

LA INFLUENCIA DE MAHAN EN LA GUERRA NAVAL HISPANO NORTEAMERICANA DE 1898

Ricardo CEREZO MARTÍNEZ
Capitán de navío
De la Real Academia de Cultura Valenciana

Introducción

Conforme con el título de esta conferencia es conveniente advertir que no se va a discurrir en torno a la tesis del *poder naval* postulada por Mahan en *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, ni sobre el discutible uso que hizo de la historia para fundamentar sus postulados, tampoco a sus equívocas alusiones a la historia de España, ni respecto a los injustos juicios que le merecimos los españoles, vertidas en su obra capital, si bien este propósito no impide que se hagan oportunos comentarios sobre estas cuestiones cuando lo requiera la exposición del tema. En esta línea de pensamiento se eligió el título de la conferencia para encuadrar el tema en el preciso significado de su literalidad: la influencia de la obra escrita y su participación en el conflicto naval entre España y los Estados Unidos en 1898. El término «influencia» es, pues, una réplica intencionada del título del famoso libro de Mahan que se acredita con la destacada intervención de este hombre ilustre en la concepción, en el planeamiento, la preparación y en la conducción estratégica y operativa de la guerra contra España.

Y puesto que el término *poder naval* aparecerá a menudo en esta conferencia conviene definir este concepto conforme con la línea de pensamiento de Mahan. Mahan consideró que el poder naval de una nación residía en la capacidad de explotar en beneficio propio las comunicaciones marítimas, en tiempo de paz y en caso de guerra. Ese poder lo constituían cuatro elementos fundamentales: la Marina mercante, los recursos de la nación, las bases navales y la fuerza naval. Sin duda, todos estos elementos son factores de poder totalmente válidos en nuestros días para lograr la explotación beneficiosa de las vías marítimas, pero hoy no se puede prescindir de la aplicación de otras clases de poder que proporciona la tecnología y contribuyen de muy diversas a reforzar, a veces de forma decisiva, el poder naval. En la era de los viajes espaciales, de la aplicación de las altas energías a fines pacíficos y bélicos, del uso de la comunicación mediante satélites, del empleo de la informática en tiempo real y de las aplicaciones de la robótica, es evidente que al hablar de poder naval se han de tener en cuenta las facilidades que proporcionan todos estos adelantos y se ha de estar ojo avizor ante la aparición de otros medios y fuerzas proporcionados por la investigación científica y la tecnología. Entendemos, pues, por poder naval la capacidad de un país para asegurar en el tiem-

po y en el espacio el uso de las vías marítimas de comunicación con fines de subsistencia y desarrollo cuando reina la paz y con propósitos militares en caso de guerra, sea cual fuere la conjunción de medios utilizados en defensa de esas vías.

Mahan, su circunstancia y su obra

Hijo de Denis Hart Mahan, capitán de ingenieros del Ejército, profesor de la Academia Militar de West Point, Alfred Thayer Mahan nació en 1840, cuando los Estados Unidos de América todavía no habían alcanzado toda su extensión territorial en el continente. Durante la niñez de Alfred su nación vivió el fervor expansionista del «Destino Manifiesto» —«The Manifest Destiny»— proclamado en el programa de la campaña electoral del presidente demócrata James Knox Polk, 1845-1849, cumplido al término de su mandato a costa de arrebatar a México los enormes territorios de Texas y California, de fijar el límite meridional de los Estados Unidos en Río Grande, y de extender la frontera occidental hasta el océano Pacífico; o sea después de haber logrado Polk una expansión geográfica que añadió a la Unión una superficie casi equivalente al 25% de la ocupada antes de ser elegido presidente. La atravesaba una época de euforia expansionista manifiesta públicamente sin ambages por el vicepresidente George Dallas con un brindis extensivo a la anexión de la isla de Cuba.

Polk negoció también con el gobierno de Colombia la concesión de una franja territorial en el istmo de Panamá para controlar estratégicamente la región mesoamericana, destinada a convertirse en nexo de unión entre el Pacífico y el Atlántico con objeto de evitar la larga travesía marítima por el cabo de Hornos y disponer de una mejor comunicación económica y social entre los puertos estadounidenses de sitios en ambos. Precisamente entonces, en 1847, un rico ganadero cubano de Puerto Príncipe, Gaspar Betancourt Cisneros, asociado con otros potentados de la isla —muchos de ellos con doble nacionalidad estadounidense y cubana— propuso la anexión de la isla de Cuba a los Estados Unidos como un Estado más de la Unión.

La adolescencia de Mahan transcurrió por tanto en un clima político exaltado por el orgullo de ser ciudadano de un país cuya grandeza se había consumado en un par de décadas, al que se abría un futuro político abierto a los cuatro puntos cardinales y estaba regido por una Constitución garante de libertades y derechos igualitarios para todos sus habitantes, muy superior a las cartas magnas de los demás países del mundo. Algo, o mucho, debió influir en el adolescente Mahan este ambiente para infundirle los ideales de su afición naval frente la voluntad de su padre, a cuyos sentimientos francófilos y a su admiración por Napoleón oponía Alfred su filia británica y el atractivo de Nelson, para él la figura ejemplar de la profesión por él elegida. Según dijo el mismo Mahan, su tendencia anglófila estaba motivada por la prevalencia del cuarto de la sangre británica de sus venas sobre otro cuarto de sangre francesa y la mitad irlandesa (1).

(1) WILLIAM, E.: *Livezey, Mahan on Sea Power*, pág. 6.

En 1856, a los 16 años Mahan ingresó en la Academia Naval de Anápolis, a disgusto de su padre, dispuesto a ofrecer a su hijo un porvenir distinto. Presidía entonces los Estados Unidos el demócrata Franklin Pierce, 1853-1857, y las ideas del movimiento nacionalista «Joven América» eran tema de conversación apasionada en los círculos políticos, militares e intelectuales del país. Se añoraba la incorporación de Cuba, una aspiración asumida con sumo interés por el mismo Pierce, dispuesto a consumarla mediante la compra de la isla. En los cuatro años siguientes, 1857-1861, ostentó la presidencia de los Estados Unidos el republicano James Buchanan, un imperialista en cuyo programa de gobierno figuraba la anexión de los Estados mexicanos de la Baja California, Sonora y Chihuahua y el dominio de las repúblicas de Nicaragua y Costa Rica, países cuyos intereses propios debían supeditarse a los de la Unión. Propugnaba Buchanan un ambicioso ideario de expansión territorial frustrado a causa de la Guerra Civil entre confederados y yankis. Esta crisis bélica interna absorbió la atención del presidente Abraham Lincoln, 1861-1865, y la política exterior quedó transitoriamente relegada a un lugar secundario. El joven Mahan prestó sus primeros servicios como oficial de la Marina yanqui en varias flotillas y escuadrillas de bloqueo de los puertos del golfo de México en poder de los confederados, alcanzando el grado de teniente de navío.

Después de la guerra civil, la historia de Mahan como oficial de Marina discurrió por los cauces comunes a los de cualquier otro compañero de profesión, hasta 1868. En este año, en el empleo de teniente de navío, embarcó en un crucero al mando del capitán de fragata Stephen B. Luce, para realizar un viaje a Asia por el cabo de Buena Esperanza. Durante este periplo se afirmó en Mahan la afición al estudio de la historia y se dieron dos circunstancias importantes para su porvenir como publicista naval: el establecimiento de una gran amistad con su comandante y futuro valedor; y la afirmación en su pensamiento de la idoneidad del modelo histórico de Inglaterra como potencia dominante en los mares del mundo, un hecho constatado por él mismo con la presencia de tropas inglesas en los lugares estratégicos dominantes de las comunicaciones marítimas, Ciudad de El Cabo, Adén, Bombay, Singapur, Hong-Kong.

Tras este aleccionador viaje, Mahan ocupó varios destinos en tierra, entre ellos en la Academia Naval de Annapolis. Ascendido a capitán de corbeta en 1865 mandó la corbeta *Wasp* en aguas del Río de la Plata. En 1876 fue promovido al empleo de capitán de fragata a los 36 años de edad y en situación de excedencia marchó con su esposa e hijos a Francia donde el coste de la vida se acomodaba mejor a sus posibilidades económicas. Al año siguiente fue de nuevo destinado a la Academia Naval y en este puesto escribió en 1878 un ensayo titulado *Naval Education for Officers and Men* galardonado con el tercer premio del «United States Naval Institute».

En 1880 pasó a dirigir el Departamento de Navegación en el Astillero de la Marina en Nueva York, donde una vez más demostró su condición de historiador desarrollando un tema naval titulado *Gulf and Inland Waters* referido a la historia de la Guerra Civil de los Estados Unidos. Tras un período de embarque al mando de la fragata *Wachusett*, encuadrada en la Escuadra del Pacífico Sur, en 1883 ascendió al empleo de capitán de navío. Al año siguiente, en 1884, se produjo un evento trascendental para su provenir: la creación del Colegio de Guerra Naval.

La institución de este Colegio significó un hito fundamental para el progreso de la Marina gracias al tesón del entonces comodoro Stephen B. Luce, esforzado impulsor de la creación de este centro de enseñanza y también su primer director. Luce tuvo que vencer muchas resistencias dentro de su misma corporación para poner en funcionamiento el Colegio, instalado en un principio en un hospicio de Coaster's Harbor, en la bahía de Naragansett. Al Colegio se le asignó la función de formar a los oficiales de la Marina en el estudio científico de la guerra en general y de la guerra naval en particular, Derecho Internacional y otras materias navales. Conocedor Luce de la afición a la historia de Mahan le requirió para pronunciar conferencias de estrategia, táctica e historia naval, ofrecimiento aceptado con entusiasmo por su amigo pues en ese destino podría dedicarse en cuerpo y alma a investigar y estudiar la historia naval; colmaba su aspiración de convertirse en un historiador profesional. A los cuarenta y cuatro años de edad se mostraba poco dispuesto a pasar el resto de su vida activa en el rutinario y aburrido servicio a bordo de los buques y dependencias navales terrestres.

