de Gobierno

Al estudiar los efectos causados por los Gobiernos e instituciones sobre el Poder Naval de una Nación, trataremos de limitarnos a examinar sus causas inmediatas y evidentes y los resultados palpables, evitando las tendencias filosóficas y la deducción de consecuencias relacionadas muy remotamente con el asunto.

No obstante esto, es digna de notarse la influencia tan marcada que en unos y otros tiempos ha ejercido sobre el mismo, las formas particulares de los Gobiernos, sus instituciones y el carácter de los gobernantes. Los diversos rasgos de un país y de sus pobladores, que hasta ahora hemos ido estudiando, constituyen las caracterís-

ticas naturales con que las Naciones, lo mismo que los individuos, empiezan su carrera; las funciones que ejercen los Gobiernos sobre aquéllas, equivalen a las que desempeña en éstos la voluntad, y así como de que ésta sea o no inteligente, enérgica y perseverante, dependen los éxitos o fracasos de la vida de cada individuo, los de las Naciones son consecuencias de idénticas cualidades mostradas por sus Gobiernos.

Parece probable que si un Gobierno obrase de acuerdo con las inclinaciones naturales de su pueblo, lograría dar el máximo impulso a su desarrollo bajo todos conceptos; y respecto al Poder Naval, se han obtenido los mejores resultados cuando ha habido una inteligente dirección por parte de los gobernantes y éstos se han identificado por completo con el espíritu del pueblo, compenetrándose con sus verdaderas inclinaciones. Esta clase de Gobiernos son de carácter más seguro y permanente cuando están constituidos, principalmente, por voluntad del pueblo o de sus mejores representantes naturales, aunque suceda algunas veces que estos Gobiernos libres fracasen y se vean, en cambio, otros que afectando carácter despótico, dirigidos con juicio y firmeza, hayan creado, en ocasiones, un gran comercio marítimo y una brillante Marina militar con más energía y prontitud de lo que hubiera podido lograrse con los procedimientos más lentos propios de un pueblo libre. El inconveniente principal del segundo sistema es la dificultad de asegurar la continuación de la política a la muerte del déspota.

[...]

Si pasamos ahora de las enseñanzas que nos proporciona la historia del pasado a la influencia general que ejerce el Gobierno sobre la suerte de su pueblo, veremos que esta influencia puede obrar de dos maneras diferentes, pero ambas están estrechamente relacionadas entre sí.

Primera, en tiempo de paz: el Gobierno puede favorecer con su política el crecimiento natural de las industrias de un pueblo y su afición a buscar aventuras y ganancias por medio del mar; y hasta puede intentar la creación de tales industrias o aficiones donde no existan espontáneamente; o por el contrario, puede el Gobierno obrar desacertadamente y estorbar o detener el progreso que el pueblo hubiera llevado a cabo, dejándolo en libertad. Sea cualquiera el camino que siga, es indudable que el Gobierno de un pueblo ejercerá siempre influencia decisiva —ya creando o dañando al Poder Naval del país— en todo lo referente al comercio pacífico, el cual no nos cansaremos de repetir que es la única base en que puede apoyarse una Marina poderosa.

Segunda, en tiempo de guerra: la influencia del Gobierno se manifestará de un modo más directo sosteniendo una Marina militar proporcionada al desarrollo de la mercante y a la importancia de sus intereses marítimos. Más importante todavía que el número de los buques de guerra es su organización, que debe estimular el buen espíritu y la actividad, contando con todos los medios necesarios para adquirir rápido desarrollo en tiempo de guerra, manteniendo al efecto las fuerzas de reserva necesarias, tanto en personal como en material, con disposiciones estudiadas y

precisas, a fin de obtener en caso preciso la movilización de esta reserva de que hemos hablado ya detenidamente cuando tratamos del carácter de cada pueblo. En esta segunda parte de la preparación para la guerra, debe incluirse, indudablemente, el sostenimiento de Estaciones navales en todos aquellos puntos lejanos del mundo a que deban ir los buques de guerra por ir también los mercantes. La protección de dichas Estaciones puede llevarse a cabo, bien por medio de fuerza militar, como sucede en Gibraltar y Malta, o bien por ser amiga la población que las rodea, como sucedió en un tiempo con las colonias americanas y probablemente ocurriría ahora con la Australia.

