

Los beneficios de ser un país marítimo en el siglo XXI



ANDREW LAMBERT

Conferencia | 19.06.2020



*Fundada el 14 de Octubre de 1944
Más de Cien Años Creando Conciencia Marítima*

LOS BENEFICIOS DE SER UN PAÍS MARÍTIMO EN EL SIGLO XXI

ANDREW LAMBERT

- Conferencia online dictada el 19 de junio por Andrew Lambert, Laughton Professor de Historia Naval en el Departamento de Estudios de Guerra en el King's College, y autor de "Seapower States" (2018).
- Actividad organizada por AthenaLab, con apoyo de la Academia de Guerra Naval de la Armada de Chile y la Liga Marítima.

De lo que quiero hablar esta noche (para mí, esta tarde para ustedes), es que el poder marítimo, y ser una potencia marítima, es una elección, en última instancia una decisión política, y refleja la naturaleza de la sociedad política que toma esa decisión. No es una elección hecha por autócratas, por gobernantes totalitarios; ellos invariablemente están obsesionados con controlar la tierra y controlar las poblaciones.

Es una elección sobre cultura, sobre arte, se trata de identidad en todos los ámbitos. No existe un artefacto cultural específico, pero el que está frente a ustedes es, creo, un muy buen ejemplo de las cosas que las potencias marítimas crean para recordar las grandes historias que construyeron su identidad de potencia marítima.

La imagen a continuación, es la pintura más grande creada por el artista más importante de Gran Bretaña, J. M. W. Turner. Fue pintada para el rey, es una imagen alegórica de la Batalla de Trafalgar. No es una representación exacta, es una imagen que nos dice lo que la Batalla de Trafalgar significa para una gran potencia

imperial marítima en la década de 1820. En los tiempos en que Chile estaba estableciendo plenamente su independencia, un inglés estaba pintando un cuadro para decir: "esto es lo que somos, esto es lo que representamos". Y mientras más te acercas a esta imagen, que se exhibe en su propia galería en Greenwich, más maravillosa es, porque cada detalle nos dice que las personas que hicieron esto, y las personas que miran esto, entienden que no son iguales a su enemigo. En esta batalla, el enemigo era español y francés, eran estados continentales, a pesar de que España tenía un enorme imperio intercontinental y una mentalidad continental.

Los británicos eran diferentes, luchaban por el mar, luchaban por el comercio, construyeron un imperio que fue un centro neurálgico en el norte de Europa, y una constelación de islas, enclaves comerciales, y oportunidades de acceso a puertos en todo el mundo.

Y cuando Chile se independiza, pasa a formar parte de la diáspora británica de conexiones comerciales. Chile está pidiendo dinero prestado en Londres, conectándose así con el





La Batalla de Trafalgar
J. M. W. Turner (1822)

sistema británico, porque Gran Bretaña está manejando el comercio mundial, y de eso se trata la Batalla de Trafalgar, se trata de controlar el comercio.

Puse a George Grote aquí, no porque sea importante, sino porque es un banquero, político e historiador británico, y es la primera persona en usar la expresión “potencia marítima” en el sentido en el que ahora la usamos en Occidente: una sola palabra, “seapower”, que significa un estado dominado por el mar. Y él entiende que la antigua Atenas tomó deliberadamente una decisión política de convertirse en una potencia marítima, que priorizó su armada por sobre su ejército, que convirtió su capital (Atenas) en una isla virtual al fortificar la ciudad y construir muros hasta el puerto de El Pireo, donde se encontraba la armada.



Los atenienses se hicieron conscientemente “una potencia marítima”.

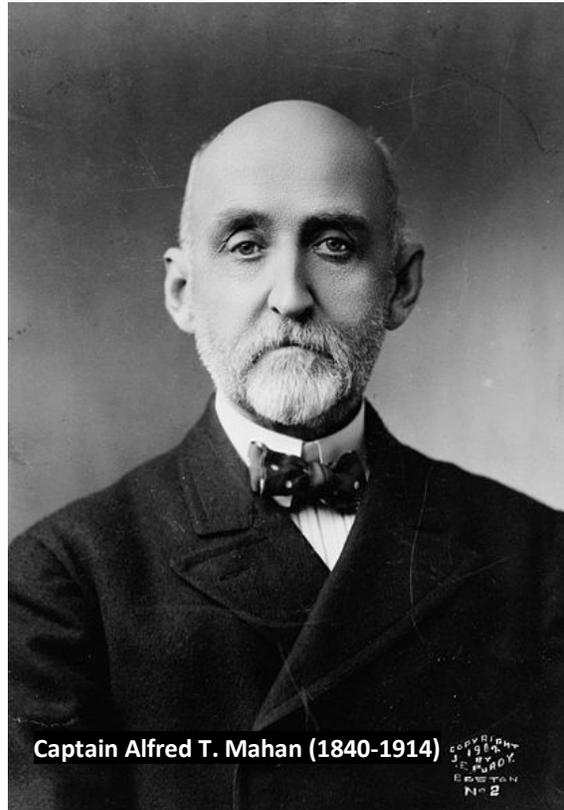
George Grote, (1794-1871), historiador, banquero y político británico.



