



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS SOCIAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA COMPARADA

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA

**O PODER MARÍTIMO SOB O PONTO DE VISTA ESTRATÉGICO
ENTRE 1540 E 1945 : UMA COMPARAÇÃO ENTRE AS CONCEPÇÕES
DE ALFRED THAYER MAHAN (1840-1914) E HERBERT WILLIAM
RICHMOND (1871-1946).**

Rio de Janeiro

2009

**O PODER MARÍTIMO SOB O PONTO DE VISTA ESTRATÉGICO
ENTRE 1540 E 1945: UMA COMPARAÇÃO ENTRE AS CONCEPÇÕES DE
ALFRED THAYER MAHAN (1840-1914) E HERBERT WILLIAM
RICHMOND (1871-1946).**

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA

CFCH/IFCS/PPGHC/UFRJ

Mestrado em História

Orientador: Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva

Rio de Janeiro

2009

**TÍTULO: O PODER MARÍTIMO SOB O PONTO DE VISTA
ESTRATÉGICO ENTRE 1540 E 1945: UMA
COMPARAÇÃO ENTRE AS CONCEPÇÕES DE
ALFRED THAYER MAHAN (1840-1914) E HERBERT
WILLIAM RICHMOND (1871-1946).**

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA

Dissertação submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em História Comparada da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em História.

Aprovada em: ___/___/___

Prof. Dr. Francisco Carlos Teixeira da Silva
PPGHC-UFRJ
Orientador

Prof. Dr. Sidnei Munhoz
UEM/PPGHC- UFRJ

Prof. Dr. Bernardo Kocher
UFF

Rio de Janeiro

2009

Ao meu pai, capitão-de-mar-e-guerra Ney Moura de Almeida
historiador amador que me inculuiu o prazer da leitura e pesquisa

AGRADECIMENTOS

Por cerca de cinco anos venho me debruçando sobre as vidas e as obras dos historiadores navais Alfred Thayer Mahan e Sir Herbert William Richmond, personagens fundamentais para se compreender de que maneira o poder marítimo permitiu que os Estados Unidos da América e o Império britânico se firmassem no concerto mundial. Para que essa pesquisa se concretizasse contei com o apoio e o incentivo de diversas instituições e pessoas que de maneiras variadas me auxiliaram nessa jornada.

Inicialmente devo agradecer a minha querida Escola de Guerra Naval que me acolheu em seus quadros como docente e membro do Centro de Estudos de Política e Estratégia e sempre, em todas as três ocasiões em que lá passei, me exigiu estudar mais e mais a história e a estratégia navais para que as aulas ministradas aos oficiais-alunos fossem melhor compreendidas. Como Richmond e Mahan a Escola de Guerra Naval me atrai e fascina.

Ao Instituto de Geografia e História Militar do Brasil gostaria de externar a minha alegria em pertencer aos seus quadros como membro titular e Segundo Vice-Presidente e pelo debate sempre presente, inclusive com questionamentos de muitos de meus colegas sobre as concepções de Alfred Mahan que me estimularam a pesquisar suas concepções com mais profundidade.

Ao Programa de Pós-Graduação em História Comparada da Universidade Federal do Rio de Janeiro e aos seus dedicados professores que além de me transmitirem conhecimentos necessários ao aperfeiçoamento da profissão de historiador e pesquisador, me indicaram a nobreza que é ser professor, apesar de todas as dificuldades pelas quais se defrontam no dia a dia. A esses operários do ensino dedico grande parte deste trabalho.

Ao contra-almirante Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, chefe do Departamento de Ensino da Escola de Guerra Naval agradeço o seu incentivo, interesse, orientações e o mais importante, a sua amizade. A confiança que o senhor me transmitiu me fez avançar cada vez mais no perigoso, escorregadio e fascinante mundo de sua especialidade que é a estratégia naval. Sem a sua confiança o caminho trilhado seria bem mais trabalhoso e incerto.

Ao vice-almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, considerado um dos maiores estrategistas da Marinha de Guerra e membro destacado do Instituto de Geografia e

História Militar do Brasil, agradeço a sua atenção e orientações no campo da estratégia naval. Muitos de seus textos me foram fundamentais para compreender a dinâmica do pensamento de Alfred Mahan e da estratégia naval. Os escritos do almirante Vidigal me inspiraram a imitá-lo, embora eu tivesse certeza que me encontrava muitas milhas náuticas atrás desse intelectual em conhecimento, tirocínio e erudição.

Ao vice-almirante Hélio Leôncio Martins, o maior historiador naval brasileiro na atualidade, membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil e decano de todos nós que trabalhamos com a história naval, agradeço as críticas e o incentivo que o senhor sempre me transmitiu, tornando-se não só um exemplo de pesquisador profícuo e detalhista, mas também de docente entusiasmado e criativo. O senhor em seus belos 94 anos de idade é o mais jovem de todos nós.

Aos meus amigos do Centro de Estudos de Política e Estratégia da Escola de Guerra Naval, comandantes Francisco José de Matos, Luiz Carlos de Carvalho Roth, William de Souza Moreira, Helder Pereira da Silva, André Beirão e ao professor doutor Nival de Almeida, agradeço as discussões acaloradas, as críticas sempre bem-vindas e ao bom ambiente reinante no nosso ambiente de trabalho acadêmico. Sem o auxílio, amizade e compreensão de vocês, essa pesquisa seria bem mais trabalhosa.

Ao capitão-de-fragata da Armada Real britânica e professor Alastair Wilson, secretário executivo do Naval Society da GB e editor do Naval Review, agradeço o auxílio com a seleção e envio da documentação primária de Sir Herbert Richmond pertencente a essa sociedade, fundada em 1912 pelo próprio Richmond. Suas palavras de incentivo e amizade me foram muito caras e sua alegria em verificar que um historiador naval brasileiro pesquisava sobre Richmond me foram muito tocantes.

Ao professor doutor John Hattendorf, docente e chefe do Departamento de História Marítima da Escola de Guerra Naval dos EUA, a casa de Alfred Mahan, agradeço as indicações sempre precisas das indicações bibliográficas tanto de Mahan como de Richmond.

Ao professor doutor e amigo André Figueiredo Rodrigues, um dos maiores especialistas em Inconfidência Mineira no Brasil, forjado na Universidade de São Paulo e docente de Metodologia Científica da Universidade de Guarulhos, agradeço as sugestões

para o aperfeiçoamento do texto e da metodologia empregada. Seus livros me foram de muita valia tanto para a confecção das notas de rodapé como na elaboração das referências bibliográficas. Seu exemplo de docente dedicado me serve sempre de exemplo e estímulo. O mais importante, no entanto, continua sendo a nossa amizade forjada inicialmente nos encontros acadêmicos da Associação Nacional de História, estendida agradavelmente ao campo pessoal e familiar.

Ao meu querido orientador, mentor e “padrinho” professor doutor Francisco Carlos Teixeira da Silva, agradeço tudo o que fez por mim nessa jornada começada em 1998 na Escola de Guerra Naval. Naquela oportunidade o senhor me estimulou a perseguir a carreira de historiador, desejo refreado desde a juventude. Marinha de Guerra e a história duas paixões que não eram excludentes. Durante todo o meu período de graduação e de mestrado o professor Francisco Carlos me acompanhou e orientou, indicando os caminhos a serem seguidos. Tornou-se então o que considero carinhosamente de meu “padrinho” de história. Se hoje concluo mais essa etapa, devo a esse intelectual. Por duas vezes me orientou em meus trabalhos acadêmicos. Seu exemplo de historiador dedicado, pesquisador refinado e docente muito querido e admirado me serve de estímulo e de exemplo, mas o mais importante é manter viva a nossa amizade de muitos anos forjada inicialmente na EGN e depois no IFCS. Obrigado mestre estimado pelos ensinamentos e orientação. Devo realmente muito ao senhor.

Por fim, agradeço a Maria Helena, Mariana e Roberta, razão de ser dessa dissertação. A essas três devo a tranquilidade familiar e o estímulo necessário na condução de uma pesquisa que requereu muita leitura, reflexão, interpretação atenta das fontes, quase todas de língua inglesa e o natural afastamento dos lares que nos eram caras. Sem o estímulo e o amor dessas três, dificilmente concluiria um trabalho vasto, detalhado e desafiador. A Maria Helena, em especial, agradeço as críticas sempre inteligentes e vivas (como dizia o almirante Leôncio) com o meu texto e o mais importante por não se zangar comigo se algumas vezes tive que “conversar” mais com Mahan e Richmond do que com ela. Sem o seu amor e entendimento certamente não chegaria aonde cheguei.

Whoso commands the sea commands the trade
of the world and whoso commands the trade
of the world commands the riches of the world.

Sir Walter Raleigh – 1608.

RESUMO

Esta dissertação propõe-se a investigar e comparar as duas teorias de poder marítimo formuladas por Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e Herbert William Richmond (1871-1946) utilizando a metodologia de história comparada de Jurgen Kocka. A hipótese a ser demonstrada é que a teoria de Richmond se baseia, em seus fundamentos básicos, na concepção de seu antecessor Alfred Mahan. Para isso o trabalho divide-se em três partes. O primeiro capítulo aborda a polissemia do conceito ‘poder marítimo’ e apresenta uma metodologia, concebida por George Modelski e William Thompson, baseada em história serial e quantitativa, que propõe demonstrar a importância do poder marítimo nas relações internacionais. Ao final do capítulo pretende-se criticar esse modelo analítico. No segundo capítulo são apresentadas uma breve biografia de Alfred Mahan, a sua percepção de história e da escrita da história, seguida da análise de sua teoria de poder marítimo, procurando apontar os principais elementos que compõem sua formulação teórica. No terceiro e último capítulo são apresentadas uma breve biografia de Herbert Richmond, a sua percepção da história e da escrita da história, seguida de uma discussão comparativa de sua teoria de poder marítimo com a formulada por Mahan, procurando discutir os mesmos elementos apontados por Mahan, de forma a se coadunar com a metodologia comparativa escolhida. Na conclusão são traçados os paralelos entre as duas visões, apontando-se as similaridades e discordâncias entre as duas concepções, concluindo-se pela considerável influência de Mahan na concepção de Richmond.

PALAVRAS-CHAVE: Poder Marítimo, Teoria de emprego de poder, História Naval, Guerra no mar, Poder naval.

ABSTRACT

This dissertation has the purpose to investigate and compare two sea power theories, formulated by Alfred Thayer Mahan (1840-1914) and Herbert William Richmond (1871-1946), using Jurgen Kocka compared history methodology. The main hypothesis to be demonstrated is that Richmond theory was based, in its fundamentals, in the Alfred Mahan conception. To fulfill this purpose, this dissertation has been divided in three parts. The first chapter discusses the different interpretations of sea power concept and introduces a methodology conceived by George Modelski and William Thompson, based in serial and quantitative histories, which proposes to demonstrate the importance of sea power in the international relations. At the end of the chapter one intends to criticize this analytical model. In the second chapter there will be presented a brief biography of Alfred Mahan, his perception of history and historiography, following a analisis of his sea power theory, indicating its main theoretical elements. In the third and last chapter there will be presented a Herbert Richmond brief biography, his perception of history and historiography, following a discussion of his sea power theory, comparing it to Mahan theory, with the purpose to fit the chosen Kocka methodology. In the conclusion there will be discussed both theories, indicating similarities and differences between both conceptions, concluding that Mahan had a very significant influence on Richmond thoughts.

KEY WORDS: Sea Power, Theories of power, Naval History, War at Sea, Naval Power.

