

CULTURA Y GEOPOLÍTICA: UN ACERCAMIENTO A LA VISIÓN DE ALFRED THAYER MAHAN SOBRE EL CARIBE

Jorge Rodríguez Beruff

With little constitutional initiative, and having grown up in the atmosphere of the single cruiser, of commerce-destroying, defensive warfare, and indifference to battle-ships; an anti-imperialist, who for that reason looked upon Mr. Blaine as a dangerous man; at forty-five I was drifting on the lines of simple respectability as aimlessly as one very well could...

In direct result from the line of thought into which I was drawn by my conception of sea power, and which has inspired my subsequent magazine writing, I am frankly an imperialist, in the sense that I believe that no nation, certainly no great nation, should henceforth maintain the policy of isolation which fitted our early history; above all, should not on that outlived plea refuse to intervene in events obviously thrust upon its conscience.

Alfred Thayer Mahan¹

Al conmemorarse los cien años de la guerra de 1898, la cual deslindó una nueva etapa en las relaciones entre la emergente potencia del norte y las sociedades caribeñas, vale la pena acercarnos de nuevo a las formulaciones ideológicas que promovieron y justificaron el expansionismo a fines del siglo 19 y las maneras en que en ellas se construyó una imagen de la región. Ciertamente éste no es un tema nuevo.

¹ A.T. Mahan, *From Sail to Steam, Recollections of Naval Life*. New York, Di Capo Press, 1968, pp. 273, 324.

Ha sido trabajado en numerosos estudios, sobre todo por la historiografía estadounidense. Sin embargo, quedan aspectos sin explorar que pueden arrojar luz sobre las mentalidades de algunos de sus principales actores y sobre la lógica del proyecto expansionista. Este es el caso del capitán Alfred Thayer Mahan, conocido como el “evangelista del poder naval” y principal pensador geoestratégico de ese período.

En este ensayo abordamos un aspecto poco explorado del pensamiento de Mahan. Este tiene que ver con la relación que se establece en su obra entre cultura y geopolítica, y las implicaciones de esta dimensión de su pensamiento para justificar la adquisición de colonias en ultramar y en el Caribe. La cuestión de la cultura en este autor (que involucra también conceptos como carácter nacional, raza y civilización) tiene importantes implicaciones para la concepción del proyecto colonial visualizado para algunas de las sociedades de la región. Asimismo, Mahan construye en sus escritos estratégicos una particular visión del Caribe que es inseparable de los aspectos políticos y militares de su pensamiento.

El crucial papel de este autor en la fundamentación intelectual, desde la perspectiva de la estrategia naval y el pensamiento geopolítico, del expansionismo de fines del siglo 19 y principios del 20 es bastante conocido. Su nombre forma parte del grupo de políticos e intelectuales a quienes se les atribuye haber sido arquitectos y promotores de la participación en la guerra contra España y la subsiguiente política imperialista en el Caribe y en el Pacífico. La relación política estrecha de Mahan con otros actores claves como Henry Cabot Lodge y Teodoro Roosevelt se ha destacado a menudo. Su nombre se cita entre los pensadores expansionistas más relevantes como Josiah Strong, William Graham Sumner, Frederick Jackson Turner, John W. Burgess, James K. Hosmer, entre otros.² Hasta Franklin Delano Roosevelt, un ferviente navalista mahaniano, le llegó a consultar

² Véase, por ejemplo, Walter La Feber, *The New Empire, An Interpretation of American Expansion, 1860-1898*. Ithaca, Cornell University Press, 1971, particularmente, los capítulos 2 y 3.

cuando ocupaba la posición de Sub Secretario de la Marina de Guerra.³

Además de su impresionante obra de investigación histórica que inmediatamente le ganó fama y honores, Mahan también fue un decidido propagandista del expansionismo y el poder naval, ocupándose de popularizar y divulgar sus ideas a través de numerosos artículos en revistas de amplia circulación. Su obra abarca sobre 100 libros y artículos. Según él, la expansión del poder naval requería no sólo de un compromiso por parte del liderato político sino también su sustentación en una opinión pública "informada" sobre cuestiones estratégicas. Durante la guerra de 1898, al ser nombrado al *War Board*, participó directamente en la toma de decisiones estratégicas y en la formulación de política sobre el establecimiento de bases navales en el Caribe.

