

El imperio y el mar; consideraciones sobre el impacto del pensamiento mahaniano en la derrota de Japón durante la Segunda Guerra Mundial

Matías Afanador Laverde

mafanador@unal.edu.co

Estudiante del pregrado en
historia (novena matrícula)

Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá



RESUMEN

A raíz del corpus teórico sobre el poder naval que el almirante estadounidense Alfred Mahan publicó a finales del siglo XIX y considerándolo como la herramienta más eficaz para la consolidación de un imperio global exitoso, hay quien le piensa indirectamente responsable del estallido de la Primera Guerra Mundial; ya que sus postulados contribuyeron a intensificar la carrera armamentística entre las grandes potencias que buscaban dominar los mares del mundo en la década de 1890. La llegada de la doctrina naval mahaniana al imperio del Japón durante los últimos años de la era Meiji se tradujo en la cristalización de una nueva forma de pensamiento imperialista entre su clase gobernante, que acabó por convertir a la armada nipona en el principal motor de la agresiva expansión territorial del país del sol naciente hacia el continente asiático y el resto del Pacífico durante la primera mitad del siglo XX.

ABSTRACT

Due to Alfred Mahan's staunch defense of naval power as the sole and most important means for the creation of a successful global empire, some scholars consider his work bears indirect responsibility for the outbreak of World War I; unleashing a ravaging arms race among colonial powers wanting to dominate the oceans in the early 1890's. The arrival of mahanian doctrines to the Japanese Empire during the final years of the Meiji era brought about the crystallization of a new form of imperialist thinking among the ruling classes. This mindset would transform the Imperial Japanese Navy into the main tool of the aggressive territorial expansion towards the Asian mainland and the Pacific undertaken by Tokyo during the first half of the 20th century.

PALABRAS CLAVE

Armada Imperial Japonesa
· Alfred Thayer Mahan ·
Guerra naval · Modernización
· Geopolítica · Carrera
armamentística · Aviación naval.

KEYWORDS

Imperial Japanese Navy · Alfred
Thayer Mahan · Naval warfare
· Modernization · Geopolitics ·
Arms race · Naval aviation.

▸ Introducción y objetivos

En la mañana del 7 de diciembre de 1941, la *Kidō Butai*¹ de la Armada Japonesa, liderada por los almirantes Isoroku Yamamoto y Chūichi Nagumo, lanzó su enorme fuerza de 414 aeronaves, seis portaaviones, dos acorazados, tres cruceros, ocho destructores y ocho petroleros sobre la base naval estadounidense de Pearl Harbor. Horas después, los Estados Unidos y el imperio del Japón se encontraban formalmente en guerra, mientras la propaganda del almirantazgo en Tokio celebraba el “éxito” del ataque.

Si bien dicha acción militar ni siquiera logró cumplir con su objetivo estratégico: eliminar las reservas de combustible de la flota estadounidense del pacífico y poner fuera de combate a su escuadra de portaaviones; muchos militares japoneses insistieron en ver el ataque como una culminación definitiva y exitosa del proceso de expansión y modernización de la Armada Imperial, iniciado medio siglo antes bajo la doctrina de geopolítica y construcción naval que los almirantes nipones de finales de la era Meiji habían importado del historiador, teórico y estratega marítimo norteamericano Alfred Thayer Mahan, a quien autores como el investigador del U.S Naval War College James R. Hol-

mes consideran decisivo para la configuración del pensamiento expansionista del segundo imperialismo europeo de finales del siglo XIX, así como para la intensificación de la carrera naval entre las grandes potencias con anterioridad a la Primera Guerra Mundial.

Japón es, sin lugar a duda, uno de los países cuya historia moderna ha estado más condicionada por la conformación y configuración físico-geográfica de su territorio nacional. Al tratarse de una isla con escasez crónica de recursos naturales no renovables, un amplio litoral y una alta densidad de población, el país del sol naciente reunía muchas de las precondiciones que Mahan consideraba imprescindibles para que una sociedad sintiera la necesidad de «mirar hacia el mar», con el fin de satisfacer las necesidades de primera mano que la conformación geográfica de su tierra le había negado.