LISTAS

LISTAS DE QUADROS

1- Longos Ciclos e Guerras Globais.	27
2- Anos em que houve 50% ou mais de concentração de poder marítimo.	42
3- Poderes marítimos e grupos de grande concentração de poder naval.	43
4- Primeiro ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao predomínio ibérico.	45
5- Segundo ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao ciclo holandês.	54
6- Terceiro ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao ciclo britânico.	64
7- Capturas de navios franceses durante a Guerra da Sucessão da Espanha.	68
8- Quarto ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao segundo ciclo britânico.	76

LISTAS DE ANEXOS

1- Distribuição numérica de navios de guerra das potências globais no período de 1494 a 1654.	A-1 a A-4
2- Distribuição numérica dos navios de guerra dos poderes globais no período de 1655-1860.	B-1 a B-4
3- Distribuição numérica dos encouraçados dos poderes globais entre 1861 e 1879.	C-1
4- Distribuição numérica dos encouraçados pré-dreadnought pelos poderes globais entre 1880 e 1913.	D-1
5- Distribuição numérica dos encouraçados dreadnought pelos poderes globais entre 1906 e 1945.	E-1
6- Total dos orçamentos navais dos poderes globais entre 1813 e 1938 em milhões de libras esterlinas em valores de 1913.	F-1 a F-3
7- Distribuição proporcional de navios de guerra dos poderes globais entre 1494 e 1945.	G-1 a G-11
8- Ciclos longos do poder marítimo entre 1494 e 2000.	H-1

LISTA DE APÊNDICES

- 1- Trajetórias pessoais e profissionais entre Alfred Mahan e Herbert Richmond.
A-1.
- 2- A história e o ofício de historiador segundo Alfred Mahan e Herbert Richmond
B-1 e B-2.
- 3- A guerra, o poder marítimo e considerações estratégicas segundo Alfred Mahan e Herbert Richmond.
C-1 e C-2.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- 1- GB – Grã-Bretanha.
- 2- CID – Colégio Imperial de Defesa – Imperial Defense College.
- 3- EGN – Escola de Guerra Naval (Brasil).
- 4- EGN (GB) – Escola de Guerra Naval (Grã-Bretanha) – Royal Naval War College.
- 5- EGN (EUA) – Escola de Guerra Naval (Estados Unidos da América) – Naval War College.
- 6- EUA – Estados Unidos da América.
- 7- NRS – Naval Records Society.
- 8- RUSI – Royal United Services Institute.

SUMÁRIO

Dedicatória	iv
Agradecimentos.	v
Epígrafe.	viii
Resumo.	ix
Abstract.	x
Listas.	xi
INTRODUÇÃO.	1
CAPITULO 1 A Importância do mar como instrumento da política nos períodos moderno e contemporâneo.	11
1.1 – O poder marítimo e o poder naval. Diferentes percepções.	14
1.2 - Os longos ciclos de política internacional. O modelo Modelski/Thompson.	24
1.2.1- Parâmetros escolhidos para as séries do modelo Modelski/Thompson.	29
1.2. 2- Regras para a contagem de navios de 1494 a 1860.	34
1.2.3- Regras para a contagem de navios de 1861 a 1945	37
1.2.4- Os ciclos longos de política global	40
1.3 – Os quatro ciclos longos de poder marítimo.	44
1.3.1- O segundo ciclo longo. A Holanda e a luta pelo comércio marítimo.	53
1.3.2- O terceiro ciclo longo. A Grã-Bretanha e a formação de um império.	63
1.3.3- O quarto ciclo longo. A Pax Britannica estabelecida.	75
1.3.4- Os ciclos longos de poder marítimo: uma análise crítica.	88

CAPÍTULO 2 Alfred Thayer Mahan: o evangelista do poder marítimo	94
2.1- Alfred Thayer Mahan: um marinheiro relutante e autor vigoroso.	94
2.1.1- Primeiros tempos na marinha.	96
2.2.2- A maturidade intelectual.	103
2.2.3- A nova carreira.	113
2.2- Alfred Thayer Mahan: um historiador empírico.	127
2.2.1- A história e o ofício do historiador segundo Alfred Mahan.	131
2.2.2- As influências sobre Alfred Mahan.	141
2.3- O poder marítimo segundo Alfred Thayer Mahan.	153
2.3.1- O poder marítimo e a trindade de Mahan.	158
2.3.2- Os elementos do poder marítimo.	163
2.3.3- Considerações político-estratégicas sobre o poder marítimo segundo Alfred Mahan.	176
CAPÍTULO 3 Herbert William Richmond: o erudito do poder marítimo.	198
3.1 – Herbert William Richmond. Um marinheiro engajado e autor sofisticado.	199
3.1.1- Os primeiros tempos na Marinha.	200
3.1.2- O almirante e o intelectual.	214
3.1.3- Uma carreira de realizações acadêmicas.	225
3.2- Herbert Richmond: um historiador erudito.	240
3.2.1- A história e o ofício do historiador segundo Herbert Richmond.	245
3.2.2- As influências sobre Herbert Richmond.	253
3.3- O poder marítimo segundo Herbert William Richmond.	265
3.3.1- O poder marítimo e seus princípios fundamentais.	270
3.3.2- Os elementos do poder marítimo.	274

3.3.3- Considerações político-estratégicas sobre o poder marítimo, segundo
Herbert Richmond. 282

CONSIDERAÇÕES FINAIS. 299

INTRODUÇÃO

A idéia central desta dissertação surgiu há cerca de dez anos, quando exercíamos função de instrutoria¹ no curso de estado-maior para oficiais da Marinha na Escola de Guerra Naval (EGN). Naquela oportunidade, a disciplina de estratégia naval, carro-chefe do curso, centrava-se nas idéias de dois historiadores e teóricos relevantes nos estudos do emprego do poder marítimo², Alfred Thayer Mahan (1840-1914), norte-americano e Julian Stafford Corbett (1854-1922), inglês, que desenvolveram suas idéias ao final do século XIX e no início do século XX. Dois teóricos que, embora importantes, não representavam visões únicas sobre a evolução do estudo teórico sobre o poder marítimo. Outros historiadores existiam que nem eram mencionados em sala de aula, dentre esses avultava Herbert William Richmond (1871-1946), inglês como Corbett e seu contemporâneo. Por que o esquecimento ? Em que Richmond se diferenciava de Mahan e de Corbett na concepção de emprego do poder marítimo ?

Com toda a certeza, Mahan se diferenciava dos seus antecessores por discutir com método e profundidade, pela primeira vez, a importância do mar para o desenvolvimento das nações, utilizando a história como ferramenta para a estratégia naval. Em 1890 lançava, com muito sucesso, o seu clássico *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*³ em que discutiu a história naval britânica, procurando compreender como a Inglaterra e depois Grã-Bretanha (GB) dominara os mares por 300 anos e entender quais os instrumentos de ação por ela utilizados para manter esse predomínio. Foi certamente auxiliado pelo próprio

¹ Nas forças armadas brasileiras utiliza-se a expressão ‘instrutoria’ para definir a função de docência de oficiais da ativa ou da reserva para os cursos profissionais. No meio acadêmico o título de professor ou docente corresponderia ao de instrutor no meio militar.

² A expressão ‘poder marítimo’ nessa dissertação corresponderá a expressão inglesa ‘sea power’, utilizada extensivamente nos estudos estratégicos.

³ Essa obra será discutida com maiores detalhes no capítulo 2.

ambiente internacional reinante no início do século XX, em que se percebia uma intensa corrida armamentista entre as principais potências européias, em especial entre a GB e a Alemanha. O sucesso de sua obra não poderia ser menor.

Herbert Richmond, por sua vez, era oficial de marinha como Alfred Mahan e desde cedo demonstrou, como ele, um pendor inato para o estudo da estratégia e da história. Seguiram-se muitos livros de sua lavra, procurando estabelecer conceitos e princípios⁴ que regeriam a guerra naval, da mesma maneira que o norte-americano, no entanto as idéias entre os dois não foram sempre coincidentes.

Quando de nossos estudos em 1998 constatamos que nenhum oficial de marinha da EGN ou mesmo historiador naval brasileiro conhecido investigava a obra de Richmond, embora ele tenha escrito diversos livros de referência sobre as campanhas navais nos períodos moderno e contemporâneo. Sobre Alfred Mahan, ao contrário, muitos colegas não só conheciam sua obra, como eram capazes de criticá-la, assim como alguns acadêmicos brasileiros discutiam suas idéias com desenvoltura, destacando-se Therezinha de Castro⁵ e Domício Proença Junior⁶. A curiosidade com Herbert Richmond se exacerbou ainda mais e sua comparação com Mahan tornou-se o fulcro do nosso interesse.

As questões que surgiram imediatamente foram as seguintes: de que maneira a percepção e a escrita da história naval se diferenciavam entre Mahan e Richmond ? Como ambos discutiam o poder marítimo e de que maneira traduziram suas percepções em teoria de emprego ? Ambos, mesmo sem o desejar, criaram teorias de emprego de poder e

⁴ Consideramos nessa dissertação um conceito como uma formulação abstrata e geral ou pelo menos passível de generalização que o indivíduo pensante utiliza para tornar alguma coisa inteligível nos seus aspectos essenciais para si mesmo e para os outros. Para princípio consideramos como uma proposição que fundamenta um processo de dedução ou um sistema teórico, não sendo deduzida de nenhuma outra proposição no sistema considerado. Fonte: BARROS, José D'Assunção. *O Projeto de pesquisa em História..* Petrópolis: Vozes, 2005, p. 194 e 219.

⁵ A professora Therezinha de Castro lecionou história e geografia no Colégio Pedro II e foi docente da Escola Superior de Guerra.

⁶ Domício Proença Junior é atualmente professor de estudos estratégicos da COPPE/UFRJ .

conceitos a elas associadas⁷. Essa é a razão dessa dissertação, o estudo comparativo entre as duas percepções de história naval e as suas respectivas teorias de emprego de poder.

A investigação se centrará em dois objetos de estudo, a percepção e escrita da história e a fundamentação das teorias de emprego do poder marítimo dos dois historiadores considerados, de Alfred Thayer Mahan, analisado inicialmente por uma questão cronológica (nasceu primeiro e influenciou o pensamento estratégico naval do período de vida do historiador inglês) e em seguida de Herbert Richmond.

Alguns dos principais comentadores de Mahan foram Harold e Margaret Sprout que em 1946 lançaram o livro *The rise of American Naval Power 1776-1918*⁸. Nele esses autores analisaram a influência das idéias de Mahan no desenvolvimento da Marinha norte-americana. Além disso, correlacionaram o conceito mahaniano de poder marítimo com a definição de ‘destino manifesto’. Continuaram os autores a apontar a influência desse historiador na política conduzida por Theodore Roosevelt entre os anos de 1901 e 1909.

Outra obra importante foi escrita por Azar Gat em 2001 com o título de *A history of military thought from the enlightenment to the cold war*⁹ no qual, em um dos capítulos, fez um balanço da teoria de Mahan e sua influência na história do pensamento estratégico contemporâneo.

O livro que analisou criticamente a obra de Mahan, com forte argumentação contestatória, foi o escrito por Jon Sumida em 1997 *Inventing Grand Strategy and teaching*

⁷ A palavra teoria será compreendida como um conjunto de princípios fundamentais de uma arte ou de uma ciência. Como bem aponta Nadir Domingues Mendonça o ensino da história deverá apoiar-se em teoria e metodologia na investigação histórica e a base desse estudo situa-se na significação dos conceitos como construções lógicas estabelecidas de acordo com um quadro de referências. Adquirem seu significado dentro do esquema de pensamento no qual são colocados. Assim para cada teoria descrita corresponderão conceitos a ela associados. Fonte: MENDONÇA, Nadir Domingues. *Uma questão de interdisciplinaridade. O uso de conceitos*. Petrópolis: Vozes, 1985, p. 17.

⁸ SPROUT, Harold; SPROUT, Margaret. *The rise of American Naval Power 1776-1918*. Princeton: Princeton University Press, 1946.

⁹ GAT, Azar. *A history of military thought from the enlightenment to the cold war*. Oxford: Oxford University Press, 2001, p.442-472.

*command*¹⁰, no qual procurou reler o conjunto da obra de Mahan sob o ponto de vista crítico-pedagógico, pretendendo responder duas questões fundamentais. A primeira, se os livros de Mahan representavam um corpo coerente de pensamento e a segunda, se assim foi, qual seria a sua natureza. O livro de Sumida, por sua abordagem distinta e original da maioria das visões de outros intelectuais, tornou-se um ponto de referência para quem pretende discutir com profundidade as idéias de Mahan.