A través de sus escritos, Mahan reiteró en numerosas ocasiones la importancia estratégica del Caribe (entendido como la zona cuya situación y desarrollos podrían afectar estratégicamente a la ruta ístmica en Panamá) para los Estados Unidos. La grandeza nacional dependía de su expansión comercial, sobre todo en dos zonas: el Caribe, y Asia y el Pacífico. El poder naval y la defensa de la ruta ístmica que conectaba las dos regiones eran una precondition necesaria para esta expansión. Se distancia de la tesis de Jomini sobre el divorcio entre el general y el estadista al señalar que: *War is not fighting, but business*. La defensa del istmo requería la hegemonía militar de Estados Unidos tanto sobre los accesos como sobre el tránsito en toda la región caribeña. El modelo de un exitoso imperio comercial garantizado por el poder naval era Gran Bretaña. El poder naval británico emanaba no sólo de su poderosa flota, sino también de su imperio colonial que le proveía bases de operaciones en todas la regiones donde tenía intereses comerciales.

³ Entre las numerosas obras sobre Mahan están, William D. Puleston, *Mahan: The Life and Works of Captain Alfred Thayer Mahan*. New York, Yale University Press, 1939; Robert Seager, *Alfred Thayer Mahan, The Man and His Letters*. Annapolis, Naval Institute Press, 1977; Richard W. Turk, *The Ambiguous Relationship: Theodore Roosevelt and Alfred Thayer Mahan*. New York, Greenwood Press, 1987; y William E. Livezey, *Mahan on Sea Power*. Norman, University of Oklahoma Press, 1981.

Por esto, en su estudio clásico de 1890, *The Influence of Sea Power upon History*, Mahan argumentó a favor de la creación de una armada imperial siguiendo el modelo británico, para lo cual la adquisición de colonias era un componente integral ya que:

...(in) production, with the necessity of exchanging products, shipping, whereby the exchange is carried on, and colonies, which facilitate and enlarge the operations of shipping and tend to protect it by multiplying points of safety is to be found the key to much of the history, as well as the policy, of nations bordering upon the sea.⁴

También subraya en otro texto que la incapacidad de Francia para alcanzar el mismo rango naval que Gran Bretaña se debe en parte a las particularidades de su imperio colonial. No sorprende, por tanto, la afirmación en el texto de 1907 que citamos en el epígrafe, donde alega que fueron sus estudios sobre el poder naval lo que le hicieron abandonar su antiimperialismo juvenil y le transformaron en un imperialista. Entre otras cosas, le atribuía la fortaleza naval de Gran Bretaña a sus numerosas y estratégicamente ubicadas colonias y bases navales, mientras que la ausencia de ellas eran un factor crucial para la debilidad naval de Estados Unidos. Según él, *the United States has only one link [production] of the three (i.e., production, shipping and colonies) necesarias para convertirse en una potencia naval.*⁵

Having therefore no foreign establishments, either colonial or military, the ships of war of the United States, in war will be like land birds, unable to fly far from their own shores. To provide resting-places for them, where they can coal and repair, would be one of the first duties of a government proposing to itself the development of the power of the nation at sea.⁶

Es decir, al menos ocho años antes de la guerra de 1898, Mahan había identificado la necesidad de obtener colonias para poder disponer de bases que le permitieran proyectar su poder

⁴ A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. London, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, n.d., p. 28.

⁵ *Ibid.*, p. 84.

⁶ *Ibid.*, p. 83.

naval lejos de sus costas.⁷ No se encuentra en Mahan, sin embargo, la defensa de un expansionismo territorial por su valor intrínseco para los Estados Unidos o por una motivación civilizadora a la *white man's burden*. La adquisición de colonias era un corolario ineludible del poder naval y se justificaba sólo en relación con éste y su papel de defensa de los intereses comerciales de los Estados Unidos.