Entonces, Grote le dice a sus contemporáneos ingleses que sus antepasados eran los atenienses. Y Atenas aporta otras cosas, son los progenitores de la democracia liberal occidental moderna, tienen las grandes escuelas de filosofía, que establecieron muchas de las ideas que todavía pensamos. Y, por supuesto, produjeron los dos primeros grandes historiadores del mundo, ciertamente del canon occidental, Heródoto y Tucídides. Y es Tucídides quien nos explica qué es el poder marítimo, en términos políticos, culturales y estratégicos. Y algo muy importante, Tucídides no dice que es la mejor idea jamás pensada, él dice: "En realidad, esto es complicado, porque para ser un poder marítimo, tienes que compartir el poder político fuera de la élite, tienes que entregar poder político al pueblo". Una vez que le das poder político al pueblo, la élite ya no puede controlarlo. Entonces, el propio Tucídides, que era un aristócrata de la élite ateniense, de hecho fue general en la Guerra del Peloponeso, puede ver la fortaleza del poder marítimo, pero también ve la amenaza que representa para su situación particular. Entonces es ambivalente. Él explica de qué se trata, pero no lo apoya tan categóricamente. Y ésta es una pregunta a la que nos enfrentaremos constantemente. ¿Es Chile una potencia marítima? Bueno, habrá personas en Chile que dirigirán su mirada hacia la tierra, y pensarán que la tierra es mucho más importante que el mar, porque son dueños de tierras, trabajan la tierra, dependen de la tierra. Y ésta es la discusión que se da en Atenas, y en todos estos estados.

El ejemplo británico, y poco antes el ejemplo holandés, nos dan la oportunidad de ver cómo se resuelve esa pregunta y cómo se crea realmente un estado de poder marítimo.

Cuando Alfred Thayer Mahan presenta "La Influencia del Poder Marítimo sobre la Historia" ("The Influence of Sea Power Upon History"), en 1890, hace algo muy notable: toma esa palabra,



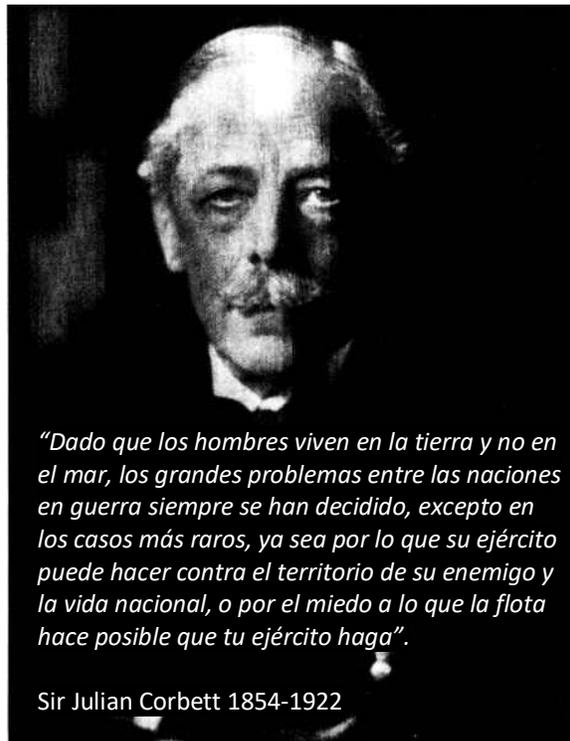
"seapower", del griego "talasocracia", y la divide en dos, separando el mar del poder. Porque Mahan no está hablando de lo mismo que hablaba Tucídides, no está hablando de la identidad que tienen los británicos en 1890, está hablando de una gran potencia militar continental que está adquiriendo fuerza estratégica en el mar. Es una marina militar lo que él tiene en mente. No es solo el aspecto de seguridad de una gran nación comercial marítima.



Y la diferencia fundamental entre Mahan y su casi contemporáneo Julian Corbett, es que en realidad están hablando de algo fundamentalmente diferente. El poder marítimo estadounidense – y muchos de ustedes habrán visto el poder marítimo estadounidense de cerca y en persona en los siglos XX y XXI – es un elemento de proyección del poder militar. No está relacionado con la protección del comercio, no está conectado con una amplia gama de actividades marítimas con las que la armada de una potencia marítima sí se relaciona. Por ejemplo, los oficiales navales estadounidenses no tienen capacitación legal. No pueden hacer cumplir la ley del mar. Pueden disparar misiles, pueden participar en combates, pueden hacer muchas cosas, pero no pueden detener y registrar barcos mercantes en alta mar porque no tienen la capacitación legal. Los oficiales navales británicos sí tienen esa capacitación legal, y eso hace una gran diferencia. La Armada de los Estados Unidos le deja los asuntos legales del mar a la Guardia Costera. No es algo con lo que quieran involucrarse. Y ésta es una diferencia clave entre las armadas. ¿Estás involucrado en la totalidad de lo marítimo, o sólo estás en el sector naval, y divides el sector marítimo en varias partes para que otros se hagan cargo del resto?.

