

# EL INTERÉS GEOPOLÍTICO NORTEAMERICANO EN CENTROAMÉRICA. LA ÓPTICA DE ALFRED T. MAHAN

---

María del Rosario Rodríguez Díaz

Los estudios de Centroamérica y su relación con Estados Unidos son muy abundantes en la historiografía norteamericana, sobre todo en lo referente a las relaciones exteriores y la diplomacia hacia esta región a finales del siglo pasado y principios del presente.<sup>1</sup> Los autores han abarcado amplios y diversos periodos, dentro del rubro de las relaciones exteriores y la importancia geopolítica del área. Algunos estudios se enfocan en la búsqueda de los intereses causales de la práctica exterior norteamericana. Unos han encontrado en los factores económicos la clave del actuar de Estados Unidos;<sup>2</sup> otros han

---

<sup>1</sup> R. Beisner, *From the Old Diplomacy to the New 1865-1900*, Arlington, 1986; Charles Campbell, *The Transformation of American Foreign Politics 1865-1900*, New York, 1976; J. Foster, *Politics and Diplomacy in the Imperial Era 1873-1917*, Ohio, 1981.

<sup>2</sup> E. Rosenberg, *Spreading the American Dream. American Economic & Cultural Expansion 1890-1915*, New York, Hill & Wang, 1982.



Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana  
de San Nicolás de Hidalgo. Correo electrónico: rdiaz@zeus.umich.mx

TZINTZUN, Revista de Estudios Históricos, N° 32, julio-diciembre del 2000.

---

antepuesto elementos de orden estratégico;<sup>3</sup> algunos, con mayor visión, basan su análisis en el complicado entramado económico-político-ideológico.<sup>4</sup>

El presente estudio se basa en el análisis de los escritos de Alfred T. Mahan (1840-1914), oficial de la Marina, historiador y consejero de hombres de Estado. Y se aboca a la explicación de las concepciones estratégicas de este militar, sobre el área centroamericana, y su importancia en el proyecto geopolítico de la nación norteamericana.

En la década de los noventa del siglo XIX, en Estados Unidos se declaró oficialmente el fin de la frontera, por lo que se procedió a la reestructuración y regulación de la propiedad de las tierras públicas. Sin embargo, este supuesto agotamiento de la *frontier* no significaba la conclusión del proyecto expansionista; por el contrario, implicaba la búsqueda de la ampliación del cinturón marítimo y terrestre. Después de la Guerra Hispano-Cubano-Americana, Estados Unidos intensificó la aplicación de una política exterior intervencionista en el Caribe y Centroamérica, la que obedecía a objetivos muy específicos: construir y controlar un canal ístmico y transformar el Caribe en el añorado "lago americano" y, por ende, tratar de restringir la presencia europea en el área.

Para lograr estos objetivos, la marina se dio a la tarea de buscar estaciones navales en esta región. Alfred T. Mahan y otros miembros de la marina propusieron el control de Guantánamo (Cuba), la bahía del Almirante y el lago Chiriquí (Centroamérica), la cesión de las islas Galápagos, parte de Ecuador, una base en la isla Culebra (Puerto Rico). En Sudamérica pretendían tener bases en ambas costas oceánicas: en la bahía de Brasil y en el Chimbote, en el Perú.

El Caribe, como región de gran importancia geopolítica y con una geografía virtualmente encerrada, con pocos accesos, implicaba no sólo la búsqueda de bases navales, sino ante todo el control de sus

---

<sup>3</sup> S. Flagg Bemis, *Latin American Policy of the United States*, Hartcourt, Brace & World, Inc., 1943.

<sup>4</sup> W. LaFeber, *Inevitable Revolutions. The United States in Central America*, New York, W. W. Norton & Company, 1984; "The American Search for Opportunnity, 1865-1913", *The Cambridge History of American Foreign Relations*, Cambridge University Press, 1993.

entradas. Había que cuidar el pasaje de los Vientos (entre Cuba y Haití) ya que constituía el paso obligado de todo tráfico naval, comercial o militar, hacia la zona ístmica. Lo mismo se puede decir de los pasos adyacentes a Puerto Rico, República Dominicana y las islas Vírgenes.

## La importancia geopolítica de Centroamérica

Los escritos de A. T. Mahan contenían un cariz militante dado que participaba en el Partido Republicano; llenos de sugerencias y propuestas al Estado norteamericano, que se sumaron a la demanda de numerosos grupos por la instrumentación de "*The large policy*".<sup>5</sup> Al mismo tiempo, mostraban con precisión y lógica geopolítica la posible vulnerabilidad norteamericana a través de la zona Istmo-Caribe. La fiebre expansionista de la guerra del 98 convenció a Mahan de la viabilidad de sus postulados. Guiado por esta idea, se dedicó con ahínco a su labor de articulista. En 1899, acogió con beneplácito su nombramiento como miembro de la delegación gubernamental en La Haya. Asimismo, dividió su tiempo entre sus colaboraciones en revistas y comisiones en la Marina, como la ofrecida por Roosevelt, para que fungiera como miembro del consejo directivo para reorganizarla. En sus escritos, recreó con claridad los acontecimientos que conmovían al mundo. Sus historias abarcaron diversas geografías: Asia, Europa, el Pacífico y el Caribe, todas ellas con un denominador común: la presentación de conflagraciones políticas, enfrentamientos armados que promueven y condicionan un cambio en la conformación de bloques de poder y ponen en peligro el frágil equilibrio internacional. En su opinión, ante la tensión mundial, Estados Unidos debía crear un sistema defensivo que le permitiera sobrevivir ante el cuadro de rivalidades en ciernes a inicios de siglo. Sin embargo, no solamente

---

<sup>5</sup> Dentro de la historiografía norteamericana se le dio este nombre a la política expansionista llevada a cabo en la década de 1890.

iba en juego la sobrevivencia de su país, sino también la necesidad de Estados Unidos de crear un aparato agresor que le abriera las puertas de acceso y le asegurara la obtención del control y el dominio hegemónico continental.

Nuestro capitán, al mismo tiempo que devela las generalidades del desarrollo histórico anglosajón, desentraña aquellos elementos que proporcionan grandeza a una nación, y de una actitud narrativa y explicativa salta a una postura propositiva. Sugiere que se deben considerar la combinación de la posición estratégica, los recursos y la fortaleza para diseñar una práctica geopolítica. En sus escritos de fines de la década de los noventa, el sentido de la importancia de Centroamérica sufrió un cambio cualitativo. En los años anteriores al 98, este entorno era importante por su posición geoestratégica.<sup>6</sup> Después de dicho conflicto su interés aumentó; su visión sobre el atractivo económico, geográfico y militar de Centroamérica fue más precisa, todo esto como resultado de su participación en la comisión de negociaciones de paz durante la guerra con España.