Por ello, el valor de las colonias era indirecto ya que derivaba de su papel estratégico en la protección de intereses estratégicos y comerciales dentro de una particular región. Además, en 1890 reconocía que la adquisición de colonias no encajaba bien con las instituciones republicanas estadounidenses. De hecho, distinguía entre “estaciones navales puramente militares” y colonias, las cuales, alegaba, Estados Unidos probablemente no adquiriría, aunque para fines de los noventa había abandonado esta ambivalencia al reconocer que la adquisición de bases navales requería el control colonial de territorios.⁸ Barbara Tuchman ha resumido sucintamente la actitud de Mahan sobre el colonialismo de la siguiente manera: *What motivated him was not earth-hunger, but sea power...*⁹

Mahan tenía un conocimiento de primera mano de la región caribeña y América del Sur. Al graduarse de la academia naval se le asignó al buque *Congress*, destacado en el *Brazil Station*. Allí permaneció desde 1859 a 1861 visitando diversos puertos suramericanos, pero particularmente Montevideo y Río de Janeiro. En sus memorias llama la atención la casi total ausencia de referencias a las experiencias en tierra y a los países que visitó, a pesar de mencionar sus pases en Montevideo y otros puertos. Sus reflexiones giraban casi exclusivamente en torno del

⁷ Valga señalar que Mahan fue parte y expresión de un debate que se desarrolló en círculos navales mucho antes de la publicación de su obra clásica en 1890, el cual se inició a principios de los 1870. En este sentido, sus planteamientos sobre la necesidad de bases ultramarinas no son en modo alguno nuevos, sino que recogen algunas de las líneas de fuerza de ese debate. Véase, por ejemplo, Robert Seager, “Ten Years Before Mahan: The Unofficial Case for the New Navy, 1880-1890”, en Kenneth J. Hagan, ed., *In Peace and War: Interpretations of American Naval History, 1775-1917*. Westport, Greenwood Press, 1984.

⁸ “Such colonies the United States has not and is not likely to have.” *Ibid.* p. 83.

⁹ Barbara W. Tuchman, *The Proud Tower, A Portrait of the World Before the War, 1890-1914*. New York, The Macmillan Co., 1966, p. 150.

ambiente en el barco y los desarrollos navales, mientras que las referencias a América Latina son muy escasas. En un punto menciona el encanto de las mujeres uruguayas y, en otro, destaca la belleza natural del puerto de Río de Janeiro. De Santiago de Chile recuerda sus lecturas sobre el imperio romano y la campaña de Aníbal.

Al retornar a Estados Unidos se había desatado la guerra civil y se le destinó a diversos buques que participaban en el bloqueo del sur desde puertos del Golfo de México y de la costa Atlántica. Durante este período, que cubre hasta 1870, visitó Haití, las Antillas Francesas, Centroamérica y Panamá, y estuvo cerca de las costas de México observando las actividades francesas en ese país. De nuevo el texto hace silencio sobre estos países, excepto mencionar que adquirió una enfermedad en Haití y que se le envió a Centroamérica porque se había desatado una guerra y una revolución. Sí describe someramente el ambiente en Cayo Hueso y su importancia naval.

A pesar de esto, menciona que está investigando sobre temas relacionados con la región. Su primer libro, *The Gulf and Inland Waters*, escrito como parte de una historia naval de la guerra civil,¹⁰ relata la importancia de esta región en el bloqueo de los estados confederados, mientras que las lecturas que hace en preparación para incorporarse a la facultad del *Naval War College* a invitación del almirante Stephen B. Luce incluyen, entre otras cosas, *Naval Battles in the West Indies* del teniente Andrews.¹¹ Vale la pena mencionar que durante la guerra civil, España mantuvo una actitud de simpatía hacia los estados del sur y barcos confederados utilizaron frecuentemente puertos en Cuba y Puerto Rico para burlar el bloqueo norteamericano, tráfico que iba destinado a puertos del Golfo de México y las Carolinas.¹²

A pesar del relativo silencio en sus memorias sobre las sociedades caribeñas y latinoamericanas, encontramos en *The*

¹⁰ A.T. Mahan, *The Gulf and Inland Waters*. New York, Charles Scribner's Sons, 1883.

¹¹ Para la narración de Mahan de este período de su vida, véase, *From Sail to Steam, Recollections of Naval Life*. New York, Di Capo Press, 1968, particularmente, los capítulos 5 al 9. Este libro fue publicado originalmente en 1907.