Cuando Mahan ocupó su puesto de profesor en el Colegio de Guerra Naval se encontró ante una situación nueva para él en un triple aspecto: el de seleccionar y preparar los temas de exposición ante sus oyentes; la responsabilidad ejercer la enseñanza en el centro creador de la «doctrina naval» de aplicación en los distintos escalones de la organización naval, desde los mandos de unidades hasta los de la alta conducción estratégica; y considerarse difusor del saber y la metodología adecuados para la eficacia de este último propósito. Comenzó en 1886 a pronunciar sus conferencias inspirado en el ejemplo histórico de la Marina holandesa y de la Revolución americana, contrastados con el de la Marina de Gran Bretaña y en septiembre de 1887 pensó depurar sus conferencias y materializarlas en una publicación crítica de los eventos navales recogidos en ellas en beneficio y prestigio del Colegio. Él mismo y Luce se ocuparon de recopilar el material manuscrito y de seleccionar los criterios fundamentales para desarrollar la *ciencia de la «moderna guerra naval»* (1). Este empeño no resultó fácil pues hubieron de vencer muchas dificultades de carácter financiero y editorial. En mayo de 1890 se publicó el libro *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, el primero en expresar la teoría del *sea power*, término traducido a nuestro idioma «poder naval», aunque realmente la expresión *sea power* utilizada por Mahan significa literalmente «poder del mar». En 1892 Mahan publicó la segunda de las obras importantes: *The Influence of Sea Power upon French Revolution and Empire, 1793-1812*.

La tesis del *poder naval* expresada en el primer libro de Mahan se generalizó doctrinalmente en todo el mundo. Aparentemente extraída de la quintaesencia de la historia, su éxito quedó asegurado en una época precursora de grandes avatares políticos de ámbito internacional, cuando el estudio de la historia naval todavía no había captado el interés de los eruditos como rama específica de la historia general. Sólo unos cuantos estudiosos habían dedicado su tiempo al tema de las grandes batallas navales del siglo XIX, atraídos por la explicación analítica de las formaciones, dispositivos navales y el uso de la cinemática aplicada a los movimientos y evoluciones de las escuadras.

(1) *Ibidem*, pág. 12.

Aun cuando Mahan escribió un libro destinado a doctrinar a los oficiales de Marina de los Estados Unidos, el contenido conceptual de su obra superó con mucho el limitado campo de estos trabajos fundamentados en las apreciaciones extraídas de las escasas acciones navales acaecidas entre 1818 y 1890, faltas de contraste en una experiencia más amplia de la guerra naval cuando en ella se empleaban medios de combate todavía en estado de perfección técnica –propulsión, artillería, coraza– cualitativa y cuantitativamente distintos a los del siglo XVIII.

The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783, se editó precisamente cuando la atención política internacional giraba en torno a las rivalidades de las grandes potencias en la que bien pudiera ser considerada como la fase postrera de la expansión europea en el mundo; la época del colonialismo. Rusia había asegurado su hegemonía en Siberia y trataba de ampliarla al Asia central y oriental; Alemania e Italia tomaban posesión de extensos territorios en África, el Japón consideraba muchas de las islas del Pacífico como áreas propicias para su expansión y los Estados Unidos trataba de excluir del continente americano toda influencia europea y pugnaban con Japón por el dominio de las islas Hawai. El intento de las grandes potencias de resolver en la Conferencia de Berlín de 1885 los problemas coloniales en África acabó en una carrera de conquistas territoriales sin precedentes en la historia. Las viejas potencias Gran Bretaña, Francia, y Austria-Hungría observaban con recelo estas actitudes y el progreso armamentista de las potencias emergentes Alemania, Italia, Japón y los Estados Unidos. Acierta su biógrafo Livezey cuando dice: *Si Mahan hubiera escrito un cuarto de siglo antes su mensaje hubiera caído en un suelo estéril y un cuarto de siglo después habría tenido escasa razón de ser lo que escribió* (1).

La oportuna aparición del libro *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1873* y su tesis del *poder naval* consagró a Mahan como historiador, estratega y tratadista naval. El libro tuvo una extraordinaria acogida en Gran Bretaña donde el gobierno ordenó su distribución en las bibliotecas de las dependencias navales y buques de la *Royal Navy*; en Alemania el kaiser, Guillermo II, estudió a fondo la obra de Mahan y también dispuso su reparto en las bibliotecas de los buques y escuelas de la Marina y su influencia se puso de manifiesto en la evolución experimentada en las construcciones navales dirigidas por el almirante von Tirpitz; y en el Japón el libro de Mahan se adoptó como texto obligatorio en las escuelas navales y militares. En España dos tenientes de navío –Juan Cervera y Jácome, y Gerardo Sobrini y Argullos– tradujeron al castellano y publicaron este primer libro de Mahan en 1901 con el título *Influencia del Poder naval en la Historia, 1660-1783*, que pasó desapercibido fuera del ámbito naval. Al parecer no había políticos interesados en conocer o ampliar sus conocimientos, si es que tenían alguno, respecto los factores condicionantes de la política naval y su relación con la política general de la nación y la defensa de los intereses propios.

En los Estados Unidos la influencia del pensamiento de Mahan no se hizo en un principio tan evidente como en Europa. En el seno de la Marina se recibió la obra Mahan con no pocas reservas salvo en las enseñanzas impartidas en el Colegio de Guerra Naval.

(1) *Ibidem*, pág. 335.

En cambio se extendió muy pronto a los círculos políticos de Washington y fue en la clase política donde la filosofía del poder naval encontró más partidarios que entre los altos mandos de la Marina. Admiradores del pensamiento navalista de Mahan fueron los políticos nacionalistas Henry Cabot Lodge, Harry Davis, Marcus Hanna y Teodoro Roosevelt que se consideraba a sí mismo discípulo de Mahan, de quien llegó a ser un gran amigo. Por medio de estos hombres el enunciado y las consideraciones estratégicas de Mahan calaron en la política norteamericana y se convirtieron en doctrina política para muchos que hasta entonces desconocían la importancia del poder naval para los Estados Unidos, precisamente cuando su país estaba en vías de convertirse en gran potencia mundial después de ampliar su base geográfica continental desde el Atlántico al Pacífico y desde el Canadá hasta Río Grande, tras haberse asegurado el dominio de varias islas estratégicamente situadas en el Pacífico y de exclaves territoriales en Alaska y en el istmo de Panamá y aspiraba a fortalecer su posición geoestratégica en el mar de las Antillas.

El pensamiento político-estratégico de Mahan se hizo manifiesto en la política de los Estados Unidos durante la presidencia de William Mac Kinley, 1897-1901, cuando Teodoro Roosevelt fue nombrado subsecretario de Marina. Y tuvo influencia decisiva en la guerra hispano-americana por medio de sus consejos a Roosevelt y por la vía oficial y participativa cuando se le designó miembro del Gabinete de Guerra Naval, el órgano asesor del secretario de Marina, John Long, para conducir las operaciones navales durante el conflicto bélico. Este Gabinete estaba presidido por Roosevelt, lo cual, unido al prestigio de Mahan ante los demás miembros del Gabinete da opción a situar a nuestro personaje en un puesto relevante entre los altos responsables en la adopción de decisiones antes y durante la guerra.

Coetáneo de los grandes tratadistas del tema de la guerra, los generales Emilio E. Jomini, Karl von Clausewitz y Victor Moltke, Mahan estudió sus obras, en particular la de Jomini de quien tomó buena nota de muchas de sus ideas para conformar su pensamiento sobre la guerra naval. Siguiendo la pauta de este filósofo de la guerra terrestre, Mahan estudió la historia y extrajo de ella los ejemplos precisos para conducir su raciocinio conforme a la observación de los hechos y sus efectos para deducir conclusiones. La historia era un libro cuya atenta lectura revelaba la importancia del dominio del mar en la política y en la estrategia general de una nación. De los principios de la guerra de Jomini, Mahan destacó la importancia de la «posición central», del logro de «la superioridad ante el enemigo» mediante la «concentración de fuerzas» y la «actitud ofensiva» como premisas para mantener la iniciativa y adquirir el dominio del mar. La lectura de las obras de estos pensadores militares y el estudio de la historia le proporcionaron el fundamento para inferir la idea del «poder naval», un antiquísimo concepto intuitivo sabido por los estrategas antes de que Mahan emprendiera su labor histórico-especulativa. No fue el creador de la noción del poder naval, pero tuvo el mérito de definirla, evaluarla y difundirla convertida en término de uso común en la política, la estrategia y la guerra naval; era el primer tratadista que la concibió y desarrolló en forma de una teoría coherente, inspirada en hechos históricos, traducida en factores de poder y principios de aplicación en la política, la estrategia y la guerra naval.

Como hombre de su tiempo, el pensamiento de Mahan no pudo sustraerse al influjo de las ideas filosóficas de la sociología determinista de Herbert Spencer ni a la teoría evolucionista -asimismo determinista- de Darwin. La «lucha por la existencia» y la «supervivencia de los más aptos» se equiparan a la fuerza emanada del poder naval. Basta leer sus dos obras capitales y algunos de sus y múltiples escritos sobre la historia temas navales para constatar la influencia de las causas aparentes como justificación de la necesidad ineludible para la Unión de disponer de un poder naval adecuado y la capacitara para figurar entre las grandes potencias del mundo, cuando la política internacional estaba marcadamente influenciada por el nacionalismo y las apetencias coloniales.