Después de la guerra, la importancia de Centroamérica fue magnificada; se consideraba que la seguridad nacional estadounidense dependía de su dominio sobre esta región. El incremento del interés sobre la misma se debía, en opinión de Mahan, a las ganancias territoriales obtenidas a costa de los dominios de España en América, lo que trajo como resultado para los Estados Unidos una posición todavía de mayor avanzada hacia el centro estratégico del Caribe: el canal.<sup>7</sup> Este interés tenía, por una parte, un sustento económico, pues

---

<sup>6</sup> En sus primeras obras, Mahan considera esta región importante en función de su posesión de tres factores: posición, recursos y fortaleza. Véase: *The Interest of America in Sea Power Present and Future*, Boston Little Brown and Company, 1918; *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*; *Letters and Papers of Alfred Thayer Mahan*, Vol. II, 1890-1901, editados por Robert Seager II y Doris D. Maguire, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1976 y los *Mahan Papers*, Manuscript Division, Washington, D. C., Library of Congress. De aquí en adelante al referirnos a estos dos últimos documentos lo haremos bajo el nombre: *Mahan Papers*.

<sup>7</sup> A. T. Mahan, *Naval Strategy*, US Marine Corps., Washington, D. C., 1991, p. 318. El contexto internacional lleno de rivalidades entre las potencias convirtieron al mar Caribe en motivo de sus reflexiones: "coincidentalmente con nuestra propia extensión al océano Pacífico...el mar se ha convertido más y más en la escena de desarrollo político, actividades y rivalidades comerciales

impulsaría el comercio con el Oriente a través de la política de Puertas Abiertas hacia China y debido al aumento del comercio con Sudamérica. Por la otra, en Centroamérica existían grandes inversiones europeas y se tenían noticias de una mayor presencia alemana en el área.<sup>8</sup> Por lo tanto, esta región revestía una enorme importancia mercantil y constituía una cuestión de seguridad e interés nacionales. Su control convertiría a los Estados Unidos en una potencia marítima.

### El imperativo geopolítico: el control de un paso ístmico

Con las premisas anteriores, resulta entendible el importante lugar que ocupó el istmo centroamericano en las reflexiones geopolíticas mahanianas. Mahan lo concibió como parte integrante del mar Caribe y como vía de paso entre el océano Pacífico y el Atlántico. En sus obras de inicios de los noventa, consideró esta región por su valor eminentemente geoeconómico, valoración que cambió cualitativamente después de la guerra del 98, cuando adquirió una connotación político-militar. En su artículo "The Isthmus and Sea Power" (1893), lo definió como centro comercial por excelencia, un centro natural en el cual el actual "paso entre el este y el oeste inevitablemente se fusionarán".<sup>9</sup> En el mismo tono, expresó que esta región le servía a España en la época colonial como "el gran centro comercial, fuente de materias primas y medio de intercambio entre las colonias mismas".<sup>10</sup> Sin embargo, en su visión darwinista, los pobladores de esta región no habían evolucionado a estadios superiores de desarrollo: "éstas se encuentran en posesión de estados y habitados por razas

---

en el cual convergen las potencias europeas, incluidos nosotros. Por estas causas Centroamérica y el Caribe son ahora intrínsecamente importantes... prominentes como el pasaje entre el Atlántico y el Pacífico cuando esté construido el canal". A. Mahan, "Isthmus and Sea Power", *The interest of America in Sea Power, Present and Future...*, p. 87.

<sup>8</sup> Lester, D. Langley y Thomas Schoonover, *The Banana Men. American Mercenaries & Entrepreneurs in Central America 1880-1930*, The University Press of Kentucky, p. 9.

<sup>9</sup> A. Mahan, "The Isthmus and Sea Power..", p. 67.

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 80.

que todavía no son capaces de obtener ventajas de sus recursos naturales y lograr un autodesarrollo...".<sup>11</sup>

El escritor D. McCulloch le otorgó a Mahan el crédito de ser uno de los impulsores del viejo y ansiado sueño de un paso ístmico construido y dominado por los Estados Unidos a fines del siglo pasado.<sup>12</sup> Este capitán escribió con precisión la relevancia estratégica de Centroamérica para los Estados Unidos. En sus obras define esta región como parte integrante del entorno geográfico del Caribe, conformando ambas una entidad compacta.<sup>13</sup> La consideraba, al igual que Juan Bosch, como una frontera imperial que constituía un eje vital, importante para la seguridad y el interés norteamericano.<sup>14</sup>

En el discurso de Mahan, Centroamérica tenía una posición privilegiada, se entrelazaba hasta confundirse con el Caribe. Constituía una gran avenida comercial, donde los grandes caminos convergían y departían, por lo que no solamente era importante para los Estados Unidos, sino que tenía un valor universal. Además, su control auspiciaría el comercio marítimo e interoceánico. En este sentido, la construcción de un canal ístmico cambiaría el valor estratégico de casi todos los puertos del Caribe y muchos del Pacífico, debido al incremento del tráfico comercial. Estas apreciaciones eran compartidas por otros políticos prominentes como Roosevelt, quien afirmó: "su importancia para la nación es que se encuentra limitada a sus efectos materiales sobre la prosperidad de nuestros negocios... mientras sus

---

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 81.

<sup>12</sup> Este historiador realizó con precisión un retrato de Mahan: "... the beloved prophet and teacher was a tall, spare beaked, painfully shy, deadly serious naval officer and scholar, who looked like a predatory bird. As bald nearly as an egg, with pale hooded eyes". D. McCulloch, *The Path Between the Seas. The Creation of the Panama Canal*, A Touchstone Book, 1977, p. 250.

<sup>13</sup> Juan Bosch, *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe, Frontera Imperial*, La Habana, Casa de las Américas, 1981.

<sup>14</sup> Véase para mayor información: Johanna Von Grafenstein, "El Caribe como región, un acercamiento historiográfico", *Tzintzun*, Núm. 21, Morelia, IIH-UMSNH, enero-junio de 1995; Antonio Gaztambide-Geigel, "La invención del Caribe en el siglo XX. Las definiciones del Caribe como problema histórico y metodológico", *Revista Mexicana del Caribe*, Núm. 1, año 1, Chetumal, Quintana Roo, 1996.

efectos benéficos pudieran quizá ser más marcados hacia la costa del Pacífico, el golfo y los estados del Atlántico sur".<sup>15</sup>

Los argumentos de Mahan y los del grupo político en el poder se guiaban por los preceptos de "la doctrina de la válvula de seguridad", (safety valve doctrine), según la cual la expansión constituía una válvula de escape a los problemas económico-comerciales, de sobrepoblación y a los estragos del llamado fin de la frontera.<sup>16</sup>

La apertura del canal sería uno de los movimientos estratégicos más importantes en la búsqueda de mayores accesos comerciales.<sup>17</sup> De acuerdo con su espíritu mercantilista, un canal ístmico lograría un acceso más fácil y rápido a un comercio de proporciones internacionales.<sup>18</sup> En su opinión, lo que Estados Unidos requería no era la soberanía política del área, sino su control administrativo, ya que para Mahan la ocupación de la zona del canal se equiparaba a la realización de una operación de carácter mercantil. En este sentido, el canal fungiría como una empresa que requeriría un control puramente administrativo y no político.<sup>19</sup>

La región ístmica tenía un gran valor geopolítico, cumplía un papel eminentemente defensivo: controlaba la comunicación entre ambos océanos y aseguraba la prosperidad nacional. En su obra *The Panama Canal from a Military Point of View*, Mahan afirmó: "El valor del canal no era su impenetrabilidad como posición, sino su utilidad a la marina como agresor-defensor de toda la línea costera nacional".<sup>20</sup> El capitán recalcó que el primer valor de Panamá era "defensivo,

---

<sup>15</sup> James Richardson, *A Compilation of Messages and Papers of the Presidents, 1789-1900*, 10 Vols., Washington, Bureau of National Literature and Art, 1910, p. 439.