Outro autor que se destacou na análise da obra de Mahan foi Phillip Crowl que discutiu a visão de Mahan como historiador e suas fontes e objetos de investigação¹¹. William Livezey se debruçou sobre a obra de Mahan com um livro abrangente e panorâmico sobre a vida e obra do teórico norte-americano, *Mahan on sea power*¹². Não deve ser esquecido tão pouco o livro que trata da influência que a história exerceu sobre Mahan, *The Influence of history on Mahan*, editado por John Hattendorf da EGN dos Estados Unidos da América (EUA) com quinze palestras proferidas por especialistas em estratégia e história naval.¹³ Três outras obras trataram da biografia de Mahan. A primeira, escrita em 1918 por Allan Westcott que abordou não só a biografia, mas também trechos fundamentais para o entendimento do pensamento de Mahan¹⁴; a segunda de 1920, escrita por Charles Carlisle Taylor, importante pela documentação primária apresentada, embora algo apologética¹⁵ e por fim a magnífica obra de Robert Seager II e Doris Maguire, na qual os autores compilaram as cartas e documentos de Mahan desde tenra idade em três

¹⁰ SUMIDA, Jon. *Inventing Grand Strategy and teaching command*. Washington: John Hopkins University Press, 1997.

¹¹ CROWL, Phillip. Alfred Thayer Mahan: the naval historian. In: PARET, Peter. *Makers of modern strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1986, p 444-480.

¹² LIVEZEY, William. *Mahan on sea power*. Oklahoma: University of Oklahoma Press, 1981.

¹³ HATTENDORF, John. *The Influence of history on Mahan*. Rhode Island: Naval War College Press, 1991.

¹⁴ WESTCOTT, Allan. *Mahan on naval warfare. Selections from the writings of Alfred Thayer Mayer*. Boston: Little Brown and Co, 1918.

¹⁵ TAYLOR, Charles Carlisle. *The life of Admiral Mahan: naval philosopher*. New York: George Doran, 1920.

volumes, livros fascinantes em que se mergulha no mundo idealizado pelo autor norte-americano e se compreende o seu modo de pensar e analisar a guerra no mar¹⁶.

A abundância de textos e análises sobre Mahan destoa da pouca quantidade de comentadores da obra de Richmond. O mais destacado pesquisador da obra de Richmond foi Donald Schurman, autor de um livro de referência *The education of a Navy* sobre o poder marítimo britânico, no qual dedica um capítulo inteiro a discutir o pensamento de Richmond.¹⁷ Um segundo intelectual que estudou a obra de Richmond foi Geoffrey Till no seu recentemente lançado *The development of british naval thinking*¹⁸. Nele Till discutiu pontos importantes da formulação teórica desse autor inglês, concentrando-se em conceitos do poder marítimo e na importância da história como instrumento para as suas concepções. Um terceiro historiador que discutiu intensamente a obra de Richmond foi Barry Hunt com o seu *Sailor-scholar: admiral Sir Herbert Richmond, 1871-1946*¹⁹. Trata-se da única biografia publicada sobre Richmond no mercado editorial. Livro básico de referência sobre a vida desse historiador inglês, Hunt pesquisou detalhadamente aspectos importantes da vida desse autor e discutiu alguns aspectos de sua formulação teórica. Um quarto importante comentador da obra de Richmond foi Arthur Marder em seu *Portrait of an admiral: life and papers of Sir Herbert Richmond*²⁰ no qual fez breve histórico sobre a trajetória e publicou o diário de Richmond, que abrangeu seu período de vida compreendido entre 1909 e 1920, abarcando a Grande Guerra de 1914 a 1918.

¹⁶ SEAGER, Robert II; MAGUIRE, Doris. *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan*. 3.v. Annapolis: Naval Institute Press, 1975.

¹⁷ SCHURMAN, Donald. *The education of a Navy*. London: Cassel and Co Ltd, 1965, p. 116-146.

¹⁸ TILL, Geoffrey. *The development of british naval thinking*. London: Rutledge, 2006, p. 103-133.

¹⁹ HUNT, Barry. *Sailor-scholar: admiral Sir Herbert Richmond, 1871-1946*. Ontario: Wilfred Laurier University Press, 1982.

²⁰ MARDER, Arthur. *Portrait of an admiral: life and papers of Sir Herbert Richmond*. Massachusetts: Harvard University Press, 1952.

O ineditismo dessa investigação se concentra na inexistência de estudos comparativos entre Mahan e Richmond, apesar do grande número de trabalhos conduzidos, principalmente a respeito de Mahan. Além disso, trata-se do primeiro estudo profundo e intensivo da obra de Richmond no Brasil conduzido por historiador brasileiro. O caráter interdisciplinar dessa pesquisa torna-se evidente, principalmente com a teoria da estratégia.

Dessa maneira, os objetivos a serem perseguidos nessa investigação serão os seguintes: analisar a guerra no mar, sob o ponto de vista político-estratégico entre os séculos XVI e XX, período abarcado pelos estudos de Mahan e Richmond, aproveitando o modelo teórico de ciclos longos de George Modelski e William Thompson como ferramenta de análise e contextualização de história naval; discutir a concepção e escrita de história e a teoria de poder marítimo de Alfred Mahan; discutir a concepção e escrita de história e a teoria de poder marítimo de Herbert Richmond e por fim comparar as duas visões apresentadas, apontando as similaridades e diferenças.

Alfred Mahan, ao lançar o seu livro *The Influence of Sea Power upon History*, estabeleceu novo paradigma estratégico naval que perdurou até ao final da Segunda Guerra Mundial. Como todo paradigma, passou a ser apoiado por grande parte dos intelectuais, ao mesmo tempo em que sofreu contestações de outro grupo de pensadores. O certo, no entanto, é que todos leram Mahan. O que se quer investigar com esse estudo comparativo é se existem pontos coincidentes entre as duas teorias e se existem, que pontos seriam esses? Quais os pontos discordantes e em que se diferenciavam? Richmond utilizou a história da mesma maneira que Mahan para chegar às suas conclusões?

Essa pesquisa torna-se relevante na medida em que se discutirá uma teoria desconhecida no meio da história naval e da estratégia no Brasil, a de Richmond, e se analisará a teoria de Mahan sob novos pontos de vista. Assim, poderá ser útil para alunos

dos cursos de altos estudos militares e aos pesquisadores ligados ao estudo do poder naval na história.

A metodologia utilizada para a pesquisa será a comparativa, utilizando o modelo de Jurgen Kocka. Segundo esse autor, o ato de comparar pressupõe a separação analítica dos casos a serem comparados, não ignorando ou negligenciando, no entanto, as inter-relações entre os casos. Tais inter-relações fazem parte de um modelo comparativo, ao se analisar fatores que levam às similaridades e diferenças, convergências e divergências entre os casos a serem comparados.²¹ Assim, de modo a se coadunar com esse modelo, pretende-se utilizar a seguinte seqüência de análise: discussão da visão de Mahan e em seguida a discussão comparativa da visão de Richmond com Mahan, apresentando apêndices ao texto que apresentem essas diferenças e coincidências de modo sintético.

As fontes pesquisadas serão, na maior parte, primárias dos dois autores, livros, textos originais em periódicos, cartas e diários publicados. O que se procurará abordar serão conceitos que sejam comuns aos dois e as diferentes percepções, dentro do quadro teórico formulado pelos autores. Isso não impedirá, no entanto, a recorrência a interpretações dos comentadores referenciados, de modo a se concordar ou discordar de suas visões. Por ser um estudo interpretativo, presume-se que existam discordâncias entre as diferentes percepções dos comentadores. Pretende-se recorrer, ainda, a textos e documentos de Richmond publicados entre 1913 e 1946 no periódico *Naval Review* pertencente ao Naval Society do Reino Unido, sociedade a qual pertencemos como membro associado.

O tipo de pesquisa a ser desenvolvida será a documental e bibliográfica, com um estudo descritivo, analítico e comparativo das teorias apresentadas. A técnica apresentada será a qualitativa por meio da observação textual bibliográfica.²²

²¹ KOCKA, Jurgen. *Comparison and beyond*. In: History and Theory. Wesleyan University, feb, 2003, p. 44.

²² AROSTEGUI, Julio. *A pesquisa histórica. Teoria e método*. Bauru: EDUSC, 2006, p. 518.

Para a organização do texto dissertativo, pretende-se, no capítulo um, demonstrar a polissemia do conceito poder marítimo (sea power), apresentando sete interpretações distintas desse conceito²³. Os critérios de escolha desses sete pesquisadores serão reconhecimento acadêmico, área de pesquisa voltada para a história naval e estratégia e a especificidade interpretativa sobre a expressão. Em seguida, será apresentado o entendimento específico da Marinha do Brasil sobre poder marítimo. Em um segundo item no capítulo será discutido o modelo teórico estabelecido pelos pesquisadores George Modelski e William Thompson que, utilizando história serial e quantitativa, discutiram os ciclos longos de política internacional, baseados no poder marítimo. A apresentação do modelo se justifica pela discussão ampla da história naval ocidental do século XVI até o século XX, período de estudo abarcado por Mahan e Richmond, contribuindo, dessa forma, para o entendimento dos capítulos que se seguirão na dissertação. Em seguida, será feita uma discussão dos cinco ciclos longos em relação à historiografia corrente, concluindo o capítulo com uma crítica ao modelo apresentado.

O segundo capítulo será dedicado ao estudo das concepções de Alfred Mahan. O primeiro item do capítulo será dedicado a uma breve biografia de Mahan em que, além da descrição de sua trajetória profissional e acadêmica, se discutirá sucintamente a sua obra voltada para a história naval e estratégia. No segundo item serão apresentadas as concepções de história e da escrita da história segundo Mahan, além dos pesquisadores que mais o influenciaram nesse mister. No terceiro e último item serão discutidos os conceitos envolvidos em sua teoria de emprego de poder marítimo, com ênfase para a análise da

²³ Segundo Reinhart Koselleck um conceito para ser um conceito necessita ser polissêmico, dessa forma um conceito é um vocábulo no qual se concentra uma multiplicidade de significados. Embora um conceito esteja associado à palavra, ele é mais que isso. Uma palavra se torna um conceito se a totalidade das circunstâncias político-sociais e empíricas, nas quais e para as quais essa palavra é usada, se agrega a ela, segundo Koselleck. Fonte: KOSELLECK, Reinhart *Futuro passado*. Rio de Janeiro: PUC, 2006, p. 109.

guerra, da doutrina, o conceito de poder marítimo, o controle do mar e sua obtenção, os elementos componentes do poder marítimo, os princípios de concentração, posição central, linhas interiores, a importância das linhas de comunicação marítimas, o projeto de força naval, a esquadra em potência, a guerra de corso, a utilização de comboios marítimos e por fim do bloqueio.

O terceiro e último capítulo abordará o estudo das concepções de Herbert Richmond. A metodologia comparativa requer que se compare certos aspectos comuns e não totalidades. Kocka apontou que o pesquisador necessita decidir o que comparar, em relação a pontos de vista e questões específicas. Quanto mais pontos analisados, mais importante se tornará a decisão do que comparar, as questões a serem confrontadas e os problemas a serem comparados²⁴. Assim, decidiu-se utilizar a mesma metodologia do capítulo referente a Mahan. Inicialmente será apresentada uma breve biografia de Richmond com a mesma estrutura do capítulo anterior, englobando as trajetórias profissional e acadêmica. No segundo item será abordada a maneira como a história e a escrita da história foram percebidas por Richmond. Por fim, no último item, será discutida a sua teoria de poder marítimo, confrontando os mesmos conceitos e idéias estabelecidas por Mahan, de modo a que se possa apontar as similaridades e discordâncias entre as duas teorias. Nesse capítulo já serão apresentados, conforme forem sendo discutidos, esses pontos coincidentes e discordantes das duas visões apresentadas.

²⁴ KOCKA, op.cit. p. 41.

CAPÍTULO 1

**A IMPORTÂNCIA DO MAR COMO INSTRUMENTO DA POLÍTICA NOS
PERÍODOS MODERNO E CONTEMPORÂNEO.**

O mar sempre tem atraído a atenção do homem. Os poetas o percebem por sua beleza e esplendor. Os pescadores como fonte primária de sobrevivência. Os engenheiros como fonte primordial de energia. Os comerciantes como o meio em que os seus navios transportes de mercadorias fluem. E os militares como o local onde defendem os interesses de seu Estado.

Atualmente, como no passado, a maior parte dos bens é transportada pelo mar. Sabe-se que grande parte do comércio internacional faz-se pelo mar. Esse comércio se dá pelas chamadas comunicações marítimas que são vias pelas quais se ligam os diversos pontos terminais junto ao mar.²⁵ Os navios mercantes, isto é, aqueles navios que transportam bens de e para um porto, assumem um papel relevante na economia de qualquer Estado. Eles transformam-se no sangue que flui pelas veias e artérias, as comunicações marítimas, que mantém o corpo, o Estado, funcionando.