Julian Corbett, el más grande de todos los estrategas marítimos, vive en un país que es el máximo ejemplo de potencia marítima de finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Es un imperio mundial del comercio. Tiene conexiones imperiales, y también tiene conexiones no políticas, conexiones comerciales, en todo el mundo. No sólo controla el transporte global y tiene la armada más grande del mundo, sino que también controla el sistema mundial de comunicaciones, que en

1900 era el telégrafo por cable. Ése es un desarrollo británico, y permite a los británicos no sólo controlar su estrategia, sino también controlar la economía global. La ciudad de Londres sigue siendo un gran centro comercial internacional, porque se sustenta en todas estas cosas.



“Dado que los hombres viven en la tierra y no en el mar, los grandes problemas entre las naciones en guerra siempre se han decidido, excepto en los casos más raros, ya sea por lo que su ejército puede hacer contra el territorio de su enemigo y la vida nacional, o por el miedo a lo que la flota hace posible que tu ejército haga”.

Sir Julian Corbett 1854-1922

Entonces, Corbett explica que las potencias marítimas no usan la misma estrategia que las potencias hegemónicas continentales. En las grandes guerras contra la Francia de Napoleón, los británicos están librando una guerra marítima limitada, en cambio los franceses están librando una campaña militar total. Y los británicos terminan ganando esa guerra, pese a ser más pequeños y más débiles, porque usan una estrategia inteligente para atacar la debilidad del enemigo, que es su economía, en



vez de luchar contra su ejército. Por lo tanto, no hay que luchar contra el enemigo cuando éste tiene un gran ejército, hay que destruir su economía, y entonces sus tropas desaparecerán.

Lo que Corbett nos entrega en “Algunos Principios de Estrategia Marítima” (“Some Principles of Maritime Strategy”) es una fotografía de cómo los británicos piensan estratégicamente en 1911. La estrategia es limitada, es marítima, el ejército es transportado por la armada, porque desde la perspectiva británica, el ejército no puede ir marchando a ninguna parte, tiene que ir por mar. Vivir en una isla ofrece enormes ventajas.



Pericles, hijo Xanthippus, estratega ateniense

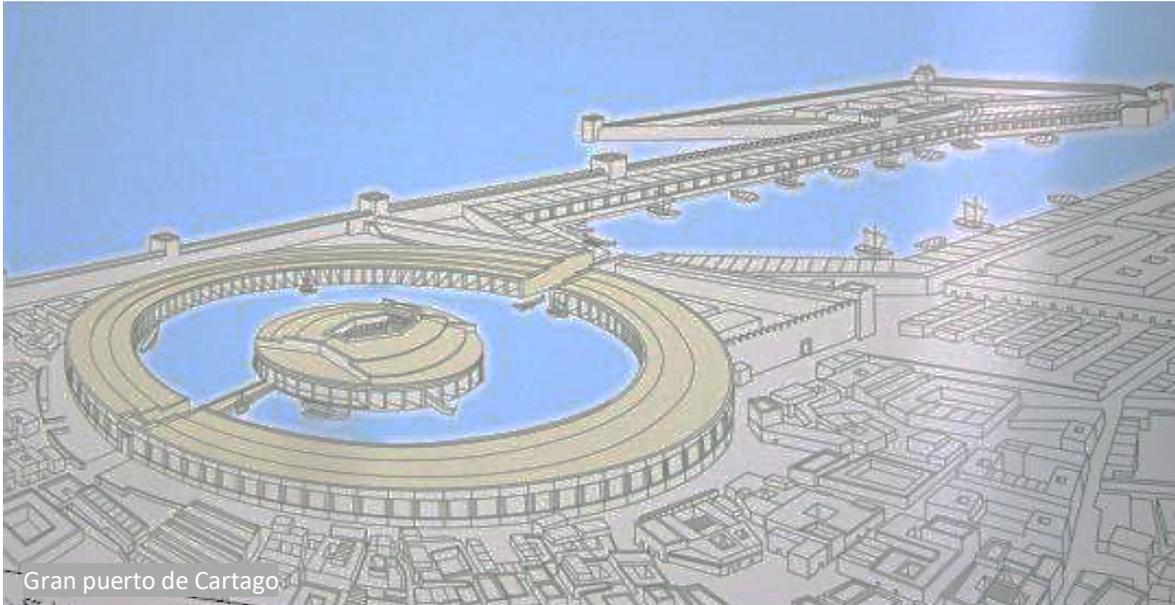
Una magnífica estatua de Pericles, y el casco en su cabeza, nos dice que él combate, pero que también es un pensador.