Partiendo de esto último, el presente artículo tiene como objetivo dar cuenta de la influencia de Mahan y su pensamiento en el proceso de modernización naval nipón, desde los últimos años de la era Meiji hasta su desastrosa participación en la Segunda Guerra Mundial, así como de las limitaciones inherentes a la implementación de las doctrinas propuestas por el norteamericano en la Armada Imperial Japonesa entre 1894 y 1945.

1 Flota aérea de la armada, que en el momento del ataque japonés a Pearl Harbor se había convertido en grupo de combate naval más grande del mundo.

► El almirante y su pensamiento

Alfred Mahan nació en Nueva York en el año 1840, e inició su carrera militar con el servicio en la marina estadounidense durante la guerra de secesión de ese país. Una experiencia que, sumada a la consolidación definitiva de la nación del norte como potencia mundial a partir de 1865, le animó a investigar a fondo algunos de los elementos relacionados con el proceso de construcción imperial de las grandes potencias europeas de los siglos XVI a XIX, de tal forma que este sirviera como guía para la futura política exterior norteamericana².

2 Este “filósofo” de la estrategia naval sostiene en su obra *The Influence of Sea Power Upon History: 1660–1783*, que ya durante el primer expansionismo europeo en los siglos XVI y XVII, los procesos de construcción imperial de los Estados carentes de grandes recursos naturales propios, habían estado íntimamente vinculados a la inversión en el desarrollo de una fuerza naval capaz de garantizar la sólida posesión de territorios coloniales proveedores de materias primas que pudieran satisfacer la demanda de las industrias de la nación madre. Según Mahan, el poder naval también estimulaba la consolidación de un circuito estratégico de bases marinas y puntos de reabastecimiento a lo largo del globo, que permitiese a la flota de guerra de la potencia en proceso de expansión actuar en coordinación con su marina mercante, de tal forma que el dominio y crecimiento de las rutas comerciales de su interés estuviera plenamente asegurado. Este texto encontró una entusiasta acogida entre los miembros del almirantazgo nipón y llevó al mismo Mahan a señalar a los japoneses como «sus estudiantes más aplicados». Véase Terzagó Cuadros

Así pues, la obra de este teórico norteamericano floreció en una época de grandes transformaciones geopolíticas, donde el monopolio del Imperio Británico sobre los mares del mundo llegaba a su fin ante el surgimiento de nuevas potencias marinas como Alemania, Japón y los mismos Estados Unidos. Países cuyos dirigentes políticos y planificadores militares partieron de la experiencia británica para construir sus propios proyectos, teniendo siempre en cuenta la correlación directa que el pensamiento mahiano establecía entre el control de los mares y la supremacía mundial.³

► El nacimiento de la Armada Imperial

La doctrina de Mahan comenzó a tener relevancia para los nipones durante su primera aventura expansionista en el pacífico, acaecida a raíz de la guerra sino-japonesa de 1894-95. La Armada Imperial, que había surgido de los restos de la

J. Alfred Thayer Mahan (1840-1914) - Contraalmirante USN, “su contribución como historiador, estratega y geopolítico”, *Revista de Marina*. 890 (2006): 4-21.

3 Como ejemplo predilecto de esta correlación, el almirante norteamericano cita el ejemplo de la Inglaterra que asfixió a la Francia napoleónica mediante bloqueos navales a inicios del siglo XIX y en su obra *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812* proclama: «Aquellos navíos desgastados por la tormenta y las mareas eran lo único que realmente se interponía entre el emperador de los franceses y el dominio del mundo».

fuerza naval del antiguo Shogunato Tokugawa y se había consolidado con la creación formal del ministerio de marina, bajo la dirección del almirante Katsu Kaishū en 1872; aprovechó el conflicto con China para medir el éxito de su primer estadio de modernización y comenzar a aplicar la doctrina del nan'yō⁴, que desde de los años de Enomoto Takeaki y Saigō Jūdō a cargo del ministerio naval en la década de 1880, definió en gran medida su rol en la política exterior del país hasta finales de la Segunda Guerra Mundial.