Recuando no tempo, mais precisamente por volta do segundo milênio antes da era cristã, o comércio marítimo já florescia em todo o Mediterrâneo Oriental, sendo os primeiros grandes comerciantes os egípcios e os cretenses, sucedidos pelos fenícios. Esses últimos expandiram ainda mais o comércio chegando até ao Mediterrâneo Ocidental no que hoje é conhecida como a cidade de Gibraltar.

Os navios mercantes, carregados de produtos, atraíram a atenção de inimigos que viam nesse comércio uma fonte de lucros fáceis. A flagrante vulnerabilidade dos transportes não era páreo para esses agressivos adversários. Fazia-se necessário, então, desenvolver outro grupo de navios, com o propósito de defender os mercantes dos assaltos desses salteadores. Foi, então, criada a Marinha de guerra.

Os navios de guerra, chamados de navios compridos, devido à característica de navegar rapidamente com remos, só utilizando as velas como meios auxiliares, passaram a dispor de pouco calado²⁶ e fundo chato para serem arrastados até a praia. Por outro lado, os navios mercantes, chamados de navios redondos, foram feitos para transportar grande volume de mercadorias, navegando à vela, com remos auxiliares e grande calado.²⁷

²⁵ ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e Albuquerque; SILVA, Leo da Fonseca e. *Fatos da História Naval*. 2.ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006, p.13.

²⁶ Calado é a distância vertical entre a superfície da água e a parte mais baixa do navio naquele ponto. Fonte: MANUAL DO TRIPULANTE. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, Ministério da Marinha, 1975, p.210.

O mar passou a ser então disputado. Quem conseguisse derrotar o adversário poderia manter o fluxo marítimo de comércio intacto, ao mesmo tempo em que protegeria, com seus navios de guerra, qualquer ataque contra o seu próprio território. Foi exatamente isso o que ocorreu quando Xerxes tentou em 480 aC invadir a península helênica.

Enquanto os seus navios mantinham abastecidos os grandes exércitos reunidos para o ataque, a invasão teve sucesso. Ao se defrontar e ser derrotada pela esquadra grega chefiada por Temístocles em Salamina, todo esse apoio desvaneceu-se. Ao rei persa só restava uma saída: o abandono da expedição contra os gregos e com ela a retirada. A Marinha salvara os helenos.

Os romanos, 200 anos depois, tiveram que se transformar em uma potência marítima para derrotar Cartago, antiga colônia fenícia que exercia intensa atividade comercial no Mediterrâneo. O domínio das águas mediterrâneas pelos romanos na Segunda Guerra Púnica, fêz com que Aníbal não tivesse outra alternativa se não marchar por terra até a Itália, obrigado a transpor os Alpes, mantendo-se assim completamente isolado dos recursos que poderiam a ele chegar, caso mantivesse o Mediterrâneo sob o seu controle. A Marinha ajudara a salvar os romanos.

O historiador naval E.B. Potter assim descreveu o período subsequente às Guerras Púnicas:

Durante o período de expansão, a Marinha romana, sempre uma filha adotiva negligenciada, limpou o Mediterrâneo de piratas, transportou por mar as invencíveis legiões e com sucesso desafiou qualquer frota naval hostil que tivesse a temeridade de contestar o seu predomínio naval. Nesse processo, Roma completou a sua educação naval.²⁸

Durante o período medieval no Ocidente, as ações navais se resumiram a escaramuças entre a França e a Inglaterra no Canal da Mancha, e entre cristãos e muçulmanos no Mediterrâneo, além de operações de pequena envergadura contra os piratas que infestavam aquelas paragens.

²⁷ STEVENS, W.O; WESTCOTT, Alan. *História do poderio marítimo*. 2.ed. Trad: Godofredo Rangel. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958, p.5.

²⁸ POTTER, E.B. *Sea power. A naval history*. 2.ed. Annapolis: Naval Institute Press, 1982, p.5.

Já no final do século XV e início do XVI as grandes explorações marítimas portuguesas e espanholas visavam, não só a descoberta de novas terras, mas também rotas alternativas de comércio com o Oriente. A centralidade do mar era explícita nesse período.

Em 1571 deu-se a última grande ação entre navios a remo na história naval, a Batalha de Lepanto, na qual se confrontaram cristãos e turcos, com vitória dos primeiros. Embora tenha sido uma batalha de grandes proporções pelo número de combatentes envolvidos, não teve grande significação estratégica, já que foi uma ação sem estar ligada a nenhuma campanha terrestre. Assim, essa vitória não foi explorada pelos cristãos convenientemente.²⁹

Dezessete anos depois, em 1588, a Inglaterra foi salva por sua nascente Marinha, de uma invasão espanhola ordenada por Felipe II. Ao mesmo tempo, manteve sob ataque os navios mercantes ibéricos que transportavam metais do Novo Mundo para a península, por meio da utilização de corsários³⁰. Os séculos XVI e XVII assistiram guerras continuadas no mar pelo controle do tráfego marítimo. Inicialmente entre portugueses e árabes no Índico, depois entre ingleses e espanhóis, seguindo-se as três grandes Guerras Anglo-holandesas que culminaram na ascendência inglesa nos mares. Paul Kennedy da Universidade de Yale comentou que “finalmente a Inglaterra estava se tornando rapidamente um grande entreposto para o comércio colonial, acumulando grandes lucros no processo e apreciando cada vez mais o valor do comércio marítimo”³¹.

O século XVIII foi marcado por lutas constantes entre franceses e ingleses pelo domínio no mar, cujo auge foram as Guerras Napoleônicas. O século seguinte viu predominar a chamada *Pax Britannica*³², escudada pela Marinha Real britânica. Esse

²⁹ ALBUQUERQUE, op. cit., p.39.

³⁰ Corsário não deve ser confundido com pirata. Tratava-se de navio que atacava a navegação mercante do inimigo e tanto podia ser um navio de guerra como um mercante armado. Ele podia ser mantido pelo governo que o contratou ou por particular a quem foi dada uma carta de corso. O corsário era assim um combatente regular. O pirata, por outro lado, não era protegido por nenhum governo e quando capturado era executado imediatamente, já que o consideravam um combatente sem bandeira e assim irregular. O flibusteiro era uma corruptela da expressão inglesa *free booter*, isto é aquele que livremente se apoderava dos restos tomados ao inimigo, vindo o *boot* do inglês, corruptela de *butim* em português. Bucaneiro derivava de *boucan* em francês, lugar onde os selvagens defumavam as carnes. Fonte: Ibidem, p.61.

³¹ KENNEDY, Paul. *The rise and fall of British Naval mastery*. London: The Ashfield Press, 1988, p.62.

³² Termo cunhado por Joseph Chamberlain em 1893 para caracterizar as conseqüências da dominação britânica na Índia. A expressão rapidamente definiu uma era a partir de 1815 quando esse país, graças a seu poderio naval tornou-se a maior das grandes potências de então. Fonte: GOOCH, John. *The weary titan: strategy and policy in Great Britain, 1890-1918*. In: MURRAY, Williamson; KNOX, MacGregor; BERNSTEIN, Alvin. *The Making of Strategy, rulers, states and wars*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994, p.278.

predomínio naval só seria contestado no século XX, com a ascensão da Marinha norte-americana, a partir da Segunda Guerra Mundial, detentora, até o presente momento, do predomínio naval global. Pode-se afirmar inclusive que o único poder marítimo sem adversários nos dias atuais são os EUA. Chega-se então a um primeiro questionamento. O que vêm a ser poder marítimo ? Seria esse um conceito polissêmico ? De que maneira os principais estrategistas navais o perceberam ? Quais as principais características a ele associadas ? É o que se pretende discutir no próximo item.

1.1- O poder marítimo e o poder naval. Diferentes percepções.

O poder pode ser interpretado como a síntese de vontades e meios, dirigida para o alcance de determinada finalidade. A vontade, como o principal elemento do poder, é uma característica essencialmente humana. Os meios, como um complemento fundamental do poder, são os instrumentos para o atendimento dessa vontade. O homem, então, dotado de vontade e tendo à disposição os meios, poderá direcionar suas ações para satisfazer suas necessidades, aspirações e interesses. A dimensão do poder de determinado grupo social tem como base um conjunto de meios à disposição da vontade comum aos subgrupos e indivíduos.³³

Quanto à natureza do poder, Carlos de Meira Mattos apontou quatro aspectos; a sua capacidade, seus componentes psicológicos, fatores ligados à relatividade de seus efeitos e por fim a sua condição moral.³⁴ A capacidade é um fator físico, representado pela soma de seus valores físicos, isto é, fábricas, população ativa, efetivos militares, armamento, como alguns exemplos. No tocante aos aspectos psicológicos, Meira Mattos mencionou que um grupo social distinto recebe influência de outros grupos, naquilo que esse grupo julga que os outros pensam que ele representa. No tocante à relatividade dos efeitos, entram em consideração aspectos indutivos na apreciação de quem é o forte e o fraco. O último aspecto apontado por esse geopolítico é o fundamento moral, atributo não mensurável, porém perfeitamente perceptível. Meira Mattos tomou o exemplo de Nicholas Spykeman que mencionou sobre a moral e poder o seguinte: “do ponto de vista ético, o poder só pode ser considerado um meio para alcançar um fim; importa, portanto, que o seu uso esteja

³³ MINISTÉRIO DA DEFESA. Escola Superior de Guerra. *Fundamentos doutrinários*. 1997, p.47.

³⁴ MATTOS, Carlos Meira. *Geopolítica e projeções do poder*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1977, p. 35.

constantemente sujeito a critérios morais; não se pode esperar a existência de um mundo ordenado sem o uso da coerção e criticar o homem por aspirar o poder seria cair no universo das fantasias”.³⁵

Dessa forma, o poder admite a formação de subsistemas da mesma natureza, convenientes para a análise de seu valor e características. Assim, o poder de determinado grupo social complexo pode ser, pois analisado e aferido a partir de seus subsistemas.³⁶ O poder marítimo compõe exatamente um desses subsistemas apontados.

O poder marítimo deriva da expressão em inglês *sea power*. Sua conceituação tem sido interpretada de diferentes formas. Paul Kennedy, por exemplo, afirmou que a expressão poder marítimo tem sido utilizada com frequência por políticos, estrategistas e historiadores, no entanto permanece difícil definir em poucas palavras a que a expressão se refere. Esses homens têm procurado, na dificuldade de definição, adicionar subterfúgios e comentários adicionais complementares, reconhecendo a complexidade da expressão³⁷.

Para Bernard Brodie³⁸ o poder marítimo não significa apenas navios de guerra. Essa expressão considera a soma das armas transportadas por esses navios, das instalações navais e das circunstâncias geográficas que permitem ao homem controlar o transporte marítimo durante o tempo de guerra. Para esse autor, se no futuro, a grande parte dos bens for transportado por aviões ao invés de navios, ou que se tornar pouco atraente o transporte marítimo de pessoas ou bens, o poder marítimo cessará de ter sentido.³⁹ Para ele o poder marítimo preenche quatro funções principais. A primeira, ele protege a transferência no mar de forças do Exército e da Força Aérea e seus abastecimentos para locais onde poderão ser utilizados efetivamente contra forças hostis; a segunda, protege o transporte de bens comerciais, incluindo nesse grupo os bens e produtos considerados estratégicos; a terceira, impede o uso do mar por parte do inimigo, nisso inclui-se a defesa do próprio território e por fim, exerce pressão sobre o inimigo, para que ele se veja impedido de receber recursos fundamentais a sua sobrevivência e transportar seus bens para os aliados.⁴⁰ Para Brodie, a função principal do poder marítimo gravita em torno da proteção do comércio e transporte

³⁵ Ibidem, p.36.

³⁶ MINISTÉRIO DA DEFESA, ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, loc.cit.

³⁷ KENNEDY, op.cit., p.1.

³⁸ Bernard Brodie foi conhecido estrategista naval norte-americano nos anos 40 do século passado.

³⁹ BRODIE, Bernard. *A guide of Naval Strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1944, p.2.

