

# PODERIO MARITIMO

Eri Solís Oyarzún \*



## I. Introducción.

La influencia ejercida por los océanos en la existencia de la humanidad es consecuencia lógica de una

realidad geográfica, por lo común inadvertida. Más de dos tercios de la superficie del planeta está cubierta por agua. El geopolítico alemán Federico Ratzel destaca este hecho en forma magistral: "El mar es la mayor totalidad de nuestra tierra y las partes mayores en él son solamente islas, nuestras residencias están rodeadas por el agua, aún si se hallan situadas bastante tierra adentro, y en el fondo de cada horizonte que se extiende a lo lejos brilla el mar".<sup>1</sup>

El hombre primitivo avanzó hasta las playas quedando abismado e inmóvil frente a la inmensidad de sus horizontes donde parecían fundirse el agua y el cielo. El mar detuvo su incansable marcha rectilínea y lo obligó orillar las arenosas o abruptas riberas en busca de lejanos istmos a fin de proseguir su vagabundear en pos de mejor caza o pasto para su rebaño.

En los difusos albores de la historia, las primeras civilizaciones avanzadas se afincaron en las márgenes de las grandes cuencas hidrográficas de Egipto, Mesopotamia, India y China. Los habitantes de las ciudades-estado primigenias estaban apegadas al terruño que periódicamente les ofrecía los frutos de las incipientes técnicas agrícolas,

ellos no disponían de tiempo ni energía-absortos en la defensa y desarrollo de sus heredades- para mirar más allá de las desembocaduras de los ríos. A lo más, soldados empleaban cueros inflados o rústicos maderos a fin de avanzar en las aguas contra el enemigo. Sin embargo, de modo gradual estos pueblos advirtieron los generosos beneficios del transporte fluvial. Con seguridad, las rudimentarias embarcaciones consistieron en troncos atados con precariedad y su propulsión estaba confiada a la corriente del río y remos elementales. A medida que avanzó el tiempo, las herramientas y técnicas experimentaron avances sustantivos y la construcción naval recibió ávida dichos adelantos. Se construyeron cascos de tablones y las proas se afirmaron para facilitar su traslado a través del agua. Asimismo aparecieron esbeltas piraguas hechas con los abundantes cañaverales de las orillas.

El lugar donde hizo eclosión la navegación fue el Nilo. Hace 6 mil años (4000 a.C.) surgieron las primeras grandes embarcaciones surcando la abrigada superficie fluvial y sus gráciles figuras quedaron plasmadas en las cerámicas y bajorrelieves de la época. Estas barcas eran construidas con flexibles maderas de palmera, sin quillas, con largas superestructuras y armoniosas siluetas aptas para aguas tranquilas. Pero, poco marineras para hacerse a la mar. La propulsión descansaba en los remos. Pronto se recurrió a las velas para aprovechar el vien-

\* Contraalmirante. Oficial de Estado Mayor, Profesor Academia de Guerra Naval. Destacado Colaborador desde 1984. Texto de la Conferencia, expuesta por el autor en la XV Asamblea Internacional de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales celebrada en las Palmas de Gran Canaria, en octubre de 1997.

1. Ratzel, Federico: "El mar, origen de la grandeza de los pueblos. Estudio político Geográfico". Cuadernos de Geopolítica (Santiago: Instituto Geopolítico de Chile), 2/86, pág. 3.

to; estos aparejos evolucionaron hasta adoptar una forma cuadrangular de muy ancho vuelo y ceñidas a palos en cruz fijos o desmontables. Debido a los vientos pre-valetientes, los egipcios acostumbraban remontar el Nilo a remo y descendían con la corriente y la vela. La rueda no la conocieron hasta el año 2000 a.C., pero no la aplicaron a carros de carga hasta medio milenio después. En consecuencia, la forma normal de transporte en el reino de los faraones fue el fluvial, incluso después de la generalización de la rueda.