Ya durante la batalla del río Yalu en septiembre de 1894, la incipiente marina imperial llevó al plano práctico las doctrinas mahanianas al liquidar de manera aplastante a una fuerza naval

china compuesta por destructores, torpederos y otros buques ligeros; empleando para ello su propia escuadra de buques de menor velocidad, mayor calado, blindaje más denso y artillería de mayor calibre⁵. Este fue el primero de muchos indicios para convencer a los japoneses de que únicamente los buques con estas características eran aptos para soportar los embates de la guerra naval moderna, una idea que a largo plazo tendría consecuencias catastróficas.

El tratado de paz de Shimonoseki obligó a la decadente dinastía Qing a otorgar a Japón el dominio de la isla de Taiwán, convirtiéndose dicho archipiélago en el primer *territorio de ultramar* del futuro imperio nipón, así como también en la piedra fundacional del circuito comercial-militar que la armada, fiel a la cosmovisión mahaniana del proceso de construcción imperial, esperaba

4 Término que puede traducirse como *mar del sur*, y hace referencia a la visión estratégica de los planificadores militares nipones en torno a esta región del Sudeste Asiático (correspondiente a Filipinas, Indonesia, Taiwán, el sur de China, y otras islas menores como las Marianas) como un área de interés para la expansión comercial y eventual colonización, que garantizaría el acceso permanente a sus recursos naturales a partir de la cada vez mayor presencia de japoneses nativos en su suelo. Esto último resulta de gran importancia para el pensamiento de Mahan, ya que da pie a varios de sus estudios comparativos entre los procesos de construcción imperial de Gran Bretaña y Japón a finales del siglo XIX; dada la insularidad de ambas naciones, su carencia de materias primas en casa y su necesidad de elaborar una política naval de carácter agresivo que dotara al país de un pie de fuerza capaz de proteger las operaciones de su marina comercial en sus respectivas zonas de interés colonial. Véase Schencking, J. Charles, "The Imperial Japanese Navy and the Constructed Consciousness of a South Seas Destiny, 1872-1921", *Modern Asian Studies* 33.4 (1999): 790-794.

5 Mahan defiende constantemente este tipo de *Tennōzan* (Batalla decisiva o de aniquilación) en sus planteamientos sobre el desarrollo ideal de un combate naval, pues sostiene que la destrucción de las unidades de una flota enemiga tiene prioridad sobre la ocupación y anexión de territorios ya que a largo plazo esto conlleva un quiebre permanente del circuito militar-comercial que mantiene en pie de guerra a la nación a la que se busca vencer. Durante la Segunda Guerra Mundial los mandos de la armada imperial buscaron en repetidas ocasiones este tipo de enfrentamiento contra la marina estadounidense que, respaldada por una capacidad industrial inigualable para reponer sus pérdidas, y dada la mayor versatilidad de sus tácticas para el empleo de buques ligeros y medianos (principalmente portaaviones) supo dar buena cuenta de los "mastodónticos" acorazados nipones.

consolidar en todo el Sudeste Asiático para garantizar la supremacía del país del sol naciente en la actividad mercantil de la región.

El papel crucial de la armada en el triunfo sobre China le permitió a sus representantes tomar ventaja en la constante pugna por la asignación del presupuesto de defensa nacional frente a sus homólogos del ejército de tierra, que no solo tenían una visión radicalmente distinta de la política exterior expansionista que debía adoptar el naciente imperio (poniendo la expansión territorial en las zonas del continente más cercanas al archipiélago japonés por encima de la proyección del poder naval hacia los confines más distantes del Pacífico), sino que, a pesar de la condición insular de Japón, buscaban constantemente opacar el protagonismo de la armada en dichas aventuras imperialistas⁶.