⁴⁰ Ibidem, p.14.

de bens pelo mar, assim os navios de guerra, o seu armamento e aviões são os instrumentos⁴¹ necessários para se exercer o poder marítimo, protegendo os navios mercantes.

Para Robert Hanks⁴² o poder marítimo engloba, além da Marinha de guerra, uma Marinha mercante viável, uma eficiente frota de navios oceanográficos, uma balanceada Guarda Costeira e uma base industrial eficiente como fator basilar. Para ele, embora a proteção do comércio ainda seja um fator importante no poder marítimo, “uma moderna e poderosa Marinha de guerra, constitui-se no dente principal do tridente do poder marítimo”⁴³. Sua visão já se desloca para uma poderosa força militar, de modo a se contrapor no mar a qualquer inimigo que se apresente. Hanks estava preocupado fundamentalmente com o papel militar naval a ser exercido pelos norte-americanos, no seu confronto com os soviéticos, num mundo bipolar nos anos 60, 70 e 80 e não necessariamente com a definição explícita do que seria poder marítimo. A sua ênfase no papel militar do poder marítimo incluía, também, o papel a ser exercido em situações de crise.

Sam Tangredi⁴⁴ indica que o poder marítimo não é exclusivamente sinônimo de guerra naval. É assim um conceito que acarreta pelo menos quatro elementos básicos. O primeiro, o controle do comércio marítimo internacional; o segundo, o uso e a disponibilidade dos recursos naturais oceânicos; o terceiro, o controle das operações navais em períodos de guerra e por fim, a utilização das Marinhas de guerra e do poder econômico marítimo como instrumentos de diplomacia, de deterrência⁴⁵ e de influência política em

⁴¹ Brodie utiliza em seu livro *A guide of Naval Strategy* a expressão inglesa “tools of sea power” traduzida pelo autor como instrumentos do poder marítimo.

⁴² O almirante Robert J. Hanks da reserva da Marinha de guerra dos EUA foi membro do Instituto de Análises de Política Externa desse país e autor de diversos livros e artigos sobre política e estratégia navais.

⁴³ HANKS, Robert J. *American Sea Power and Global Strategy*. Washington DC: Pergamon's Brassey, 1985, p. 22.

⁴⁴ Sam Tangredi é membro do Instituto de Estudos de Estratégia Nacional da Universidade de Defesa Nacional dos EUA e doutor em relações internacionais pela Universidade da Califórnia do Sul.

⁴⁵ A palavra “deterrência” não existia na língua portuguesa até bem pouco tempo, no entanto como vinha sendo utilizada nos estudos estratégicos no Brasil, passou a constar nos dicionários mais modernos. No seu original em inglês, a deterrência pode ser conceituada como os passos a serem tomados para desencorajar oponentes de iniciar ações hostis e inibir uma determinada escalada por parte desse opositor em qualquer crise. Ameaças de retaliação podem contribuir para reafirmar a deterrência. Fonte: COLLINS, John C. *Military Strategy. Principles, practices, and historical perspectives*. Washington DC : Brassey's, 2002, p. 297. Nas academias de altos estudos militares brasileiros utiliza-se, na maior parte das vezes, a expressão “dissuasão” com a mesma conceituação, o que na concepção deste autor não é fiel ao conceito original em inglês já que os significados são distintos, uma vez que “dissuasion” em inglês significa persuadir, dissuadir, advertir contra qualquer ato, enquanto “deterrence” possui um conceito mais vigoroso, como desencorajar,

tempo de paz. Para ele, o poder marítimo não pode nunca ser separado de seus propósitos geo-econômicos. As Marinhas de guerra podem ser os elementos óbvios do poder marítimo, entretanto o comércio marítimo⁴⁶, as operações navais, a exploração dos recursos vivos como a pesca e não-vivos como o petróleo e outras formas de comércio e comunicações através do meio líquido, devem ser observados como partes integrais do poder marítimo de uma nação⁴⁷.

Em um sentido amplo, o conceito moderno de poder marítimo, para ele, pode ser definido como a combinação da capacidade de qualquer Estado para a exploração do comércio marítimo internacional e a utilização dos recursos vivos e não-vivos oceânicos, com a sua habilidade de projetar poder militar **no** mar para o propósito de controlar o comércio e as ações bélicas em determinada área marítima e **do** mar para influenciar eventos em terra, utilizando-se forças navais⁴⁸. Tangredi, em sua definição, caminhou um passo a mais em relação às definições esposadas por Brodie, que enfatizou o comércio marítimo como central na conceituação de poder marítimo e de Hanks, mais preocupado com as tarefas atribuídas às forças navais. Tangredi aponta outros elementos componentes tais como a exploração dos recursos aquáticos e o uso intensivo da deterrência como instrumento eficaz do poder marítimo de determinado Estado.

Essas foram três visões norte-americanas distintas sobre poder marítimo. Dos intelectuais ingleses, Geoffrey Till⁴⁹ vem se destacando no meio acadêmico por se debruçar intensamente sobre os estudos estratégicos, em especial nos aspectos navais desses estudos. Embora não tenha conceituado explicitamente poder marítimo, Till tem afirmado que esse poder possui em sua concepção seis elementos constitutivos distintos.

O primeiro é a geografia marítima de determinado Estado, dependente da qualidade de seus portos, do tipo de costa disponível, isto é da facilidade com o qual se pode acessar

deter sob pena de retaliação.

⁴⁶ O autor traduziu a expressão “maritime shipping” utilizada pelo professor Tangredi como “comércio marítimo”, pois assim pode ser considerado não só o ato de transporte marítimo, mas também os navios mercantes que o compõe e as tripulações, atendendo o sentido literal da palavra em inglês.

⁴⁷ TANGREDI, Sam. *Globalization and maritime power*. Washington DC: National Defense University Press, 2002, p.3. Aqui Tangredi utilizou a palavra “nation”, no entanto sua referência ligava-se a palavra Estado que será conceituada nessa dissertação como um grupo humano tornado complexo, abrangendo desde a família até sociedades e comunidades numerosas, possuindo território fixo e determinado. O seu poder político é independente ou quase de outros poderes políticos, aí existindo então o Estado. Fonte: AZAMBUJA, Darcy. *Introdução à Ciência Política*. 12.ed. São Paulo: Globo, 1999, p.22.

⁴⁸ Tangredi, op.cit. p.4.

⁴⁹ O professor doutor Geoffrey Till é docente do King’s College em Londres e reitor acadêmico do Joint Services Command and Staff College do Reino Unido.

os oceanos e suas rotas marítimas e da capacidade de concentrar as forças navais de combate como um corpo unitário. Essa geografia marítima assume importância fundamental na agenda estratégica de qualquer Estado, segundo ele. Os imperativos estratégicos considerados são a necessidade de preservar a unidade nacional, a manutenção adequada entre interesses marítimos e terrestres e a questão de interesses marítimos comuns entre Estados adjacentes, os que fossem motivos de tensão.⁵⁰

O segundo elemento é a quantidade de recursos disponíveis, incluindo os recursos materiais como também financeiros. Algumas considerações entram em discussão nesse elemento. A primeira, o convencimento da importância de se despendem recursos em forças navais; a segunda, a eficiência e eficácia com que esses recursos são gastos; a terceira, a capacidade de formar alianças com países fornecedores podendo, no entanto aumentar o perigo de dependência e por fim uma estratégia nacional para a obtenção de matérias-primas necessárias para o fortalecimento do poder marítimo⁵¹.

O terceiro elemento constitutivo é a economia voltada para o campo marítimo, com o desenvolvimento de uma Marinha mercante com credibilidade e o fortalecimento de forças navais, tanto para protegê-la como para atacar a Marinha inimiga. Esse elemento inclui, também, a infraestrutura necessária para manter as Marinhas, mercante e de guerra, com uma indústria de construção naval com credibilidade⁵².

O quarto elemento é composto pela população, sociedade e governo. A população deve ser grande o bastante para haver disponibilidade em atividades marítimas. A sociedade deve sentir uma propensão inata para essas atividades, além de recursos financeiros suficientes para recompensá-las. O governo formularia políticas voltadas para fomentar essa propensão, forjando uma mentalidade marítima na sociedade⁵³.

O quinto elemento constitutivo é cunhado por Till como “outros meios”⁵⁴, isto é a contribuição a ser assumida por outras entidades em sua conexão com o poder marítimo. Um exemplo seria o apoio fornecido pelo poder terrestre para as atividades navais. Till cita o caso de Alexandre, o Grande, ao tomar os portos persas no Mediterrâneo com o seu poder terrestre, eliminando, de uma vez por todas, o poder naval persa. Outro meio seria o poder

⁵⁰ TILL, Geoffrey. *Seapower. A guide por the twenty-first century*. London: Frank Cass, 2004, p.86.

⁵¹ *Ibidem*, p.91.

⁵² *Ibidem*, p.96.

⁵³ *Ibidem*, p.77.

⁵⁴ Traduzido pelo autor do original em inglês “by other means”.

aéreo, sem incluir aí a força aeronaval, mas sim a baseada em terra. As operações combinadas devem ser incrementadas também, fazendo com que os três poderes atuem em parceria, integrados e sem disputas desnecessárias. Com essa integração seriam incrementados o respeito mútuo e confiança, uma doutrina combinada, estruturas de comando e controle comuns, a troca de experiência entre forças e por fim a interoperabilidade entre sistemas, procedimentos e comunicações⁵⁵.

Por fim, como último e sexto elemento, a tecnologia que permitiria que todos os elementos anteriores se harmonizassem⁵⁶.

Afirma Till que Estados com importantes conexões comerciais por meio marítimo estão mais propensos a compreender a importância do poder marítimo⁵⁷. A visão de Till já tem contemplado aspectos geográficos, psicológicos, financeiros e operacionais na formulação do conceito. Para ele as forças navais já se encontram subjacentes a esses seis elementos e sem elas eles não teriam qualquer sentido. Esses elementos compõem a pedra angular do poder marítimo para Till.

Para outro britânico que se debruçou sobre o conceito, o Comandante Stephen Roskill⁵⁸, o poder marítimo de determinado Estado deve ser considerado segundo outros elementos de força representados pelos seguintes componentes: primeiramente pelas forças navais, representadas pelos navios, meios de apoio e aeronaves. Em segundo lugar, pelos elementos de transporte representados pela Marinha mercante, seus navios e suas tripulações; em terceiro lugar, pela potencialidade industrial do Estado e por fim pelo o que ele chamou de elementos de segurança, representados pelas bases navais⁵⁹. Nessa conceituação surgem as bases como elementos importantes apontados por Roskill, aspecto pouco comentado por Till. Pode-se considerar, no entanto, que o primeiro aspecto abordado por Till, a geografia do Estado, inclui os acessos às rotas oceânicas, englobando com certeza os portos e por associação as bases que apóiam as forças navais.

⁵⁵ Ibidem, p.103.

⁵⁶ Ibidem, p.78.

⁵⁷ TILL, Geoffrey. *Modern sea power*. London: Brassey's Defense Publishers, 1987, p.6.

⁵⁸ Stephen Roskill foi palestrante da Universidade de Cambridge e autor de muitos livros de história naval, em especial os relativos às políticas navais inglesas no século XX. Em 1949 tornou-se historiador oficial da Marinha Real britânica.

⁵⁹ CAMINHA, José Carlos Gonçalves. *Delineamentos de Estratégia*. Florianópolis: [s.n], 1980, p.387.

O almirante russo Sergei Gorshkov⁶⁰ possuía uma visão distinta do que seria poder marítimo. Para ele, a essência desse poder era de que forma tornar possível o uso mais eficiente do Oceano do Mundo ou a Hidrosfera da Terra, como um interesse estatal como um todo. Nessa definição, Gorshkov incluiu os principais componentes de exploração dos oceanos pelo Estado e os atrelou ao bem estar, a situação da Marinha mercante e das frotas pesqueiras em suas habilidades de atender às necessidades do Estado soviético e também a presença de uma força naval para proteger esses interesses, uma vez existir antagonismos sociais no mundo. Certo que o uso do oceano e o grau de desenvolvimento desses componentes eram intimamente determinados pelo nível de exploração econômica e social alcançado pelo Estado e pelas políticas por ele perseguidas. No caso da União Soviética, o principal objetivo dessas políticas era a construção do comunismo e o aumento contínuo do ‘bem estar social’, sendo o poder marítimo um dos mais importantes fatores para o fortalecimento de sua economia.