Llegado el momento de cumplir las condiciones preceptivas de embarque en su empleo de capitán de navío, Mahan solicitó el pase a la situación de reserva para proseguir su labor de investigación histórica y de publicista naval libre del entorpecimiento propio de las ocupaciones del servicio activo. Esta decisión encontró el apoyo de sus amigos Roosevelt, Cabot Lodge y Davis convencidos de que el lugar de Mahan, para la mejor prestación de sus servicios a la Unión, estaba en su dedicación a la publicación de estudios sobre temas navales e históricos en lugar del servicio a bordo de los buques. El secretario de Marina de la administración Cleveland -en su segundo mandato-, Hilary A. Herbert, fue inflexible y dispuso el embarque de Mahan como comandante de un buque acorde con su rango de capitán de navío. Sus protectores abogaron entonces por la asignación del mando de una unidad estable en una base naval donde Mahan pudiera disponer de tiempo libre para investigar en las bibliotecas. También fracasaron en esta sugerencia. Pero Herbert le asignó el mando del crucero *Chicago*, preparado para realizar un viaje a Europa en 1893. El disgusto de Mahan se transformó pronto en gozo y reconocimiento pues durante su estancia en Londres pudo investigar en los archivos de la Royal Navy en busca de la información necesaria para escribir *The Life of Nelson*, su gran héroe.

Además, el viaje de Mahan a Europa resultó ser su pasaporte para la fama. Los méritos que no le aceptaron muchos en su país, fueron reconocidos y elogiados en el extranjero. En Londres la reina Victoria le dispensó una afable acogida, al igual que el Almirantazgo, el elitista club de la Marina Real, diversos personajes de la nobleza y centros culturales, colmándole de atenciones y concediéndole títulos honoríficos en Oxford y Cambridge. Cuando regresó a la Unión, su paso triunfal por Londres le valió la estimación y la popularidad entre sus compatriotas. Las Universidades de Yale, Harvard, Columbia y Darmouth, le otorgaron también dignidades honoríficas. Años después, en 1902, fue nombrado presidente de la Asociación Histórica Americana.

Las dos obras capitales de Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* publicada en 1890, *The Influence of Sea Power upon French Revolution and the Empire, 1793-1812* y el centenar largo de folletos y libros escritos a lo largo de su vida fueron merecedores de estudio y resultaron ser de gran utilidad didáctica cuando no existían otras obras sustitutivas sobre el tema «poder naval». Pero no tuvieron el alcance científico que se les atribuyó. Entre otras razones a causa de una concepción temática circunscrita a resolver los problemas político-estratégicos de los Estados Unidos. Aun siendo el concepto de poder naval una idea generalizada, su origen

estuvo motivado por una idea particularista de Mahan tendente a ofrecer una solución al futuro político de su nación.

Mahan no fue un autor sistemático en su trabajo. Su método ceñido al orden cronológico de los acontecimientos no conjuga la influencia del poder naval en la historia con las categorías conceptuales de la geografía, la política, la estrategia. Por otra parte, la historia naval de un período intencionadamente acotado, 1660-1783, margina la historia anterior, solo aludida en su primer libro mediante algunas citas episódicas de la antigüedad, muestra la intención de eludir un período de la historia para desarrollar su estudio a partir de la fecha en la que el modelo naval inglés le era válido porque le convenía para justificar una tesis fijada de antemano. Utilizó las fuentes de información más convenientes a su propósito como historiador, filósofo, estratega, publicista y propagandista, a veces falto de crédito por el «amarillismo» mostrado en sus referencias a la historia de España.

La obra de Mahan no se inspiró en la reflexión en torno a unos principios generales del poder naval como lo fueron las obras de los tratadistas de la Guerra, Clausewitz, Jomini y Julián Corbett, quien supo abstraerse de la historia naval inglesa para culminar su obra *Algunos principios de estrategia naval*, un auténtico tratado filosófico de la guerra naval, no ceñido a un modelo histórico prefijado. Sin embargo, el hecho de ser la primera obra escrita que ofrecía un estudio analítico y metodizado del poder naval, significó una importante aportación para el estudio de factores incidentes en la circunstancia de una nación para enjuiciar su capacidad para el ejercicio del dominio del mar y explotar las líneas marítimas de comunicación en beneficio propio. Imbuido de sus ideas nacionalistas en la década de los años 90 Mahan puso de manifiesto la importancia del poder naval desde la perspectiva de la política expansionista de los Estados Unidos en las regiones terrestres y marítimas de interés particular. Después de la aparición de sus dos obras primigenias así se expresa en las monografías, *Hawai and Our Future Sea Power*, *The Isthmus and Sea Power*, *The Isthmus in Relation to American Sea Power*, *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*, cuyos títulos expresan en sí mismos una definición de propósitos sin necesidad de explicación.

Las islas Hawai y el istmo de Panamá aparecen como razones objetivas de entidad suficiente para justificar la necesidad de disponer de un poder naval adecuado para asegurar su dominio por parte de los Estados Unidos. En sus dos obras capitales sobre el poder naval, Mahan no se refirió ni una sola vez a las islas Hawai –o Pearl Harbour– y sólo en tres ocasiones aludió al istmo de Panamá –una de ellas como cita histórica– en *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, ni tampoco tuvo en cuenta en las consideraciones estratégicas en torno a los Estados Unidos a la posesión de Alaska, las islas de Midway y Samoa, de manera que en su pensamiento no tenía cabida todavía el componente estratégico del Pacífico (1). Puede inferirse por tanto que los juicios estratégicos de Mahan tuvieron un antes y

(1) Por orden cronológico las incorporaciones de Alaska y las islas citadas se produjeron: Panamá en 1857, Alaska en 1869, Midway en 1872, Samoa en 1878, Pearl Harbour en 1887.

un después. No les faltaban razones a los mandos navales de su tiempo que no aceptaron por completo las ideas aplicativas para la construcción de la clase de buques de guerra preconizados por Mahan para los Estados Unidos como se verá más adelante.

Mahan fue un incansable divulgador del «navalismo» a través de la prensa. Hacia 1896, cuando pasó a la situación de retirado, había escrito sus dos grandes obras ya citadas la biografía de Nelson *The Life of Farragut*, las monografías antedichas y varios artículos muy difundidos en las revistas *Atlantic Monthly*, *Quarterly Review*, *Forum*, *North American Review*, *Century Magazine* y *Harper's Monthly*. La celebridad alcanzada y la buena acogida de sus obras y artículos le animó a emprender la tarea de popularizar la literatura naval en la prensa diaria mediante cartas y artículos con la intención de infundir la mentalidad del pueblo norteamericano. Con esta dedicación decayó su trabajo de investigación, aunque aun salieron de su pluma monografías tan interesantes como *Lessons of the War with Spain* y *Sea Power in Relation to War of 1812*. De las cuales es muy recomendable la lectura de la primera para quien quiera tener una perspectiva objetiva de la guerra naval hispano-americana.

En situación de retirado Mahan fue requerido por el secretario de Marina para integrarse en el Gabinete de Guerra Naval creado para conducir la guerra naval Hispano-Americana. Y cuando terminó el conflicto formó parte de la comisión norteamericana que participó en el Congreso de La Haya. En 1903 se le llamó para unirse a otra comisión destinada a estudiar la situación y desarrollo de la Marina mercante de los Estados Unidos. En 1909 su amigo el presidente Teodoro Roosevelt le designó para intervenir en una junta encargada de estudiar la reorganización de la Marina y le nombró presidente de una comisión conjunta para considerar el estado de la defensa nacional. Entre 1898 y 1912 Mahan compartió esas tareas pronunciando conferencias de historia naval y estrategia en el Colegio de Guerra Naval, reunidas en un libro titulado *Naval Strategy, Compared and Concerned with the Principles of Military Operation* afirmando la validez de los principios del poder naval con el perfeccionamiento de los nuevos medios de guerra en el mar derivados del uso del acero, el vapor y el torpedo.

En 1912, a los setenta y dos años de edad, con el rango de contralmirante honorario, se sentía con fuerza y ánimo para seguir investigando la historia y decidió dedicarse a *algún trabajo largo de carácter más permanente* (1). Tenía la idea de realizar un estudio del poder naval en relación con la expansión de los Estados. Apenas pudo escribir una cuantas páginas, pues en los primeros días del mes de diciembre de 1914 le sorprendió una repentina muerte dando fin a su larga y fructífera labor como historiador, publicista y propagandista del poder naval. Como todos los hombres famosos, Mahan tuvo en vida fervientes admiradores y decididos oponentes, un contraste de posiciones que persiste en nuestros días.

(1) Cit. LIVIZKY, pág. 21; correspondencia entre Mahan y su amigo Samuel A'Court Ashe, 17 de junio de 1912. Flowers Collection.