Tiene el casco levantado para poder tomar un poco de aire fresco y pensar en estas cosas. Pericles es hijo de un general ateniense que quemó la flota persa luego de la batalla de Salamina, así que viene de buena familia. Y Pericles libra la Guerra del Peloponeso como un conflicto marítimo limitado, confiando en la guerra económica para derrotar a los espartanos. Pero su arma principal es la democracia. Lo que asustaba a los espartanos, y también a los persas, era la democracia. Les aterraba la idea de permitir que la gente votara. Entonces, las armas que usa Pericles son el liberalismo, el progreso, y el apoyo masivo de la gente. Es decir, esto es popular, además de progresista.

En la siguiente imagen, observamos el Gran Puerto de Cartago, la segunda gran potencia marítima antigua. Y los cartagineses son otra potencia marítima ejemplar. Un territorio muy pequeño en el extremo norte de Túnez; no tienen tierra, pero controlan los mares, controlan el comercio, y son fabulosamente ricos. Y usan esta riqueza para construir este puerto circular, que es la base naval más grande que el mundo antiguo haya visto. Y esa base naval asustó tanto a los romanos, que destruyeron toda la ciudad y borraron a Cartago del mapa. Porque los enemigos de las potencias marítimas son estados muy grandes, hegemónicos, totalitarios, militarizados, de dimensión continental.

La lucha entre Roma y Cartago no es una lucha entre iguales, es una lucha entredesiguales. Cartago es pequeño y débil, pero ágil; Roma es grande y poderosa. Y esa historia se repetirá una y otra vez.





Gran puerto de Cartago.

Venecia fue la primera potencia marítima moderna. No he puesto nada sobre Venecia, pero los venecianos aprenden mucho de la antigua Grecia, y se vuelven muy ricos y poderosos controlando el comercio en el Mediterráneo Oriental. Y ese mismo modelo fue desarrollado por los holandeses en el siglo XVII. Éste es el Palacio Real de Amsterdam, y es un templo en homenaje a Atenas como potencia marítima. Erigido en Amsterdam, una ciudad de canales, está a pocas cuadras del gran polvorín de la Armada holandesa, y tiene un mapa doble del mundo en la planta baja, como un mosaico, sobre el que la gente camina, y que dice: “Hemos viajado por todo el mundo, hemos descubierto muchos lugares”. Incluso tiene fragmentos de Australia, que acababan de descubrir en la década de 1640. Los holandeses crean un estado en el que mercaderes y hombres de negocios de Amsterdam dirigen el estado, la armada predomina por sobre el ejército, y se vuelven fabulosamente ricos. Y luego los franceses los invaden, y el relevo debe necesariamente a los ingleses. Porque los

ingleses, a diferencia de los holandeses, viven en una isla, y los franceses no los pueden invadir.



El estado marítimo holandés como templo clásico

Pero los holandeses nos entregan un momento esencial que enfatiza la dimensión cultural. Los hombres de Amsterdam que decidieron instaurar un imperio de poder marítimo fueron



también artífices de la Edad de Oro de la cultura holandesa. Ellos compraban pinturas de Rembrandt, compraban todos los mejores productos provenientes de todo el mundo. Promovieron una era de cultura, de investigación, de filosofía. Son amigos de Maarten Tromp y Michiel de Ruyter, los más grandes almirantes del siglo XVII. Y este estado marítimo holandés integrado es enormemente poderoso, a pesar de ser muy, muy pequeño. Al igual que Cartago, un pequeño estado, como dirían los británicos, “golpeando muy por encima de su peso”. Y muchas de esas ideas se traspasan a los ingleses, en 1688.

Los ingleses habían estado considerando ser una potencia marítima durante mucho tiempo. Walter Raleigh, el gran Tudor, escritor, y pionero del imperio de ultramar en las Américas, argumentó en su gran “Historia del Mundo” (“History of the World”) que se puede percibir la importancia de ser una potencia marítima, gracias a esta guerra entre romanos y cartagineses. Y que los ingleses eran, de hecho, los nuevos cartagineses. Raleigh dejó ese mensaje, y muchas de sus ideas fueron desarrolladas por los ingleses, y regresaron: Mahan se sorprendió mucho al descubrir que Raleigh y Sir Francis Bacon habían explicado en 1600 que era una potencia marítima, y él tuvo que reinventar el concepto en 1890.





El momento decisivo para los ingleses como potencia marítima fue la destrucción de una flota invasora francesa en la costa norte de Francia, en Cherburgo, en 1692. En el centro de esta imagen está el buque insignia francés, el "Soleil Royale", llamado así por el rey Luis XIV, siendo quemado por la tripulación de un barco inglés, después de ser llevado a tierra, luego de una batalla que los franceses habían perdido.

Algo muy importante es que casi todas las pinturas de esta batalla fueron hechas por holandeses, porque los ingleses no sabían pintar barcos o batallas navales en esa época. Así que los ingleses, sabiamente, contrataron a holandeses para que hicieran el trabajo de pintura por ellos.

En 50 años, los ingleses no sólo estaban ganando batallas navales, sino que también estaban pintando cuadros, levantando estatuas, habían creado una cultura marítima, tomando prestado de los holandeses, importando artistas holandeses.

