

Teniente Segundo
MICHEL LAGUERRE KLEIMANN

Trasfondo histórico y social que crearon a la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica.-

Finales del s. XIX e inicios del s. XX[1]

"It is a disgrace to us as a nation that we should have no warships worthy of the name, and that our rich sea-board cities should lie at the mercy of a tenth rate power like Chili [sic]".Theodore Roosevelt ante el Union League Club of New York, enero de 1888. [2]

"Speak softly and carry a big stick and you will go far".Theodore Roosevelt. [3]

Introducción

Durante su Guerra Civil, Estados Unidos contó con 700 barcos, 5.000 cañones navales, 6.700 oficiales y 51.000 hombres en el servicio activo, ocupando su lugar entre las potencias navales de la época. Por otro lado, inventores como Ericsson, Isherwood y Dahlgren lograron colocarlo a la vanguardia de la tecnología naval.[4]

Sin embargo, a finales de la década de 1870, pasó por una fase de casi total abandono[5], donde solo contó con 52 buques y 500 cañones, así como con un reducido presupuesto, debido a las prioridades de los asuntos internos del país, como fueron la conquista del oeste, la industrialización del noreste[6] y la reconstrucción del sur[7]. En efecto, muchos fueron de la idea que Estados Unidos tenía una defensa geográfica natural, que consistía en el relativo aislamiento causado por los dos océanos que la separaban de Europa y de Asia.[8] En comparación cualitativa, la Armada de los Estados Unidos[9] no le habría podido hacer frente a las Marinas de Guerra del Perú y de Chile durante los años de la *Guerra del Guano y del Salitre*[10].

Fueron los años en que predominaba la escuela de la experiencia, donde los oficiales se formaban en la mar adquiriendo los conocimientos prácticos de la guerra naval. Los estudios teóricos sobre cuestiones estratégicas eran, en



Rear Admiral Stephen B. Luce, USN (1827-1917). Oil on canvas, 54" x 40", by Alexander James (1890-1946) after E.P. Vinton. Painting in the U.S. Naval Academy Museum Collection. Gift of Stephen B. Luce, 1938. Official U.S. Navy Photograph http://www.history.navy.mil/photos/pers-us/uspers-l/sb-luce.htm

cierto sentido, menospreciados y evitados. En efecto, las discrepancias entre los promotores del estudio científico de la estrategia y los que optaron por el pragmatismo táctico, ocasionó que en estos años el material a flote predominara sobre el pensamiento en sí.[11] Su principal argumento era que las variables imponderables de la guerra naval no podían ser medidas por "reglas sencillas".

Sin embargo, algunos Jefes y políticos lograron hacer entender al Gobierno de la necesidad de contar con una fuerte y sólida Armada que protegiese sus intereses comerciales marítimos.[12] Las construcciones navales de finales del s. XIX e inicios del s. XX, que respondieron al estímulo de una política naval expansionista, como herramienta complementaria a la política exterior de los Estados Unidos, demostraron que el efecto había dado resultado.[13] En efecto, durante este periodo, la Marina de Guerra de los Estados Unidos fue adquiriendo la forma y fondo que la llevarían a convertirse –luego de la Primera Guerra Mundial (IGM)– en la Marina más poderosa del planeta.[14]

Los cambios tecnológicos y geopolíticos motivaron el desarrollo del profesionalismo dentro de la U.S. Navy. La década de 1880 fue testigo del impulso innovador en el progreso analítico y tecnológico en la Armada. Esto significó la reconstrucción de la misma, teniendo que sobreponerse a una serie de obstáculos políticos, económicos, administrativos e ideológicos que se mantenían vigentes.[15]

1.- El desarrollo de la Armada como elemento fundamental en el expansionismo de los Estados Unidos a finales del siglo XIX e inicios del s. XX.

Dentro de los hombres que empujaron al desarrollo a la Marina de Guerra de los Estados Unidos, convirtiéndola en la más poderosa del mundo, estuvieron personajes como el marino e historiador Alfred T. Mahan, el Contralmirante Stephen B. Luce[16], Henry Cabot Lodge y el presidente Theodore Roosevelt,

quienes supieron desarrollar la tesis del poder naval y de su importancia vital para el crecimiento de su país.[17]

Ellos pertenecieron a la denominada *Generación del 98* estadounidense, siendo los promotores de la toma de conciencia del expansionismo fuera de Norteamérica[18] con el apoyo *sine qua non* de su Armada.

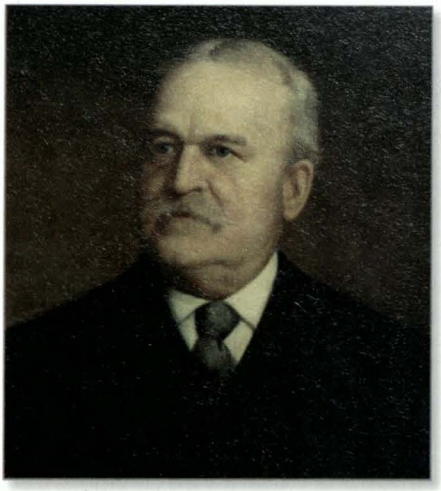


Theodore Roosevelt (1858-1919). Assistant Secretary of the Navy, 1897-1898. U.S. Naval Historical Center Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/people/pers-nat/pers-nat.htm