Influencia del poder naval en la política de los Estados Unidos en la última década del siglo XIX

Mahan, como todos los oficiales de la Marina de su generación, estaba en desacuerdo con los Gobiernos de la Unión por la desatención a las necesidades materiales de la Marina después de la Guerra Civil. Algunos aducían como prueba de tal estado de cosas la incapacidad de respuesta naval por parte de la Unión cuando el 28 de agosto de 1866 la corbeta española *Tornado* apresó al buque «filibustero» *Virginus* en su viaje a La Habana amparado por la bandera de barras y estrellas (1). Mahan tomaba como ejemplo más reciente de debilidad de la fuerza naval americana como causa de la impotencia política del gobierno de Washington frente al gobierno inglés cuando éste rechazó la doctrina de Monroe en el litigio fronterizo de Venezuela con la Guayana inglesa y el gobierno venezolano quiso evitar la expansión británica en América a su costa. En esta ocasión la precariedad naval de la Unión era tan notoria que el presidente Cleveland —en su primer mandato de 1885-1889 (2)— aceptó los hechos consumados falto del potencial naval suficiente para respaldar una postura más firme en la negociación con Inglaterra y forzarla a respetar la doctrina de Monroe. Con vistas al futuro se avizoraba la pugna con el Japón por el dominio de las Hawai, donde la colonia de emigrantes nipones era cada vez mayor, tampoco cabía olvidar la necesidad de conservar el control del istmo de Panamá en evitación de la caída de esta vital región estratégica bajo el dominio de una potencia extranjera. Todas estas razones justificaban la creación de una Marina militar moderna y adecuada a los intereses políticos para respaldar la política y la estrategia más convenientes para la Unión.

En 1890 en *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Mahan hizo hincapié en dos cuestiones para él de capital importancia en la estrategia marítima de la Unión: la seguridad de los puertos propios del Atlántico y del Mar de la Antillas ante acciones navales de bloqueo por parte de una potencia enemiga en caso de guerra; y la garantía de conservar el dominio del istmo de Panamá. La misión prioritaria de la Marina militar de la Unión debería ser por tanto la de evitar ambas amenazas. *Media docena de vapores de gran andar que navegasen a veinte millas de la costa entre Nueva Jersey y la costa de Long Island -decía-, 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 los puertos de Boston y las bahías de Delaware y Cheasepeake. El núcleo principal de las fuerzas bloqueadoras, destiando 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 de los bloqueados* (3). Y añadía: (...) *Para evitar estos bloqueos, es preciso contar*

(1) Como es sabido el entonces ministro penipotenciario de España en Washington, Luís Polo de Bernabé, informó a las autoridades españolas de Cuba que el *Virginus*, habitual proveedor de armas, hombres y otras ayudas a los rebeldes cubanos, haciéndose pasar como buque de línea regular entre Nueva York y las islas Bermudas, se dirigía a Cuba con armas y mercenarios a bordo. La corbeta española le salió al paso y tras larga persecución apresó al buque contrabandista en aguas cercanas jamaica.

(2) Grover Cleveland fue elegido presidente de los Estados Unidos por segunda vez en 1893.

(3) CERVERA Y SOBRINI, op. cit., pág. 104

con suficiente número de buques de guerra para crear tal peligro a la flota bloqueadora, que le sea imposible mantener sus posiciones (1) (...) Puede argüirse que, dada la extensión de los Estados Unidos, no se podría hacer efectivo un bloqueo en todo el litoral (2) (...) en la situación actual de nuestra Marina militar y aunque se hagan algunos aumentos que no excedan a los presupuestos del Gobierno, el bloqueo de Boston, Nueva-York, las bahías de Delaware, de Cheasepeake y el Misisipi (3) merecen especial atención y el Gobierno debería proveer (...) una flota que aunque no fuese capaz de ir a países lejanos, pudiera al menos, mantener despejadas las costas propias en caso de guerra (4).

Por tanto, era 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 (5) (...) Ahora bien, como *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* (6).

La atención defensiva conjunta frente al bloqueo de los puertos metropolitanos y la amenaza contra el istmo de Panamá aconsejaba la creación de una Marina militar capaz de cumplir las misiones de alejar de las costas de la Unión la escuadra de bloqueo enemiga e intervenir en el Caribe si los fines de control de Panamá por parte de una tercera potencia derivaban hacia una situación de tensión o conflicto. Para hacer frente a ambas situaciones no se precisaban unidades navales de gran autonomía contando con la capacidad de apoyo y reposición de necesidades logísticas de los puertos del Atlántico, a pie de obra en el teatro de operaciones, y con la posesión de una base próxima al área estratégica del istmo capaz de reponer la capacidad operativa de la flota destacada en aguas caribeñas, tal base podía proporcionarla la isla de Cuba, estratégicamente situada en posición dominante del canal del Viento. En consecuencia, los Estados Unidos requerían una flota compuesta por un núcleo de buques armados con una poderosa artillería, de no demasiada autonomía ni de mucho andar. En base a estas hipótesis en 1889, ocho años antes de la declaración de guerra a España, el secretario de Marina presentó un plan de Escuadra basado en la construcción de buques acorazados de gran desplazamiento con cañones de grueso calibre capaces de proporcionar una gran masa de fuego; se les denominó *sea going coast-line battleship* y al año siguiente se ordenó poner las quillas de tres buques acorazados de esta clase: *Indiana, Oregon* y

(1) *Ibidem*, 105.

(2) *Ibidem*, 105.

(3) *Ibidem*, pág. 105.

(4) *Ibidem*, pág. 106.

(5) *Ibidem*, pág. 106. El entrecomillado es nuestro

(6) *Ibidem*, págs. 107-108.

Massachussets de 10.000 toneladas, con coraza de 18 pulgadas, armados con 4 cañones de 15 pulgadas –33 cm– y 17 nudos de andar. En el mismo año se dio la orden de fabricar el crucero protegido *Columbia* y al año siguiente el *Minneapolis* ambos de 8.100 toneladas. Los contralmirantes William S. Sims y Bradley Fiske, el comodoro George Dewey y otros altos mandos navales discreparon de la estrategia poco «acabada» de Mahan y de la definición de las amenazas, y mostraron su disconformidad con la decisión de construir estas tres unidades. Eran partidarios de disponer de acorazados más veloces, de gran autonomía y aptos para cumplir misiones ofensivas de guerra en alta mar en ambos océanos contra cualquier enemigo dispuesto a disputar en fuerza el dominio naval en áreas de interés de la Unión.

Al margen de esta controversia de fondo estratégico con las ideas de Mahan, las enseñanzas habían influido en el pensamiento de los oficiales navales asistentes a sus conferencias en el Colegio de Guerra Naval y muchos de ellos tenían criterios propios para abordar el estudio de los problemas relativos a la política, la estrategia y la táctica naval. La labor de Mahan como profesor de esta materias había creado «escuela» entre muchos oficiales jóvenes, futuros altos mandos de la Marina, formados en una doctrina básica, que les permitía observar con una nueva perspectiva de las cuestiones navales hasta el punto de superar las ideas de su maestro. El mismo Mahan evolucionó en sus ideas estratégicas como se aprecia en los escritos, las cuatro monografías editadas en los años posteriores y en las conferencias pronunciadas en el Colegio de Guerra Naval cuando pasó a la situación de retirado. Es decir, cuando alcanzó la madurez de su pensamiento y se dio plena cuenta del alcance político-estratégico de su concepto inicial del poder naval.

Entre la publicación del primer libro de Mahan en 1890 y la edición conjunta en 1897 de las monografías en relación con las Hawai, el istmo de Panamá y el poder naval de la Unión, el campo de observación estratégica de Mahan se amplió con la contemplación de un escenario de litigio político-estratégico de ámbito global. En relación con la estrategia de Pacífico destacó la amenaza del «peligro amarillo» -del Japón- o de cualquier otra potencia marítima en cuyo poder cayera alguna de las islas de aquel océano y pudiera convertirse en una base naval situada a menos de 3.000 millas de San Francisco. En este caso la extensa costa de los Estados Unidos bañada por las aguas del Pacífico quedaría en primera línea en caso de una confrontación naval. De ahí la importancia para la Unión de asegurar la posesión de las islas Hawai situadas a 2.500 millas, en la ruta a Puget Sound, Australia y Nueva Zelanda, interpuestas entre el istmo de Panamá y las grandes potencias asiáticas China y Japón. Para los Estados Unidos el dominio del eje Hawai-Panamá-Cuba era capital si la política quería llevar a buen término el engrandecimiento y defensa del país. El predominio naval en este eje era el postulado político-estratégico básico que fundamentaba la necesidad de disponer de un poder naval adecuado. Este planteamiento era compartido por el senador Cabot Lodge, el almirante Luce, Teodoro Roosevelt y otros muchos congreistas. Cuando en 1897 Roosevelt fue nombrado subsecretario de Marina tuvo la habilidad de transmitirlo e infundirlo al secretario de Marina, John Long y al presidente Mac Kinley.

En ninguna de las monografías citadas se refirió explícitamente Mahan a Cuba ni a Puerto Rico como objetivos de la política y de la estrategia de su país pues las dos

islas, en particular Cuba, figuraron siempre como tales objetivos en la agenda política de los presidentes y gobiernos de la Unión desde muchos años atrás. Pero los hechos de publicarlas reunidas en el año anterior a la guerra con España y hacer referencia en ellas a la falta de un poder naval decuado por parte de la Unión en el Caribe aludiendo a un incidente con Inglaterra sobre los límites entre Venezuela y Guayana acacido diez años atrás, cuando en el momento presente, o sea en 1897, las relaciones entre su país y Gran Bretaña eran amistosas y por tanto no figuraba entre los posibles rivales, indicaban una intencionalidad estratégica dirigida contra el único país en situación de dificultar el dominio naval de la Marina de la Unión en aquel mar, es decir España mientras estuviera en posesión de Cuba. En todo caso, la idea de Cuba como objetivo político de su país se incluía en la definición del eje estratégico Hawai-Panamá-Cuba, determinante de la necesidad de preparar una fuerza naval en el Caribe. Jamaica y Cuba dominaban el acceso oriental al istmo de Panamá, pero como el paso del Viento era un lugar clave para acceder por vía marítima al istmo y viceversa, la posición estratégica de Cuba superaba a la de Jamaica. A la Unión le bastaba con disponer de la bahía de Guantánamo, cuya posición y capacidad eran muy adecuada para establecer una base naval y estas cualidades hacían necesaria su posesión.