¹² Luis Martínez Fernández, *Torn Between Empires*. Athens y Londres, The University of Georgia Press, 1994, pp. 158-178.

Influence of Sea Power upon History algunos elementos relevantes sobre su percepción de la cultura hispánica y de las colonias y excolonias de España. Sobre los condicionantes del poder naval señala que:

The principal conditions affecting the sea power of nations may be enumerated as follows: I. Geographical Position. II. Physical Conformation, including, as connected therewith, natural productions and climate. III. Extent of Territory. IV. Number of Population. V. Character of the people. VI. Character of the Government, including therein the national institutions.¹³

Los primeros cuatro factores no tienen que ver con aspectos culturales o políticos, pero bajo los dos últimos elabora un análisis sobre cómo el “carácter nacional” y las instituciones políticas han contribuido o impedido el desarrollo del poder naval de las principales potencias europeas. Como era de esperarse, su evaluación más favorable es para Inglaterra y Holanda, mientras que España y Portugal (*their kindred nation*) son objeto de una valoración sumamente negativa. El factor determinante en cuanto al “carácter nacional” para el desarrollo del poder naval es,

The tendency to trade, involving of necessity the production of something to trade with, is the national characteristic most important to the development of sea power.¹⁴

Sin embargo, a esas potencias no les interesaba el desarrollo del comercio ni de la producción, sino que fueron movidas por la avaricia del oro y la plata.

If history may be believed, the way in which the Spaniards and their kindred nation, the Portuguese, sought wealth, not only brought a blot upon the national character, but was also fatal to the growth of a healthy commerce; and so to the industries upon which commerce lives, and ultimately to that national wealth which was sought by mistaken paths. The desire for gain rose in them to fierce avarice; so they sought in the newfound worlds which gave such an impetus to the commercial and maritime development of the countries of Europe, not new fields of industry,

¹³ *The Influence of Sea Power...*, *op. cit.*, pp. 28-29.

¹⁴ *Ibid.*, p. 53.

not even the healthy excitement of exploration and adventure, but gold and silver.¹⁵

Por esta razón, aunque España se convirtió en la principal potencia europea durante un siglo, no se hizo la potencia naval más poderosa y no obtuvo victorias navales de importancia luego de la Batalla de Lepanto en 1571. No se trataba de la política del estado español, la cual *was in many ways such as to cramp and blight a free and healthy development of free enterprise*, sino principalmente consecuencia del carácter del pueblo, el cual, si hubiera estado inclinado a empresas comerciales y productivas, hubiera condicionado en el largo plazo el carácter de la política española. Lo mismo ocurre en sus colonias, más alejadas del centro del despotismo que arruinaba el desarrollo de España.

De ahí que la producción se desarrollara poco en el imperio español y Holanda tuviera que suplir sus necesidades, fluyendo el “emblema de la riqueza” (el oro y la plata) a ese país. Los ingleses y los holandeses eran mejores colonizadores ya que *They sought riches not by the sword, but by labor...*, e Inglaterra *at once and instinctively seeks to develop the resources of the new country in the broadest sense*. En contraste, los españoles se caracterizaban por un *range of interest and ambition too narrow for the full evolution of possibilities of a new country*.¹⁶ A esta falla en el “carácter nacional” de los pueblos ibéricos y sus colonias se añadía un régimen despótico que no propendía al desarrollo de *people's industries and its tendencies to seek adventure and gain by way of the sea*, ni a mantener una armada proporcional a sus intereses comerciales e industriales.

De esta manera indirecta Mahan establece un contraste insalvable entre un pasado colonial británico que habilitaba a los Estados Unidos para el progreso comercial e industrial y para convertirse en una potencia naval de primer rango, y otro que condenaba a las ex-colonias y colonias españolas y portuguesas al atraso y estancamiento. Su anglofilia se trasluce aun en cómo él ve que la “sangre” de diversas nacionalidades se combinaron en su propia personalidad.

¹⁵ *Ibid.*, p. 50.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 56-57.