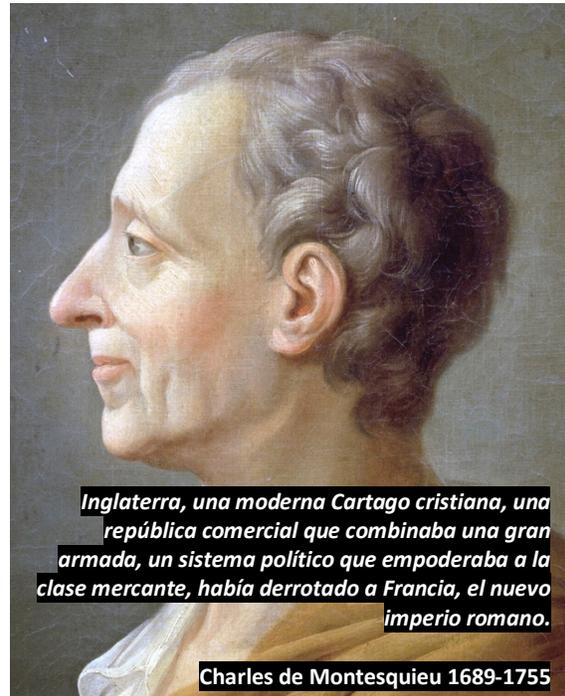
Esas decisiones toman algo de tiempo, pero se puede hacer que funcionen. El año pasado me impresionó mucho, en las grandes galerías de Río de Janeiro, en Brasil, ver una serie de monumentales lienzos navales del siglo XIX, todos los cuales fueron creados para el emperador Pedro II, y todavía cuelgan de las paredes, en sus marcos imperiales, con la insignia imperial en ellos. Y nadie se fija en lo que está pasando ahí: Pedro está tratando de



que su país sea marítimo. Irónicamente (o tal vez no) el ejército se hartó de esto y lo derrocó. Es decir, la República de Brasil fue creada para evitar que Brasil se convirtiera en potencia marítima. Y el emperador se las arregló para contratar excelentes pintores de marinas, uno de los cuales básicamente se lo entregó a la reina Victoria, un italiano llamado Edoardo Di Martino, que pintó algunos cuadros absolutamente fabulosos, tanto en Brasil como en Gran Bretaña.

Por lo tanto, el arte es muy importante. Si no tienes un gran arte sobre mar, es bastante difícil contar la historia del mar de forma que la gente se apropie de ella. Éstas no son pinturas para colgar en privado; son pinturas públicas. Los lienzos de Pedro son enormes, tienen que estar en un espacio público muy grande. Él quiere que la gente vea a Brasil como una potencia naval.

Después del reinado de Luis XIV, en que los franceses fueron derrotados esencialmente por ingleses y holandeses, Charles de Secondat, el Barón de Montesquieu, presenta su gran libro “El Espíritu de la Ley” (“*De l'Esprit des Lois*”), en el que explica cómo es que Inglaterra, una Cartago cristiana moderna, una república comercial, etcétera, había derrotado al nuevo Imperio Romano de Luis XIV. Y éste es un momento decisivo en la comprensión continental de qué es una potencia marítima y cómo funciona. Montesquieu le dice al mundo que estas personas son peligrosas. Y esta vez, los cartagineses han ganado. Y la historia no se repite, no es perfectamente circular, los nuevos romanos no ganan esta vez, y tampoco ganarán la próxima.

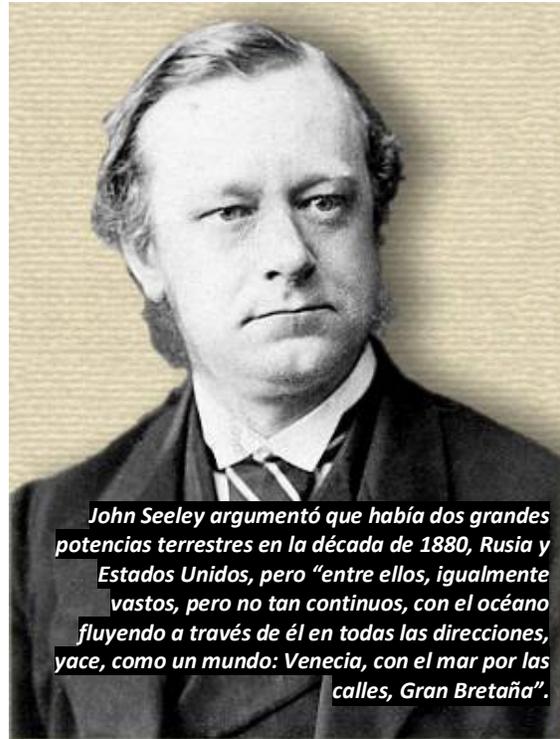


Napoleón llamó infinitas veces “nuevos cartagineses” a los británicos. Y cuando J. M. W. Turner celebró el final de las Guerras Napoleónicas, pintó un cuadro de Cartago, que esencialmente le decía a los franceses “Sí, somos los nuevos cartagineses, y hemos ganado esta vez”. Y si uno va a la English National Gallery, en Trafalgar Square, justo detrás de la Columna de Nelson, está esta imagen. Es la imagen más importante de la National Gallery, y expresa exactamente cómo los ingleses se ven a sí mismos.