En las circunstancias de creciente tensión política entre España y los Estados después de la insurrección cubana iniciada con el grito de Baire de 1895, Roosevelt fue uno de los colaboradores directos del presidente Mac Kinley más eficientes para convencerle de la existencia de motivos suficientes para declarar la guerra a España cuando en el curso de la guerra en Cuba surgiera la primera oportunidad. la explosión de los pañoles de municiones del *Maine* el 15 de febrero 1898 fue esa oportunidad, aprovechada políticamente para achacar la causa del accidente a una acción provocada desde el exterior del buque aun cuando en el informe emitido el 28 de febrero por la comisión investigadora de la Marina estadounidense se dijera no haber *conseguido obtener pruebas que fijen la responsabilidad de la destrucción del «Maine» en ninguna persona ó personas* (1).

Si los fines de apropiación o dominio de Cuba databan de antiguo, el proceso de anexión del archipiélago hawaiano fue mucho más breve. En enero de 1893 un grupo de agitadores americanos y sus descendientes aprovecharon la circunstancia de la supresión por parte de la reina Lilivokalani de la Constitución vigente, inspirada antes desde Washington, para promover algaradas de protesta y pedir ayuda al presidente Chester Arthur. Éste envió un representante diplomático que no dudó en considerar legal la revolución y sin oposición alguna depuso a la reina y convirtió las islas en protectorado estadounidense. El sucesor de Arthur, Grover Cleveland -en su segundo mandato, 1893-1897- avanzó un paso más hacia la incorporación definitiva del archipiélago reconociéndolo como un Estado republicano constitucional bajo la presidencia del norteamericano Sanfard B. Dole, quien ejecutó el trámite final de anexión al siguiente presidente de los Estados Unidos, Mac Kinley. El 7 de julio de 1898 el Senado y la Cámara de

(1) Dictamen de la Comisión Americana, *Revista General de Marina*, tomo 42, mayo de 1898; *How the Battleship Maine Was Destroyed*, pág. 70

Representantes aprobaron la incorporación de un nuevo Estado de la Unión, dos meses después del holocausto de la Escuadra del almirante Montojo en Cavite y a los tres días de la destrucción de la Escuadra del almirante Cervera en Santiago de Cuba. Sin pausa, el plan sustentado en la filosofía político-naval de Mahan se había cumplido: Cuba, el istmo, las Hawai y las Filipinas, surgidas éstas como objetivo oportunista cuando se estudió el plan de guerra contra España, quedaban bajo el dominio de los Estados Unidos sin réplica por parte de ninguna potencia europea.

En el transcurso de unos años, afianzado en los oficiales de la Marina de la Unión el concepto del poder naval y ante la perspectiva de un ámbito estratégico comprensivo de los dos grandes océanos, se modificaron los criterios en lo concerniente a la aplicación práctica de una doctrina aceptable para determinar la cualidad y cantidad de las unidades que deberían constituir la espina dorsal de la fuerza naval más adecuada para apoyar la política exterior de los Estados Unidos. Esta renovación de ideas trajo consigo una nueva orientación en los estudios del Colegio de Guerra Naval dirigido desde 1894 por el capitán de navío Henry C. Taylor. Sin excluir el conocimiento de la guerra naval en el curso de la historia, ni de la estrategia Taylor impuso el estudio de temas prácticos tales como la evolución de la guerra, los planes de defensa, juegos de guerra, ejercicios en la mar, en especial el lanzamiento de torpedos, y Derecho Internacional. Este programa de estudios teórico-prácticos significó un notable progreso respecto del primigenio de la época de Luce y Mahan y se ajustaba más al propósito de capacitar a los oficiales de la Marina en la resolución de los problemas navales en sus aspectos de previsión, preparación de planes de guerra y el empleo de una fuerza naval más avanzada. De hecho el progreso en los planes de estudio marcó la trayectoria futura del Colegio como institución formativa de oficiales especialmente preparados para trabajar colegiadamente en su cometido de apoyo a las decisiones del mando naval en los distintos niveles de la organización de la Marina. Conforme con las nuevas tendencias, Roosevelt, personaje abierto a todas las propuestas razonadas relativas a los problemas navales, apoyó la idea de dotar a su país de una gran fuerza naval en previsión de futuras amenazas e insistió ante el secretario Long en 1897 en la necesidad de construir una flota de combate superior a la del Japón en el Pacífico y a la alemana en el Atlántico; en principio cuatro acorazados para reforzar la Escuadra de este último océano y otros dos para destacarlos al otro.

El propósito de construir una flota de combate poderosa no era nuevo. Años antes, en 1889, el secretario de Marina, Benjamin Tracy, propuso la creación de dos escuadras de acorazados, una para operar en el Pacífico, la otra en aguas del Atlántico y Mar Caribe. Había pues antecedentes sobre esta cuestión cuando en 1890 una Junta de Política Naval, compuesta por seis oficiales de la Marina (1), estudió las necesidades para construir una gran fuerza naval y especuló con la idea de constituirla en base a un núcleo básico de fuerza constituido por 35 acorazados de gran autonomía y capacidad de fuego. En 1892 se autorizó la puesta de la quilla de buques acorazados de estas características, entre ellos la del *Iowa*, de 11.300 toneladas, y el crucero acorazado *Brooklyn*

(1) William REYNOLDS BRASTED: *The United States Navy in the Pacific 1897-1909*, cap. 1.

de 9.100 toneladas, ambos terminados a tiempo de participar en la guerra contra España en 1898.

La determinación de las necesidades para disponer de una poderosa Marina de guerra dio lugar a una serie de discusiones, prolongadas hasta 1909, en particular cuando se trató de definir su misión básica y de las conclusiones obtenidas se derivó la decisión de obtener la mayor fuerza naval del mundo. En el horizonte político internacional se evidenciaba la presencia de «poderes navales» emergentes cuyas unidades de combate hacían ya acto de presencia en los océanos en apoyo de las aspiraciones colonialistas de distintos países. En Alemania el almirante Alfred von Tirpitz ponía en marcha un programa naval cuyo núcleo principal de combate lo constituirían 19 acorazados y en Japón se activaba también la fábrica de grandes unidades de combate.

Debido a la influencia del pensamiento de Mahan y a la perseverancia de Roosevelt, la Marina de los Estados Unidos logró la definición de una política naval a largo plazo. Entre 1883 y 1897 en los Estados Unidos se construyó una gran flota de combate en virtud de una revisión evolutiva del concepto estratégico básico, en un principio sustentado en un punto de vista geoestratégicamente limitado, ampliado luego a una perspectiva de presencia global de ámbito oceánico. En el curso de catorce años se echaron al agua 5 acorazados, 3 cruceros acorazados, 15 cruceros protegidos, 16 cañoneros y otros muchas unidades menores cuyo potencial de combate era muy superior al de las unidades aptas para la guerra en España cuya Escuadra de combate disponía de un acorazado anticuado, de poco andar y escasa autonomía, el *Pelayo*, 4 cruceros acorazados, el más poderoso de ellos, el *Colón*, falto de su artillería principal, un crucero protegido y 16 unidades del tipo cañonero, torpedero y destructor, inferiores a la 550 toneladas de desplazamiento.

La desproporción entre las capacidades de combate entre las Escuadras de España y los Estados Unidos era todavía mayor si se considera el notable campo diferencial de las perspectivas políticas observadas por los respectivos Gobiernos a la hora de adoptar sus respectivas decisiones sobre la política naval propia. Para tener consciencia cabal de este contraste basta recordar lo dicho antes sobre la gestación de la Marina de los Estados Unidos, la preparación del plan de guerra naval contra España y del sistema de conducción estratégica de la campaña naval, no sólo con la inferioridad de la fuerza naval española, de todos conocida. Y conviene ver el contenido de la correspondencia cursada entre el ministro de Marina de España, almirante Segismundo Bermejo, y el comandante en jefe de la Escuadra, almirante Pascual Cervera, recoplida y publicada por éste en 1899 en su *Colección de documentos referentes a la Escuadra de operaciones en las Antillas*. De la lectura de estos papeles se infiere tanto la inexistencia de un plan de guerra estudiado y preparado con antelación suficiente, desarrollado en líneas de acción alternativas para las fuerzas navales operativas, como la abundancia de cuestiones primordiales que afectaban a la capacidad operativa de los buques de Cervera, no resueltas, relativas al estado de la artillería, del material, personal, combustible y falta de bases de apoyo logístico en el área del Caribe, todas ellas a cual más grave.

La influencia de Mahan en la preparación, planeamiento y conducción de la guerra naval hispano-americana

Para observar desde una más amplia perspectiva política el conflicto entre España y los Estados Unidos no basta ceñirse a la vieja tendencia anexionista de la isla de Cuba manifiesta con toda evidencia desde la presidencia de James Knox Polk entre 1845 y 1849 con el brindis público con champaña del vicepresidente Geroge Dallas por la pronta incorporación de la isla como un nuevo estado de la Unión. Medio siglo después los políticos nacionalistas estadounidenses albergaban los mismos fines expansionistas en el Caribe que sus lejanos antecesores, pero contemplaban la situación la política internacional desde un punto de vista muy distinto. No eran sólo los Estados Unidos la única potencia que albergaba fines de presencia hegemónica en determinadas regiones de la Tierra. También Alemania, Italia y Japón se consideraban con los mismos derechos a poseer colonias que las viejas potencias, Gran Bretaña, Francia y Rusia.