<sup>16</sup> Mahan se expresaba en tono de urgencia: "The rapid peopling of our territory ... the growth of the pacific states enhances the commercial and political importance of the pacific ocean to the world at large, and to ourselves in particular; while the productive energies of the country and its advent to the three seas impel it necessarily to seek outlet by them and access to the regions beyond". A. Mahan, *The Interest of America in Sea Power...*, p. 87.

<sup>17</sup> E. Rosenberg, *Op.Cit.*, p. 51.

<sup>18</sup> *Ibidem*, pp. 100-101.

<sup>19</sup> A. Mahan, *Armaments & Arbitration...*, p. 245.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 189.

Guantánamo, por el contrario, era más ofensivo".<sup>21</sup> Sin embargo, serviría para abastecer barcos, establecer estaciones navales y colonias en lugares distantes. Es decir, era importante en tanto podía ser utilizada como "cabeza de puente" en la protección de la costa estadounidense,<sup>22</sup> lo cual conduciría automáticamente a su predominio naval.<sup>23</sup> Asimismo, afirmó que el interés y la "dignidad" nacional compelia a Estados Unidos a valerse por sí mismos y a reconocer que el libre tránsito interoceánico dependía predominantemente del Caribe, por lo que se debería asegurar militarmente la región a través de una marina fuerte, proceder al dominio de posiciones y establecer bases navales.<sup>24</sup> Tomaba muy en cuenta que esta zona poseía muchos e importantes puertos de avanzada militar.<sup>25</sup> El capitán proponía la adquisición de estaciones carboníferas importantes para la marina, tanto en tiempos de guerra como en los de paz, que otorgaran facilidades comerciales y militares. Dentro de esta órbita defensiva-ofensiva, era importante la ubicación de Centroamérica, porque le permitía una comunicación ágil, una ruta más corta en el paso interoceánico. Decía al respecto: "... (con esta región) se torna fácil lo que es imposible por tierra y da el control de la región del Caribe. La comunicación de la flota norteamericana se realiza mejor... (lo más importante en este renglón es que) las comunicaciones son probablemente el elemento más vital y determinante en la estrategia militar o naval".<sup>26</sup> De manera repetitiva señaló el significado estratégico de un canal centroamericano, ya que era el punto vital del sistema de transferencia mediante el cual la Marina de los Estados Unidos podía apoyar la defensa en cualquiera de sus costas,<sup>27</sup> ya que las comunicaciones dominaban la guerra en todos sus aspectos. Por lo

<sup>21</sup> La afirmación decía a la letra: "It will breed ships, coaling stations, naval bases, colonies a far". A. Mahan, *Armaments...*, p. 189

<sup>22</sup> A. Mahan, "The Panama Canal and the Distribution of the Fleet", *Mahan Papers...*

<sup>23</sup> A. Mahan, "Isthmus and Sea Power...", *Op. Cit.*, p. 82.

<sup>24</sup> *Ibidem*, pp. 102-103.

<sup>25</sup> A. Mahan, "Strategic Features...", *Op. Cit.*, p. 279.

<sup>26</sup> *Ibid*, p. 282.

<sup>27</sup> A. T. Mahan, *Armaments & Arbitration...*, p. 174.

tanto, el objetivo del canal sería a la vez comercial y militar.<sup>28</sup> En su libro *The Problem of Asia* (1900) afirmó: “nuestro poder predominante en el Caribe necesita un paso transístmico para el comercio y un rápido acceso al Pacífico”,<sup>29</sup> que serviría como punto de avance hacia el Oriente.<sup>30</sup> Mahan propuso que se debería colocar una flota permanente en la zona del canal.<sup>31</sup>

De igual manera, no descartó las posibilidades de conflictos bélicos en Centroamérica o en la zona del canal, por lo que se necesitaba que la marina tomara parte activa, resguardándola. A este respecto, Mahan argumentaba: “la relación del canal y la marina es que abre una línea de comunicación más corta entre las costas del Atlántico y el Pacífico... en caso de guerra el canal ahorra tiempo... es una posición central, desde la cual puede tomarse acción en cualquier dirección y es un nexo decisivo en la más importante línea de comunicación. Es una gran avenida y un avanzado centro de operaciones, por lo que debe ser fortificado”. En este sentido, el canal acortaría “ en dos tercios la ruta marítima de Nueva York a San Francisco y en una mitad de aquella a Valparaíso”.<sup>32</sup>

Para el capitán, también era importante el significado naval y estratégico del canal. Por una parte, menciona que para lograr una posición hegemónica, había que considerar la situación geográfica estadounidense y la de sus alrededores y, dentro de éstos, Centroamérica constituía la parte más trascendente. Esta región, junto con el Caribe, era la llave de paso y de tránsito del mundo. En síntesis, ofrecía grandes ventajas políticas y militares que podían promover y condicionar la existencia de un poder marítimo.

---

<sup>28</sup> A. T. Mahan, “ Panama Canal & Sea Power...”, *Mahan Papers...*

<sup>29</sup> A. T. Mahan, *The Problem of Asia*, 1900, p. 381.

<sup>30</sup> Julius Pratt, *Expansionist of 1898. Acquisition of Hawaii and the Spanish Islands*, A Quadrangle Paperback, 1964.

<sup>31</sup> Mahan afirmó: “...esta región se encuentra..., siempre en peligro de interrumpir su labor de comunicación, por lo que el Caribe y el canal serán los lugares habituales de la flota estadounidense”. J. B. Hattendorf, (Edit.), *Mahan on Naval Strategy*, Annapolis; Md: Naval Institute Press, 1991, p. 374.

<sup>32</sup> A. Mahan, “Isthmus and Sea Power”, p. 100.