Para la década de 1880, una persona a quien Corbett habría escuchado siendo estudiante universitario, el profesor John Seeley, argumenta que hay una diferencia entre potencias terrestres y marítimas. En la década de 1880, Rusia y EEUU son las grandes potencias continentales del futuro. Pero “entre ellos yace, igualmente vasta, pero no tan continua, con el océano fluyendo a través de ella en todas direcciones, como una Venecia del mundo, con mar en lugar de calles, Gran Bretaña”.

El Imperio Británico es una especie de versión monumental de Venecia. Y si miras el Mediterráneo Oriental, descubres que los ingleses terminan usando bases navales que habían usado los atenienses y los venecianos; y en el Mediterráneo occidental, usan bases que habían usado los cartagineses. También reemplazaron a los holandeses en las regiones centrales. Es decir, estas potencias marítimas se superponen entre sí, comparten una gran parte de su historia.





Me pareció buena idea terminar con esto. No sólo porque es un buque muy grande, y a todos nos gusta mirar un barco grande. El “HMS Queen Elizabeth” es el buque de guerra más grande jamás construido para la Royal Navy, y tiene un barco gemelo, el “HMS Prince of Wales”. Y estos buques nos dicen algo sobre quiénes piensan los británicos que son. No fueron construidos como un proyecto de vanidad. Ésta es la imagen que Gran Bretaña quiere proyectar hacia el extranjero, en el futuro. No es una fragata, ni un destructor antiaéreo, ni un submarino bajo el océano. Es una plataforma de 65.000 toneladas que se puede usar para casi cualquier cosa, desde ayuda en situaciones de desastre, hasta operaciones de combate de alto nivel, y actualmente está a punto de partir en su primer crucero operativo con aviones a bordo. Entonces, al entrar al siglo XXI, los británicos decidieron restaurar su armada, que había sido

dejada un poco de lado, construyendo cosas más grandes y sofisticadas que nunca antes.

Ésta es una señal clave. Hubo un proyecto para construir tres de estos portaaviones, y uno de ellos habría sido francés. Habríamos compartido la construcción del barco con los franceses. Pero los franceses decidieron no construir un portaaviones, y los británicos decidieron construir uno. Poco después de que la construcción del barco progresara en el astillero, los británicos tomaron una decisión sobre su membresía en la Unión Europea, y sabemos el resultado: los británicos decidieron salirse. Hay algo en la esencia de una potencia marítima que implica que realmente no perteneces a colectivos hegemónicos continentales. La Unión Europea es una zona económica protegida por barreras arancelarias, y es bastante atractiva para muchos participantes, pero para los británicos no



funciona de la misma forma. Uno de mis amigos europeos, compañero de trabajo, me preguntó: “¿Por qué la gente en este país decidió abandonar la Unión Europea?” Le dije: “Muy simple. Mis familiares fuera del Reino Unido viven en Australasia, no en Europa. No tengo parientes europeos, tengo parientes en Australasia”. Yo miro hacia el mundo, no miro a Europa como si fuera todo el mundo. Europa es sólo una parte de él, y en realidad estoy más involucrado con otras regiones del mundo, como Canadá, Australia, y Nueva Zelanda, que con gran parte de Europa. Y compartimos muchas cosas, profundamente culturales, con esas regiones del antiguo Imperio Británico. Y esa cultura ha sido históricamente moldeada por la relación con Gran Bretaña. Si hablas con la Armada de India, encontrarás que también tienen fuertes vínculos con la Royal Navy, y lo notarás en la forma en que hacen gran parte de sus negocios.

Entonces, es un constructo cultural. Pero, ¿qué significa para adelante? Es una elección, y muchos países del mundo, claramente, no la han tomado. Entonces, lo que hoy llamamos Occidente no es un constructo geográfico, sino un constructo político, son personas que comparten nuestros mismos valores básicos: liberales, progresistas, comprometidos globalmente, adheridos al estado de derecho. Y sí, permiten que las personas protesten por cosas que sienten intensamente, en lugar de responder de la manera que vemos en los países más autoritarios, es porque entendemos que las protestas de hoy podrían estar del lado correcto de la historia. En las protestas de las últimas semanas en Gran Bretaña, alguien hizo referencia a las protestas de mujeres que hace cien años exigían el voto. Esas mujeres que protestaban, y que fueron encarceladas, ahora son heroínas políticas. Así que creo que

tenemos conciencia de que el progreso es importante.