En la década de los años 90 el interés político-estratégico de los Estados Unidos se fijaba en el Atlántico norte, en el Pacífico y en los entornos de estos dos océanos confluentes en el istmo de Panamá. La estrategia del poder naval se había convertido en el soporte de su política económica y de dominio en el Pacífico y el gobierno de Washington se mantenía expectante del curso de los acontecimientos en Cuba y mantenía unas relaciones diplomáticas ambiguas con España en espera de una circunstancia favorable para adquirir en el Caribe una posición geográfica más próxima al istmo de Panamá forzando a España a renunciar a la soberanía de la Perla de las Antillas. En Washington los políticos ultranacionalistas del momento -Roosevelt, Henry Cabo Lodge, Marcus Hanna y otros muchos senadores- acechaban el momento oportuno para lograr el viejo propósito político de incorporar la isla a la Unión o de ejercer en ella el control estratégico, un hito previo y necesario para que su nación adquiriera el rango de gran potencia mundial.

En las pretensiones de los Estados Unidos respecto a Cuba influían también intereses económicos además de los fines estratégicos principalmente por razón del comercio del azúcar que había conducido a Cuba y a la Unión a una mutua y severa dependencia mercantil. En el primer quinquenio de la década de los años noventa el volumen de compra de este producto por parte de la Unión alcanzó el 95% de la producción cubana, que en 1895 llegó a ser de 1.000.000 de toneladas; España apenas absorbía el 2% de la exportación azucarera. La mecanización y la mano de obra proporcionada por la numerosa emigración de españoles entre 1864 y 1894, más cualificada que la de los esclavos, fueron los factores técnico-sociales impulsores del «milagro económico» acacido en la isla a expensas de la exportación de azúcar a los Estados Unidos y a costa de un extraordinario déficit en la balanza de pagos del país comprador acumulado desde la década anterior, cuando pesaban sobre la hacienda deudas arrastradas desde la Guerra Civil y de la crisis económica de los años posteriores.

Desde mucho tiempo atrás el gobierno de Washington trataba de remediar esta situación mediante un tratado comercial con España retrasado una y otra vez por el Gobierno de Madrid. Pero en los años noventa la condición de ser país comprador único

de la casi totalidad de la producción azucarera y el hecho de estar instaladas en los Estados del sur de la Unión numerosas refinerías del azúcar cubano situaban al gobierno de Washington en una posición favorable para negociar la firma del demorado acuerdo comercial con España que Cánovas del Castillo, fiel a su política proteccionista, rechazó por considerarlo perjudicial para el mercado de otros productos y para los capitales españoles invertidos en instalaciones industriales. La negativa de Cánovas incitó a muchos productores de azúcar a preferir la anexión de Cuba a la Unión, de la que ya dependían económicamente, y a adoptar una postura política antiespañola.

Este estado de opinión, sustentado por un importante sector de grandes y pequeños plantadores de azúcar, y la tirantez de relaciones diplomáticas entre España y los Estados Unidos a causa del rechazo del acuerdo comercial favorecía los fines de rebelión del Comité Revolucionario Cubano instalado en Nueva York manejado por su promotor y sostén intelectual, José Martí, quien movió con habilidad el entramado subversivo a través de los numerosos «clubs» instalados en los Estados Unidos y en Cuba para promover una intensa campaña de propaganda y captar ayudas económicas para su causa. El Comité buscó y obtuvo recursos financieros en Nueva York, Filadelfia, Chicago y otras ciudades estadounidenses para enviar armas a Cuba con destino a los grupos subversivos organizados por activistas adiestrados en los Estados Unidos y dar la orden de alzamiento iniciador de una guerra revolucionaria con la colaboración de los muchos cubanos que trabajaban en las industrias tabaquera y azucarera del sur de los Estados Unidos, políticamente influenciados por agitadores anarquistas. Los revolucionarios explotaron la situación de descontento creada por la oferta de sueldos bajos a los trabajadores de las fábricas de tabaco en Florida en el período de la reactivación económica de 1893 para organizar huelgas y destruir propiedades de inversores españoles. Martí decidió entonces poner en marcha proyecto subversivo sacando también partido de los rescoldos de descontento político surgidos en Cuba cuando Maura presentó su proyecto de ley de reforma administrativa. Organizó varias expediciones armadas. El 4 de noviembre de 1893 la gente armada que desembarcó en las Lajas fue recibida con recelo por la población cubana pues los activistas enviados a la isla habían logrado escasos adeptos porque sus métodos y fines revolucionarios todavía no eran compartidos por el pueblo en general, blancos ni de color. Otras tres expediciones preparadas a finales de octubre de 1894, en Fernandina, Cayo Hueso y Jacksonville, fracasaron en su origen debido a la prohibición de las autoridades estadounidenses a la partida de los tres vapores con grupos de hombres armados capitaneados por Antonio Maceo.

Aun cuando la política respecto a Cuba del presidente Grover Cleveland –en su segundo mandato de 1893 a 1897– era de mantener la neutralidad, la gran mayoría de los miembros del Congreso se manifestaba dispuesta a intervenir en el caso de producirse un alzamiento armado contra España. Pero recelaban a la vez que los efectos de una revolución creara en la isla una situación similar a la de la República de Haití, cuando en 1803 los negros sublevados obligaron a abandonar la isla a las tropas expedicionarias de Napoleón y para evitar tal posibilidad Cuba debería de pasar directamente bajo dominio de la Unión. En la situación de incertidumbre provocada por el temor a la revolución y los propósitos anexionistas, en previsión de una ruptura de relaciones con España, en 1894 se aleccionó a los asistentes al curso de estudios en el Colegio de Guerra

Naval sobre «Estrategia en el caso de una guerra con España». Y en 1895 el contralmirante Luce y McCarty Little pidieron al director del Colegio, el capitán de navío Henry C. Taylor, la elaboración de un estudio completo si se llegaba a esa situación guerra cuando los revolucionarios proclamaron la rebelión con el manifiesto de Monte Christi lanzado por Martí y Máximo Gómez el 25 de marzo de ese año.

Asumido el compromiso por parte de Taylor y con objeto de dar un supuesto carácter didáctico a la redacción de un plan de guerra, se sometió a consideración de los 21 asistentes al curso del Colegio en aquel año la resolución de dos problemas bélicos: uno relativo a la defensa de Nueva Inglaterra contra Gran Bretaña y otro *problema especial* con vistas a una posible guerra con España, calificados ambos de suma importancia *para el futuro inmediato del país* (1). La defensa frente a una amenaza proveniente de Gran Bretaña para estudiar la defensa de Nueva Inglaterra no ocultaba la intención de enmascarar el estudio del plan de guerra contra España, que era el verdaderamente interesante. En el estudio del plan de guerra propuesto se consideraron dos situaciones: España y Gran Bretaña eran aliadas frente Francia y los Estados Unidos; y España y los Estados Unidos se veían implicadas frente a frente en una guerra sin aliados ficticios. En este último caso se consideraron tres líneas de acción evaluadas: atacar directamente a España considerada costosa y arriesgada; atacar las posesiones españolas en el Pacífico, Filipinas y Guam, factible pero no decisiva; y atacar Cuba y Puerto Rico, podía no ser no decisiva pero obligaría a España a sostener un continuado esfuerzo de guerra (2). Terminado el plan en el mismo 1895 en los dos años siguientes en el Colegio se dedicó especial atención estudiar cuestiones más específicas, como las necesidades de aprovisionamiento de combustible de la Flota de guerra en el Caribe ante la posibilidad de producirse esa guerra (3).

Todas estas consideraciones fueron tenidas en cuenta por el departamento de Marina en Washington y no merecieron su aceptación. El teniente de navío W. W. Kimball, de la Sección de Inteligencia Naval, propuso otro plan de guerra basado en el bloqueo de Cuba y la interdicción de cualquier acción naval por parte española a fin de permitir a los cubanos instituir su propia nación sin necesidad de invadir la isla las tropas de los estados unidos. Estas dos líneas se complementaban con dos campañas secundarias: una destinada a atacar el tráfico marítimo y las ciudades costeras de España para mantener a su Flota en aguas metropolitanas; y otra dispuesta para la captura de Manila para destruir el comercio español en Filipinas y contar con una muy favorable e importante baza a la hora de negociar la paz restituyendo el archipiélago a España a cambio de la independencia de Cuba. Para revisar la situación estratégica a la vista de la discrepancia entre los dos planes de guerra, en diciembre de 1896 el secretario de Marina, Hilary Herbert, designó una comisión especial de oficiales de Marina presidida por el contralmirante F. M. Ramsay asistido por el del mismo empleo F. M. Bunce, jefe del Apostadero del Atlántico norte y los capitanes de navío W. T. Sampson, Richard

(1) John B. HATTENDORF y otros *Sailors and Schola*, pág. 45.

(2) *Ibidem*, pág. 45.

(3) *Ibidem*, pág. 46.

Wainwright y Henry C. Taylor, a quien se le relevó de la dirección del Colegio de Guerra Naval. Esta comisión rechazó el plan del Colegio y redactó otro similar al de Kimball (1).

Pero en 1897 el demócrata Cleveland perdió las elecciones frente al republicano Mac Kinley y éste no asumió la política de neutralidad de su antecesor porque en la nueva administración figuraban numerosos partidarios de la intervención en Cuba. La guerra de destrucción puesta en práctica por los revolucionarios en su ofensiva había devastado la isla y el capitán general Valeriano Weyler había adoptado medidas drásticas para rechazar a los insurrectos hacia la provincia de Oriente, sus tropas habían recuperado las regiones occidental y central de Cuba y esperaba la llegada de la estación seca para reanudar la ofensiva. En los Estados Unidos la prensa amarilla desencadenó una campaña de desprestigio de Weyler para excitar la pasión antiespañola de la población civil y crear un ambiente nacional propicio a la intervención militar. A la postura antiimperialista de Cleveland de convertir las islas Hawai en un Estado más de la Unión sucedía la actitud contraria de Mac Kinley y su gobierno, expansionista, nacionalista y proclive a la incorporación del archipiélago.