## Los vaivenes para determinar un paso ístmico: Nicaragua o Panamá

Mahan, acorde con su calidad de “santo patrono de la geopolítica”, estudió a Centroamérica desde la perspectiva de su posición ístmica, centrándose en especial en Nicaragua y Panamá, diseñando un discurso en torno a la conveniencia de la construcción de un canal y el control de un paso interoceánico. Su discursiva no sólo señaló sus ventajas, sino que se sumergió en implicaciones hipotéticas, tanto políticas como militares. La idea de Mahan, de controlar un paso interoceánico, era un reflejo del deseo expresado durante mucho tiempo por diferentes sectores de la sociedad y el gobierno norteamericano, pretensión que después de la guerra con España se intensificó al calor del ambiente posbélico. Surgió entonces una ola de reclamos al derecho y a la obligación de Estados Unidos de construir, poseer y controlar un canal “americano”. Existía un consenso sobre la necesidad de un paso ístmico; sin embargo, ¿qué ruta se elegiría? Por una parte, el gobierno de Nicaragua, país con condiciones geográficas adecuadas para construir un canal, realizaba una intensa labor de cabildeo en Estados Unidos y, por otra, en Panamá se desarrollaban los trabajos de construcción de un canal por una compañía francesa.<sup>33</sup>

La prensa estadounidense se convirtió en un mirador en el cual se ventilaron las cuestiones del istmo centroamericano y donde se mostraron los avances de la compañía francesa en Panamá. En sus páginas, se enfrascaban en disquisiciones acerca del lugar más apropiado para la construcción del canal. A los lugares mencionados anteriormente se agregó el de Tehuantepec, aunque con poca insistencia. Durante la década del noventa, las opiniones, aunque divididas entre Nicaragua o Panamá se inclinaban por la ruta de

---

<sup>33</sup>El Congreso norteamericano fue escenario de dos grupos rivales: la Nueva Panama Company que deseaba vender sus concesiones sobre el istmo, y un sindicato norteamericano que había obtenido una concesión. Véase: H. Steel Commager, *Breve Historia de los Estados Unidos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1987, p. 609.

Nicaragua.<sup>34</sup> Por su parte, la plataforma electoral y el programa político republicano de 1896 sustentaba como principio que Estados Unidos debería construir el canal en Nicaragua. Cabe preguntarse, ¿cuál fue la postura de Mahan? Éste mostró una doble actitud ante la región a elegir. De entrada, señaló el imperativo de construir y poseer un canal istmico para después inclinarse por Nicaragua: " Sí el canal centroamericano es construido en Panamá o en Nicaragua importa poco... yo creo que seguramente será en este último lugar". De la misma idea eran prominentes hombres de Estado como John Hay, Henry Cabot Lodge y Theodore Roosevelt. Se coincidía en que se tenían que reforzar los intereses comerciales y velar por las inversiones estadounidenses en el área centroamericana.<sup>35</sup> El Gobierno había tomado provisiones para asegurarse un paso istmico en exclusividad, ya que en 1889 el Senado aprobó una resolución monroísta respecto a la posible construcción de un canal de parte de algún Estado extracontinental, la misma decía: " El Gobierno de los Estados Unidos considerará alarmante y rechazará las acciones de cualquier Gobierno europeo en relación a la construcción o control de un canal a través del istmo de Darien o a través de Centroamérica y considerará tal acción perjudicial a los justos derechos e intereses de los Estados Unidos y como una amenaza a su bienestar".<sup>36</sup>

Algunos historiadores sostienen que Mahan no tomó partido por ninguna región en particular. Sin embargo, ya mencionamos que se inclinaba por Nicaragua. En ese entonces, el secretario asistente de la Marina, Theodore Roosevelt, escribió a Mahan que el canal se debería construir en Nicaragua, y que una vez concluidos los trabajos, se abrirían nuevas posibilidades de conquista territorial hacia el

---

<sup>34</sup>Esta inclinación se debía más que nada a que la ruta panameña ya estaba bajo el control de la compañía francesa de Lesseps.

<sup>35</sup>R. Seager, "Ten years before Mahan: the Unofficial Case for the New Navy", *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. XI, Núm. 1, junio de 1953, p. 4.

<sup>36</sup>T. Roosevelt, *Isthmian Canal Message from the President of the United States Transmitting a Statement of Action in Executing the Act Entitled. "An Act to provide for the Construction of a Canal Connecting the Waters of the Atlantic and Pacific Oceans"*, Approved June 28, 1903, Washington Government Printing Office, 1904, p. 4.

Pacífico, con lo cual la toma de Hawaii se convertiría en una necesidad. En la misiva mencionó que el secretario de Estado también apoyaba la construcción del canal en Nicaragua como una medida militar, y agregaba: “sin embargo, yo no sé si él está tan decidido en este punto como tú y yo”.<sup>37</sup> Los senadores John T. Morgan y Cushman David notaron que Hawaii era esencial si los Estados Unidos iban a resguardar las zonas del Pacífico próximas al canal.<sup>38</sup> Otros partidarios que favorecían la propuesta de Nicaragua eran algunos editores de los mayores periódicos, así como miembros de las filas demócratas. Independientemente de la filiación política, para los Estados Unidos la construcción de un paso ístmico era una tarea nacional. Esta necesidad se reflejó en el mensaje anual de 1898 del jefe de Estado, William McKinley: “Un canal es hoy más indispensable para tener una intercomunicación más íntima y expedita entre nuestras posesiones en el occidente y oriente. Derivados por la anexión de las Islas Hawaii y el prospecto de expansión de nuestra influencia y comercio en el Pacífico”.<sup>39</sup> Por lo tanto se organizó un Comité Senatorial de Canales Interoceánicos y recayó la dirección en John T. Morgan. Este senador afirmó que Nicaragua era “la ruta americana”. Morgan aseguraba con vehemencia: “un canal construido aquí significaría el retorno de la prosperidad al Sur. El canal estaría 700 u 800 millas más cerca a los puertos de los golfos de Mobile, Nueva Orleans y Galveston que a Nueva York o Boston”. Para Mahan, el significado real del canal de Nicaragua radicaba en la ampliación de la frontera.<sup>40</sup>

En junio de 1899, McKinley envió una expedición científica a cargo de John C. Walker para que comparara la viabilidad de ambas

<sup>37</sup> Carta de Theodore Roosevelt a Mahan, 6 de mayo de 1897, *Mahan Papers...*

<sup>38</sup> W. LaFeber, *The New Empire. An interpretation of American Expansionism 1860-1898*, Cornell-Ithaca University Press, 1963, p. 409.

<sup>39</sup> En este mismo sentido se expresó Roosevelt: “long acknowledged to be essential to our commercial development, it has become as the result of the recent extension of our territorial dominion, more than ever is essential to our national self-defense”, *Isthmian Canal...*, p. 25.

<sup>40</sup> Carta de A. Mahan a T. Roosevelt, 3 de mayo de 1897, R. Turk, *The Ambiguous Relationship: Theodore Roosevelt and Alfred T. Mahan*, Greenwood Press, 1987, pp. 114-115. Cfr. A. Mahan, *Current Falacies Upon Naval Subjects...*, p. 336.

rutas. Después de publicada la resolución de la Comisión Walker de favorecer a Nicaragua, algunos sectores periodísticos se dieron a la tarea de publicar opiniones de ingenieros que mostraban las ventajas de Panamá. A pesar de todo, la balanza parecía inclinarse hacia Nicaragua, sobre la base del informe de Walker, se argumentaba su superioridad en ventajas técnicas y, por consideraciones políticas, era "el paso más estrecho, había un lago magnífico, quizá 60 millas de río navegable. Políticamente Nicaragua era un país estable, susceptible de inversión...era limpio, fértil, relativamente libre de enfermedades".<sup>41</sup>