Mientras se consolidaban las sociedades agrícolas ya señaladas, emergía una civilización completamente nueva en los despedazados archipiélagos del Mediterráneo oriental. Emil Ludwig comentó sobre su florecimiento: "Con el descubrimiento de nuevas islas y costas sorprendió nuevas posibilidades, construyó buques mayores y los dotó de armas. Este monótono elemento, que no ofrecía fronteras ni caminos, que no era de nadie y por lo tanto pertenecía a todos, atrajo por igual a los audaces y reflexivos... para navegar a costas desconocidas. A través del mar, que no reconoce dueños, se podía comerciar con islas extrañas".<sup>2</sup> Así nacieron los pueblos del mar. Cuando dispusieron de naves de alto bordo no dudaron en internarse sobre las olas explorando tierras ocultas por su lejanía. De manera progresiva, el mar se transformó en la principal vía de comunicaciones para propósitos económicos, políticos, sociales y estratégicos.

Hoy los océanos constituyen el cordón umbilical del intercambio comercial en un mundo cada vez más globalizado. Asimismo constituyen la gran reserva de recursos vivos y no vivos destinados a asegurar la sobrevivencia de la humanidad. Por tal razón forman el escenario donde concurren los intereses, aspiraciones y expresiones

de poder de la gran mayoría de las naciones. El británico J.R.Hill afirma: "No hay constancia de ningún país que posea litoral marítimo, y que lo ignore. Aunque sea en grado mínimo, parte de su población aprovechará los recursos marinos en su beneficio. Por tanto, si el poder es la capacidad de influir sobre los acontecimientos, todos los estados costeros poseen cierto poder marítimo".<sup>3</sup>

## II. Conceptos teóricos del Poder Marítimo.

### a. Generalidades.

Como ya se ha mencionado el poderío marítimo, se hace necesario definir su significado. Entendemos por tal la capacidad de crear, desarrollar, explotar y defender los intereses marítimos de un país tanto en la paz como en tiempos de conflicto. En síntesis, consiste en la facultad que tiene un Estado para aprovechar el mar en su propio beneficio. El británico Hill, anteriormente aludido, especifica sobre el mismo tema: "El poder marítimo es la capacidad de usar el mar. Ello puede resultar sumamente beneficioso para un Estado en términos económicos, a través de la protección de los elementos de la economía, y de la proyección o amenaza de la fuerza contra sus oponentes".<sup>4</sup>

Los tratadistas coinciden en considerar al Poderío Marítimo compuesto por dos elementos de diferente naturaleza pero complementarios: Los Intereses Marítimos de carácter económico y social, y el Poder Naval, que los protege, de connotación política y estratégica. Con frecuencia, el Poder Marítimo se confunde con el Naval por una mala traducción del término "Sea Power". Al respecto el profesor norteamericano Brodie formula una ingeniosa aclaración: "Sería tan ilógico considerar al Poder Marítimo solamente en términos de buques de guerra, como considerar los

2. Ludwig, Emil: "El Mediterráneo. La leyenda de un mar". (Buenos Aires; Editora Interamericana, 1943), pág. 25.

3. Hill, J.R., Contraalmirante, R.N.: "Estrategia Marítima para potencias medianas". (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1990), pág. 32.

4. Ibid., pág. 51.

ferrocarriles solamente en términos de locomotoras. Una locomotora sin vagones representa una potencia en efecto, pero una potencia sin significado funcional".<sup>5</sup> Lo que da substancia y vida económica al Poderío Marítimo son los Intereses Marítimos.