En los países no occidentales, y esto tampoco es geográfico, lugares como la República Popular de China, Corea del Norte, Rusia, Irán, lugares donde el tiempo se ha detenido, donde el sistema no va a progresar; el objetivo es mantener un tipo particular de gobierno a perpetuidad, manipulando la constitución en algunos casos, simplemente imponiendo el control generalizado en otros. Y estos países terminan teniendo comportamientos muy similares. El mar les asusta, porque el mar es un vector, no para el poder, no para cosas como los portaaviones, sino para las ideas. Si estás comerciando con el mundo, las ideas del mundo llegarán a tus puertos, que serán puntos de apertura a través de los cuales llegarán ideas extranjeras y peligrosas que desafiarán tu status quo.

Por supuesto, en los viejos tiempos los puertos también eran los vectores a través de los cuales se movían las pandemias, pero hoy todos estamos conectados por aviones. Y creo que está bastante claro que la pandemia ha sido transmitida por aire, en lugar de por vía marítima en general.

Así que enfrentamos una elección de futuro. ¿Queremos quedarnos inmóviles y contentarnos en nuestro propio espacio, si somos suficientemente grandes? Pero la mayoría de los países, por supuesto, no lo son, el Reino Unido ciertamente no es lo suficientemente grande como para ser autosuficiente, hay demasiada gente en el país, y no cultivamos suficientes alimentos básicos. Gran Bretaña ha dependido de alimentos importados durante más de 200 años. Y si se desea comprender la política exterior de Gran



Bretaña, y la forma en que se ve en el mundo, ése es un criterio clave. Inevitablemente tenemos que comerciar con el mundo, porque no cultivamos suficiente trigo para hacer el pan que necesitamos comer todos los días. Y el trigo británico no es el mejor para hacer pan, en todo caso.

Si uno depende del mundo, debe involucrarse con él. Si cree que puede salirse con la suya sin hacerlo, terminará viviendo en Corea del Norte, lo cual no es recomendable.

Los grandes problemas que enfrentamos hacia el futuro, y la pregunta que enfrentamos sobre este equilibrio entre el mar y la tierra, nos remiten a dos elementos:

El primero es inevitablemente China, y sus intentos de cerrar el espacio marítimo, de convertir el espacio marítimo en posesión territorial, extender la zona económica a la zona de control territorial. Vemos esto en la cuenca del Pacífico Occidental, que nunca se había denominado Mar del Sur de China, porque eso reafirma la propiedad. Lo vemos en su actitud hacia los reclamos de otros países de esta región, que no son tanto mejores que ellos; y en el intento de crear territorio artificial sobre arrecifes sumergidos. China está tratando de cerrar la navegación para ampliar su perímetro de seguridad. Y todo esto se parece al comportamiento de otro país del cual han recibido muchas ideas y tecnología: me refiero a Rusia, por supuesto.

Los rusos siempre han tenido una obsesión con la profundidad estratégica. Viven en un país muy grande, que ha sido invadido por todos. La historia de Rusia es: todos la han invadido. Incluso Estados Unidos invadió Rusia en 1919. Y

todos los demás han estado ahí más de una vez, incluidos, por supuesto, los británicos.

Entonces, cuando los rusos miran el mar, ven un ángulo vulnerable que necesitan cerrar. Y a lo largo de su historia, el trabajo de la armada rusa ha sido mantener las malas ideas, tanto estratégicas como políticas, lo más lejos posible de Rusia. Y la armada china está haciendo exactamente lo mismo: es notablemente predecible.

Los chinos también están siguiendo los pasos de los rusos en tratar de encontrar alternativas al transporte marítimo, que es vulnerable a ser interceptado por las fuerzas marítimas. Por lo tanto, el Ferrocarril Transiberiano, que es un proyecto transcontinental de 100 años de antigüedad para conectar el este y el oeste de Rusia, ahora se está conectando a una red ferroviaria china, que supuestamente terminará llevando productos chinos a Europa Occidental sólo por tren.

No hay justificación económica para esto. Es mucho más barato transportar en barco. Porque los bienes, o son perecederos y tienen que ir en avión, o no son perecederos y pueden ir en barco. Además, hacer funcionar un ferrocarril tan largo tiene tantas dificultades, que un barco de contenedores tarda casi el mismo tiempo que un tren en llegar de Shanghai a Amsterdam. Por lo tanto, no hay justificación económica para esto. Es un proyecto político, es un proyecto de seguridad. Es una forma de encontrar nuevos mercados y controlarlos, porque cada país que deje pasar este ferrocarril descubrirá que su Internet ha sido bloqueado. Y si escribe “Plaza Tiananmen”, vendrá alguien y le preguntará por qué está mirando eso.



Es un debate muy antiguo. Es el debate que da inicio a las guerras entre Grecia y Persia. Persia no quiere que los griegos interfieran en su imperio. Y quiere deshacerse de ellos.

Los chinos están usando su dinero para esto. Si vas a Sri Lanka, encontrarás que construyeron un puerto muy grande para los habitantes de Sri Lanka, y el costo es tan alto que Sri Lanka nunca podrá pagarlo. Entonces, los chinos han ofrecido perdonar parte de la deuda, si les dan el puerto. Hay regiones de África donde están sucediendo cosas similares.