O desenvolvimento científico e tecnológico acelerado e a consolidação das expressões econômica, política, cultural e científica constituiria uma ligação do povo soviético com os países aliados⁶¹. Ao mesmo tempo, o poder marítimo, junto com outros elementos, também incluiria a habilidade de proteger o Estado contra a ameaça de ataque provindo do mar. Essa tarefa caberia à força naval, mas não somente a ela. Esse poder incluiria a capacidade estatal de colocar todos os recursos e possibilidades oferecidas pelo mar a serviço do homem e fazer pleno uso para o desenvolvimento da economia. Nesse contexto, o conceito de poder marítimo, de uma certa maneira, seria identificado com o conceito de poder econômico do Estado, sendo nesse aspecto uma parte desse poder. A força naval, constituinte do poder marítimo, seria um dos principais obstáculos para se contrapor a expansão dos Estados “imperialistas”, mencionando, nesse caso específico, os EUA como a principal ameaça.

Em síntese, o poder marítimo compõe-se de diferentes componentes complexos, relacionados com a economia do Estado e com as políticas do Partido Comunista, sua capacidade de defesa, o conhecimento e o treinamento de seu pessoal e a consumação

⁶⁰ O almirante Sergei Gorshkov foi o principal estrategista naval russo da segunda metade do Século XX e o mentor da expansão naval soviética no período da Guerra Fria. Ele transformou a Marinha soviética de uma força defensiva em um instrumento de projeção de poder mundial. Fonte: WILSON, Alastair; CALLO, Joseph. *Who is who in Naval History, from 1550 to the present*. London: Routledge, 2004, p.121.

⁶¹ GORSHKOV, Sergei. *The sea power of the State*. Annapolis: Naval Institute Press, 1979, p.2.

prática de todas as possibilidades abertas pelo uso do mar na construção de um real comunismo, segundo o autor.⁶²

Hervé Coutau-Begarie⁶³ já possui uma visão mais completa que Gorshkov, ao não se limitar somente a visão político-econômica e ideológica do autor russo. Sua concepção de poder marítimo inclui dois tipos de determinantes, os **estáveis** ou de longa duração e os **instáveis** de curta duração ou transitórios. No primeiro grupo incluem-se o que ele chamou de três bases ou fundamentos. O fundamento demográfico referente a população total do Estado e a sua parcela voltada para o mar, chamada por ele de população marítima. A segunda base é a chamada base geográfica com dois componentes, a posição e o espaço, aí incluídos a configuração e a extensão da costa e a relação e proporcionalidade entre as fronteiras marítimas e terrestres. A terceira base seria a cultural, isto é a cultura estratégica nacional composta das tradições marítimas e o que ele chamou de “idiosincrasias nacionais”, ou as peculiaridades de cada sociedade e as demais culturais estratégicas específicas que dependerão de cada Estado.

Os determinantes **instáveis** englobam duas bases, a econômica e a política. Elas são transientes e mutáveis, de acordo com os diferentes períodos históricos. Na primeira base, a econômica, existem quatro variáveis. A capacidade de mobilização de recursos com as matérias-primas e a capacidade industrial instalada; a infraestrutura de apoio, seguido das atividades de pesca e comercial. Acresça-se a essa base o nível de desenvolvimento tecnológico e científico do Estado. A base política possui duas vertentes. A política interna com a atuação governamental voltada para o estabelecimento de políticas e estratégias voltadas para o mar e a opinião pública e política externa com os objetivos políticos externos, as alianças estabelecidas com outros Estados e os inimigos e ameaças explícitas presentidas.

Todos esses fatores congregados devem ser analisados e perseguidos para a determinação de uma estratégia global e o dimensionamento do poder naval, isto é as forças navais de combate, para o estabelecimento de um poder marítimo eficaz⁶⁴.

⁶² Ibidem, p.6.

⁶³ Hervé Coutau-Begarie é diretor de estudos e professor da Escola Prática de Altos Estudos da França e docente do Colégio Interarmas de Defesa e do Instituto de Estratégia Comparada na Sorbonne em Paris.

⁶⁴ COUTAU-BEGARIE, Hervé. *Traité de stratégie*. 5.ed. Paris: Institut de Strategie Comparée/Economica, 2006, p.583.

Pelo apresentado, pode-se perceber que o conceito de poder marítimo é o resultado da formação e de diversos condicionantes que moldam a percepção dos autores com o mar. Cada um dos analistas descritos acentuou determinado aspecto mais relevante, segundo suas próprias concepções. Assim, pode-se induzir a polissemia do conceito e a dificuldade em se estabelecer uma definição que congregue todas as visões apresentadas.

A Marinha do Brasil, na tentativa de encontrar uma definição que fosse de amplo acesso e compreensão para todos os seus componentes, elaborou uma conceituação abrangente que englobasse a maior parte das definições anteriormente apresentadas. Assim, o poder marítimo⁶⁵ para a Marinha brasileira é a capacidade resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais⁶⁶. Os elementos constitutivos do poder marítimo, de acordo com a doutrina naval, são componentes das chamadas expressões do poder nacional⁶⁷ relacionados com a capacidade de utilização do mar e hidrovias interiores, existindo casos em que um determinado recurso é componente do poder marítimo enquanto vinculado ao uso do mar e deixa de sê-lo fora desta situação⁶⁸.

São assim elementos constitutivos do poder marítimo, a Marinha mercante, suas facilidades, serviços e organizações relacionados com os transportes marítimo e fluvial; a infra-estrutura hidroviária, aí incluídos os portos, terminais, meios e instalações de apoio e controle; a indústria naval com estaleiros de construção e reparos; a indústria bélica de interesse do aprestamento naval; a indústria de pesca com suas embarcações, terminais e

⁶⁵ MINISTÉRIO DA MARINHA, Estado-Maior da Armada. Doutrina Básica da Marinha. Brasília, 1997, p.1-1.

⁶⁶ Objetivos Nacionais são a cristalização de necessidades, interesses e aspirações, vitais ou opcionais que, em determinada fase de sua evolução histórico-cultural, a Nação deve satisfazer. Fonte: ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA, op.cit., p.37.

⁶⁷ Segundo a doutrina da Escola Superior de Guerra, o poder nacional é a capacidade que tem o conjunto interagente dos homens e dos meios que constituem a Nação, atuando na conformidade da vontade nacional, de alcançar e manter os objetivos nacionais. Ao se analisar o poder nacional deduz-se em cinco campos as suas manifestações, segundo as dimensões política, econômica, psicossocial, científico-tecnológica e militar. Essas manifestações são chamadas de expressões do poder nacional, cada uma caracterizada por se constituir em elementos de mesma natureza, devendo ser observado que uma expressão, além de produzir efeitos em sua dimensão específica, causa reflexos nas demais expressões. Uma expressão pode ser constituída de elementos de qualquer natureza, embora nela predominem os que lhe são peculiares. Fonte: Ibidem, p.53. A doutrina ensinada na Escola Superior de Guerra tem sido muito criticada nas escolas de altos estudos militares das Forças Singulares por seu dogmatismo e inflexibilidade. Por inexistir ainda doutrina que a substitua, o autor resolveu aproveitar alguns conceitos ainda em uso corrente na linguagem militar.

⁶⁸ MINISTÉRIO DA MARINHA, *Doutrina Básica da Marinha*, op. cit., p.1.1.

indústrias de processamento de pescado; as organizações e os meios de pesquisa e desenvolvimento tecnológico de interesse para o uso do mar e águas interiores e de seus recursos; as organizações e os meios de exploração e exploração dos recursos do mar, seu leito e subsolo; o pessoal que desempenha atividades relacionadas com o mar e hidrovias interiores e os estabelecimentos destinados à formação e ao treinamento e por fim pelo chamado poder naval que é a componente militar do poder marítimo, compreendendo os meios navais, aeronavais, de fuzileiros navais, as bases e posições de apoio, suas estruturas de comando e controle, logística e administrativa, bem como forças ou meios de apoio que não sejam da Marinha, quando vinculados para o cumprimento de alguma missão e submetidos à orientação, comando ou controle de autoridade naval.⁶⁹

Com essa conceituação as forças navais compõem apenas um dos elementos de uma entidade superiora que é o poder marítimo, bem mais abrangente nos seus campos de atuação. Pode ser observado que os teóricos apresentados também incluíram a componente militar no conceito global de poder marítimo, daí a definição atualmente esposada pela Marinha brasileira ser bem conveniente no presente momento.

O poder naval tem sido um instrumento relevante e eficaz na política de qualquer Estado, tanto nos períodos de paz como de guerra. Como um elemento constitutivo do poder marítimo, ele, da mesma forma que apóia os outros elementos, deles depende. Possui, assim, características de **mobilidade**, deslocando-se prontamente a grandes distâncias em condições de emprego; **permanência**, ao operar em áreas distantes por longos períodos de tempo independentemente; **versatilidade** ao regular o poder de destruição infligido de acordo com as tarefas recebidas e **flexibilidade**, a capacidade de se compor em grupos em função da missão alocada⁷⁰.

A questão que se apresenta é de que forma o poder marítimo e seu elemento militar, o poder naval, foram utilizados nos períodos moderno e contemporâneo como um instrumento eficaz da política estatal ? O modelo analítico Modelski/Thompson é uma ferramenta interessante para essa discussão.

1.2- Os Longos Ciclos de Política Internacional. O modelo Modelski/Thompson.

⁶⁹ Ibidem, p.1.2.

⁷⁰ Ibidem, p.1.3.

Ao final dos anos 80 do século passado, dois professores, George Modelski e William Thompson⁷¹ apresentaram um modelo de análise, baseado em história serial e quantitativa, que tinha o propósito de discutir a importância do poder marítimo nas relações internacionais nos últimos 500 anos. A essa discussão chamaram de **teoria de longos ciclos de política internacional**. Foram quatro os postulados dessa teoria destacados pelos autores. O primeiro de que o conhecimento das capacidades de um Estado para o seu alcance naval mundial era útil para se apontar uma classificação com os outros Estados; o segundo de que a concentração das capacidades de alcance mundial flutuava no tempo não aleatoriamente; o terceiro de que a capacidade de concentração estava intimamente ligada a períodos de guerras mundiais e lutas pela liderança sistêmica; e por fim de que o processo de concentração e desconcentração de poder era crítico e fundamental para se compreender a estrutura da política global e as suas mudanças estruturais nos campos político, militar, econômico e mesmo cultural⁷².

O objetivo desses autores era desenvolver um conjunto coerente de dados numéricos, abarcando 500 anos, de 1494 a 1993, de modo a analisar como o poder marítimo (com capacidade de alcance mundial) tem sido distribuído, a intensidade dessa concentração de poder em um ou mais Estados e como os graus de concentração têm flutuado nesse período de tempo.

Para eles, as Marinhas de guerra eram e são componentes essenciais no moderno sistema político global. Elas são um fator político-estratégico crucial que, em conjunção com outros fatores, tais como o econômico, social e cultural, ajudam a estabelecer os fundamentos para as operações militares de alcance mundial. Segundo os autores, não pode existir um sistema mundial sem alcance mundial. Somente os Estados que disponham de Marinha de guerra superior têm no mundo moderno capacidade de aspirar e disputar a liderança mundial⁷³. O poder marítimo seria, então, a capacidade de usar e controlar os mares e impedir que o inimigo fizesse o mesmo. Para os autores, esse poder é o instrumento cuja utilização deve ter consequências mundiais e uma ativa participação na política global.

⁷¹ George Modelski foi professor de Ciência Política na Universidade de Washington e William Thompson professor de Relações Internacionais na Escola de Graduação Claremont na Califórnia e da Universidade do Estado da Flórida.

⁷² MODELSKI, George; THOMPSON, William. *Seapower in global politics*. Seattle: University of Washington Press, 1988, p.xi.

⁷³ *Ibidem*, p.3.

As quatro principais funções a serem atendidas pelas marinhas de guerra são: exercer o controle do mar e neutralizar ou destruir as marinhas adversárias; defender suas bases e portos e atacar as bases e portos do inimigo; proteger as comunicações e comércio e atacar as do adversário; e proteger as ligações marítimas com os aliados de modo a fortalecer coalizões.⁷⁴

Em condições de conflito mundial generalizado, por eles chamado de guerra global, os Estados perdedores na guerra naval não poderiam vencer no nível global, mesmo que obtivessem vitórias regionais ou mesmo continentais. Na ausência de uma guerra global, o poderio naval de um Estado prevalente desempenharia uma função crítica na manutenção do *status quo* estabelecido na guerra global anterior.