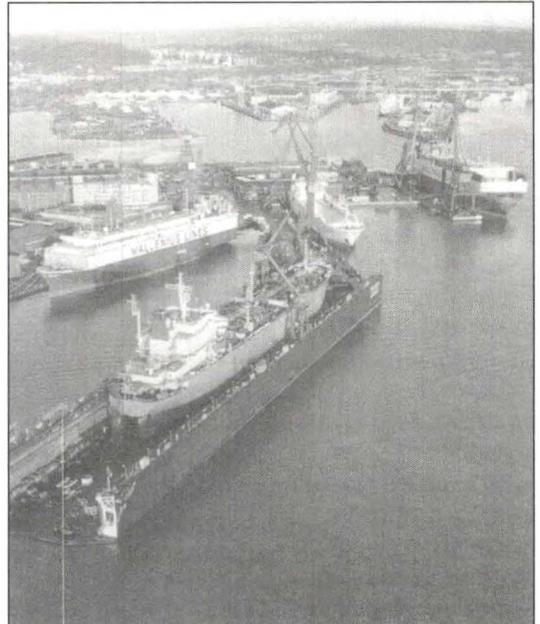
Estos últimos consisten en el conjunto de beneficios de carácter económico, político social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar. Dichas actividades las realizan tanto el Estado como las particulares en alta mar, aguas jurisdiccionales, fondos marinos y el litoral con el objeto de aprovechar sus facilidades y explotar los recursos contenidos en ellos.

Los componentes de los Intereses Marítimos son los siguientes:

- Marina Mercante Nacional y transporte marítimo.
- Terminales marítimos.
- Comercio Exterior.
- Flota pesquera e instalaciones de apoyo.
- Buques de investigación científica e infraestructura soporte.
- Industria Naval.
- Corporaciones explotadoras del fondo marino.
- Organizaciones de deportes náuticos, etc.

Los Intereses Marítimos, a pesar de sus inequívocos alcances y beneficios, no atraen de modo natural al hombre. El tiende a desarrollar sus labores cotidianas en tierra. Para explotar el mar, en toda su amplitud y posibilidades, el pueblo y sus gobernantes requieren de una acendrada conciencia marítima. Esta última constituye el conocimiento cabal y reflexivo del mar, tanto sobre su real naturaleza como de sus amplias potencialidades políticas, económicas, sociales y estratégicas.

Cuando el entorno geográfico lo permite, la conciencia marítima facilita la tarea de orientar a la nación hacia un destino oceánico y convertirla en una potencia marítima prós-



*Terminal marítimo en la ciudad de Gotaverken en Suecia.*

pera y respetada, superando sus limitaciones en recursos humanos y materiales. Hace 2500 años, Tucídides en boca de un jonio comparaba la idiosincrasia de un pueblo del mar, Atenas, con uno terrestre, Esparta: "Ellos son, en efecto, amigos de lo novedoso y vivos para imaginar y llevar a cabo lo que planean; de vosotros en cambio, es propio conservar lo que tenéis, no inventar nada, y no llevar a la práctica ni lo más indispensable. Además son osados más allá de sus fuerzas, aman el peligro en contra de lo que la prudencia aconseja, y son optimistas ante situaciones de riesgo... Todavía más, ellos son decididos, frente a vosotros, indecisos; viajeros, frente a unos sedentarios; pues piensan ellos que al ir afuera podrían adquirir algo nuevo... y se esfuerzan en todo esto a lo largo de toda su vida, entre esfuerzos y peligros; y disfrutan poquísimos de lo que poseen, por el afán de adquirir continuamente más".<sup>6</sup> Aunque muy anti-

5. Brodie, Bernard: "Guía de estrategia naval". (Valparaíso. Imprenta de la Armada, 1953), pág. 5.

6. Tucídides: "Historia de la Guerra del Peloponeso. (Madrid: Alianza Editorial, 1989), pág. 79.

guas, estas frases conservan la frescura de las verdades inmutables y explican las razones por las cuales los pueblos orientados hacia el mar disfrutaban de riquezas y poder desproporcionados en relación a sus escasos medios.

**b. Teorías del Almirante Mahan.**

El Almirante estadounidense Alfred T. Mahan, fue el primero en analizar sistemáticamente la influencia del Poderío Marítimo en la historia y determinó los factores que lo incentivan. Pero ellos, según los entendidos, no pueden ser considerados en forma aislada pues sus efectos se logran mediante su hábil combinación.



*Almirante  
Alfred Thayer Mahan.*

Para el autor aludido estos eran los siguientes:

- Situación Geográfica.
- Configuración física.
- Extensión territorial.
- Población.
- Carácter nacional.
- Clase de gobierno.