Simultáneo a la realización de la investigación técnica, el gobierno norteamericano se dio a la tarea de buscar el apoyo de las repúblicas centroamericanas, como Costa Rica.<sup>42</sup> En febrero de 1900 apareció un artículo de B. Shaw en donde se afirmaba: "El Canal de Nicaragua es tan necesario para la implementación de nuestras nuevas políticas territoriales, comerciales y estratégicas como las riendas son necesarias para utilizar el vagón y el caballo".<sup>43</sup> El 3 de febrero de 1900, el Tratado Hay-Pauncefote fue firmado por los ingleses, quienes estuvieron de acuerdo con que los Estados Unidos construyeran un canal interoceánico en América Latina.<sup>44</sup> Sin embargo, este tratado negaba a los Estados Unidos el derecho de fortificar el canal y también hacía un llamado a otros países para que se adhirieran a él, lo que ocasionó una oposición sistemática al mismo, de parte del grupo militar naval. Después de la firma del mencionado tratado, Roosevelt le escribió a Mahan, diciéndole: "No puedo dejar de pensar que el Departamento de Estado ha cometido un gran error en el tratado". El Senado norteamericano ratificó el tratado, después de agregar tres enmiendas que lo favorecían y, el 13 de diciembre de 1901 se firmó el segundo tratado. Este documento abrió el camino para la construcción de un canal por parte de los Estados Unidos. En su último mensaje

<sup>41</sup>D. McCulloch, *Op. Cit.*, p. 256.

<sup>42</sup>Library of Congress, *MacKinley Papers*, 1900.

<sup>43</sup>B.Shaw, *Review of Review*, Vol. XXI, Feb., 1900.

<sup>44</sup>L. Gould, *The Presidency of McKinley...*, p. 196.

presidencial, McKinley reafirmó el imperativo.<sup>45</sup> Poco tiempo después, la sociedad estadounidense se conmovió con el asesinato de McKinley<sup>46</sup> y el ascenso de Roosevelt a la presidencia. A pesar de lo trágico del caso, ese hecho significó para Mahan una señal de que el derrotero de la política estadounidense iba por el camino correcto. No es de extrañarse su beneplácito, ya que Mahan había colaborado y compartido con Roosevelt en momentos esenciales en la vida de la nación -durante la guerra con España, por ejemplo-, y mantuvieron una relación que puede ser calificada de estrecha, por la concordancia de opiniones, sobre todo en su pensamiento geopolítico acerca de la región Istmo-Caribe, así como en sus mutuos ideales de fortalecer y resguardar militarmente la zona, aunque también hubo momentos de distanciamiento y de frialdad (1903-1907). Algunos autores han colocado a Roosevelt como discípulo de Mahan. Esta apreciación es incorrecta en el sentido literal de la palabra; no así en una connotación amplia, ya que Roosevelt, ávido lector de las obras de Mahan, se empapó de sus ideas y tanto en su correspondencia privada como en audiencias públicas le reconoció sus créditos e influencia ideológica en cuestiones de política militar, nacional e internacional.<sup>47</sup> Por lo tanto, podemos afirmar, a base de los testimonios de su correspondencia, que Mahan fungió como su consejero, sobre todo en cuestiones directamente relacionadas con la marina.

Ya en la presidencia, Roosevelt continuó en la misma línea que su antecesor y se erigió como líder del movimiento progresivista: luchó en contra de los barones de los ferrocarriles y del carbón, y logró que la mayoría del Congreso votara a favor de un incremento en el presupuesto a la Marina y que aprobara su intervencionismo en el

---

<sup>45</sup> El mensaje decía: "Nosotros debemos construir el canal istmico, que unirá los dos océanos y nos proporcionará una línea directa de comunicación con la costa oeste, de Centro y Sudamérica y de México. La construcción de un cable en el Pacífico no puede ser pospuesto, en el logro de estas obras ustedes juegan un papel muy importante". *President McKinley Last Speech, Delivered, September 5, 1901. President's Day at the Panamerican Exposition, Buffalo, New York, 1901.*

<sup>46</sup> Véase: Ramiro Guerra y Sánchez, *La expansión territorial de los Estados Unidos*, La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 1975.

<sup>47</sup> Véase: Richard Turk, *Op. Cit.*, y los *Roosevelt y Mahan Papers...*

Caribe. La diplomacia progresivista buscaba la creación de oportunidades intervencionistas en América Latina y en Asia. En Latinoamérica, se pretendía mantener abiertas las oportunidades a la expansión, como fue el caso de Panamá, República Dominicana, Cuba, Nicaragua y México; y se buscaban mercados en sitios geoestratégicos. Roosevelt, en su calidad de comandante en jefe de las fuerzas armadas, hizo uso de sus prerrogativas militares para asegurar la defensa de los intereses estadounidenses en el área.

El uso de la fuerza en el logro de objetivos diplomáticos fue la tónica de la diplomacia del “gran garrote”; con esta frase, los historiadores condensarían las características de la política exterior rooseveltiana. En 1901, este mandatario hizo una grandilocuente declaración que dio origen a tal denominación: “existe un adagio familiar que dice: habla suave y muestra un gran garrote, así llegarás lejos”. De igual manera, durante este periodo se consideró que la paz interior y la estabilidad doméstica iban de la mano con la expansión comercial. En este sentido, existía un gran interés por la construcción del canal. En su primer mensaje anual afirmó: “en el continente, no existe un solo trabajo material que requiera ser realizado que la construcción de un canal a través del istmo conectando el norte con el sur y, de grandes consecuencias para el pueblo norteamericano”.<sup>48</sup> El 9 de enero de 1902, el Congreso discutió y aprobó la Ley Hepburn Bill, que autorizaba la construcción de un canal a través de Nicaragua. En ese mismo año Mahan se declaró “A Nicaragua Man”.<sup>49</sup> El 28 de junio de 1902 el Congreso aprobó la Spooner Bill, que autorizaba al presidente a negociar con Colombia para la construcción de un canal en Panamá.<sup>50</sup>

Mientras la balanza parecía inclinarse hacia Nicaragua, la compañía francesa que laboraba en Panamá renunció a la continuación de los trabajos.<sup>51</sup> Esto cambió la perspectiva

---

<sup>48</sup>J. Richardson, *Messages and Papers of the Presidents...*, p. 439.

<sup>49</sup>*Mahan Papers...*

<sup>50</sup>G. Mowry, *Op. Cit.*, p.150.