⁶ Esta pugna interna será una constante dentro de las fuerzas armadas del imperio japonés en sus 77 años de existencia. Llegó a niveles críticos en los años inmediatamente anteriores a la Segunda Guerra Mundial, cuando la invasión de China y la consolidación del protectorado nipón sobre Manchuria pusieron a los planificadores militares japoneses ante la disyuntiva de continuar su política expansionista en dirección norte hacia el territorio de la Unión Soviética (que sin lugar a dudas era un paso lógico si se explica desde su cada vez mayor cercanía con la Alemania Nazi) o reorientarla hacia las ricas colonias europeas del *mar del sur*. Esta última opción, terminó por provocar la entrada de Japón en la guerra, convirtiendo a la armada en el garante de recursos como el petróleo de las Indias Orientales Neerlandesas (invadidas a inicios de 1942) que tan desesperadamente se

► Guerra ruso-japonesa

A inicios del siglo xx, Japón se vio envuelto en una guerra con su vecino ruso a raíz de las múltiples disputas inherentes a la delimitación de sus respectivas esferas de influencia sobre Corea y la estratégica península de Liaodong.

Esto supuso una nueva oportunidad para poner en acción las nuevas adquisiciones de una armada imperial que, gracias a las excelentes relaciones que el país asiático mantuvo con Gran Bretaña hasta los años 30 del siglo xx, disponía de los mejores acorazados pre-dreadnought de su época, fabricados en los mismos astilleros británicos que suplían la inagotable demanda de la Royal Navy. Dichas condiciones llevaron a que, en vísperas del estallido de las hostilidades con Rusia en 1905, la marina japonesa se convirtiera en la sexta fuerza naval más grande del mundo, pues sumaba con sus unidades operativas un total de 252 661 toneladas de desplazamiento y se situaba ligeramente por encima de la propia Rusia con 224 237.

Este conflicto pasó a la historia como la última guerra cuyo resultado fue exclusivamente determinado por la potencia naval de los acorazados en su concepción mahaniana más clásica, ya que el plan de ataque japonés fue una

necesitaba para competir contra la imparable industria estadounidense. Véase Schencking, J. Charles, "The Imperial Japanese".

ejecución cuasi perfecta de la teórica *batalla de aniquilación* que el almirante norteamericano preconizaba en todos sus manuales por encima de la ocupación de territorios enemigos⁷.

Dicho enfrentamiento tuvo lugar el 28 de mayo de 1905 en el estrecho de Tsushima, escenario cuidadosamente elegido que, tras un agotador viaje de 18 000 millas náuticas desde los muelles de San Petersburgo, vio a la flota rusa

del mar Báltico ser completamente derrotada por la moderna escuadra nipona al mando del almirante Tōgō Heihachirō, quien logró hundir una cantidad de barcos equivalente a la impresionante cantidad de 126 792 toneladas de desplazamiento y perdió apenas 450.

Dado que los lentos, pesados y fuertemente artillados pre-dreadnought⁸ japoneses demostraron ser suficientes para derrotar a navíos rusos de igual o menor tamaño y versatilidad, puede decirse que la batalla de Tsushima terminó por convencer al almirantazgo nipón de la infalibilidad de los postulados de Mahan. Tras la victoria militar sobre Rusia, Japón tardaría menos de una década en volver a poner a prueba su potencia naval con la llegada de la Primera Guerra Mundial a las costas del pacífico.