La situación geográfica está referida a dos aspectos básicos. El primero radica en la carencia de fronteras comunes con potenciales adversarios. En dicha coyuntura, el Estado se despreocupa de invertir cuantiosas sumas para ejércitos terrestres destinados a su defensa pues la amenaza sobre una invasión se hace remota. Asimismo, cohibe la inclinación nacional para expandirse hacia tierras vecinas. El otro punto consiste en una ubicación geográfica central res-

pecto al sistema general del tráfico marítimo. Esta circunstancia facilita concentrar las fuerzas navales para proteger las propias comunicaciones marítimas e interrumpir las del enemigo. En otros términos, permite el control permanente sobre el tráfico comercial del área. El ideal para Mahan respecto al factor aludido era Gran Bretaña que dominaba los accesos desde el Atlántico a Europa Central. El profesor Edward Meade corroboró esta percepción: "Fue la posición geográfica de Gran Bretaña y la ubicación de sus adversarios lo que le dio a la flota británica tan poderosa influencia en los asuntos mundiales".<sup>7</sup>

La configuración física se relacionaba con el litoral, terreno, clima y conformación geográfica. Con respecto a la costa si ésta era extensa y dotada de numerosos puertos amplios, profundos, con expeditos accesos al interior del territorio estimulaba el comercio marítimo con el exterior. Un vigoroso intercambio internacional se traducía en prosperidad económica y poder político. Sobre el terreno y clima, Mahan opinaba que los suelos fértiles, junto con ambientes benignos favorecían el asentamiento sedentario de sus habitantes; mientras comarcas estériles y con duras condiciones de tiempo impulsaban a los pueblos a buscar su sustento en ultramar. Así se convertían en pescadores, navegantes, colonos, comerciantes y productores. La nave mercante o pesquera simbolizaba su riqueza, en tanto el buque de guerra su seguridad. Por último, sobre la configuración geográfica el autor estimaba que los países insulares, peninsulares y archipelágicos requerían de un significativo Poder Marítimo, en caso contrario podían verse reducidos a la impotencia. Su seguridad y desarrollo descansaban en el mar.

Referente a la extensión territorial, último de los factores geográficos, no correspondía al tamaño del país sino a la extensión

7. Mead Earle, Edward: "Creadores de la estrategia moderna". (Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval), Tomo II, pág. 258.

de su litoral y la calidad de los puertos en comparación con el número de habitantes. Cuando la proporción resultaba adecuada consistía en un factor de fuerza. Pero si la población era escasa y los puertos numerosos, además de estar conectados a ríos navegables, se transformaba en una vulnerabilidad. El enemigo tenía la posibilidad de realizar un asalto anfíbio y penetrar a la zona corazón de la nación sin graves riesgos.

En cuanto a la población de una nación, este factor correspondía al porcentaje y cantidad de habitantes dedicados a actividades conexas con el mar y la industria. Pues la práctica en estas labores los capacitaba para tripular, reparar y mantener las complejas unidades navales, auxiliares o mercantes destinadas a satisfacer las exigencias de la guerra en el mar. Todos ellos conformaban la reserva marítima del país, en particular los integrantes de las dotaciones de las naves mercantes, pesqueras, investigación y deportivas. Uno de los ejemplos más decisivos sobre este factor lo entregó el informe "Secretary of State for Defense. The Falkland Campaign. The Lessons: "La fluida y rápida materialización de los planes de emergencia existentes para usar la marina comercial en apoyo de los servicios armados fue uno de los mayores éxitos de la Campaña. Alrededor de 45 naves fueron retiradas de sus rutas, desde transatlánticos hasta pesqueros de alta mar. Ellos prestaron un apoyo vital en todo el aspecto logístico... Todas estas naves estaban tripuladas por voluntarios, dotaciones civiles, suplementadas por pequeñas partidas navales o de la RAF".<sup>8</sup>