En efecto, las décadas finales del siglo XIX dieron origen a la carrera imperialista por parte de las potencias de Europa, carrera que se extendió y se decidiría en los mares. Esto provocó que varios estrategas estadounidenses propusieran abandonar el argumento de la defensa causada por el "aislamiento geográfico" por una nueva estrategia que modificara, fundamentalmente, la estructura de su Fuerza, así como su doctrina de operaciones. Sus objetivos debían cambiar de la protección del comercio hacia la seguridad nacional.[19] Así, durante estos años, Estados Unidos se convirtió en una potencia mundial, aunque no era considerado, aún, parte del sistema internacional. Para esto, debía dejar su zona de *comfort* causada por el aislamiento producido por dos océanos, y no contentarse con haber dominado el hemisferio luego de derrotar a España en 1898.[20]

Ciertamente, las décadas finales del siglo XIX fueron testigos del cambio de la ponderación de los imperios, así como de la aparición de nuevos "incómodos" actores en el escenario mundial, incluido a los Estados Unidos, que buscaron abarcar los mercados y territorios más allá de sus fronteras.[21] En efecto, luego de la IGM, el rápido crecimiento y desarrollo industrial de la "Gran Nación del Norte" ocasionó el "desplazamiento histórico del centro de gravedad de la economía mundial, que en el siglo XIX estuvo en Europa, para trasladarse a la costa atlántica estadounidense [...] [y luego] a la costa del Pacífico"[22].

La teoría de Mahan[23] buscaba convertir a la Armada en una potente Fuerza de disuasión, incluso en tiempo de paz. Los seguidores de Mahan[24] tuvieron primero que lograr convencer a los estadounidenses de que los intereses nacionales de su país se encontraban en peligro por causa de la nueva lucha por poderes de los imperios en Europa. La tarea no fue fácil. Un ejemplo de



John D. Long (1838-1915). 33rd Secretary of the Navy, 1897-1902Official portrait, painted in oils by Ulysses Dow Tenney, 1902.Courtesy of the Navy Art Collection, Washington, DC. Navy Art Accession #: 43-025-A. U.S. Naval Historical Center Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/people/pers-nat/pers-nat.htm

lo difícil que resultó cambiar la mentalidad, fuera de vigencia, de los marinos al mando de la Institución naval, fue la creación de la Escuela de Guerra Naval (Naval War College). El impulsor y cerebro de esta operación fue el comodoro y luego Contralmirante Stephen B. Luce, quien a través de sus escritos sobre táctica, historia, crítica literaria, reformas administrativas, estrategia naval y de la importancia intelectual que el oficial de Marina debería tener,[25] logró convencer –luego de casi una década de promover la idea– al Ejecutivo, al Congreso y al Alto Mando de su Armada y de su país sobre la necesidad de educar a los oficiales de grados intermedios en los asuntos propios de la guerra naval, pero bajo una óptica científica.[26]

En efecto, sostuvo la necesidad del cambio de la estrategia naval defensiva a la ofensiva a través de la protección y el patrullaje de los puertos y de las líneas de comunicación del comercio marítimo[27] –la fuente del poder nacional– con una grande y cohesionada Fuerza naval.[28] Para esto era necesario que se contase, además de una poderosa Armada, con "colonias" logísticas[29] –de preferencia islas o pequeños puntos estratégicos, con el fin de abastecer a la flota en todos los mares y océanos–[30].

Mahan creía que las mayores dificultades que su país encontraría se hallaban en ultramar; por ende, sotuvo que Estados Unidos debería ser capaz de enfrentar sus amenazas fuera de su territorio, en altamar: "Preparedness for naval war –preparedness against naval attack and for naval offence– is preparedness for anything that is likely to occur"[31]. Mahan se encargó de formar una nueva conciencia estratégica relacionada con las posibilidades de la guerra naval.[32]

Las concepciones de Mahan encontraron eco en el impetuoso e inteligente político Theodore Roosevelt, quien compartía las mismas ideas y aspiraciones sobre la importancia que su país se convirtiera en una potencia marítima mundial a través de un programa de construcciones navales –que luego implantaría durante su gobierno–, que llevarían a la Armada estadounidense a ser una de las primeras potencias a inicios del siglo XX.[33] En efecto, para 1916,

ocuparía el segundo lugar, por debajo de Gran Bretaña.[34]

Roosevelt –quien fuera una de las mentes brillantes de su época– logró entender la posición y el rol de la Fuerza naval dentro de la importancia del poder militar en el espectro de las relaciones internacionales. En efecto, la propuesta del agresivo e impetuoso estratega sobre la política exterior de su país se fundamentaba en la modernización de su Armada. Sus escritos promovieron una agresiva política naval capaz de hacer frente a los cada vez más competitivos imperios europeos que buscaban la globalización de su comercio marítimo.[35] Esta expansión era una amenaza potencial a los principios de la *Doctrina Monroe*.[36] El resultado fue el incremento de las Unidades a flote, la innovación tecnológica, así como la logística terrestre necesaria para su sostenimiento.[37] El desarrollo de los Estados Unidos –sostenía– se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Marina de Guerra;[38] por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge, dieron forma al proyecto conocido como la "Large Policy", con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante del hemisferio occidental. En efecto, la asignación presupuestaria a la Armada aumentó de 22 millones en 1890 a 139 millones en 1914, convirtiéndola en la tercera del mundo.[39]

"El desarrollo de los Estados Unidos –sostenía– se encontraba estrechamente vinculado a la modernización de su Marina de Guerra;38 por esto, junto al historiador y político Henry Cabot Lodge, dieron forma al proyecto conocido como la "Large Policy", con el objetivo de que su país se convirtiera en la potencia dominante del hemisferio occidental"

Para esto, la interpretación activa-coercitiva de Roosevelt a la *Doctrina Monroe* le dio el sustento ideológico para convencer a los políticos de su tiempo de que ninguna nación podría sostener su lugar en el mundo si no contase con un eficiente brazo armado,[40] especialmente el naval.