From my derivation, therefore, I am a pretty fair illustration of the mixup of bloods which seems destined to bring forth some new and yet undecipherable combination on the North America continent. One-half Irish, one-fourth English, and a good deal more than "a trace" of French, would appear to be showing of a quantitative analysis. Yet, as far as I understand my personality, I think to see in the result the predominance which the English strain has usually asserted for itself over the others. I have none of the gregariousness of either the French or the Irish; and while I have no difficulty in entering into civil conversation with a stranger who addresses me, I rarely begin, having upon the whole, a preference for an introduction. This is not perverseness, but lack of facility and I believe Froissart noted something of the same in the Englishmen of five hundred years ago. I have too an abhorrence of public speaking, and a desire to slip unobserved into a back seat wherever I am, which amount to a mania; but I am bound to admit I get these dispositions from my father, whose Irishry was undiluted by foreign admixture.¹⁷

Resulta interesante la forma como Mahan construye su ascendencia multiétnica, logrando que "la cuarta parte" de su sangre se impusiera sobre su "sangre" francesa e irlandesa, como si en su persona se escenificara el proceso histórico de una nación forjada por varias nacionalidades, pero con la identidad de una sola de ellas. Su intensa anglofilia lo lleva hasta "britanizar" la personalidad de su padre a pesar de su sangre irlandesa. Dennis Hart Mahan, destacado profesor de ingeniería civil y militar en West Point, además de ser hijo de inmigrantes irlandeses, se había educado militarmente en Francia, conocía a Lafayette, y era un francófilo ardientemente antibritánico. De niño había vivido la destrucción causada por los británicos durante la guerra de 1812.

La anglofilia del hijo era coherente con su insistencia en una gran alianza anglosajona, capaz de contraponerse a las naciones "latinas" y a otras civilizaciones que menciona, como la "eslava", la "asiática", etc. Aunque sus análisis normalmente se refieren al estado nación en su proyección militar y naval, Mahan también utiliza el concepto "civilización", el cual tiene fuertes connotaciones raciales, para señalar una realidad supra-

¹⁷ A.T. Mahan, *From Sail to Steam*, op. cit., p. xii.

nacional que puede ser base para grandes alianzas. Esta perspectiva aparece ya claramente en su obra de 1900 sobre el problema asiático.¹⁸ En el escenario mundial que construye no se mueven sólo naciones, sino grandes civilizaciones a las que se refiere a veces también como razas. Por ejemplo, señala que la raza anglosajona tiene una particular aptitud para el autogobierno, la libertad y el respeto a la ley y está compuesta por Gran Bretaña, los Estados Unidos y las colonias autogobernadas del Imperio Británico.¹⁹ En ese texto llega a proponer una colaboración entre las naciones teutónicas, Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania, fundada en “lazos de sangre” y en un destino común en cuanto al poder naval.

But a very large part of a nation's wisdom consists in reinforcing its own strength by cooperation with others based upon a substantial identity of interests; and if such identity is found combined with community of character and tradition, fostering community of ideals, the prospect of continued and harmonious cooperation is greatly increased. From the sense of such kinship springs a sound affection, which redeems interest from much of the selfishness associated with the word. Such is the triple bond which may unite Germany, Great Britain and the United States; not in alliance, but in solidarity of action, founded upon the rock of common interest, and cemented by the ties of blood.²⁰

Su visión de España y los países “hispanicos” de América Latina y el Caribe se hace también presente en el importante ensayo de 1897, “The Strategic Features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea”.²¹ El proyecto de este ensayo, inspirado en una analogía entre el Mediterráneo y el Caribe, ya estaba contenido en *The Influence of Sea Power upon History*.

¹⁸ _____, *The Problem of Asia and Its Effects upon International Policies*. Boston, Little, Brown and Co., 1900.

¹⁹ *Ibid.*, pp. 192-193.

²⁰ *Ibid.*, p. 133.

²¹ _____, “The Strategic Features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea”, *Harper's New Monthly Magazine*, vol. XCV, octubre 1897, pp. 680-691. Este ensayo lo incluyó también en *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Boston, Little, Brown and Co., 1897.