Por otra parte la dura vida en el mar ha influido en la formación de los pueblos navegantes. Desde la antigüedad gracias a sus ansias de aventuras y de comercio expandieron los límites del mundo conocido. Su prosperidad y poder se cimentaron en la extracción de recursos vivos desde las pro-

fundidades de los océanos o del intercambio de bienes con ultramar. Mahan, conocedor de la historia, comentó: "La tendencia comercial, con la consiguiente necesidad de producir algo con que satisfacerla, es uno de los elementos nacionales más importantes para el desarrollo del Poder Marítimo. No es verosímil que un pueblo que la sienta y tenga extensa costa, no trate de buscar las riquezas por medio del comercio marítimo, superando el temor de los peligros que el mar ofrece o por natural aversión hacia él... El carácter aventurero, que arriesga lo que tiene para ganar más, tiene mucho parecido con el espíritu aventurero que conquista mundos para el comercio".<sup>9</sup>

Respecto a la clase de gobierno, el factor estaba desvinculado con las teorías de los sistemas políticos pues se refería a la influencia del Estado, para desarrollar el Poder Marítimo. La experiencia histórica mostraba lo decisivo de la acción del estadista en el fomento del Poder Marítimo. Entre ellos destacaron Solón, Temístocles, el Senado romano 260 años a.C., Cromwell, el Meiji, etc. Sobre la obra del último de los mencionados, East and Moodie señaló "Aún antes de firmar la alianza anglo-japonesa en 1902 parece que los japoneses se habían propuesto la tarea de convertir a su país en la Gran Bretaña del Este. Y, superficialmente al menos, las similitudes geográficas entre los reinos insulares eran notables. Ambos se encontraban en el margen exterior de la misma masa continental. Además, el éxito de los británicos en sostener una creciente población con un alto nivel de vida, por medio de la venta de productos de sus industrias en mercados de ultramar, sugirió que Japón adoptaría una buena decisión al tomar a Gran Bretaña como modelo".<sup>10</sup> A pocas décadas de abandonar su aislamiento, el Imperio del Sol Naciente se transformó en la potencia industrial y marítima del Extremo Oriente.

8. Gran Bretaña, Secretary of State for Defense, "The Falkland Campaign The Lessons. (London, December 1982), pág. 26.

9. Mahan, Alfred Thayer, Contraalmirante: "Influencia del poder naval en la historia". (Buenos Aires. Partenón, 1946), pág. 61.

10. East, William G. y Moddie, A.E.: "The changing World" (New York: World Book. 1956), pág. 534.

En resumen, sin la visión señera del Estadista, se hace difícil orientar a una nación hacia un destino oceánico, aún cuando todos los factores enumerados favorezcan su materialización. Es más, las políticas tendientes a incentivar los Intereses Marítimos necesitan claridad y permanencia a través del tiempo. De lo contrario los beneficios alcanzados se esfuman con excepcional rapidez. El Hombre, ser terrestre por naturaleza, propende a retornar a la comodidad y mediocridad brindada por la existencia continental.

### c. Comentario sobre las teorías del Almirante Mahan.

Algunos juicios emitidos por el Almirante Mahan perdieron vigencia. La evolución política, económica, social y militar de la humanidad -en más de un siglo- los modificaron en forma parcial o los hicieron obsoletos. Por ejemplo, la conquista de colonias como instrumento de riqueza y poderío quedó en el pasado. Asimismo, la geografía jamás impuso leyes inexorables como lo sostenía la geopolítica, pues siempre ha ofrecido al hombre posibilidades para ser aprovechadas a través de las ventajas comparativas.

Sin embargo, uno de los factores que ejerce marcada influencia en la formación de una potencia marítima es la decisión del gobernante en crecer hacia el exterior. Para tal propósito el Estado debe introducir reformas en las estructuras económicas, sociales e incluso políticas. Entre las principales se encuentran: fijar aranceles bajos y parejos, eliminar los subsidios directos e indirectos, suprimir las rigideces laborales, establecer sistemas impositivos equivalentes a nivel internacional, incentivar la inversión e ingresos de capitales, velar por la reciprocidad foránea, mantener una eficiente red de puertos con vías de acceso despejadas, orientar la educación hacia el mar y adoptar un papel subsidiario. En tales