Sin embargo, su plan de construcción naval no encontró inmediato eco en todos los sectores de la alta Administración Pública. Entre los que se opusieron al entonces Asistente del Secretario de Marina se encontraron su propio jefe –John D. Long, quien era de la idea de mantener el concepto de Fuerza naval defensiva costera; por ende, de pequeños y baratos buques– y el presidente William McKinley, quien se mostró sin entusiasmo ante las propuestas de despliegue operacional de las Unidades navales ante la amenaza de conflicto con España.[41]

Fue este conflicto el que demostró la vehemencia y conocimiento en los temas de estrategia naval del joven Roosevelt, pues a pesar del eficiente –aunque no autorizado por el Presidente– despliegue de Fuerzas navales[42] tanto a las Filipinas como a Cuba, tuvo que renunciar a su cargo en mayo de 1898, asumiendo el puesto de Segundo Comandante del 1er. Regimiento Voluntario de los Estados Unidos –los *"Rough Riders"*– en Cuba, donde obtuvo el grado de Coronel y la fama de héroe nacional.[43] Esta imagen y el oportunismo político de McKinley le valieron ser convocado a la vicepresidencia de los Estados Unidos. Un año después asumiría, a los 41 años de edad, la primera administración nacional. Las consecuencias de la guerra contra España de 1898 fueron fundamentales para Estados Unidos, pues significó el control del mar y la extensión de su perímetro marítimo de seguridad, cambiando su posición como actor influyente en el mundo[44]. Este hecho fue destacado en un trabajo del alumno naval Enrique Labarthe, articulista de la flamante *Revista de Marina*, quien sostuvo que a pesar que la "Marina americana es de fecha muy reciente [...] los éxitos obtenidos sobre adversarios mal preparados embriagan á [sic] la Gran República"[45].



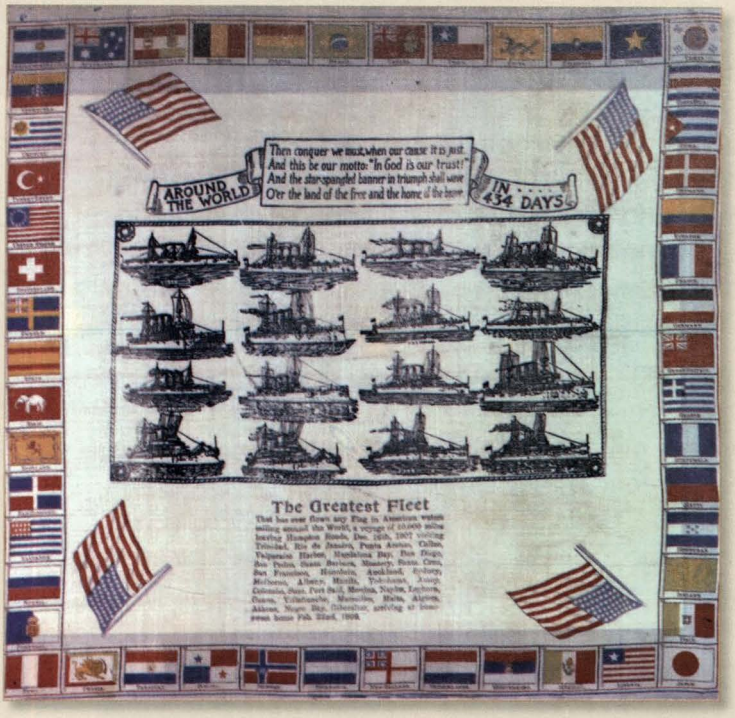
Battle of Manila Bay, 1 May 1898. U.S. Naval History & Heritage Command Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/events/man-bay1.htm

Como Presidente tuvo la oportunidad de dirigir la política exterior de una manera activa y combativa. Su fundamento principal fue la protección del continente americano de las fuerzas foráneas que ansiaban establecerse en zonas de América. Estas potencias europeas criticaban la interpretación expansiva de la *Doctrina Monroe*, no creyendo en los "alardes" de "Teddie". Para esto, Roosevelt tuvo que demostrar a sus ciudadanos que si deseaban que la política funcionase, necesitaban contar con una fuerza de combate creíble y convincente ante los Imperios europeos[46].