Furthermore it [the Mediterranean] has at the present time a very marked analogy in many respects with the Caribbean Sea, —an analogy which will be still closer if a Panama canal-route be completed. A study of the strategic conditions of the Mediterranean, which have received ample illustration, will be an excellent prelude to a similar study of the Caribbean, which has comparatively little history.²²

Buena parte de ese ensayo está dedicada a una discusión geográfica del espacio caribeño en relación con los Estados Unidos y la ruta ístmica en Panamá. Sin embargo, contiene también ciertas apreciaciones históricas y culturales pertinentes sobre el carácter de los países de la región. Según Mahan, el Mediterráneo fue el escenario geográfico de las grandes civilizaciones de la antigüedad y su importancia se mantuvo hasta el fin de la Edad Media por ser la ruta comercial entre el Este y el Oeste. El descubrimiento de América y el desarrollo de la ruta del Cabo de Buena Esperanza, redujeron su importancia comercial. En este período, la fragmentación política y la acción del “barbarismo” turco en el este y el “despotismo decadente de España” en el oeste, lo redujo a una posición de poca importancia. La construcción del Canal de Suez y el tráfico mercantil británico con el Oriente le restauraron nueva vitalidad.

El Caribe, como el Mediterráneo, forma un “mar interno” (*inland sea*) originalmente dotado de grandes riquezas y ruta de todo el comercio español. Pero sobrevino la ruina de la región, no sólo por el despotismo español, sino porque éste no encontraba resistencia “en el temperamento o las capacidades políticas del pueblo sobre el cual gobernaba.” En contraste, en las colonias británicas de Norteamérica, a pesar del despotismo británico, se desarrolló “una voluntad y un poder no sólo para resistir la opresión, sino para organizar la libertad.” Los resultados de los sistemas coloniales de Inglaterra y España son, por un lado, “aptitud política” y, por otro, “incompetencia (*obtuseness*) y atraso político, que no puede luchar desde el pasado hasta el presente, hasta que el presente se ha convertido en el pasado de forma irreversible”.²³

²² *The Influence of Sea Power...*, *op. cit.*, p. 33.

²³ “The Strategic...”, *op. cit.*, pp. 680-682.

Llaman la atención dos aspectos de esta visión del Caribe. En primer lugar, que se refiriera al Caribe a fines del siglo 19 como una región dominada por el “despotismo español” cuando a España sólo le quedaban dos colonias en la región, y Francia, Holanda, Dinamarca e Inglaterra también poseían numerosos territorios. De hecho, su percepción del Caribe de fines del siglo 19 aún como “the Spanish Main”, concepto que sobrevivió en círculos navales hasta entrado el siglo 20, se complica al referirse a Haití y la República Dominicana como *...two negro republics — French and Spanish in tongue*. En segundo lugar, se refiere a la incapacidad de los pueblos hispánicos para “resistir la opresión” a dos años del comienzo de una cruenta guerra de independencia en Cuba. Él mismo señala en que el interés contemporáneo en el Caribe se debía precisamente a esa guerra: *Its political importance will be assumed, as recognized by our forefathers, and enforced upon our own attention by the sudden apprehensions awakened within the last two years.*²⁴

Podemos encontrar algunas claves para la comprensión de su perspectiva en el análisis que hace de los puntos de interés estratégico para Estados Unidos en la región. Mahan destaca que los países más importantes son aquellas islas que forman una barrera natural en el norte del Caribe en una línea entre Yucatán y las Islas Vírgenes, es decir, Cuba, La Española, y Puerto Rico. A esas islas les llama *northern tier*. Entre ellas discurren los estrechos más importantes para las rutas marítimas al istmo panameño desde Estados Unidos y Europa: 1) el estrecho de la Florida, 2) el estrecho de Yucatán, 3) el paso de los Vientos, 4) el canal de la Mona, y 5) el paso de Anegada. El estrecho de Yucatán era vital para el tráfico a Panamá desde los puertos del Golfo de México, particularmente desde Nueva Orleans, definido, al igual que Panamá, como un punto focal geoestratégico. Por el paso de los Vientos discurría el tráfico de los puertos del este de Estados Unidos. Anegada era la ruta preferida del comercio europeo.