circunstancias, la estructura productiva interna con ventajas competitivas se expande en forma considerable gracias al esfuerzo mancomunado de los privados y el Estado. Se crean, con rapidez, nuevas y eficientes fuentes generadoras de riqueza. El pueblo tiene acceso a bienes importados a bajo precio y buena calidad acrecentando su bienestar. El valor del comercio exterior se eleva en porcentajes significativos dentro del Producto Bruto Interno. J.R.Hill afirma sobre el tema: "En casi todas las treinta economías más importantes del mundo, las exportaciones vía marítima, alcanza a más del diez por ciento del ingreso nacional".<sup>11</sup>

Una alta dependencia del comercio ultramarino despierta la inquietud del productor y de la ciudadanía sobre la vía de transporte principal: el mar. De manera natural comienza a tomar conciencia de la vinculación entre la prosperidad y la fluidez de las comunicaciones marítimas.

Al mismo tiempo adquieren relieve los componentes del Poder Marítimo: Los Intereses Marítimos y el Poderío Naval. Sobre este último es necesario tener presente lo afirmado por el citado Hill sobre su aspecto funcional: "es la protección de los elementos económicos del poder marítimo, que, como ya se ha dicho, resultan vulnerables a la presión coercitiva o a la mera depredación... Pero el Poder Militar Marítimo sirve para propósitos muy diferentes que la defensa del comercio y los recursos. Son los propósitos políticos en sentido amplio, y que en última instancia consisten en el mantenimiento o mejora de la posición del Estado en el mundo... puede afirmarse sin discusión posible que a la luz de las evidencias existentes, el poder militar marítimo es un factor de suma efectividad dentro de las estructuras del poder mundial".<sup>12</sup>

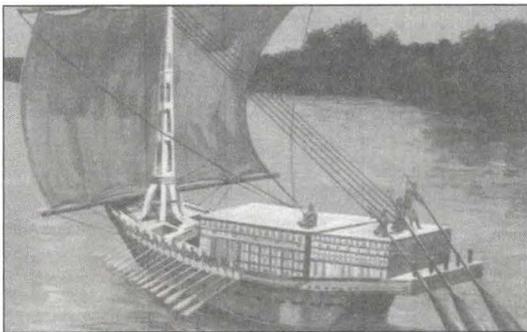
Esto es más cierto todavía para países insulares como Chile cuya sobrevivencia descansa en el mar.

11. Hill, J.R.: ap. cit, pág. 32.

12. Ibid, pág. 38.

### Efectos del Poder Marítimo.

En Egipto y Mesopotamia, cunas de la civilización, se conoció primero la embarcación que la rueda. Las pirámides se erigieron gracias al transporte fluvial; los enormes bloques de piedra fueron acarreados de las canteras, Nilo arriba, a muelles construidos cerca de su destino. Pero, los egipcios, por lo común, no se internaron en el mar, contrataron los servicios de los pueblos del mar a fin de satisfacer sus necesidades de comercio y exploración.



*Navegación por el río Nilo.*

En los albores de la edad del bronce, floreció la Talasocracia cretense. Ellos no se preocuparon de amurallar su capital Cnosos, su flota dominaba las aguas circundantes. Los barcos, robustos y marineros, recorrieron todo el Mediterráneo para el trueque de mercaderías o el pillaje. Una invasión, realizada por algún discípulo, acabó con el brillante y complejo reino.

Al ocaso de la Talasocracia cretense, los fenicios, herederos de su arte de la navegación, comenzaron una vigorosa expansión. Fundaron numerosas colonias y sucursales comerciales internándose de manera gradual hacia el Mediterráneo central y occidental. En su afán de conocer nuevos horizontes se aventuraron a traspasar las temibles Columnas de Hércules, surcaron el mar Rojo, exploraron el misterioso Oriente y circunnavegaron Africa.