Por lo tanto, hacia adelante están la inmovilidad y el progreso. Si queremos estar del lado del movimiento, entonces el mar, y formar parte del colectivo occidental, es el único camino. Y la debilidad de los partidarios de la inmovilidad, es en definitiva su vulnerabilidad ante la voluntad de las personas. No importa cuánta represión política impongas, en definitiva no puedes mantener esa línea si has perdido el apoyo de las masas.

Y los chinos lo saben, porque la historia de China es una sucesión interminable de regímenes. China ha tenido un imperio durante miles de años, y muchos imperios diferentes, porque cada régimen finalmente perdió su credibilidad, fue derrocado y reemplazado por otro. El Partido Comunista es simplemente el último régimen imperial para reemplazar el caos y a los emperadores anteriores. Tener un presidente vitalicio es profundamente de un poder imperial.

Entonces, lo que debemos pensar es cuán importante será el mar en el siglo XXI, y creo que la respuesta es obvia. ¿Qué tiene el mar que lo hace particularmente importante para países específicos? Y: ¿dónde quieren operar

determinados países? ¿Quieren estar en un grupo comprometido y conectado globalmente, o quieren mantenerse al margen y dejar que todos los demás hagan cosas diferentes?

La potencia marítima del siglo XXI no es como el Imperio Británico de fines del siglo XIX. No hay grandes potencias marítimas. En mi libro usé Atenas, Cartago, Venecia, la República Holandesa y Gran Bretaña como grandes potencias, pero también puse otros dos países que fueron importantes estados marítimos, pero nunca fueron grandes potencias. Porque no hay que ser una gran potencia marítima para ser una potencia marítima. Por eso puse a la antigua Rodas, que era una isla muy pequeña, que gestionaba una red comercial muy efectiva, y era fabulosamente rica y muy culta. Y también la Génova medieval y de inicios de la modernidad, una ciudad-república en el norte de Italia, que terminó teniendo un imperio comercial bastante significativo. Y se trasladó a otras formas de actividad marítima, se convirtió en contratista militar del gran imperio de los Habsburgo, y en contratista comercial, y hay muchos apellidos genoveses esparcidos sobre la América española, personas de ascendencia genovesa en Chile, porque los españoles subcontrataron su imperio a otras personas. Y los genoveses terminaron siendo banqueros, y luego abrieron una de las primeras grandes áreas de libre comercio en el mundo. Así que fueron una potencia marítima muy ágil.

El otro país que puse en el libro es Rusia, porque es importante entender cuál es la alternativa. Rusia a menudo ha construido grandes armadas, pero nunca ha adoptado el mar como un pilar central de su identidad. Para los rusos, tanto históricamente como hoy, el mar es un lugar un poco peligroso y preocupante, donde normalmente suceden cosas malas. Los rusos



sólo van al mar cuando tienen que hacerlo, no ven el mar como los británicos o los chilenos, como un gran espacio abierto con el cual involucrarse. También quieren cerrar sus mares. Si quieres navegar por el norte de Rusia, no puedes, no te dejarán. La ruta marítima del norte, alrededor de Siberia, está cerrada. Es territorio ruso. Pero a medida que la capa de hielo se retire, finalmente no será territorio ruso y terminarán teniendo un problema de seguridad ahí también.

Entonces, ¿quieres mar abierto, libre comercio, progreso o quieres cerrarte? ¿Quieres tener regímenes estáticos o progresistas? ¿Dónde te posicionas en ese debate? ¿Y cómo representas culturalmente esas ambiciones? No son sólo portaaviones, sino también grandes obras de arte, artefactos culturales que hablan sobre el mar, y es importante dónde pones las cosas.

Cuando Brasil decidió que Río de Janeiro ya no sería la capital y la cambió a Brasilia, estaban diciendo algo, pero ciertamente no era “queremos ser una potencia marítima”. Y trasladar la capital al centro del país es una respuesta negativa al mar.

Cuando Rusia abandona San Petersburgo como capital y se retira a Moscú, están diciendo algo sobre el mar. Fue un veredicto negativo.

Las potencias marítimas están conectadas al mar en un sentido cultural, político e ideológico, se posicionan a sí mismos en su relación con el mar, y eso es importante. Y crean una población que comprende que el mar es fundamental para su identidad. Incluso en la Gran Bretaña moderna, que hace mucho tiempo dejó de tener una gran base industrial marítima, de construcción de barcos, de operación de barcos, o de trabajos relacionados con el mar, las consecuencias culturales persisten. Y cuando estás en el centro de Londres, en Trafalgar Square, la deidad que preside el estado británico te está mirando desde arriba. Y es un almirante muy famoso. Todas estas protestas que hemos tenido recientemente en Londres, comenzaron ahí.

Gracias.

Andrew Lambert





ATHENALAB

International relations • Security • Defense
CHILE