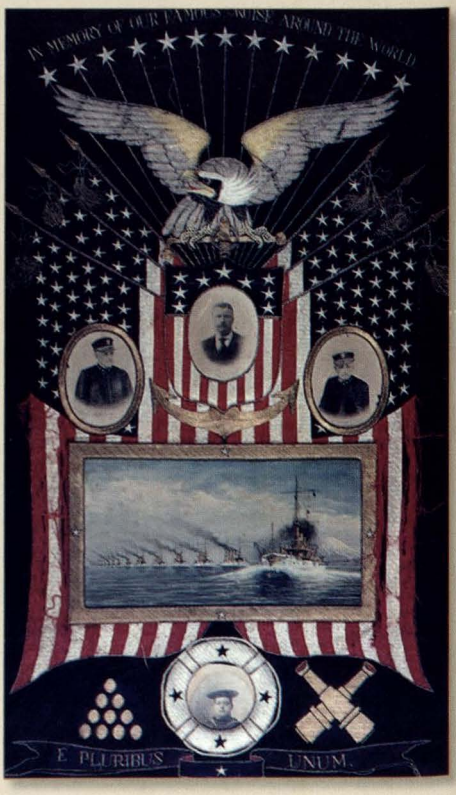
La crisis de Venezuela de 1902-1903 fue el momento preciso para demostrar a las incrédulas grandes potencias que Estados Unidos no alardeaba de la efectividad de la *Doctrina Monroe* y del potencial de su Armada, sino, más bien, que tenía la capacidad real y efectiva de evitar injerencias transatlánticas en territorio continental americano.[47] La revolución de Panamá en 1903,[48] el incidente en Marruecos y las negociaciones de paz entre Japón[49] y Rusia en el Portsmouth Navy Yard, en New Hampshire, en el cual la Armada de los Estados Unidos jugó un rol preponderante como herramienta de la creciente diplomacia *"speak softly"*, demostró la evolución del pensamiento diplomático de Roosevelt, entendiendo los límites del uso del poder militar.[50] En efecto, estos asuntos internacionales de comienzo del siglo XX hicieron entender a los Estados Unidos que el contar con una organización militar que diese preponderancia al poder naval, era el curso más estratégicamente viable para su país.[51] Por otro lado, le mostraron a los imperios de Europa que no podrían ingresar a los dominios americanos de los Estados Unidos.[52]

Un año más tarde, Theodore Rooseveelt revisó y amplió los alcances de la *Doctrina Monroe*, declarando que sú país asumía la responsabilidad de resguardar el hemisferio contra intentos de intervención europea,[53] convirtiéndose así en el "protector" de sus débiles vecinos latinos. Estos tuvieron el temor que la situación política internacional habría dado paso al relevo de potencia imperialista: de Europa hacia América. La visita de "buena voluntad" del Secretario de Estado Elihu Root, en 1906, quiso aclarar que Estados Unidos solo buscaba hacer respetar la independencia y libertad de las repúblicas latinoamericanas:

> "Roosevelt viewed the United States as a protector an intermediary between the smaller, weaker neighbors to the south and the larger, stronger powers of Europe. The fact that the United States now had a fleet capable of upholding these responsibilities reassured South American leaders that they could put to rest their enduring fears of colonial reconquest by European powers"[54].



World Cruise of the "Great White Fleet", 1907-1909.
Souvenir scarf, depicting sixteen battleships of the fleet, and the flags of the World's nations, and listing the port's visited during the cruise. The battleships shown are: (top row, left to right) -- Vermont, Minnesota, Kansas and Connecticut; (upper middle row, left to right) -- Rhode Island, New Jersey, Nebraska and Georgia;(lower middle row, left to right) -- Missouri, Ohio, Virginia and Louisiana;(bottom row, left to right) -- Kentucky, Kearsarge, Illinois and Wisconsin. Donation of Mr. and Mrs. James C. Devlin, 1972.U.S. Naval History and Heritage Command Photograph. http://www.history.navy.mil/photos/events/ev-1900s/gwf07-09/gwf-misc.htm



Embroidered silk souvenir of the Great White Fleet's 1907-1909 cruise around the World
Probably purchased while the Fleet was visiting the Far East in 1908. Across its center are portraits of (from left to right) Rear Admiral Charles S. Sperry, who took command of the Fleet after it arrived on the U.S. West Coast; President Theodore Roosevelt; and Rear Admiral Robley D. Evans, who commanded the Fleet during its voyage from Virginia to California. Also featured is a depiction of the Fleet steaming in column and a photograph of an unidentified Sailor.
Donation of Mrs. C.G. O'Fiel, 1972.U.S. Naval History and Heritage Command Photograph
http://www.history.navy.mil/photos/events/ev-1900s/gwf07-09/gwf-misc.htm

Augusto Leguía entendió este mensaje durante el *Oncenio*, habiendo esperado el término de la Primera Guerra Mundial como prueba palpable de la supremacía estadounidense en el nuevo orden mundial. En efecto, el Presidente peruano llegó a sostener, en 1923, y ante la presencia de los miembros de la Misión Naval estadounidense, que Estados Unidos:

> "Dotado de una estupenda fuerza material, solo la utiliza para impulsar su progreso interno, cultural y económico para ponerla desinteresadamente al servicio de los intereses permanentes de la Humanidad [...], que más bien, todos los pueblos del orbe deben congratularse del encumbramiento de un país que solo persigue el imperialismo del derecho y que siendo hoy el celoso guardián de la autonomía del continente, el árbitro moral de los más graves conflictos internacionales, solo puede infundir sospechas o perjudicar a los pueblos que se debaten en sus egoísmos o en sus remordimientos"[55].

Por su parte, y a mediados de la década del veinte, el Capitán de Corbeta Alfredo Bazo sostuvo en un artículo publicado en la *Revista de Marina* que:

> "En sus manos [de los Estados Unidos] se encuentran nuestros mercados y corporaciones explotan nuestras riquezas mineras, pagando a los gobiernos reducidísimos impuestos. La influencia de sus representantes diplomáticos es omnipotente y nada adelantaría con tomar de hecho los gobiernos. Bien claro se ve pues cuál es el camino que conviene seguir a los países latinoamericanos si quieren conservar la vida independiente"[56].