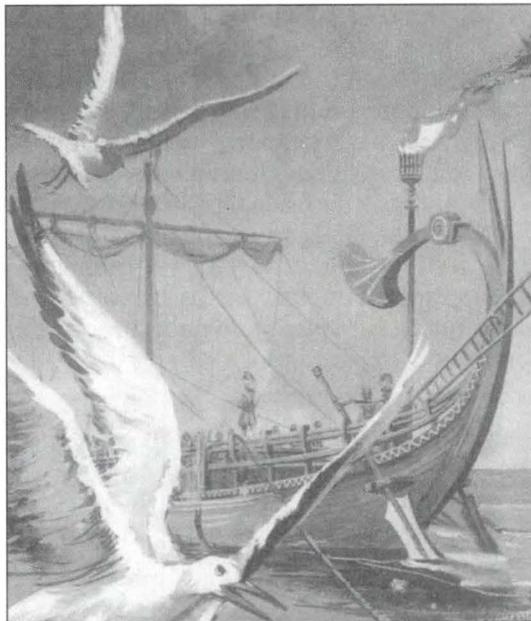
Los fenicios fundaron Cartago alrededor del año 814 a.C. en las proximidades de la actual ciudad de Túnez. Por algunas centurias, los púnicos disfrutaron de un indiscutido monopolio de las rutas marítimas del Mediterráneo occidental y el Atlántico. La Enciclopedia del Mar Albatros hizo el siguiente comentario. "El imperio fenicio, en sus dos fases (primera, de las ciudades libres de la Fenicia asiática; y segunda, de Cartago, o sea la Fenicia occidental) había recorrido una trayectoria que veremos también en otros imperios coloniales: una primera etapa heroica, en que se descubren Eldorados, tierras fabulosas de oro y plata, mundos desconocidos; y una segunda etapa en que se intensifican la agricultura y la industria, se da al tráfico un significado de auxilio a las otras dos fuentes de riquezas, y en que se descubre que las verdaderas riquezas se logran con la intensificación de la producción y no con el hallazgo de tesoros escondidos y de emporios fabulosos".<sup>13</sup>

A principios del siglo IV a.C., Atenas se asomó en el Mediterráneo oriental. Solón, antiguo comerciante y visionario gobernante, estimuló el comercio exterior y la producción destinada a los mercados de ultramar. Pronto El Pireo se convirtió en un agitado mercado donde se transaban abundantes bienes de exportación e importación. El tráfico comercial ateniense cubrió el Mediterráneo oriental, mar Negro y avanzó hacia occidente. Un heleno anónimo de la época, citado por Toynbee, reflexionó sobre los beneficios proporcionados por el mar: "Las malas cosechas debido a las condiciones atmosféricas caen con peso abrumador sobre las mayores potencias terrestres, mientras las marítimas las superan con facilidad. Las malas cosechas no son fenómenos universales, y por tanto los señores de los mares siempre pueden acercarse a las regiones donde las cosechas han sido abundantes... Atenas es la única nación, helénica o no helénica, que está en situación de acu-

13. Albatros, Enciclopedia del Mar (Barcelona: Compañía Internacional Editora, S.A. 1974), Tomo II, pág. 22.

mular riquezas. Si sucede que un país es rico en maderas para la construcción naval, ¿qué mercado existe para él, si fracasa en ponerse de acuerdo con el señor del mar? Igualmente, si sucede que un país es rico en hierro, cobre o lino, ¿qué mercado hay para él, si fracasa en obtener el favor del mismo señor? Por lo demás, quienes rehúsan autorizar su exportación para enviarlos a otros mercados o quienes escojan oponerse a nuestros deseos serán expulsados del mar. Así es como yo, produzca o no estos bienes en mi propio territorio, los poseo a todos por medio del mar".<sup>14</sup> Este griego, con su amplitud y profundidad en indagar la esencia de las cosas, hace más de dos mil años, conocía la capacidad del Poderío Marítimo en su amplia gama de posibilidades. El dominio del mar facultaba a Atenas para mantener relaciones diplomáticas provechosas para sus propios fines, proteger sus intereses nacionales, tener acceso privilegiado a las materias primas esenciales, explotar las comunicaciones marítimas económicas, facilitar el bienestar de su población, resguardar la seguridad exterior del Estado y coaccionar o destruir a sus adversarios. Los griegos agotados por la prolongada guerra del Peloponeso entregaron el cetro de Neptuno a los cartagineses.