Assim, passa a ser um postulado fundamental nessa análise que o poder marítimo (com alcance global) seja o instrumento *sine qua non* de ação na política internacional por causa de sua condição necessária (mas não o suficiente) de operações intercontinentais. Os autores mencionaram “não o suficiente” em razão de outras forças militares serem também necessárias, principalmente por que o peso relativo do poder marítimo poderia vir a modificar-se, inclusive com o aumento de importância da componente espacial. No entanto reafirmaram que “na experiência do mundo moderno desde 1500 o poder marítimo tem provado ser decisivo em facilitar a coordenação global e assim permanecerá decisivo enquanto continuar com essa tarefa”.⁷⁵ O poder marítimo deve ser percebido como superior aos outros poderes pelas seguintes razões: por possuir maior mobilidade, permitindo acesso a uma ampla gama de recursos; por empregar tecnologia de ponta, incentivando a inovação; por possuir ampla visibilidade e poder simbólico e por fim por poder operar no meio líquido em qualquer local no globo terrestre.

Ao estudarem a prevalência do poder marítimo nas relações internacionais Modelski e Thompson levantaram questões importantes. Eles verificaram que as condições de liderança mundial e as causas e conseqüências das grandes guerras mundiais eram submetidos a regularidades que eram repetitivas, cíclicas e evolucionárias. Guerras mundiais, por exemplo, podiam ser recorrentes com regularidades surpreendentes. As potências prevalentes, também, se seguiam uma a outra, com ritmos inesperados, porém contínuos. Isso tudo ocorria enquanto o sistema mundial, também, evoluía em direção a

⁷⁴ Ibidem, p.12.

⁷⁵ Ibidem, p.13.

uma maior complexidade em um ritmo “espetacular”, segundo palavras dos autores⁷⁶. A essas regularidades, mudanças e guerras mundiais os autores designaram como **ciclos longos de política internacional**. Inicialmente, torna-se necessário determinar algumas proposições e definir expressões a serem utilizadas na análise.

A principal hipótese desse estudo fundamenta-se que, no moderno sistema mundial, **poderes mundiais** são poderes marítimos que exercem o controle do mar. Essa peculiaridade daria a esses Estados o monopólio sobre a política global. Esse controle do mar havia sido obtido em uma **guerra global** e uma vez obtido provocaria uma nova ordem mundial definida ao final daquela guerra. Essa característica não indicava, necessariamente, domínio do mundo, por que o controle sobre o sistema global não conferiria controle sobre todos os assuntos nacionais e regionais, entretanto conferiria uma grande parcela de influência nos assuntos afetos às políticas internacionais.

Uma segunda proposição determinava que as mudanças na posição de liderança mundial eram associadas com as mudanças de distribuição de poder marítimo. Dessa maneira, haveria uma transição de um poder mundial para outro, associada a mudanças no controle do mar. O propósito dos autores era documentar quantitativamente essas mudanças com uma razoável margem de precisão. Enfatizaram, inclusive, que os papéis exercidos pelo poder marítimo se estendiam além dos poderes mundiais, sendo que todos os **poderes globais**, isto é aqueles Estados com significativos envolvimento e grandes capacidades em agir na política internacional, também eram poderes marítimos.

À frente serão definidos, com precisão, os parâmetros que conformam os poderes mundiais e globais, no entanto pode-se inicialmente apontar o **poder mundial** como o poder marítimo prevalente (e somente um) em determinado ciclo e os **poderes globais**, dentro dos ciclos longos, os Estados que, mesmo possuindo grandes poderes marítimos, não seriam fortes o suficiente para se contrapor ao poder mundial, podendo ser concorrentes ou parceiros desse poder. Cada poder global seria uma ameaça e oponente latente à dominação do poder mundial e potencialmente um futuro desafiante.

Os autores, em seguida, indicaram existir cinco longos ciclos, a partir de 1494 até 1993, discriminados a seguir:

Longos Ciclos e Guerras Globais.

⁷⁶ Ibidem, p.15.

Longos Ciclos	Guerras Globais	Poderes Globais Participantes
I	Guerras italianas e do Oceano Índico- 1494 a 1516	Portugal , Espanha, Inglaterra e França.
II	Guerras holandesas e espanholas- 1580 a 1608	Holanda , Inglaterra, França e Espanha.
III	Guerras de Luis XIV- 1688 a 1713	Grã-Bretanha , Holanda, França, Espanha e Rússia.
IV	Guerras Napoleônicas- 1792 a 1815	Grã-Bretanha , França, Holanda e Espanha.
V	Primeira e Segunda Guerras Mundiais- 1914 a 1945	Estados Unidos da América , Grã-Bretanha, França, Rússia, Alemanha e Japão.

Esses cinco ciclos incluem os principais poderes marítimos em atuação em cada período. Os poderes mundiais foram apontados em negrito. Esses ciclos longos indicam, também, duas características notáveis, as guerras globais e a questão da inovação preferencialmente tecnológica.

Todas as guerras globais envolveram os principais Estados com papéis preponderantes nas relações internacionais, com alcance global e foram decididamente guerras navais, segundo os autores. As guerras globais tiveram grande interação naval por que o sistema de relações internacionais dependia para a sua organização, de interações intercontinentais.⁷⁷ Segundo Modelski e Thompson, essas guerras foram, essencialmente, navais por que envolviam disputas pela liderança mundial e a liderança mundial era dependente do poder marítimo. Elas foram navais, também, por duas razões. A primeira, que as causas de seu deflagrar foram relativas a questões envolvendo o controle do mar e das comunicações marítimas e na segunda que no seu desenrolar, as batalhas navais e o combate diuturno no mar foram decisivos para a obtenção da vitória. Por exemplo, no primeiro ciclo, a Batalha de Diu (1509) apontou a vitória portuguesa sobre a esquadra mameluca no Oceano Índico. No segundo ciclo três batalhas navais foram indicadas pelos autores, a de Zuider Zee (1574) com o controle do mar pelos holandeses, a Terceira (1583), com a vitória espanhola sobre os franceses e a Armada (1588), quando os espanhóis foram

⁷⁷ Ibidem, p.18.

derrotados pelos ingleses e holandeses. No terceiro ciclo a Batalha de Hogue (1692), quando os ingleses e holandeses obtiveram o controle do mar sobre os franceses. No quarto ciclo, duas batalhas foram apontadas, a do Nilo e Trafalgar, com vitória britânica sobre os franceses. Por fim, o quinto ciclo com as Batalhas da Jutlândia (1916), Pearl Harbor (1941), Midway (1942), Normandia (1944) e do Golfo de Leyte (1944), sendo somente a primeira na Grande Guerra e das outras quatro, três envolveram a Guerra no Pacífico e uma contra a Alemanha na Segunda Guerra Mundial⁷⁸. Para Modelski e Thompson esses grandes encontros navais tiveram papéis fundamentais no desenrolar das grandes guerras mundiais.

O poder marítimo estava, também, definitivamente ligado à questão da inovação, em especial, a tecnológica. Os períodos entre guerras globais foram tempos de recuperação, consolidação e principalmente de exploração e inovação. Quando um poder mundial obtinha a supremacia durante uma guerra global, ele trazia consigo décadas anteriores de pesquisa e desenvolvimento tecnológico que culminaram na obtenção da vitória. Se forem analisados esses ciclos de inovação, pode-se perceber que os poderes mundiais tiveram papel preponderante nas inovações tecnológicas surgidas, principalmente aquelas voltadas para a guerra no mar. Portugal, por exemplo, foi responsável pela criação da caravela em 1430, da nau em 1500, do galeão em 1515 e dos rudimentos da artilharia naval embarcada. A Holanda destacou-se, por exemplo, com a proteção de cobre nos navios e no desenvolvimento do mapa de Mercator em 1554. A GB com o navio de linha em 1637, a doutrina das *Fighting Instructions*⁷⁹ em 1653, os cronômetros em 1765 e o encouraçado “Dreadnought”⁸⁰ (1906). Por fim, os EUA com a aviação naval (1908), com a criação da Escola de Guerra Naval nos EUA (EGN-EUA) em 1884 e com o conceito de poder marítimo estabelecido por Alfred Thayer Mahan em 1890, a ser discutido posteriormente.

⁷⁸ Ibidem, p.21.

⁷⁹ As *Fighting Instructions* eram instruções escritas elaboradas pelo Almirantado inglês aos comandantes de forças navais e navios que tinham o propósito de ordenar a manobra tática de navios e disciplinar procedimentos comuns para os combatentes a bordo dos navios, uma vez que as esquadras vinham aumentando em número de navios. Elas foram estabelecidas durante a Primeira Guerra Anglo-holandesa. Daquele momento em diante, os navios não lutariam mais como unidades independentes, mas como unidades táticas ou grupo de navios. Fonte: KEMP, Peter. *History of the Royal Navy*. London: Arthur Barker Limited, 1969, p.29.

⁸⁰ O encouraçado do tipo “Dreadnought” foi o primeiro navio de seu tipo a utilizar turbinas, possuindo maior capacidade de artilharia com dez canhões de 12 polegadas em cinco torretas duplas, maiores velocidades e grande deslocamento, atingindo até 20.000 toneladas. Foi lançado ao mar e completado em apenas 11 meses, tendo sido uma grande novidade para a época. A partir do “Dreadnought” os encouraçados passaram a ser “Pré-Dreadnought”, “Dreadnought” e “Super-Dreadnought”. Fonte: Ibidem, p.172.

Dessa maneira, a inovação, cuja ponta de lança foi a tecnológica, esteve sempre ligada aos poderes mundiais prevalentes nos ciclos longos de política internacional.

1.2.1- Parâmetros escolhidos para as séries do modelo Modelski/Thompson:

Uma pergunta foi levantada pelos autores. Qual ou quais parâmetros seriam os mais indicados para se compor séries quantificáveis que retratassem, com a maior exatidão, informações referentes ao poder marítimo dos Estados apontados inicialmente durante o lapso de tempo de 500 anos ? Eles tinham consciência de que muitas das informações coletadas no passado continham discordâncias evidentes, ou por dificuldades de obtê-las ou por diferenças nos métodos de coleta, no período considerado.

Afinal, o que seria mais significativo para a mensuração do poder marítimo, o número de navios de guerra ou o volume de bens transportados pelos navios mercantes? O poder marítimo, por congregar muitos elementos distintos, trazia, por si só, dificuldades de comparação e mensuração. Esses foram problemas percebidos pelos autores que, após análise detalhada, resolveram estudar quatro parâmetros que lhes pareceram de mais fácil controle e representatividade do que fosse um poder marítimo. Com esses quatro parâmetros se poderia obter dados que teriam relevância na percepção relativa dos poderes comparados e nessa análise a comparação entre Estados era o fulcro a ser discutido. Chegou-se, então, aos seguintes parâmetros a serem analisados: gastos em construção naval; gastos estatais nas atividades navais de modo geral; número de marinheiros engajados em atividades de combate e por fim no número de navios de guerra constituintes das esquadras de batalha.

Inicialmente, os autores perceberam que a composição de dois ou mais parâmetros seria desaconselhável pela complexidade de se trabalhar com duas variáveis seriais. Descartou-se, em princípio, gráficos com dois parâmetros e focalizou-se a análise em apenas uma variável.

O primeiro parâmetro, gastos em construção naval, começou a ser pesquisado. Percebeu-se, de início, que as informações disponíveis sobre construção naval eram muitas vezes conflitantes entre si. Em muitos países os dados simplesmente não existiam ou estavam incompletos. Os gastos em construção naval, obtidos dos orçamentos dos

diferentes Estados, refletiam esforços em melhorar a capacidade de combate da Marinha, esposando os incrementos de melhoria e não as capacidades fundamentais já estabelecidas.⁸¹ Assim, comparar dados incompletos e sem um valor básico de referência traria erros não controlados nas séries históricas. Preferiu-se, então, abandonar esse parâmetro por falta de rigor numérico e pela falta de dados confiáveis disponíveis.