▸ Japón ante la guerra mundial

Pocos días después de la invasión alemana a Bélgica en agosto de 1914, y con Europa Occidental sumida en la agobiante guerra de posiciones que se prolongaría por otros cuatro años en los campos de Flandes y Francia, el Ministerio de Exteriores japonés comenzó a recibir múltiples solicitudes de asistencia militar por parte de su

7 Para ilustrar esto último cabe recordar lo escrito por Mahan en 1890: «Todos están de acuerdo en que si las marinas existen para proteger el comercio, la consecuencia inevitable es que, en guerra, su objetivo debe ser privar al enemigo de ese gran recurso, por lo que los beneficios que caben esperar de la utilización a gran escala de operaciones militares terrestres, no se pueden comparar con los que se obtendrían con la protección del comercio propio y la destrucción del enemigo», y destacar que, si bien Japón no llegó a ocupar grandes extensiones del territorio ruso propiamente dicho durante el desarrollo de las acciones militares de la guerra de 1905, la falta de una ganancia considerable en términos territoriales tras la firma del acuerdo de paz (obtenido con la mediación del presidente norteamericano Theodore Roosevelt) no hizo sino atizar las ansias expansionistas del estamento militar nipón en general y el resentimiento contra Estados Unidos en particular. Dicho rencor fue especialmente notorio en el pensamiento político del futuro primer ministro Hideki Tojo, quien se consideraba destinado a reclamar por medio de la fuerza el «merecido botín de guerra» que los buenos oficios de la diplomacia norteamericana habían negado al imperio japonés tras su victoria militar sobre Rusia. Véase Bose, Himadri, "Influence of Alfred Thayer Mahan on Japanese maritime strategy", *Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analyses Journal of Defence Studies* 14.1-2 (2020): 50-63.

8 Denominación genérica para los buques acorazados de uso militar construidos por las grandes armadas del mundo entre los años noventa del siglo XIX y la primera década del siglo XX.

aliado británico⁹ para eliminar la grave amenaza que representaban las bases navales y demás establecimientos coloniales del país germano a lo largo de Asia Oriental.

En este asunto, el primer ministro Ōkuma Shigenobu tomó la decisión de presentar un ultimátum al embajador del imperio alemán y le otorgó un plazo de apenas ocho días para convencer a su Gobierno de retirar a todas las escuadras de la marina germana en aguas del Pacífico, y rendir el enclave extraterritorial de Quingdao que se encontraba en manos teutonas desde 1898. El Gobierno de Berlín nunca envió una respuesta, motivando al imperio del Japón a declarar la guerra a Alemania y unirse formalmente al bando de los aliados en el conflicto mundial.

9 Ambos países habían formado una incómoda alianza defensiva en 1902 con el fin de que el imperio británico lograra contener una supuesta amenaza rusa contra sus territorios en la India y el Sudeste Asiático, mientras los nipones se beneficiaban del apoyo inglés para la consolidación de sus propios intereses territoriales en Corea y Manchuria. Cabe destacar que, a pesar de su admiración por la disciplina y la dedicación de los japoneses al perfeccionamiento de las artes militares, muchos británicos siguieron influenciados por los imaginarios del *peligro amarillo* y a largo plazo prevaleció la concepción de que el aliado japonés se convertiría en el «más espléndido enemigo del imperio británico»; tal como señaló el observador militar Ian Hamilton, integrante de la misión Inglesa que acompañó al estado mayor del ejército nipón en las operaciones terrestres de la guerra ruso-japonesa de 1905. Véase Ferguson, Duncan Stuart, “‘Splendid allies’ or ‘no more deadly enemies in the world?’ General Sir Ian Hamilton, the British Military and Japan 1902–1914”, *Journal of the Royal Asiatic Society* 20.4 (2010): 531–533.

La participación nipona en las acciones militares fue particularmente breve, aunque no por ello de escasa importancia, ya que puso en evidencia las contradicciones existentes entre la devoción que el almirantazgo nipón sentía por los principios de Mahan y la necesidad de mantener a la flota japonesa en línea con los últimos avances tecnológicos que, tras el final de la Primera Guerra Mundial, cambiarían para siempre la manera de hacer la guerra en el mar.