<sup>51</sup>Esta compañía estaba envuelta en un sinnúmero de problemas y se encontraba en total bancarrota.

norteamericana, ya que se les ofreció el proyecto y los avances de la construcción para su compra, proponiéndoles una oferta muy ventajosa y a un precio 60% menor de lo que se había invertido. El Congreso norteamericano deliberó, y el 20 de enero de 1903 se decidió por Panamá.<sup>52</sup> La rapidez de las gestiones despertó suspicacias en la opinión pública, ya que se hablaba de los grandes intereses particulares de norteamericanos, como el abogado de los banqueros, empresario y senador, Mark Hanna, quien tenía intereses en el ferrocarril de Panamá.<sup>53</sup> La prensa especuló que la compra del canal significaría la compra de una revolución, por los constantes y sistemáticos movimientos separatistas de parte del departamento de Panamá en contra de Colombia.<sup>54</sup> No obstante haber firmado un compromiso con la compañía francesa, no se descartó la posibilidad de construir el canal en Nicaragua, ya que existían problemas de carácter administrativo y diplomático con la República de Colombia, por lo que se redactó la Ley Spooner. La ley decía a la letra: “si el presidente no logra obtener para los Estados Unidos un título satisfactorio de la propiedad de la New Panama Canal Company y el control del territorio necesario de parte de la República... en términos razonables, entonces el presidente deberá realizar las provisiones para construir un canal en la ruta de Nicaragua”.<sup>55</sup>

En junio de 1903 Roosevelt fue autorizado por el Congreso a garantizar para los Estados Unidos la propiedad de la compañía del

<sup>52</sup>La decisión del Congreso norteamericano por Panamá, aunque rápida, obedeció a un conocimiento anterior bastante amplio de las ventajas geográficas, técnicas y financieras.

<sup>53</sup>Se menciona que la Panama Company contrató a William Nelson Cromwell, que contribuyó con 60 mil dólares a los gastos de campaña del Partido Republicano y obtuvo el apoyo de Mark Hanna. H. Steele Commager, *Breve Historia...*, p. 609.

<sup>54</sup>Basaban sus afirmaciones en la serie de levantamientos realizados por el departamento de Panamá en contra de Colombia. D. McCullogh, *The Path Between the Seas...*, p. 264.

<sup>55</sup>La ley decía a la letra en su versión en inglés: “should the president be unable to obtain for the United States a satisfactory title to the property of the New Panama Canal Company and the control of the necessary territory of the Republic of the Colombia... within a reasonable terms, then the president should endeavor to provide for a canal by the Nicaragua route”, *Isthmian Canal Message from the President of the United States Transmitting a Statement of Action in Executing the Act Entitled*. *An Act to Provide for the Construction of a Canal Connecting the Waters of the Atlantic and Pacific Oceans*. Approved June 28, 1903, Washington, Government Printing Office, 1904, p. 3.

canal de Panamá, y el control perpetuo de una franja de seis millas de ancho a través del istmo panameño. El 22 de agosto del mismo año el Senado colombiano notificó al gobierno norteamericano su rechazo al Tratado Hay-Herrán.<sup>56</sup> Sin embargo, el Senado continuó en sesión hasta el 31 de octubre, fecha que los Estados Unidos se pusieron como límite para su aprobación o, de lo contrario, buscarían otras vías, sin descartar el arreglo directo con Panamá. En opinión de Roosevelt: “la gente de Panamá, siendo un Estado independiente, podría cuidar nuestros intereses y declarar la independencia y establecer un gobierno competente, eficaz y dispuesto a compartir este gran trabajo por la civilización”.<sup>57</sup> En medio de un clima de confusión, de oposición y enojo por parte de Nicaragua y de un enmarañado contexto político, se dio un levantamiento en contra del gobierno central de la República de Colombia, en lo que era el departamento de Panamá. Estados Unidos tenía abundante información de la inminente revuelta, ocasionada por el largo proceso interno de descontento en contra del gobierno central de Colombia, y por el rechazo del Tratado Hay-Herrán. Roosevelt telegrafió a sus oficiales de marina en ambos lados del istmo para que mantuvieran libre y sin interrupciones el tránsito; dispuso la ocupación de la línea de ferrocarril si fuese necesario, y que se evitase el aterrizaje de fuerzas armadas insurgentes o gubernamentales en cualquier punto a 50 millas de distancia de Panamá.<sup>58</sup> El 4 de noviembre de 1903 los insurgentes declararon la independencia y el establecimiento de la República de Panamá. Dos días después recibieron el reconocimiento de parte de los Estados Unidos, no sin antes enfatizarles que verían con beneplácito que ambos gobiernos llegaran a un acuerdo: “de la manera más viva a los gobiernos de Colombia y de Panamá (deseamos) el arreglo pacífico y equitativo de todas las cuestiones pendientes entre ellos... El gobierno de los Estados

<sup>56</sup> Esta convención fue convocada por Estados Unidos para obtener el derecho exclusivo de construir un canal en Panamá. El rechazo lo hizo Colombia en función de que consideraba que se violaba su soberanía, a lo que Estados Unidos aducía que se trataba únicamente de un cambio de opinión.

<sup>57</sup> T. Roosevelt, *Isthmian Canal...*, p. 9.

<sup>58</sup> *Ibidem*, p. 13.

Unidos sostiene que está obligado no sólo por las estipulaciones del tratado de 1846<sup>59</sup>, sino por los intereses de la civilización, a velar porque el tráfico del mundo a través del istmo de Panamá no se vuelva a perturbar como hasta el presente, por una sucesión constante de guerras civiles".<sup>60</sup> El reconocimiento tan repentino, fuera de lo que establece el protocolo para tal situación, fue cuestionado; se veía con sospecha y con un dejo de indignación, detrás de la revolución, la mano del *Rough Rider*, Theodore Roosevelt.<sup>61</sup> La prensa no reparó en ataques al mandatario, a lo que respondió: "el acercamiento a este gobierno se basó en el estado de cosas, de ninguna manera dependiente de su justificación hacia nuestra actuación en casos ordinarios y se le reconoció por las razones de la inexistencia de derechos por el tratado; por nuestro interés y seguridad nacional, y por los intereses colectivos de la civilización".<sup>62</sup>

El 18 de noviembre se firmó un tratado con el nuevo gobierno de la República de Panamá con el resultado de una extensión del poderío norteamericano.<sup>63</sup> Esta serie de actos fueron calificados como precipitados. Sin embargo, en la visión de Mahan, este apresuramiento aseguró resultados extremadamente ventajosos a los Estados Unidos. Panamá le otorgó a los Estados Unidos: "todos los derechos, poderes y autoridad los cuales ejercerán y poseerán... como si fueran los soberanos del territorio; con la entera exclusión del ejercicio por la

<sup>59</sup> Se refiere al Tratado Clayton-Bulwer, por el cual Estados Unidos e Inglaterra se comprometían a no mantener un predominio exclusivo en la construcción de un canal para buques a través de Nicaragua; también convinieron en no fortificar ni colonizar ninguna región de América Central y en compartir por partes iguales el uso de cualquier canal interoceánico en Centroamérica.

<sup>60</sup> Raúl Martínez y Rodrigo Espino, *Panamá. Textos de su Historia*, México, Instituto de Investigaciones "Dr. José María Luis Mora", p. 120.

<sup>61</sup> R. Challener, *Admirals, Generals and American Foreign Policy, 1898-1914*, Princeton University, 1973, p. 93.

<sup>62</sup> T. Roosevelt, *Isthmian...*, p. 23.

<sup>63</sup> Las estipulaciones del Tratado Hay-Bunau-Barilla le concedían a Estados Unidos a perpetuidad la zona del canal. Una zona de 10 millas de ancho; uso, ocupación y control de las islas Naos, Flamenco, Culebra, jurisdicción policial y sanitaria exclusiva de los Estados Unidos. Véase: Levi Jaramillo, (compilador), *Una explosión en América. El Canal de Panamá*, México, Siglo XXI, 1976, p. 175.