Las Antillas Menores, bajo control colonial europeo, tenían una importancia mucho menor. La única isla bajo control británico a la cual le asigna gran importancia, por su posición

²⁴ *Ibid.*, p. 683. Énfasis del autor.

central en el Mar Caribe, es Jamaica. Sin embargo, cuando compara a Jamaica con Cuba, la segunda sale favorecida por mucho, y define a Santiago de Cuba como un punto que podría sustituir el papel de una base naval en Jamaica. En realidad, la argumentación central del ensayo es sobre el valor estratégico de Cuba y su planteamiento lleva directamente a una conclusión apenas sugerida en el texto: la deseabilidad de su adquisición.

The mere size of Cuba, the amount of population which it has, or ought to have, the number of its seaports, the extent of the industries possible to it, tend naturally to an accumulation of resources such as great mercantile communities always entail. These combined with its nearness to the United States, and its other advantages of situation, make Cuba a position that can have no rival among the islands of the world, except Ireland. With a friendly United States, isolation is impossible to Cuba.²⁵

La otra preocupación del ensayo era asegurar otra posición en el *northern tier* que permitiera controlar los accesos atlánticos al Caribe. Para esto propone la Bahía de Samaná en la República Dominicana y la isla danesa de Saint Thomas. Sin embargo sobre estas posiciones señala que,

Neither of these places can boast great natural strength nor of resources; St. Thomas because it is a small island with the inherent weaknesses attending all such, which have to be mentioned; Samaná Bay, because, although the island on which it is large and productive, it has not now, and gives no hope of having, that political stability and commercial prosperity which bring resources and power in their train.²⁶

Esto pasaba por alto a la isla ubicada entre esos dos puntos, Puerto Rico, otra colonia española como Cuba, sobre la cual Mahan no dirá ni una palabra en este ensayo. Pero pasado un año, con la guerra resuelta a favor de Estados Unidos, la propondrá como la ubicación más conveniente en esta región para establecer bases navales. En agosto de 1898, como miembro del War Board y a instancias del Secretario de la Marina John D. Long, Mahan escribe una nueva evaluación sobre los lugares donde se

²⁵ *Ibid.*, p. 689.

²⁶ *Ibid.*

deberían ubicar las bases navales de Estados Unidos donde aparece la siguiente referencia a Puerto Rico.

For the former [upon the entrance to the sea] Porto Rico is advantageously situated and the harbor of San Juan would be apparently best adapted for the purposes of a coaling station...

With reference to the position of the United States in the Caribbean Sea, **assuming the Island of Porto Rico to belong to us**, it is the opinion of the Board that the further acquisition of a strong neighboring position would substantially strengthen the general military control conferred by Porto Rico...

There are a couple of points in the vicinity, either of which would appear to answer as the second and stronger of the fortified positions referred to above; they are the Island of St. Thomas and the Bay of Samaná...

Without Porto Rico, St. Thomas is too small and too distant from United States territory, but with Porto Rico the group of islands would form a territory susceptible of defense and valuable for military and commercial control...

The Board has just heard of another position that might perhaps be useful as the second strong place instead of St. Thomas or Samaná Bay. It is called "Great Harbor," in the Island of Culebra, 55 miles easterly from San Juan, Porto Rico, and 23 miles westward from St. Thomas.²⁷

Mahan también se refiere a Puerto Rico en *Lessons of the War With Spain*, ahora elevándolo al rango de la "Malta del Caribe".²⁸

Si Cuba de forma expresa, y Puerto Rico por implicación, son puntos de interés estratégico que podrían ser obtenidos de España, no es sorprendente que él construyera una visión del Caribe aún dominando por el "declinante despotismo español". Además, Mahan, a pesar de mencionar como otros sitios de interés en el Caribe insular a Curazao, Santa Lucía, Martinica y Ja-

²⁷ A.T. Mahan to John D. Long, [August 15-20], 1898, in Robert Seager II and Doris D. Maguire, eds., *Letters and Papers of Alfred Thayer Mahan*, Naval Letter Series, Annapolis, Naval Institute Press, 1975, vol. II, pp. 582, 584-577. Énfasis del autor.