Por un lado, la rápida captura de todas las estaciones de la marina imperial alemana en las islas de Micronesia y Marianas permitió a Japón proyectar su poder naval en una escala internacional que hasta aquel momento no tenía precedentes en la breve historia de la armada nipona, ya que la posesión de estos puntos estratégicos trajo consigo la consolidación definitiva del circuito naval-militar-comercial propugnado por Mahan, para que un país se establezca como potencia marítima de primer orden; y por el otro, ayudó a delimitar con más claridad las zonas de interés colonial del imperio del sol naciente en Asia. Sin embargo, la consolidación de la aviación naval como arma revolucionaria capaz de ofrecer una ventaja táctica decisiva en cualquier batalla pasó prácticamente desapercibida para los altos mandos nipones, a pesar de que paradójicamente había sido empleada con notable éxito en la captura del enclave alemán de Quingdao, cuando la armada imperial japonesa bombardeó posiciones fortificadas empleando portahidroaviones.

▸ La marina durante el periodo de posguerra

La aviación naval y la innovación tecnológica de la guerra en el mar son, sin lugar a duda, variables que brillan por su ausencia en la obra de Mahan, quien murió pocos meses después del comienzo de la Gran Guerra, sin llegar a ver ninguna de las enormes transformaciones por las que atravesaría la náutica militar como objeto de estudio en los años siguientes.

Los japoneses por su parte mantuvieron su adhesión a los dogmas del almirante norteamericano hasta el punto de que una buena parte del aumento de las tensiones militaristas entre Japón y las democracias occidentales durante el periodo de entreguerras puede atribuirse a los tratados navales de Washington (1922) y Londres (1930-1936). El gobierno imperial japonés consideró que dichos acuerdos simplemente buscaban salvaguardar la hegemonía de la Royal Navy sobre los océanos del mundo, bajo la falsa premisa de garantizar el equilibrio armamentístico entre las marinas de las potencias vencedoras que en 1919 habían firmado el tratado de paz de Versalles.

Los acuerdos especificaban un límite al número y tonelaje de las unidades acorazadas de *primera línea*¹⁰ que cada uno de los firmantes tenía derecho a construir, así como también al-

gunas restricciones menores a la producción de unidades submarinas con capacidad de navegación transoceánica.

Inicialmente, los japoneses se mostraron dispuestos a realizar algunas concesiones, pero el inicio de un nuevo conflicto militar con China a partir de 1931 y la cada vez mayor cercanía del país con la Alemania de Hitler (reforzada por la preponderancia de extremistas militares como Hideki Tojo, Hajime Sugijama y Osami Nagano en su política interior) terminó por hacer inevitable que la armada continuara con sus proyectos de expansión ilimitada del tonelaje de la fuerza de combate, para así defender el cada vez mayor territorio del imperio en Asia y prepararse para la *guerra preventiva* contra los estadounidenses.

▸ Segunda Guerra Mundial y catástrofe definitiva

El mayor ejemplo de esta malograda política lo constituyen sin duda los acorazados *Musashi* y *Yamato*¹¹, de aproximadamente 72 000

¹⁰ Entendiendo estas últimas como acorazados, portaviones y cruceros.

¹¹ Ambos compartieron el mismo destino, pues fueron rápidamente hundidos por torpederos y cazabombarderos navales lanzados desde portaviones norteamericanos en 1944 y 1945 respectivamente. En vista de esto último, resulta paradójico que fueran los mismos japoneses quienes una vez más demostraran la obsolescencia de este tipo de navíos mediante el empleo de su propia aviación naval en Pearl Harbor; para posteriormente mostrarse incapaces de explotar adecuadamente las ventajas de dichas unidades durante la fase más crítica de la conflagración mundial en el Pacífico.


toneladas de desplazamiento. Una vez iniciada la Segunda Guerra Mundial y ante el magro éxito que supuso el ataque a Pearl Harbor para el conjunto de las operaciones militares en el pacífico, dichos navíos estaban predeterminados a convertirse en una pieza fundamental de la estrategia nipona, orientada a atraer las unidades más pesadas de la flota de superficie norteamericana hacia aguas territoriales japonesas para librar la batalla decisiva entre acorazados de la forma en que los manuales de Mahan dictaban.