El "mar" de funcionarios públicos del país del norte que arribaron al Perú, en especial los de la Misión Naval, son prueba que los pilares puestos por Theodore Roosevelt –en palabras de Leguía el "genuino representante de las virtudes de sus compatriotas"[57]– dieron resultado. En efecto, en 1927, Leguía ordenó a la Cancillería peruana rendir un homenaje a la memoria de James Monroe, sosteniendo que

> "[Su] salvadora doctrina protegió, al principio, la independencia de las naciones americanas y se ha convertido, después, en el precepto moral que orienta la civilización de todo un continente por rumbos de unificación, de originalidad, de respeto a las libertades, contradiciendo la propaganda de los que confunden la misión civilizadora y justiciera de la nación norteamericana con una política de imperialismo vulgar"[58].

Sin embargo, es necesario aclarar que esta justificación imperialista-expansionista ya había sido sustentada por el historiador Frederick Jackson Turner, quien

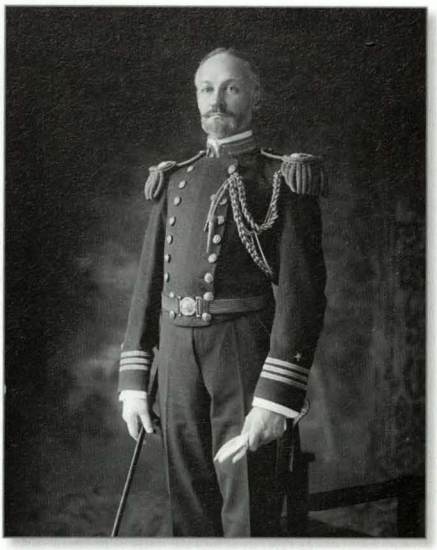
durante la última década del siglo XIX e inicios del XX expuso la necesidad de la continuación de la existencia de una frontera territorial que actúe como *válvula de escape* a los problemas sociales internos. Para Turner, esta frontera mantenía viva el espíritu aventurero y pionero del pueblo estadounidense, y sin esta, "los Estados Unidos ya no serían la tierra de oportunidades ni el crisol de individuos fuertes y libres"[59].

La tesis de Turner sobre el caos social por falta de la "válvula de escape" que representaba la frontera por conquistar, se confirmó con la depresión económica de 1893.[60] La solución a esta grave situación tenía que ser encontrada fuera de los límites físicos del territorio donde las fronteras abundaban.[61] En otras palabras, tenía que "abarca[r] todo el resto del mundo"[62]. De esta forma, los intereses económicos de los Estados Unidos sobrepasaron los valores filosóficos de la República, estimulando el acceso a nuevos mercados a través del comercio marítimo[63]. En efecto, el país estaba logrando tal grado de industrialización,[64] que las manufacturas estadounidenses, previendo una saturación del mercado interno, buscaron expandirse hacia el exterior.[65] Ante esta situación, los líderes entendieron la importancia de reactivar la Marina Mercante, así como contar con una poderosa Armada capaz de protegerla en el comercio externo:[66]



USS Maine (1895-1898) NHHC Collection
http://www.history.navy.mil/photos/events/spanam/events/maineskg.htm

> "It seems demostrable, therefore, that as commerce is the engrossing and predominant interest of the world to-day, so, in consequence of its acquired expansion, oversea commerce, oversea political acquisition, and maritime commercial routes are now the primary objects of external policy among nations. The instruments for the maintenance of policy directed upon these objects is the Navy of the several States"[67].



Admiral William Sims.
http://www.old-picture.com/american-legacy/005/Admiral-William-Sims.htm

Puede apreciarse una línea de relación expansionista en los discursos de Turner-Mahan-Roosevelt, en el sentido de que "la Guerra contra España fue la continuación de la conquista del oeste"[68]. Interés seguido por varios inversionistas que veían riquezas más allá de sus fronteras, como en el Asia y en América del Sur.[69] Así, estos, junto a quienes se aprovecharon de la Guerra para revivir los sentimientos románticos, pioneros y aventureros de la sociedad estadounidense –el *New York World* (Joseph Pulitzer) y el *New York Journal* (William Randolph Hearst)– con fines comerciales; fertilizaron las ideas sociales darwinistas[70] difundidas por John Fiske y Josiah Strong de pertenecer a una raza superior llamada a la conquista del mundo.