En estas circunstancias en marzo de 1897 el secretario de Marina, John Long, seguramente a instancias de Roosevelt, convocó a de nuevo la comisión de planes que había sufrido algunos cambios en sus componentes con el fin de considerar la validez de los planes de guerra propuestos. La comisión rechazó el plan del Colegio de Guerra Naval y adoptó una solución similar a la de Kimball, sin embargo continuaron los desacuerdos debido a la falta de consenso entre los dirigentes políticos de Washington y la cuestión quedó en punto muerto. En julio de 1897 en el Colegio de Guerra no se daba por segura una guerra con España y significó amenazas más señalada por parte de Japón y de Gran Bretaña (2). Se aplazó la decisión y el subsecretario de Marina, Teodoro Roosevelt, dio prioridad al problema «especial» de las islas Hawai y encargó el estudio de la solución de este problema al Colegio de Guerra Naval.

El protagonismo del subsecretario Roosevelt en decisiones propias del secretario de Marina se justificaba en la delegación de funciones por parte de Long cuando se hizo cargo de puesto en el Gobierno. Long decidió ocuparse de la dirección general de los asuntos de la Marina y delegó en los jefes de las secciones de Material, Personal y demás servicios la resolución de las cuestiones de sus respectivas competencias (3) y éstos despachaban con el subsecretario. La decisión de Long dejó el campo libre a Roosevelt para incidir con sus propias iniciativas en los asuntos del Departamento de Marina y Roosevelt estaba dispuesto a conseguir para su país una poderosa fuerza naval. Su afición a los temas navales le había inspirado un estudio sobre la *Guerra Naval de 1812* cuando se graduó en Harvard (4), el cual le sirvió de preparación previa para atender con conocimiento de causa a las actividades propias de su cargo y desenvolverse

(1) Ibidem, pág. 46-47.

(2) Ibidem, pág. 47.

(3) *How the Battleship «Maine» was destroyed*, pág. 20.

(4) Se trata de la guerra entre Gran Bretaña y los Estados Unidos.

con soltura en un ambiente, el ambiente naval, donde muchas de las cuestiones propias la Marina le eran más o menos conocidas.

La delegación de funciones de Long, la inteligencia, la competencia en sus funciones y el carácter activo de Roosevelt le facultaron para despachar directamente con el presidente Mac Kinley, sobre el que ganó gran ascendiente. Roosevelt contaba con los consejos de Mahan en cuestiones estratégicas y a través de Roosevelt, Mahan se ganó la confianza del secretario Long. Como Roosevelt y Mahan, eran decididos partidarios de declarar la guerra a España para incorporar Cuba a la Unión, es lógico pensar en el papel fundamental desempeñado por Mahan en la preparación de las disposiciones previas al desenlace naval de 1898. La influencia conceptual de Mahan sobre Roosevelt se reafirmó en 1900 cuando éste fue elegido vicepresidente de los Estados Unidos y también cuando se convirtió en presidente al año siguiente tras el asesinato de Mac Kinley. Mahan siguió gozando de su confianza asesorándole en cuestiones de política y estrategia general y naval.

En el mes de septiembre de 1897 Roosevelt comentó con Mac Kinley diversos asuntos de su Departamento y le dio una nota informativa escrita sugiriéndole que tanto en situación de guerra con Japón como con España la fuerza naval de los Estados Unidos debería asegurarse la iniciativa. En el caso de una confrontación con España la situación podría resolverse en unas seis semanas si se mantenía el grueso de la Flota preparado en Cayo Hueso mientras cuatro cruceros rápidos hostigaban las costas españolas tan pronto como fuera posible y se desembarcaba una fuerza expedicionaria en Cuba a la vez que la Escuadra de Asia bloqueaba Manila, ciudad fácil de conquistar si se presentaba una circunstancia; en todo caso, opinaba Roosevelt, la clave del éxito estaba en no perder la iniciativa. En nuestra opinión este esbozo de guerra de líneas de acción tan precisas traslucía las ideas expresadas en el estudio del Colegio de Guerra Naval y los consejos de Mahan según se deduce de la idea de mantener una escuadra en Cayo Hueso, cuyo cometido primordial sería el de repeler cualquier intento de bloqueo de los puertos de los Estados Unidos a la vez que reforzaba la acción de la escudra combatiente en Cuba. La confianza en los consejos de Mahan dio a Roosevelt la seguridad en la adecuación a la situación en curso del contenido de su nota informativa al indeciso Mac Kinley con el fin de ofrecerle un criterio firme ante las injerencias de los grupos políticos de presión.

El 15 de febrero de 1898, cuando se produjo la accidental explosión de los pañoles de municiones del *Maine*, el Departamento de Marina activó un plan de guerra contra España redactado por el Colegio de Guerra Naval, modificado y ampliado con un despliegue naval adecuado a la rapidez de ejecución. La Escuadra del Atlántico Norte se dividió en dos agrupaciones: una escuadra volante, con base en Norfolk, a las órdenes del comodoro Winfield Scott Schele, tenía la misión de defender los puertos ante un posible ataque de los buques españoles; la constituían los acorazados *Texas* y *Massachusetts*, los cruceros *Brooklyn*, *Minneapolis* y *New Orleans* y el cañonero *Scorpion*. A la otra escuadra, al mando del contralmirante William T. Sampson, se le impuso la misión de operar en el Caribe y bloquear la isla de Cuba; ésta compuesta por los acorazados *Iowa* e *Indiana*, crucero acorazado *New York* (insignia), monitores *Terror* y *Anphitrite* y cañoneros *Montgomery* y *Detroit*. Cualquiera de las dos escuadras tenía capacidad de fuego suficiente para medirse con ventaja frente a los cuatro cruce-

ros acorazados del contralmirante Cervera: *Infanta M^{te}. Teresa*, *Almirante Oquendo*, *Vizcaya* y *Colón* -éste falto de su artillería principal- y dos destructores *Plutón* y *Terror*. Las dos líneas de acción naval adoptadas en el Atlántico a cargo de Scheley y Sampson se simplificaron en su ejecución y eficacia cuando se reunieron para operar en conjunto una vez localizada la Escuadra de Cervera.

En el Pacífico el plan de guerra preveía una estrategia naval agresiva de ataque en las islas Filipinas (1) de fácil realización dada la enorme superioridad de la escuadra del comodoro Dewey ante la sabida debilidad del potencial naval y militar en disposición de defender las islas. A las órdenes de Dewey estaban los cruceros protegidos *Olimpia*, *Baltimore*, *Boston* y *Raleigh* y cañoneros *Concord* y *Petrel*.

Conforme con las directrices del plan de guerra, el 25 de febrero, en ausencia del secretario Long, el resolutivo subsecretario Roosevelt, apoyado por el senador Henry Cabot Lodge, ordenó al comodoro George Dewey, jefe de la flota del Pacífico, el relleno de las carboneras de sus buques fondeados en Hong Kong y su preparación para emprender operaciones ofensivas contra las islas Filipinas. En opinión de Roosevelt la situación en el Pacífico no presentaba otras complicaciones ya que la atención estratégica del Japón estaba atraída por la amenaza rusa materializada con el tren transiberiano cuya terminal en Vladivostok podía fortalecer extraordinariamente la estrategia de Rusia en el Pacífico. Las islas Filipinas eran un objetivo en la guerra contra España y era menester la adopción de acciones ofensivas contra Manila. Si como consecuencia del bombardeo de la ciudad se podía ocupar ésta con la cooperación de los insurgentes tagalos los Estados Unidos tendrían a su favor la opción política de decidir el futuro de las islas cuando llegara el momento de la negociación de la paz. Roosevelt, sin embargo, no olvidaba que el mar Caribe era el principal teatro de operaciones, donde debería operar la Escuadra del Atlántico para lograr el objetivo resolutivo de la guerra: ocupar la isla de Cuba.

En estas fechas el propósito de declarar la guerra a España era compartido por la mayoría de la clase política dirigente de la Unión. En un informe del Senado se decía: *La apelación a la defensa en el campo de la estrategia, ante el cual Mahan y Lodge habían ya levantado la voz, captó la atención del Congreso. El inalienable derecho a la defensa propia -el más alto de los derechos- nos dio derecho moral para poseer o controlar la posesión por parte de otros de Cuba, la cual en el lenguaje especial se describía como el eterno centinela del golfo de México, del acceso al Mississipi, en posición geográfica interpuesta en la ruta del comercio marítimo de la Unión con destino al istmo de Panamá* (2).

Para asesorar al secretario de Marina John Long en su función conductora de la estrategia naval durante la guerra con España en el mes de marzo se creó un Gabinete de Guerra Naval, presidido por el subsecretario Roosevelt, compuesto por el contralmirante Montgomery Sicard -relevado del mando de la Escuadra del Atlántico Norte debido a su

(1) William REYNOLDS BRAISTED, op. cit., pág. 22.