Esta amistad del país que la rodea, unida a una razonable preparación militar, es la mejor manera de defenderlas, y cuando esto va unido a una decidida preponderancia marítima, puede decirse que, con ello, se hace completamente segura la situación de un Imperio extenso y diseminado como es hoy día el de Inglaterra, pues si bien es verdad que un ataque inesperado puede causar desastres en algún sitio, la superioridad actual de su poder marítimo evita que dichos desastres sean generales o irremediables. La Historia ha demostrado esto de un modo completo. Las bases navales de Inglaterra han estado en todas las partes del mundo, y sus Escuadras a la vez que han protegido y mantenido las comunicaciones mutuas entre ellas, han contado con las mismas para su protección y refugio.

Las colonias afectas a la Metrópoli proporcionan, pues, por este motivo, el apoyo más seguro al Poder Naval exterior de un país. En tiempo de paz, puede ejercer el Gobierno su influencia, fomentando por toda clase de medios el afecto y la unidad, a fin de establecer tal solidaridad de intereses que el bienestar individual sea el bienestar general y la disputa de uno la de todos; y en tiempo de guerra, organizando de tal modo la defensa, con medidas anteriores, que se vea de un modo patente, está equitativamente distribuida la carga, de donde todos obtienen sus beneficios. Los Estados Unidos no tienen colonias de este género, ni es probable que las tengan. Respecto a las Estaciones navales puramente militares está expresado el sentimiento popular de su pueblo, con bastante exactitud, en lo que decía, hace unos cien años un historiador de la Marina inglesa, hablando de Gibraltar y Mahón: “Los Gobiernos militares se acomodan tan poco con la industria de un pueblo comercial y repugnan tanto al carácter del pueblo inglés, que no me extraña que gente de buen criterio y de todas clases, opine por la cesión de dichos puertos como se cedió ya, anteriormente, Tánger”. No teniendo los Estados Unidos posesiones coloniales exteriores ni militares, sus buques de guerra serán como los pájaros de tierra, que son incapaces de alejarse mucho de sus propias costas. Así pues, el primer deber de un Gobierno que se propusiera desarrollar el Poder Naval de la Nación sería, por consiguiente, procurar puntos de parada para ellos, donde pudieran proveerse de carbón y efectuar sus reparaciones.

Como el objeto práctico de esta investigación es deducir consecuencias aplicables para el servicio y la Patria, de las enseñanzas de la Historia, será oportuno ver

hasta qué punto envuelven riesgo serio las circunstancias actuales de los Estados Unidos, y es necesaria la atención del Gobierno para reconstruir su Poder Naval.

Puede decirse, casi en absoluto, que desde la guerra de Secesión hasta nuestros días no se ha ocupado el Gobierno, de un modo efectivo, más que del primero de los elementos que constituyen el Poder Naval; o sea, del desenvolvimiento interior, aumento de la producción y consiguiente confianza en los recursos propios. En esto ha seguido por completo las inclinaciones de los elementos directores del país, aunque no siempre representan dichos elementos la opinión verdadera del mismo, aún en el caso de tratarse de un país libre. De todas maneras, es indudable que, además de carecer de colonias actualmente, se carece, también, del eslabón intermedio representado por la Marina mercante y los intereses ligados con ella. En resumen, los Estados Unidos tienen tan sólo uno de los tres elementos que constituyen el poder marítimo.

Han cambiado tanto las circunstancias de una guerra naval de cien años acá, que es dudoso se vuelva a ver, como en las guerras de Inglaterra y Francia, una prosperidad tan grande en uno de los bandos al par que tan desastrosos efectos en el otro. Encastillada Inglaterra en su seguro y orgulloso dominio de los mares, impuso a los neutrales un yugo que nunca se soportará de nuevo, y el principio de que el pabellón cubre la mercancía está consolidado para siempre. Pueden llevarse, por lo tanto, con completa seguridad, las mercancías de un beligerante bajo bandera neutral, a excepción del contrabando de guerra o cuando el destino sea un puerto bloqueado.

Dejando a un lado la cuestión de la defensa de sus puertos contra la toma o imposición, sobre los mismos, de fuertes contribuciones exigidas por el enemigo, en cuyo asunto existe casi completa unanimidad en teoría y la mayor indiferencia en la práctica, preguntaremos: ¿qué necesidad tienen los Estados Unidos del Poder Naval? Su comercio lo efectúan hasta ahora en buques extranjeros; ¿por qué debiera desear el pueblo tenerlo que a tanta costa habría de ser defendido? Mirada esta cuestión bajo el punto de vista económico, se sale del objeto de esta obra, pero no así el estudio de las pérdidas y males que pueden originarse al país en caso de guerra, pues esto entra de lleno en el tema de este libro.