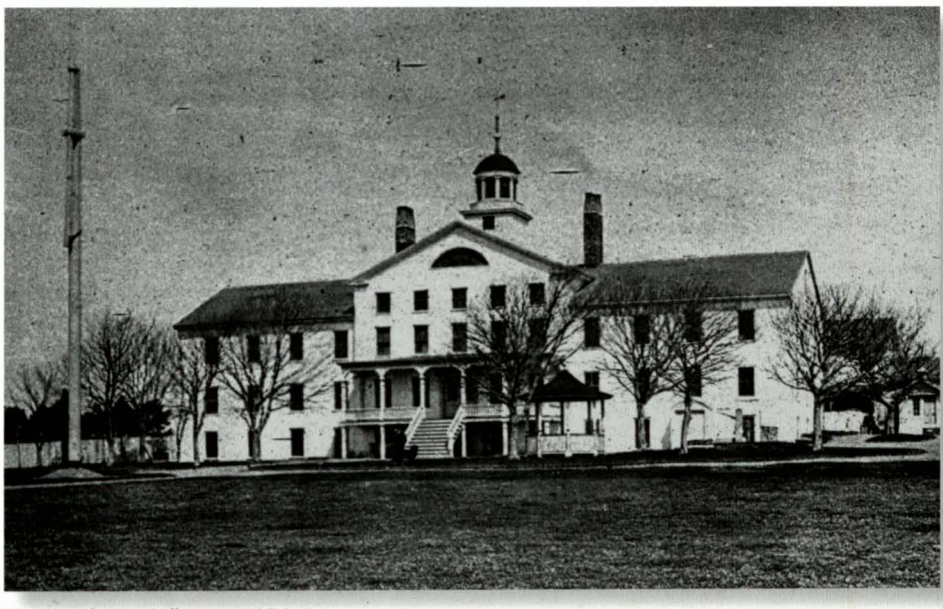
La decisión del presidente McKlinley de quedarse con los territorios conquistados, bajo el argumento de cristianizarlos y llevarles el desarrollo occidental, por considerarlos bárbaros, se asemeja claramente a los argumentos utilizados por los conquistadores del joven imperio español del siglo XVI cuando arribaron a América.[71]

Para afianzar y dar continuidad a esta política expansiva imperialista, Roosevelt comprendió que requería del uso de modernos buques con gran capacidad de fuego. Para esto, empeñó a los jóvenes oficiales a que presentasen propuestas innovadoras que rompiesen con los antiguos moldes y doctrinas de la mayoría de oficiales del Alto Mando.[72] El entonces Capitán de Fragata –luego Almirante– William Sims fue la voz detrás del agente del cambio en que se

convirtió el Presidente Republicano, incluso "atreviéndose" a ir contra la propuesta multicalibre de Alfred T. Mahan, sugiriendo la construcción de buques con gran capacidad de fuego de alto calibre. En efecto, Roosevelt apoyó la propuesta del joven Sims, pronunciándola en su mensaje de fin de año (1904) ante el Congreso, sosteniendo que "the main reliance, the main standby, in any navy worthy of the name must be the great battleships, heavily armored and heavily gunned[73].

Los audaces proyectos de lanzar y recuperar aeronaves desde buques en el mar[74] –los antecedentes directos del portaaviones–, el impulso al arma submarina como a la construcción de botes torpederos fueron duramente combatidos por los antiguos oficiales de Marina, que no se atrevieron a innovar en el desarrollo y tecnología naval. Puede verse que Roosevelt y otros como él, entendieron que aquellas naciones con el poder industrial, la capacidad de innovar e inventar, de desarrollar tecnología, así como de utilizar eficientemente sus fuentes de energía, serían las que dominarían dentro del ya precario orden internacional.[75]

Las ideas y auspicios de Roosevelt, desde el inicio de su carrera política en 1897, lograron vencer aquella resistencia doctrinal y burocrática, modificando la estrategia y la táctica de la guerra naval[76], convirtiendo a la Armada de los Estados Unidos en un moderno agente innovador y paradigmático en la construcción naval, así como en un actor clave en la diplomacia de su país. En otras palabras,



The Naval War College c. 1884
http://navalwarcollegemuseum.blogspot.com/2012_06_01_archive.html

el vigoroso desarrollo de la Armada estadounidense no respondió, estrictamente, a un concepto militar ofensivo, sino, más bien, como una garantía para obtener la paz,[77] a su manera. Por otro lado, se reconocía el papel preponderante que el Poder Naval tendría en las contiendas relacionadas con la competencia comercial en un mundo de creciente y rápida globalización.[78]

"Podemos concluir que la Marina estadounidense de aquellos años –al concluir la Primera Guerra Mundial– era una Institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo."

Podemos concluir que la Marina estadounidense de aquellos años –al concluir la Primera Guerra Mundial– era una Institución que había logrado un admirable nivel de homogeneidad. Casi todos sus oficiales provenían de la Academia Naval de Annapolis, donde eran preparados muy intensamente en aspectos referentes a liderazgo. En Annapolis y en la Escuela Superior de Guerra Naval, en Newport, Rhode Island, los estudiantes aprendían las teorías de los principales estrategas de su época, que enfatizaban la concentración de fuerzas para poder lograr el poderío del mar. La estrategia naval estuvo dominada por el tamaño de las armas, los buques y las batallas; entre más grandes eran estas, mejor.

Esta era la Marina que el presidente Woodrow Wilson dijo sería la primera en el mundo cuando firmó el acuerdo de la Marina de 1916 para construir una flota que alcanzara los sesenta buques capitales en 1925. Pero la Conferencia Naval de Washington, en 1921 y 1922, afectó este ambicioso programa, acatando el Tratado de los Cinco Grandes, suscrito en 1920, que fijó limitaciones en la construcción de buques de guerra de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón, Italia y Francia.[79]

Referencias

1. Este artículo lo dedico al recuerdo de mi maestro y motivador, padre Jeffrey Klaiber Lockwood, S.J., Director de la Maestría en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú, fallecido el martes 4 de marzo de 2014
2. (Hendrix, 2009: 8)
3. (Hendrix, 2009: XVI).