Sin embargo, en la península itálica nacía una pequeña nación llena de energía, gran capacidad militar y ansias expansivas. Al consolidar su posesión sobre toda la península, Roma se convirtió en la incuestionable potencia del Mediterráneo central enfrentada a Cartago. Ambos Estados eran imperialistas y el mundo conocido muy pequeño para convivir en armonía. Uno de ellos estaba demás. Cartago al descuidar el control del mar perdió hasta su identidad como pueblo. El Mediterráneo se transformó en un lago romano. Edward Mc Nall afirmó: "La Paz Romana descansaba en una mari-



*La navegación expandió el Imperio Romano.*

na eficiente y en un vasto ejército imperial. Aunque era comparativamente pequeña, la marina llevó a cabo sus funciones tan eficazmente que los romanos mantuvieron su control por 200 años sin librar una batalla".<sup>15</sup> Pero el Mediterráneo en forma paulatina disminuyó su protagonismo y el Atlántico comenzó a despertar. Con el advenimiento de la Era de los Descubrimientos, proeza realizada por audaces portugueses y españoles, el centro del poder mundial se trasladó definitivamente al Atlántico. En el presente nos encontraríamos en los albores de la Era del Pacífico.

Conviene tener presente que las grandes batallas terrestres resolvieron las disputas locales o continentales. Cuando se jugaba el destino del universo conocido, estos encuentros decisivos se libraron en el mar. Los grandes imperios emergieron o desaparecieron al conquistarse o perderse el control del mar. Salamina permitió la pre-

14. Toynbee, Arnold I.: "A study of history. (Oxford: Oxford University Press, 1948), Vol. 2, pág. 41.

15. Mc Nall Burns, Edward: "Civilizaciones de Occidente". (Buenos Aires: Peuser, 1970), pág. 245.

eminencia del pensamiento griego ante la embestida del Oriente. El mundo cristiano sobrevivió a la agresión islámica en Lepanto. La desaparición de la Invencible Armada señaló el ocaso del Imperio Español. Trafalgar marcó el apogeo del Reino Unido y el comienzo de la Pax Británica. Leyte rubricó el predominio mundial de Estados Unidos de Norteamérica. Lo anterior confirma que la historia mundial tiene como eje de articulación el mar, la política global rota alrededor del poder marítimo de las naciones.

Sir Walter Raleigh especificó: "Quien manda en el mar, manda el comercio, quien manda en el comercio dispone de las riquezas del mundo y domina en consecuencia, al mundo entero".<sup>16</sup> La frase mantiene su vigencia a casi cuatro siglos de ser pronunciada. Continuará siendo válida mientras el buque sea el medio de transporte más rentable para el comercio internacional. Si en el futuro es reemplazado por otro vehículo aéreo o terrestre más eficiente para tal propósito, Mahan y sus teorías

sobre el Poder Marítimo están condenados a pasar al arcón de los recuerdos. Pero hasta la fecha, nada hace suponer que ello suceda.

Por último, los océanos cobran cada día mayor relevancia. En primer lugar, constituyen una importante fuente de recursos vivos y renovables a fin de alimentar una humanidad hambrienta y en explosivo crecimiento. En tanto los suelos aprovechables se agotan por la erosión, mal manejo o sobre explotación. También, se considera el fondo de los mares como la gran reserva de elementos no vivos, pues las minas en tierra están disminuyendo. En otro aspecto, las aguas oceánicas guardan enormes cantidades de energía limpia e inagotable en forma de mareas, oleaje, diferencia de temperatura o presión y otras.

Después de esta breve reseña de la influencia del mar a través de los tiempos y de sus fructíferas promesas para el futuro de la humanidad, es posible afirmar sin duda alguna que el Poder Marítimo sigue vigente y acrecienta día a día su protagonismo.

\* \* \*



16. Mead Earle, op.cit, Tomo II, pág. 237.