República de Panamá de dichos derechos soberanos, poderes y autoridad".<sup>64</sup>

La ratificación del tratado por el Congreso norteamericano, y su posterior firma el 23 de febrero de 1904, recibió muestras de rechazo y desaprobación por parte de la sociedad norteamericana. Otra de las partes contrariadas, fue Nicaragua y su portavoz, el presidente José Santos Zelaya, quien inició conversaciones con otros países para que se hicieran cargo de la construcción del canal en su país. Esta trama fácilmente daría lugar a centenares de páginas históricas, consignando los intentos de este país por construir una ruta ístmica en su territorio, que no es nuestro objetivo destacar.

La sucesión de acontecimientos en Panamá tomó por sorpresa a parte de la sociedad norteamericana, que dio muestras de enojo en contra de Roosevelt. La oposición se dio sobre bases morales. ¿Cuál fue la actitud de Mahan ante la cuestión panameña? Mahan guardó un gran hermetismo ante la opinión pública; en el momento de los acontecimientos, se abstuvo de escribir ningún artículo.<sup>65</sup> Sin embargo, existen ciertos indicios que nos permiten afirmar que aprobó tal actuación, ya que le envió al secretario de Estado, John Hay, una nota de felicitación por la firma del tratado y éste le contestó agradecido y de paso halagó la calidad de sus trabajos.<sup>66</sup>

El presidente Roosevelt, por su parte, se justificó ante la sociedad norteamericana valiéndose de noticias provenientes de Costa Rica, con fecha del mes de agosto, donde se mencionaba la existencia de un movimiento revolucionario en contra de Colombia, encabezado por "hombres que en Panamá y Colón, sistemáticamente, han demostrado un sentimiento a favor de que Estados Unidos construya un canal ístmico".<sup>67</sup>

Mahan no intervino en la arena periodística ni a favor ni en contra de las acciones de Roosevelt en Panamá. Esperó pacientemente

<sup>64</sup> R. Martínez y Rodrigo Espino, *Op. Cit.*, p. 127.

<sup>65</sup> A. Mahan, *Armaments & Arbitration...*

<sup>66</sup> Carta de J. Hay a Mahan, 23 de noviembre de 1904, *Mahan Papers...*

<sup>67</sup> T. Roosevelt, *Isthmian Canal...*, p. 9.

que se enfriaran los ánimos y en 1912, afirmó: “Personalmente, como norteamericano me siento orgulloso de lo que Estados Unidos ha logrado en las últimas posesiones españolas y en el Canal de Panamá”.<sup>68</sup> A partir de este año dedicó toda su energía a escribir artículos en torno a la cuestión del canal. En uno de sus escritos se concretó a rebatir los argumentos del doctor Leander Chamberlain, quien escribió en la *North American Review* en contra de las acciones de Roosevelt, basándose en que éste debió considerar la importancia del interés nacional y no sus aspiraciones individuales. Mahan contestó que el presidente sí había considerado el interés nacional, y aprovechó para recomendarle a Chamberlain que en sus argumentaciones separase la cuestión moral de la legal. En su opinión, la intervención norteamericana tenía un sólido fundamento legal, basada en los derechos que concedía el tratado de 1846, el cual había otorgado a los Estados Unidos el tránsito libre y expedito a través del istmo, con la condición de que este último garantizara su completa neutralidad y respetara los derechos de propiedad y soberanía de Colombia sobre el mismo, por lo que el derecho de intervención persistía.

Los textos de Mahan no solamente fueron polémicos, sino que dejaron entrever su afición por la historia, al reconstruir en retrospectiva y con una visión oficialista los hechos de fines de 1903. Sus escritos se basaron en los informes presidenciales; recreó los acontecimientos de noviembre que dieron lugar a la rápida formación de la República de Panamá, a la manera que lo hiciera Roosevelt. Al respecto, Mahan afirmó lo siguiente: “El día anterior a que ésta ocurriera, los Estados Unidos tenían abundante información de que la revuelta era inminente, derivada del rechazo del tratado. Estados Unidos telegrafió a sus oficiales que mantuvieran por ambos lados del istmo el tránsito libre e ininterrumpido; así como ocupar la línea de ferrocarril si fuese necesario y prevenir el aterrizaje de cualquier fuerza armada, sea insurgente o gubernamental”.<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> A. Mahan, *Armaments and Arbitration...*, pp. 129-130.

<sup>69</sup> *Ibid*, p. 218.

En su obra, *¿Was Panama a Chapter of National Dishonor?* consideró que las acusaciones de precipitación que se le atribuyeron al gobierno de Roosevelt se debieron a que éste tenía en mente la idea de obtener ganancias del movimiento separatista panameño y apoderarse de la zona del canal.

El rosario de justificaciones mahanianas incluía el culpar a Colombia por no haber podido mantener el orden, sofocar las revueltas e impedir que los Estados Unidos interviniesen: “esto ha ocasionado la frecuente intervención de Estados Unidos por la seguridad del tránsito y ha provocado cierto tipo de ansiedad nacional y ha abierto la posibilidad de la participación política derivada de luchas internas propias de países mal organizados, con los cuales existe un estrecho vínculo”.<sup>70</sup> De igual manera culpó a Colombia por no agilizar los trámites del tratado y seguir con apego la tradición española de dejar todo a la desidia, “the tomorrow”.<sup>71</sup> Mahan también negó que Panamá hubiese sido fruto de la intervención de su país: “la toma del istmo en 1903, no se debió a la intervención de ninguna potencia extranjera, sino a las acciones de ciudadanos colombianos”.<sup>72</sup> Tampoco que fuese resultado de la intervención directa o indirecta estadounidense, ya que en caso de inestabilidad “Estados Unidos sería una parte estrechamente involucrada, y no solamente un interventor externo”.<sup>73</sup>

En una carta al secretario de Estado, John Basset Moore, Mahan se explayó en cuanto a las justificaciones del actuar del Estado en 1903: “el intento de establecer con precisión la explicación del caso de Panamá, todavía está poco claro en mi mente y aún no me convenzo de la integridad de nuestra acción... El hecho de que hombres visionarios como Roosevelt y Hay hubieran percibido una oportunidad y la hubieran aprovechado no tiene relación con cuestiones de ley y de igualdad. Nosotros solamente tenemos que ver una acción, que es el hecho de garantizar la paz y tranquilidad. Pudiera parecer que la milicia colombiana fuese tan grande como para asegurar la rendición

<sup>70</sup> *Ibid*, p. 236.

<sup>71</sup> *Ibid*, p. 246.

<sup>72</sup> *Ibid*, p. 241.