4. (Potter & Adams, 1981: 157) (Kennedy, 1989: 247).
5. *Following the Civil War, U.S. technological advancement slowed once again* (Hendrix, 2009: 133). (Hayes & Hattendorf, 1975: 2).
6. (Kennedy, 1989: 195).
7. (Potter & Adams, 1981: 155).
8. (Baer 1993: 9).
9. Durante el artículo se nombrará de forma indistinta, Armada como Marina de Guerra.
10. Incluso en 1891, el Comandante del USS "Yorktown", el futuro Almirante de la "Gran Flota Blanca" Robley Evans, tuvo un incidente que casi llevó a la guerra a su país con Chile. La solución diplomática que propuso el presidente de los Estados Unidos, Benjamin Harrison, pudo haberse debido a la superioridad naval de la Armada de Chile en aquellos años (Hendrix, 2009: 134 y 157). Sobre la vida de Evans, leáse: Misiego, 1908.
11. (Till, 1989: 17-24).
12. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 4) (Till, 1989: 17).
13. (Potter & Adams, 1981: 187).
14. (Palacios Rodríguez, 2000: 13).
15. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 8).
16. Luce propuso la selecta formación superior de los oficiales de la Armada, una educación que fuera más allá de la recibida en la Academia Naval. El resultado fue la creación del Colegio de Guerra Naval, donde el arte de la Guerra sería instruido a un selecto grupo de oficiales (Potter & Adams, 1981: 161) (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 17-19).
17. Sin embargo, se debe aclarar que no fueron los primeros en proponer el cambio en la expansión comercial de los Estados Unidos: "La modificación de la política naval era casi con certeza debida a cambios en la situación nacional más que a los argumentos de Mahan. Él fue quien reconoció y mencionó esos cambios, pero no puede atribuírsele el mérito de haberlos iniciado" (Till, 1989: 46).
18. 18 (Klaiber S.J., 2001: 61).
19. (Baer, 1993: 11).
20. (Kennedy, 1989: 248). Con la adquisición, en dicha contienda, de las Filipinas, Guam y la anexión de Hawai, los Estados Unidos se convirtió en un imperio con posesiones de ultramar –debo esta apreciación al Capitán de Navío Kurt Bottger Garfias–.
21. (Kennedy, 1989: 195).
22. (Palacios Rodríguez, 2000: 14).
23. Para algunos autores, Mahan no brilló por su concepción estratégica, ni como historiador, sino como actor histórico en un momento donde la coyuntura le dio la oportunidad de alcanzar la fama e influir a causa de esta; no al revés. Sus ideas expuestas no fueron novedosas, pero no llegaron a oídos sordos, sino, más bien, a gobernantes dispuestos a usar su tesis como argumento para la nueva expansión territorial fuera de sus dominios fronterizos (Symonds, 1989: 45-50).
24. También tuvo detractores que dudaron de su capacidad de análisis estratégico (Hunt, 1984: 87-90).
25. (Hayes & Hattendorf, 1975).
26. (Hattendorf, Mitchell Simpson III, & Wadleigh, 1984: 11-37).
27. (Baer, 1993: 10). Este pensamiento se asemeja de cierto modo al del inglés Sir Walter Raleigh, quien sostuvo en el siglo XVI que "una fuerza en el mar tendría mucha mayor flexibilidad y movilidad [que un ejército en tierra], y fácilmente podría eludir al enemigo en la costa (Till, 1989: 37).

28. (Hendrix, 2009: 8).
29. "[...] mencionaremos las clases de buques auxiliares de la escuadra americana, donde estos servicios son objeto de especial atención, por el hecho de que los EE. UU. no poseen bases navales en número suficiente" (Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares, etc., 1917: 463).
30. (Klaiber S.J., 2001: 63).
31. Alfred Thayer Mahan, "Preparedness for Naval War", en *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Boston, MA: Little, Brown, and Company, 1897), p. 94; en Benjamin F. Armstrong, *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern era* (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 2013), p. 6.
32. (Baer, 1993: 17) (Ortiz Sotelo, 2013: 57).
33. (Hendrix, 2009: XVI).
34. (Baer, 1993: 11).
35. (Kennedy, 1989: 247).
36. (Baer, 1993: 12).
37. "[...] Mahanians wanted to turn the Navy into an offensive force, to establish a fleet of battleships at full strength in peacetime, to turn the United States into a world-class naval power." (Baer, 1993: 11).
38. (Hendrix, 2009: 7).
39. (Kennedy, 1989: 247).
40. (Hendrix, 2009: 11-15).
41. (Hendrix, 2009: 16).
42. "By the eve of the Spanish-American War, the United States had acquired a fleet that, though far from being the world's most powerful, was eminently respectable: 4 first-class battleships, 2 second-class battleships, 2 armored cruisers, 10 protected cruisers, and a considerable number of gunboats, monitor, and torpedo boats" (Potter & Adams, 1981: 160).
43. (Hendrix, 2009: 23).
44. (Baer, 1993: 27-28).
45. (Labarthe, 1907: 213).
46. (Baer, 1993: 45) (Hendrix, 2009: 30).
47. (Hendrix, 2009: capítulo tres).
48. Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima, en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos (Baer, 1993: 42).
49. Cuando Japón destruyó a la Flota rusa en Tsushima, en 1905, se convirtió en un potencial adversario para los Estados Unidos (Baer, 1993: 42). (Hendrix, 2009: 103 y 131).
50. (Hendrix, 2009: 103 y 131).
51. (Armstrong, 2013: 6).
52. (Kennedy, 1989: 246).
53. (Hendrix, 2009: 158).
54. (Hendrix, 2009: 158).
55. (Crónica Nacional, 1923: 795-796).
56. (Bazo, 1925: 229).
57. (Crónica Nacional, 1923: 794).
58. (Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía, 1927: 7).
59. (Klaiber S.J., 2001: 62).