Sin embargo, esta nunca se produjo en los términos que el almirantazgo nipón esperaba y, solo tras las aplastantes derrotas sufridas por la armada imperial en Midway (1942) y el mar de Filipinas (1944), se entendió el grave error cometido al orientar la producción naval del país hacia superacorazados con escaso margen de maniobrabilidad y una gran potencia de fuego que resultaba inútil frente a la aviación naval estadounidense.

Error que para ese entonces resultaba incorregible, ya que a pesar de sus desesperados esfuerzos, la industria naval nipona no fue capaz ni de ponerse al día en la producción de portaviones, submarinos y otras unidades más versátiles y móviles capaces de plantar cara a una armada estadounidense que, gracias al poder de su industria -la cual estaba fuera del alcance de las bombas enemigas- logró pasar de cerca de 600 unidades en servicio activo a finales de 1941, a

cerca de 6 000 para el momento de la rendición japonesa en agosto de 1945¹².

► Conclusión

Lo dicho hasta este punto permite afirmar que, si bien Japón se vio superado por múltiples factores de índole logístico, económico y político que, como se ha discutido en la amplia historiografía de la Segunda Guerra Mundial hacían casi inevitable su derrota frente a Estados Unidos desde el momento mismo del ataque a Pearl Harbor. Las teorías del almirante Mahan, con su rigidez táctica y su escasa capacidad de acoplamiento a los grandes cambios tecnológicos de la guerra naval, sumadas a la ya conocida rigidez de la psique nipona que en la armada también se encontraba imbuida de los códigos de honor heredados de la era samurái, contribuyeron notablemente a acelerar, mas no causaron por sí solas el colapso militar del imperio del sol naciente. 

12 Cabe destacar que la marina imperial japonesa contaba con cerca de doce portaviones en servicio activo cuando el país entró oficialmente a la Segunda Guerra Mundial en diciembre de 1941. Sin embargo, estos casi siempre actuaron de manera individual y descoordinada, participando en acciones que, a excepción de la batalla de Midway, tuvieron poca o nula relevancia para el desarrollo general de la guerra. Dichas unidades sufrían de graves fallos estructurales de diseño, ya que los ingenieros navales nipones habían invertido la mayor parte de sus recursos y energías en “elefantes blancos” como el Yamato y el Musashi.

▸ Bibliografía

I. Fuentes secundarias

Bose, Himadri. “Influence of Alfred Thayer Mahan on Japanese maritime strategy”. *Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analyses Journal of Defence Studies* 14.1-2 (2020): 49-68.

Ferguson, Duncan Stuart. “‘Splendid allies’ or ‘no more deadly enemies in the world?’ General Sir Ian Hamilton, the British Military and Japan 1902—1914”. *Journal of the Royal Asiatic Society* 20.4 (2010): 523-536.

Holmes, James. “Blame Alfred Thayer Mahan for Pearl Harbor (and Thank Him for Its Failure)”. *The National Interest*. Web. Abr. 27, 2021. <https://nationalinterest.org/feature/blame-alfred-thayer-mahan-pearl-harbor-and-thank-him-its-failure-38037>.

Schencking, J. Charles. “The Imperial Japanese Navy and the Constructed Consciousness of a South Seas Destiny, 1872-1921”. *Modern Asian Studies* 33.4 (1999): 769-796.

Terzago Cuadros “J. Alfred Thayer Mahan (1840-1914) - Contraalmirante USN, su contribución como historiador, estrategia y geopolítico”. *Revista de Marina*. 890 (2006): 47-64.

Yoshihara, Toshi y Holmes, James R. “Japanese Maritime Thought: If Not Mahan, Who?” *Naval War College Review* 59.3 (2006). <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol59/iss3/4>.