Dando, pues, por sentado que el comercio exterior de los Estados Unidos, tanto de exportación como de importación, se realice en buques completamente libres, que no pueda tocar el enemigo a menos que no se dirijan a puertos bloqueados, preguntaremos de nuevo: ¿cuándo se dice que un bloqueo es efectivo? La definición actual es: “cuando constituye un peligro manifiesto para todo barco que trate de entrar en el puerto o salir de él”. Esto es evidentemente muy elástico. Muchos recordarán que en la guerra de Secesión, después de un ataque nocturno a la Escuadra de los Estados Unidos que estaba frente a Charlestown, hicieron salir los confederados, la siguiente mañana, a un vapor que llevaba algunos de los Cónsules extranjeros, quienes pudieron ver de este modo que no había, a la vista, ningún buque bloqueador, haciendo una declaración de ello. Apoyadas en el valor de esta declaración, pretendieron algunas autoridades Sudistas que el bloqueo estaba técnicamente

interrumpido y no podía establecerse sin nueva notificación. Ahora bien, ¿se necesita que la Escuadra bloqueadora esté a la vista para hacer un bloqueo efectivo? Media docena de vapores de gran andar, que navegasen a veinte millas de la costa entre Nueva Jersey y la costa de Long Island, constituirían un verdadero peligro para los vapores que intentasen entrar o salir de Nueva York por su boca principal y de un modo análogo podrían cerrarse efectivamente el puerto de Boston y las bahías de Delaware y Chesapeake. El núcleo principal de las fuerzas bloqueadoras, destinado no sólo a capturar los buques mercantes sino a resistir cualquier intento de romper, por la fuerza, el bloqueo, no necesitaría hallarse a la vista, ni estar en situación conocida por los bloqueados.

El grueso de las fuerzas de Nelson estaba dos días antes de Trafalgar a cincuenta millas de Cádiz, y sólo tenía cerca de este puerto una pequeña división destinada a vigilarlo. A las siete de la mañana empezó a navegar la Escuadra aliada, y a pesar de la falta de medios de aquella época, lo supo Nelson a las 9:30 a.m., lo que demuestra que la Escuadra inglesa colocada a esa distancia constituía un peligro muy cierto para su enemigo.

Hoy, parece posible que con los cables telegráficos submarinos puedan las fuerzas bloqueadoras próximas y lejanas de la costa estar en comunicación telegráfica unas con otras a lo largo de todo el litoral de los Estados Unidos, prestándose rápidamente mutuo apoyo, y aunque pudiese darse el caso, merced a una combinación militar afortunada, de que un destacamento fuese atacado por fuerzas superiores, siempre podría, por regla general, avisar y replegarse sobre los demás destacamentos amigos. Además, suponiendo que se forzase el bloqueo de cualquier puerto, rechazando en día determinado a los barcos encargados de sostenerlo, siempre podría notificarse al día siguiente, por telégrafo, su restablecimiento. Para evitar estos bloqueos, es preciso contar con suficiente número de buques de guerra para crear tal peligro a la flota bloqueadora, que le sea imposible mantener sus posiciones. En este caso, podrán ir y venir con entera libertad todos los buques neutrales, a excepción de los que lleven contrabando de guerra, y se podrán mantener las relaciones comerciales al exterior con todo el resto del mundo.

Puede argumentarse que, dada la extensión de los Estados Unidos, no se podría hacer efectivo un bloqueo de todo el litoral, y nadie estará tan dispuesto a creerlo como los Oficiales que recuerden la forma en que se sostuvo el de los puertos de la costa del Sur; pero en la situación actual de nuestra Marina militar y aunque se le hagan algunos aumentos que no excedan a los propuestos por el Gobierno, el bloqueo de Boston, Nueva York, las bahías de Delaware, de Chesapeake y el Mississippi; en una palabra, todos los grandes centros de importación y exportación, no implicaría para una de las grandes Naciones marítimas un esfuerzo mayor que los hechos otras veces. Inglaterra ha bloqueado a la vez Brest, la costa del golfo de Vizcaya, Tolón y Cádiz, que tenían poderosas Escuadras fondeadas dentro de sus puertos.