²⁸ A.T. Mahan, *Lessons of the War with Spain and Other Articles*. Boston, Little, Brown and Co., 1899.

maica, todas colonias de otras potencias europeas, hace claro en otro escrito posterior que la presencia colonial de éstas en la región era un factor estabilizante que debía ser respetado por los Estados Unidos. Difícilmente podía proponer que se le disputara a Gran Bretaña el control sobre Jamaica o Santa Lucía cuando estaba promoviendo una gran alianza anglosajona a escala global.

Esto también nos ayuda a comprender la impugnación sobre la incompetencia, el atraso y la incapacidad de resistencia política de la población en las colonias y excolonias españolas. La historia colonial condenaba a estos países a una incapacidad secular para “organizar la libertad”, en sentido inverso a la manera en que la experiencia colonial había operado en Norteamérica. La implicación es clara: los Estados Unidos deberían anexar estos territorios incapaces de autogobernarse por su vital importancia estratégica. Ya desde 1893, Mahan había abogado por la anexión de Hawaii por su posición en el Pacífico.²⁹ Tan pronto concluye la guerra del 1898 promueve la anexión permanente de los territorios obtenidos de España. Asia era importante, pero también *a strong and beneficent occupation of adjacent territory*.³⁰ El modelo colonial a seguir con estos *alien subjects, still in race-childhood* y miembros de *minor races* era el británico. Este se había tornado *benevolent and beneficent* luego de perder sus colonias de Norteamérica. La lógica de la adquisición de estos territorios era exclusivamente naval, y su administración benevolente una necesidad estratégica.

Well, one of the great elements of seapower, which, it will be remembered, is commercial before it is military, is that there be territorial bases of action in the regions important to its commerce. That is self-interest...

Sea power, as a national interest commercial and military, rests not upon fleets only, but also upon local territorial bases in distant commercial regions. It rests upon them most securely when

²⁹ _____, “Hawaii and Our Future Sea Power”, *The Forum*, vol. XV, March 1893, pp. 303-315.

³⁰ _____, “The Relations of the United States to Their New Dependencies”, *The Engineering Magazine*, vol. XVI, núm. 4, January 1899, pp. 522-523.

they are extensive, and when they have a numerous population bound to the sovereign country by those ties of interest which rest upon the beneficence of the ruler; of which beneficence power to protect is not the least factor. Mere just dealing and protection, however, do not exhaust the demands of beneficence towards alien subjects, still in race-childhood. The fair, but judicious, remedying of evils, the opportunities for fuller and happier lives, which local industries and local development afford, these also are a part of the duty of the sovereign power.³¹

En modo alguno se trataba de “asimilar” estas razas inferiores, la cuales consideraba inasimilables, ni prepararlas para el autogobierno, como alega que hizo Gran Bretaña con sus colonias en Norteamérica. Por esto, no debían denominarse colonias, las cuales son prolongaciones de la madre patria, sino “dependencias”, un término más atractivo. Mahan articulaba así, en un discurso de 1898, el concepto central de los *Insular Cases*. Además, deberían ser gobernadas por oficiales militares y navales que eran capaces de colocarse por encima de los “intereses especiales” y tratarles con una “beneficencia que jamás han conocido”.

This country of ours can not assimilate itself with these “new territories”. They are not colonies. They should more properly be termed dependencies. And what an appealing word it is.

But I would like to point out that the word colony, as applied to our new acquisitions, is a misnomer. We can't have colonies. The original Roman colony was an outpost of the mother country —an extended Rome in the fullest sense of the word. A colony must be a country qualified by its natural conditions, climatic or otherwise, to become incorporated with the mother country.

This country of ours can not assimilate itself with these “new territories”. They are not colonies. They should more properly be termed dependencies. And what an appealing word it is.³²

³¹ *Ibid.*

³² _____, “A Distinction between Colonies and Dependencies, Remarks to the New York State Chapter of the Colonial Order”, NY, Nov. 30, 1898, citado en Seager, *Letters and Papers...*, *op. cit.*, p. 596.

De esta manera Mahan, desde la perspectiva del pensamiento navalista, formuló con gran coherencia algunos elementos medulares del proyecto expansionista de fines de los noventa y de la guerra del 98: 1) la fundamentación estratégica de la expansión, 2) la anexión de territorios claves sin asimilación plena a la metrópoli, y 3) un papel destacado para la oficialidad militar y naval en la administración “paternal” de “razas menores”.