(2) 55 Cong., 2 sess., *Senate Report 885, Part II, I*; Cong. Rec., 3844. Cit. William E. LIVEZEY, *Mahan on Sea Power*, pág. 140.

mal estado de salud- y los capitanes de navío A. N. Crowninshield, jefe de la Oficina de Navegación de la Marina, y Alfred Thayer Mahan. Cuando comenzaron los acontecimientos bélicos el Gabinete se convirtió en el órgano conductor de la estrategia de guerra y de las operaciones navales (1). Desde mucho tiempo atrás Roosevelt mantuvo una fluida comunicación epistolar con Mahan y el reconocimiento de la autoridad conceptual de este hombre reflexivo y pausado le había inducido a instar a Long para incorporarlo pronto al Gabinete: *Yo deseo formalmente* –le escribía a Mahan (2)– *que mi jefe le llame aquí para consultarle la crisis presente*. Cuando en el Gabinete se estudiaba el plan de campaña Roosevelt lo sometió a consulta de Mahan para que éste formulara sus comentarios pues en su opinión era el más cualificado para revisarlo. Ante las formulaciones de Mahan, Roosevelt le escribió: *Nos ha proporcionado los consejos que necesitábamos, voy a enseñar su carta primero al secretario y luego lo haré con los miembros del Gabinete para que los tengan en cuenta (...) Seguramente no sabe Vd. realmente cuan claramente me ha ayudado su carta para precisar algunavaguedades que tenía en mi mente. Creo que he estudiado sus libros sin demasiada profundidad* (3).

Mahan no renunció a realizar un viaje por Italia con su familia si bien estaba advertido para regresar a los Estados Unidos de inmediato cuando se le notificara la proximidad del comienzo de las hostilidades con España. Llamado con urgencia a Washington y dada la gran amistad que le unía con Roosevelt, éste puso su casa a disposición de su amigo mientras el servicio del Gabinete le obligara a residir en la capital de los Estados Unidos. Mahan no era un hombre que aceptaba buenamente la contradicción de sus ideas ni admitía de buen grado las discusiones. Para él la responsabilidad en las funciones de asesoramiento y toma de decisiones debería ser personal entre el secretario y cada miembro del Gabinete asumiendo cada cual las consecuencias derivadas de sus propios criterios; y así lo comunicó por escrito al secretario Long, previa discusión en el seno del Gabinete. Quizás esta postura de Mahan tuviera en parte su fundamento en su desacuerdo con la orden dada a Sampson de abandonar el bloqueo de Cuba y dirigirse al este en busca de la escuadra de Cervera, ocasión aprovechada por Sampson para bombardear el fuerte del Morro de San Juan de Puerto Rico; una acción inútil e intrascendente en el resultado de la guerra, entorpecida además a causa de la niebla.

La opinión de Mahan sobre la funcionalidad del Gabinete no era del agrado Long pero ante la valía de los consejos de su principal estratega hubo de transigir con la forma de trabajo del Gabinete por él sugerida, al parecer distinta del trabajo colegiado propio de un órgano similar a un «estado mayor». Es por lo tanto evidente la prevalencia de los consejos de Mahan, avalados tanto por el acierto de sus recomendaciones como por el crédito que le otorgaba la autoría de su ingente labor como publicista naval y de su profesorado en el Colegio de Guerra Naval, centro difusor de los criterios doctrinales para estudiar, trabajar y resolver los problemas navales en los niveles político y estratégico.

(1) William LIVEZEY, op. cit., pág. 144; William REYNOLDS BRAISTED, op. cit., págs. 25-26.

(2) Roosevelt a Mahan, 10 de marzo de 1898. Roosevelt Papers. Cit. William LIVEZEY, op. cit., pág. 143.

(3) Roosevelt a Mahan, 16 de marzo de 1898; Roosevelt a Mahan, 21 de marzo de 1898, ibidem.

Cuando se declaró la guerra el Gabinete adoptó un criterio estratégico cauteloso por razón de la incertidumbre de los movimientos de la Escuadra de Cervera mientras el acorazado *Oregon* (1) navegaba desde Pouget Sound, en el Pacífico, rumbo al cabo de Hornos para incorporarse a la Escuadra del Atlántico. También a causa de las noticias transmitidas desde España por el embajador Steward Woodford sobre la preparación de una escuadrilla de torpederos para ser destacada al Caribe, lo cual preocupaba a Roosevelt y sus colaboradores inmediatos debido a la amenaza de posibles ataques con torpedos a los grandes buques de la Unión en sus fondeaderos durante la noche o por sorpresa y por los efectos destructivos de las explosiones en la obra viva por debajo de las corazas que protegían los costados de los acorazados.

Ante estas circunstancias el Gabinete se inclinó por una inmediata declaración de guerra antes de dar tiempo a España para alistar a sus torpederos y «acorazados» pues la presencia de estos últimos buques dificultaría en gran medida el bloqueo de La Habana. El 16 de marzo el Gabinete trasladó una nota de apremio al secretario Long: *Por esta razón, señor -la temida presencia de los torpederos- nos arriesgamos a manifestar que si el informe del Consejo de Investigación -del hundimiento del Maine- pudiera ser proporcionado de inmediato- el problema planteado a su Gabinete se simplificaría. Entonces podríamos decir con toda probabilidad si deberíamos elaborar un plan para salir al encuentro o no de la flotilla de torpederos y acorazados españoles que están ahora reparando en puertos franceses* (2). ¿Era ésta una insinuación o una instancia a Long, o sea a Mac Kinley, para insinuar al Consejo de Investigación una respuesta justificativa para la declaración de guerra? Aparte de esta forma velada de presionar a los políticos para acelerar la declaración de la guerra para poder actuar de inmediato, la calificación de «acorazados» dada a los cruceros acorazados españoles era un eufemismo formal incluido en la nota con la intención de enfatizar la gravedad de la amenaza.

El 21 de marzo en el dictamen del Consejo de Investigación concluyó en los puntos 6.^o y 7.^o, tras un estudio de la situación circunstancias que concurrieron en el *Maine* antes de la explosión, al que se dedican los cinco apartados anteriores, que: 6.^o El tribunal entiende que la pérdida del *Maine*, en la ocasión citada, no se debió a falta ni negligencia alguna de parte de los Oficiales y tripulantes del citado buque. 7.^o A juicio del tribunal, el «*Maine*» fué destruido por la explosión de un torpedo submarino que ocasionó la explosión parcial de dos ó más de sus pañoles de proa. El tribunal no ha conseguido obtener pruebas que fijen la responsabilidad de la destrucción del «*Maine*» a ninguna persona o personas (3).

Aparte de que el informe de la Comisión española demostraba con pruebas evidentes la imposibilidad de que la explosión hubiese sido provocada desde el exterior y de que 1976 el contralmirante norteamericano H. G. G. Rickover demostró

(1) El *Oregon* salió de Pouget Sound el 19 de marzo, hizo carbón en El Callao y Río de Janeiro y tras navegar 15.000 millas y remontar el cabo de Hornos fondeó el 24 de mayo en Jupiter Inlet (Florida). Perú y Brasil no respetaron la neutralidad al permitir al acorazado estadounidense rellenar las carboneras.

(2) H. G. RICKOWER, op. cit., pág. 67.

(3) Publicado en la *Revista general de Marina* del mes de mayo de 1898.

mediante un detenido estudio técnico de los restos del crucero acorazado *Maine*, el lugar y profundidad de las aguas donde se produjo el accidente y de la documentación conservada en los archivos de los Estados Unidos, aparte de estas evidencias, la resolución del dictamen del tribunal se fundamentaba en la afirmación «subjetiva» y apriorística de que la tripulación no cometió ninguna negligencia, sin aportar el estudio de otras muchas causas que pudieron producir la explosión de los pañoles de municiones del buque, convierte la conclusión del punto 7^a en una mera prueba «circunstancial». En los últimos días de marzo el comandante del crucero manifestó ante el Comité del Senado que la cuestión de la explosión de los pañoles de su buque: *Era, por supuesto, mera materia de opinión. Mi opinión es que una mina destruyó el «Maine»* (1). O sea que el mismo comandante del buque apoyaba su idea, no con hechos ni datos contrastados, sino como una «mera opinión». Sin embargo, las evidencias de la proximidad de la guerra estaban ya en el ambiente político y nacional. El presidente Mc Kinley demoraba su mensaje informativo al Senado hasta que el Comité de Asuntos Exteriores aceptó el hecho de que el crucero fue hundido por una mina colocada debajo de la quilla del buque en un puerto español. Y el 19 de abril el Congreso -Senado y Cámara de Representantes- redactó una resolución conjunta reconociendo la independencia de Cuba -no la existencia de un gobierno cubano- y autorizó al presidente para que forzara a España a ceder la isla. Mc Kinley firmó la resolución el día 20, el 21 se dio orden al contralmirante Sampson para que procediera a bloquear Cuba con su Escuadra. El 25 el Congreso declaró el estado de guerra con España desde el día 21.

Después de lo dicho en esta conferencia cabe destacar algunas cuestiones fundamentales de entre todas las incidentes en la guerra naval del 98: la iniciativa y perseverancia del comodoro Stephen B. Luce para crear el Colegio de Guerra Naval, la labor formativa realizada por Mahan y sus sucesores en este centro que logró familiarizar un núcleo importante de oficiales de Marina en el estudio y resolución de los problemas navales -estratégicos, operativos y tácticos- y la circunstancia de que los principales conductores de la política de los Estados Unidos aceptaran las formulaciones estratégicas de Mahan como base aplicativa de una política exterior apoyada por el poder naval. Todas estas cosas hicieron posible la renovación de la Marina de su país y, en consecuencia, la contundente victoria de la guerra naval frente a España y el impulso que convirtió a la Unión en una de las grandes potencias del mundo y condicionó la política del futuro para convertirla en la primera potencia del mundo después de la Primera Guerra Mundial. Por último señalar que la adquisición del control y dominio estratégico de Cuba obedecía tanto al logro de los fines políticos de ámbito mundial de los Estados Unidos, tal y como se deduce del concepto político-estratégico sintetizado por Mahan en el eje Hawai-Panamá-Cuba, como a la culminación de la primigenia estrategia regional postulada para el área del Caribe.

(1).- H. G. RICKOVER, op. cit., pág. 71