Es cierto que los buques neutrales podrían llevar las mercancías a otros puertos de los Estados Unidos, diferentes de los citados; pero ¡cuánto quebranto no implicaría esto en el tráfico general del país! ¡Qué falta de elementos en algunos casos y cuántas dificultades en los medios de transporte, por ferrocarril o por agua, por la carencia de muelles de carga y descarga, de embarcaciones y almacenes, no envolvería este cambio forzoso de los puertos de entrada! ¿No causaría muchos quebrantos y pérdidas considerables de dinero un trastorno semejante? Y cuando se hubieran remediado parcialmente estos males a fuerza de gastos, podría el enemigo paralizar estos nuevos centros como había paralizado los antiguos. Seguramente no moriría de hambre el pueblo de los Estados Unidos, pero podría sufrir considerablemente; y respecto a los elementos que son contrabando de guerra, ¿no hay motivo para creer que los Estados Unidos no podrían hoy disponer, por sí solos, de los necesarios para el caso de cualquier eventualidad?

El problema cae completamente bajo la acción del Gobierno, el cual podría construir una flota que aunque no fuese capaz de ir a países lejanos, pudiera, al menos, mantener despejadas las costas propias en caso de guerra. El país ha prestado poca atención a los asuntos marítimos en este cuarto de siglo y ya hemos visto en Francia y en Inglaterra los resultados que traen esta política o la opuesta. Sin que pretendamos establecer la existencia de una gran analogía entre el caso de los Estados Unidos y el de una cualquiera de estas dos Naciones, sí puede afirmarse con toda certeza que, para el bien del país, es necesario que las condiciones en que se hace el comercio no se alteren, en lo posible, por una guerra exterior. Para conseguir esto, no sólo será necesario rechazar al enemigo de nuestros puertos, sino mantenerlo alejado de nuestras costas. Ahora bien, ¿se puede tener esta Marina de guerra sin reconstituir la Marina mercante? Es dudoso. La Historia ha mostrado que sólo bajo el poder de un déspota puede crearse y sostenerse una Marina militar aislada, como sucedió con Luis XIV y, aun así, careció del necesario arraigo y la experiencia demostró lo efímero de su desarrollo. Mas en un Gobierno representativo, los gastos militares necesitan estar apoyados por fuertes intereses que estén convencidos de su necesidad, a fin de que puedan llevarse a cabo, y estos intereses ni existen ni pueden existir aquí, a menos que el Gobierno no favorezca su desarrollo. Decir ahora si la Marina mercante debería reconstituirse por medio de subvenciones o de libertades comerciales, valiéndose de una persistente aplicación de tónicos o por crecimiento natural al aire libre, es cuestión que se sale del orden militar, para entrar en el económico.

Es dudoso, sin embargo, que se construyese una Marina militar suficiente aunque tuviera nuestra Nación una gran flota mercante, pues la distancia que la separa de las demás grandes Potencias aparece en cierto modo como una protección, aunque en realidad no lo sea. La única causa, que quizá motivara la construcción de una Marina militar, se está ahora, probablemente, incubando en el istmo de la América Central. Tengamos esperanzas de que no llegue acá demasiado tarde.

Aquí terminamos el análisis general de los principales elementos que afectan favorable o desfavorablemente al desarrollo del Poder Naval de las Naciones. El objeto ha sido ir estudiando la tendencia favorable o contraria que representa cada uno de estos elementos y después hacerla visible por medio de algunos casos particulares, obtenidos de las enseñanzas del pasado. Este estudio, aunque abarca indudablemente horizontes más amplios, cae completamente dentro de la esfera de acción de la estrategia, y no de la táctica. Las consideraciones y principios que hemos estudiado dependen solamente de la esencia de las cosas, sin que se alteren las causas ni sus efectos de una época a otra. Existen, por decirlo así, en el orden de la Naturaleza, de cuya inmutabilidad se oye hablar tanto en nuestros días.

La táctica, por el contrario, depende de la clase de armas que el hombre emplea, y por lo tanto sufrirá modificaciones de generación en generación a medida que aumente el progreso humano. La táctica, precisa de vez en cuando ser alterada y hasta cambiada por completo, mientras que las viejas bases o fundamentos en que descansa la estrategia, por antiguos que sean, siguen, desde los tiempos más remotos, tan firmes como si fuera de piedra.

[...]