<sup>73</sup> *Ibid*, p. 228.

de los insurrectos, sin desestabilizar la región. Sin embargo, nuestro gobierno tiene la libertad de formar sus propias conclusiones, y es por lo que no permitió el aterrizaje de sus fuerzas, y no apoyó a Colombia en contra del movimiento revolucionario interno”.<sup>74</sup>

El imaginario de Mahan contenido en sus opúsculos destaca que el actuar de Estados Unidos hacia la zona ístmica, y en particular hacia Panamá, obedecía al interés de otorgar una “garantía formal” de la seguridad que Colombia, a lo largo de la historia, no había ofrecido. Y también como un principio de política nacional basado en la Doctrina Monroe.<sup>75</sup>

Roosevelt, por su parte, defendió sus acciones ante el Congreso con argumentos moralistas; se sentía con el deber de velar por el interés colectivo de la humanidad; su actuar obedeció a “una misión civilizadora”, aunado a los intereses norteamericanos en el área y a los derechos que el Tratado Hay-Herrán había conferido a los Estados Unidos.<sup>76</sup> Negó categóricamente la intervención estadounidense: “Nadie conectado con este gobierno ha tenido participación en el fomento y preparación del último movimiento revolucionario en el istmo de Panamá”,<sup>77</sup> lo cual va a desmentir posteriormente, cuando en un alarde protagónico, acuñó la frase *I took Panama*.<sup>78</sup> El 6 de diciembre de 1904 Roosevelt refrendó la Doctrina Monroe y le dio un carácter intervencionista.

La construcción del canal, en su opinión, también propiciaría un movimiento poblacional, ante lo cual, Mahan afirmó regocijado: “el canal de Panamá tendería a unir a las diferentes comunidades de

<sup>74</sup> Carta de Mahan a John Basset Moore, 1° de junio de 1912, *Mahan Papers*...

<sup>75</sup> A. Mahan, *Armaments and Arbitration...*, p. 228. El 6 de diciembre de 1904, Roosevelt refrendó la Doctrina Monroe, en ocasión de una posible intervención europea en República Dominicana. En este mensaje explicó los “derechos e intereses” que la doctrina defiende: “esta es especialmente en vista de la construcción del canal de Panamá, como simple asunto de autodefensa debemos ejercer estrecha vigilancia sobre los accesos a este canal, lo que significa que debemos estar completamente despiertos en cuanto a nuestros intereses en el mar Caribe”, Víctor Arriaga, et al., *EUA. Documentos de su historia política*, T. 3, p. 295.

<sup>76</sup> Fred Wellborn, *Diplomatic History of the United States*, A Littlefield, Adams Quality Paperback, 1966, p. 242.

<sup>77</sup> T. Roosevelt, *Isthmian Canal...*, p. 22.

<sup>78</sup> E. Levi Jaramillo, *Op. Cit.*, p. 90.

habla inglesa afectadas por estos sentimientos y enfatizando su solidaridad". Sin embargo, destaca que, no se trata de cuestiones de superioridad e inferioridad de razas.<sup>79</sup>

El capitán Mahan vislumbró desde una perspectiva militar los principales resultados políticos de la construcción del canal; afirmó que su país se volvería un blanco de ataque porque el canal también acercaría a las potencias europeas. Al respecto afirmó: "con los consiguientes cambios con el canal, esta indiferencia disminuirá: nosotros podríamos ser involucrados en los negocios de la gran familia de naciones y tendríamos que aceptar los problemas. Afortunadamente, con respecto a otros Estados, nosotros somos una potencia insular y podemos encontrar nuestros mejores precedentes en los pueblos cuya madre ha sido el mar".<sup>80</sup>

En su libro *The Panama Canal & Sea Power*, expresó que el canal de Panamá sería el puente al Pacífico y que revestía de mayor importancia que el canal de Suez para Inglaterra.<sup>81</sup> Por estas razones, se constituyó en el requerimiento estratégico para que los Estados Unidos conservaran su seguridad continental. También se reforzaría la posición geopolítica estadounidense con la disminución de las dificultades por la defensa de los océanos y un camino comercial más corto hacia Asia y la costa occidental de Sudamérica.

Conforme se aproximaba el fin de la construcción del canal, Mahan escribía sobre la obra, unas veces en relación a los principios que implicaban la necesidad de fortificarlo, como *Why fortify the Canal?*; otras, sobre la relación del canal y el poder marítimo (*The Panama Canal & Sea Power*); una más de orden estratégico, (*The Panama Canal and the Distribution of the Fleet*). El resguardo del canal lo justificó sobre bases moralistas, apelando al orgullo nacional, a la tradición y a la necesidad geopolítica. Roosevelt, por su parte, reafirmó la Doctrina Monroe: "... en vista de la construcción del canal de Panamá, como simple asunto de autodefensa, debemos ejercer estrecha vigilancia sobre los accesos a este canal, lo que significa que debemos estar

<sup>79</sup> A. Mahan, *Panama Canal & Sea Power...*, p. 21.

<sup>80</sup> A. Mahan, "Isthmus and Sea Power...", p. 104.

<sup>81</sup> A. Mahan, *The Panama Canal & Sea Power...*, p. 15.

completamente despiertos en cuanto a nuestros intereses en el mar Caribe".<sup>82</sup>

Mahan era de la misma opinión: resultaba imperativo fortificar esta región, ya que desde el punto de vista militar, "ninguna nación tenía el mismo interés de sobrevivencia que el que tiene Estados Unidos";<sup>83</sup> dado que, aseguraba las comunicaciones de la flota, es decir, se constituía en un cruce de caminos, en un medio de tránsito. "El hecho que Panamá tenga el único privilegio de dos entradas una en cada océano, asegurando dos líneas de provisiones ampliamente divergentes, enfatiza su independencia y la de su flota".<sup>84</sup>

En síntesis, podemos afirmar que el creador de la tesis del poder marítimo definió esta región centroamericana de la misma manera que al Caribe y el golfo de México. La consideraba como una región vital para la seguridad y el encumbramiento de los Estados Unidos. Estos principios fueron adoptados y llevados a la práctica por la clase política norteamericana.

Mahan sugirió el control de Centroamérica, el establecimiento de estaciones navales y la construcción de un canal. En la visión de Mahan, con el control del canal se cumpliría con el imperativo de lograr una posición hegemónica para los Estados Unidos. Tomando para ello todos los puntos considerados de relevancia estratégica, entre ellos el istmo. Entonces ¿cuáles fueron las principales aportaciones de Mahan? Consideramos que fueron el vislumbrar y difundir la importancia estratégica de Centroamérica y su importancia para los Estados Unidos, y en proponer que Estados Unidos no se involucrara en la soberanía política del área, sino que debía lograr el control administrativo del canal, lo que en efecto realizó el gobierno de su país. Además, en la discursiva geopolítica de Mahan la sugerencia de controlar la zona del canal cambiaría el relativo y limitado poderío que hasta entonces ejercía en el Caribe por una mayor presencia en el área.



<sup>82</sup> T. Roosevelt, Corolario a la Doctrina Monroe, (6 de diciembre de 1906), *EUA. Documentos de su Historia Política III*, México, Instituto de Investigaciones "Dr. José María Luis Mora", 1988, p. 295.

<sup>83</sup> A. Mahan, *Armaments...*, p. 157.

<sup>84</sup> A. Mahan, *The man and his letters...*, p. 348.