60. Ya los territorios inexplorados del oeste habían sido colonizados.
61. "[...] there was a growing desire to develop overseas markets for domestic products, a situation often historically accompanied by the development of a strong navy" (Hendrix, 2009: 133). "After all, the chief business of the American people is 62
62. (Klaiber S.J., 2001: 63).
63. (Hendrix, 2009: 166).
64. (Kennedy, 1989: 200-202).
65. (Kennedy, 1989: 244-246).
66. (Potter & Adams, 1981: 159)
67. Alfred Thayer Mahan, "The Principles of Naval Administration" in *Naval Administration and Warfare: Some General Principles* (Boston, MA: Little, Brown, And Company, 1918), p. 349; en Benjamin F. Armstrong, "21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era" (Annapolis, Maryland: Naval Institute Press), p. 49.
68. (Klaiber S.J., 2001: 65-66).
69. Años más tarde, la coyuntura posterior a la Gran Guerra haría decir al presidente Calvin Coolidge que: "Lo esencial para Estados Unidos son los negocios", y que buena parte de ellos se darían en el exterior (Clayton L., 2002: 285).
70. (Kennedy, 1989: 246).
71. (Klaiber S.J., 2001: 69).
72. (Kuehn, 2008: 9) (Hendrix, 2009: 148).
73. (Hendrix, 2009: 143).
74. En 1911, Glenn H. Curtis fabricó el primer aeroplano. En 1912, la Armada de los Estados Unidos estableció su primera unidad de aviación naval en Annapolis, Maryland (Potter & Adams, 1981: 196).
75. (Kennedy, 1989: 196-198).
76. (Hendrix, 2009: 151-153).
77. (Hendrix, 2009: 168).
78. (Armstrong, 2013: 42).
79. (Masterson, 1987-1990: 132-133).

Bibliografía

- Armstrong, B. (2013). *21st Century Mahan. Sound Military Conclusions for the Modern Era.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
- Baer, G. (1993). *The U.S. Navy, 1890-1990: One Hundred Years of Sea Power.* Standford University Press.
- Bazo, A. (marzo-abril de 1925). El Perú y la próxima guerra. *Revista de Marina* (2), 218-234.
- Clayton, L. (2002). *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995.* (J. Ortiz Sotelo, Ed., J. Ortiz Sotelo, & N. Clarke Soldevilla, Trads.) Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado - Centro Peruano de Estudios Internacionales.
- Coolidge, C. (17 de enero de 1925). *The American Presidency Project.* Recuperado el 8 de marzo de 2014, de http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=24180
- Crónica Nacional (noviembre-diciembre de 1923). *Revista de Marina* (6), 787-807.

- Hattendorf, J., Mitchell Simpson III, B., & Wadleigh, J. (1984). *Sailors and Scholars. The Centennial History of the U.S. Naval War College.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- Hayes, J., & Hattendorf, J. (1975). *The Writtings of Stephen B. Luce.* Newport, Rhode Island: Naval War College Press.
- Hendrix, H. (2009). *Theodore Roosevelt's Naval Diplomacy.The U.S. NAVY and the BIRTH of the AMERICAN CENTURY.* Annapolis: Naval Institute Press.
- Hunt, B. (Sep-Oct de 1984). The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century. *The Naval War College Review*, 86-107.
- Kennedy, P. (1989). *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000.* New York: Vintage Books.
- Klaiber S.J., J. (2001). En E. Hopkins Rodríguez (Ed.), *La ira y la quimera (Actas del Coloquio Internacional Centenario del 98. España y América)* (págs. 61-69). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú-Fondo Editorial.
- Kuehn, J. (2008). *Agents of INNOVATION. The General Board and the Design of the Fleet that Defeated the Japanese Navy.* Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.
- Labarthe, E. (setiembre de 1907). Las Marina de los Estados Unidos y el Japón. *Revista de Marina* (6), 212-219.
- Masterson, D. (1987-1990). La Armada de los Estados Unidos de América y el Perú, 1818-1920: Preludio a una Asociación Amistosa. *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* (8-9), 127-136.
- *Mensaje presentado al Congreso Ordinario de 1927 por el Presidente de la República Don Augusto B. Leguía.* (1927). Lima: Imprenta Garcilazo.
- Misiego, J. (febrero de 1908). Contralmirante Robley Evans. *Revista de Marina* (11), 416-418.
- Operaciones Navales.- Navíos de combate. Auxiliares, etc. (setiembre-octubre de 1917). *Revista de Marina* (5), 460-463. Ortiz Sotelo, J. (2013). Evolución del pensamiento estratégico marítimo y su influencia en la Marina de Guerra del Perú. *Revista de Marina* (3), 49-63.
- Palacios Rodríguez, R. (2000). *Redes de poder en el Perú y América Latina (1890-1930).* Lima: Universidad de Lima / Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú / Fondo de Cultura Económica.
- Potter, E. B., & Adams, H. H. (1981). *Sea Power: A Naval History.* Annapolis: Naval Institute Press.
- Symonds, C. (1989). Alfred Thayer Mahan. En G. Till, *Estrategia Marítima y la Era Nuclear* (págs. 45-50). Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.
- Till, G. (1989). *Estrategia Marítima y la Era Nuclear.* Lima: Escuela Superior de Guerra Naval.