O segundo parâmetro eram os gastos estatais em atividades navais. Esses dados estavam disponíveis com certa facilidade, no entanto alguns problemas surgiram durante a pesquisa. O primeiro, que os orçamentos de diferentes países não eram comparáveis, pois os gastos em salários poderiam ser significantes em alguns Estados e em outros não, além disso, as categorias orçamentárias por rubricas podiam não significar a mesma coisa em países diferentes, por exemplo em algumas rubricas de um país A) os gastos podiam incluir custos com munição, pensões para veteranos e gastos navais nas colônias, enquanto no país B) tais gastos não eram considerados. O segundo problema era a dificuldade de se estabelecer os gastos totais de certos anos, uma vez que, em alguns anos específicos, os próprios governos dos Estados considerados tiveram dificuldades em determinar, com exatidão, os reais gastos com atividades navais. Em muitos casos, como por exemplo, os gastos navais alemães no período nazista a partir de 1938, foram propositadamente “maquiados”, de modo a ocultar programas que não deveriam ser do conhecimento de outros Estados. O terceiro problema constatado foi a dificuldade de se empregar índices inflacionários nos diferentes Estados desde 1494 até 1993 e a obrigatoriedade de se comparar os câmbios praticados entre países, de modo a se obter informações confiáveis e comparáveis, com pelo menos alguma margem de segurança. Isso se tornou tarefa de difícil contextualização. Todos esses problemas fizeram com que esse parâmetro ficasse comprometido, no entanto, não deveria ser totalmente descartado, pois em certas situações, como por exemplo, entre 1816 e 1938 nesses Estados, as informações poderiam ser computáveis, logo pertinentes. Quando o analista tivesse pleno controle dos orçamentos navais, como no período de tempo entre 1816 e 1938, certamente esses dados seriam úteis.

O terceiro parâmetro analisado foi a quantidade de marinheiros disponíveis para as ações de combate. O primeiro problema que surgiu foi que, em diversos períodos históricos, os principais Estados analisados apresentaram claros significativos em suas

⁸¹ Ibidem, p.29.

Marinhas de guerra, embora mantivessem o predomínio naval nesses períodos. Assim, não havia correlação direta de poder com o número de combatentes disponíveis. Outro fator negativo é que não se poderia exigir a máxima capacidade de combate de um navio do século XVIII que requeria 400 homens, contando com apenas 200, no entanto dois séculos depois, essa avaliação não poderia seguir a mesma lógica. Um navio que agregasse maior tecnologia contaria com menos homens para o combate, aumentando, muitas vezes, a capacidade de combate, apesar de contar com menos tripulantes. A tecnologia naval mudara a percepção desse parâmetro como indicador do poder marítimo, dessa maneira resolveu-se abandonar essa variável pela dificuldade de se trabalhar com percepções diferentes nos períodos históricos considerados.

Por fim, o último parâmetro analisado foi o número de navios componentes das esquadras de batalha. Nesse parâmetro levou-se em consideração, inicialmente, o chamado “navio de linha”, isto é o navio componente da linha de batalha a partir do século XVII com maior poder de fogo, representado pelo grande número de canhões a bordo. Para o historiador Geoffrey Symcox os navios menores como fragatas e corvetas, com menos canhões, não compunham a linha de batalha e assim não poderiam contar como ameaças a qualquer contendor, afirmando que “o real poderio de uma força naval do final do século XVII veio do reconhecimento do número de navios de linha que ele congregava; os tipos menores não contavam”.⁸² Os rivais não estavam realmente preocupados com quantos navios os competidores possuíam, mas sim com o número de navios de linha que eles poderiam compor a linha de batalha.⁸³ Deve ser mencionado ainda que, a partir da Primeira Guerra Anglo-holandesa, com o estabelecimento das *Fighting Instructions* pelos ingleses em 1653, os navios de linha passaram a compor a linha de batalha em coluna, com um navio atrás do outro, para melhor coordenação e passaram a ser o centro dos combates navais a partir de então. Essa postura tática permaneceu até a Primeira Guerra Mundial, sendo o navio de linha de madeira substituído pelo encouraçado de ferro no século XIX, passando a ser chamado de ‘navio capital’ a partir do século seguinte.⁸⁴

⁸² SYMCOX, Geoffrey. *The crisis of French Sea Power, 1688-1697*. Hague: Martinus Nijhorff, 1974, p.36;

⁸³ MODELSKI, THOMPSON, op. cit., p.35.

⁸⁴ Segundo Bernard Brodie o termo “navio capital” surgiu oficialmente pela primeira vez no Tratado de Washington de 1922, possivelmente derivado do desenvolvimento do cruzador de batalha, distinto do encouraçado, no entanto comparável a ele. Fonte: BRODIE, op. cit., p.41.

A dificuldade de se conseguir dados quantificáveis, como nos parâmetros anteriores, não existia nos casos de navios de linha. As Marinhas mantinham arquivos relativamente bem conservados. Muitos dos dados disponíveis, no entanto estavam espalhados e muitas vezes as informações, embora existentes, eram dúbias. A questão dos analistas passou a ser a de obter o que era efetivamente o real. O número total de navios de linha disponíveis poderia escamotear o real número de navios aptos para o combate, pois muitos navios de linha poderiam compor os quadros numéricos, no entanto poderiam estar indisponíveis por avarias ou mesmo estar em reserva, por falta de marinheiros para guarnecê-los. Quanto mais se recuava no tempo, mais insidiosas eram as informações disponíveis. Os arquivos estatais deveriam ser complementados por informações derivadas dos historiadores navais que, normalmente, tendiam a analisar as táticas em batalhas e as operações navais, ao invés do número de navios de combate disponíveis nos Estados. Além disso, esses poucos historiadores que mencionavam dados estatísticos de navios demonstraram grande ambivalência com esses dados, ora aumentando ora diminuindo informações anteriormente mencionadas. Alguns historiadores não mencionavam em seus trabalhos que tipos de navios foram empregados em determinadas ações, o que dificultava a correta contagem dos navios de linha por parte dos autores. Outro problema encontrado com os trabalhos de alguns historiadores navais era a falta de interesse em períodos em que reinou a paz no mar e a falta de interesse em atores navais menores, por se concentrarem nas Marinhas com maior destaque, principalmente a Marinha britânica, com maior número de trabalhos acadêmicos.

Apesar dessas dificuldades, Modelski e Thompson acreditaram que esse parâmetro era o mais adequado para a medição do poder marítimo, pois as dificuldades apresentadas poderiam ser suplantadas com a comparação entre os dados arquivísticos e as informações coletadas de historiadores proeminentes, além de boa dose de bom senso. Os critérios para as escolhas dos navios de linha serão apresentados posteriormente.

Como afinal definir o que era um poder mundial e um poder global ? Deve ser enfatizado que, para cada período histórico, existia apenas um poder mundial e alguns poderes globais. Por ser um dado arbitrário, os autores resolveram estabelecer para o poder mundial aquele Estado que possuísse pelo menos 50% da capacidade naval total, isto é, do número total de navios de linha, naquele ano, ou 50% dos orçamentos totais navais, quando

os dados coletados fossem confiáveis, tendo capacidade de se projetar em todos os mares sob disputa, enquanto um poder global seria aquele Estado que possuísse pelo menos 10% do total de navios de linha naquele ano ou 5% dos orçamentos totais navais, quando os dados fossem confiáveis. Nesse caso o poder global deveria demonstrar uma capacidade de se projetar além de sua região marítima, com interesses oceânicos.⁸⁵

Outro critério estabelecido pelos autores enfatizou que os Estados que galgassem o status de poder global, entre os anos de guerras globais, seriam tratados como atingindo esse status na conclusão da guerra global precedente. Sua retirada desse grupo se daria ou por derrota decisiva ou pela exaustão de seus recursos na guerra global. Os autores perceberam que historicamente os poderes globais não desapareceriam da noite para o dia, se não sofressem uma derrota devastadora. Outro critério estabelecido foi que, uma vez obtido o status de poder global, ele permaneceria nessa situação até ser derrotado ou ver-se exaurido na guerra global e não se qualificando como poder global no período pós-guerra global.⁸⁶

Por ser uma análise que requer muita intuição e subjetividade dos autores, principalmente na análise arquivística e de dados emanados de historiadores navais de diferentes países, com particularidades lingüísticas e documentais diversas, resolveu-se estabelecer oito corolários a serem seguidos na coleta e discussão dos dados quantitativos para o estabelecimento das séries nos longos ciclos.

O primeiro estabeleceu que seria dada preferência às fontes que proovessem dados de anos múltiplos, em oposição às fontes que oferecessem dados por apenas um ou poucos anos. O segundo, seria dado preferência às fontes que fossem corroboradas por outras. O terceiro, que seria dado preferência às fontes que fossem orientadas, explicitamente, para a história da administração naval estatal, em oposição às fontes que tratassem de história geral sobre batalhas navais. O quarto, que seriam tratadas com cautela as fontes que indicassem mudanças abruptas em breves períodos de tempo, sem estar fundamentadas em dados disponíveis em perdas nas batalhas navais, ou prioridades em construção naval emergencial. O quinto, que seriam tratadas com cautela fontes que fossem contraditórias, ou que não discriminassem como os dados foram obtidos. O sexto, seria dado preferência às fontes que discriminassem os navios realmente em atividade de combate, além daquelas

⁸⁵ MODELSKI, THOMPSON, op. cit., p.44.

⁸⁶ Ibidem, p.45.

que mencionassem explicitamente os tipos de navios, número de canhões a bordo e sua classificação. O sétimo, seria dado preferência às fontes governamentais ou quase-governamentais que discriminassem dados sobre orçamentos navais, com suas rubricas específicas, na moeda original do Estado. Por fim, o oitavo corolário especificava que quando houvesse dúvida em qualquer dado disponível, não se deveria completar as lacunas com qualquer informação disponível. Se houvesse confiança nos dados extremos da interpolação, se poderia presumir o dado a ser obtido, mas somente nesse caso.⁸⁷

1.2.2- Regras para a contagem de navios de 1494 a 1860.

Os autores resolveram dividir em quatro fases o desenvolvimento dos navios de guerra a serem tomados como referência. A primeira fase, iniciando em 1494 até 1654, a chamada era do pré-navio de linha; a segunda de 1654 a 1860, a era do navio de linha; a terceira de 1861 a 1945, a era do encouraçado e por fim a quarta de 1946 até os dias atuais, a chamada era do porta-aviões e submarino⁸⁸.

O período de 1494 a 1654 caracterizou-se pelo declínio da galera⁸⁹ como principal navio de guerra e a emergência de navios especiais à vela, principalmente usados na difícil navegação do Atlântico. Tendo em vista a falta de informações disponíveis e a ausência de um modelo comparativo para se determinar qualificações especiais ao que seria um navio de guerra, os autores propuseram considerar como tal qualquer navio armado à vela, pertencente ou mantido pelo Estado.

Esse período assistiu a três grandes embates, a luta entre as dinastias Habsburg e Valois, a resistência européia à expansão otomana e as lutas entre católicos e protestantes, já na segunda metade do século XVI, fazendo com que a guerra naval se concentrasse no Mediterrâneo e na chamada rota dos Flandres ou no Canal da Mancha e costa das Províncias Unidas. Embora tenham tido alguma relevância as expansões para o Novo Mundo, África e Ásia naquele período, sua importância veio a crescer posteriormente, já no século XVII.

⁸⁷ Ibidem, p.49.

⁸⁸ Ibidem, p.50.

⁸⁹Galera era um navio construído especificamente para lutar e propulsado em combate por remos.Fonte: POTTER, op.cit., p.1.

Deve ser mencionado, também, que o verdadeiro navio à vela de guerra só realmente adquiriu importância no século XVII, sendo que os navios de combate eram mercantes que recebiam canhões e os encontros de artilharia não eram ações predeterminadas, só vindo isso a acontecer nesse século. Além disso, poucas Marinhas de guerra regulares existiam e as existentes estavam ainda em estágio embrionário. Somente Portugal e Inglaterra mantinham Marinhas regulares. O caso da Espanha também foi emblemático. Embora possuísse uma razoável quantidade de navios à vela que poderiam se transformar em navios de guerra (a maioria era pertencente a particulares), uma grande proporção de suas energias estava voltada para o Mediterrâneo, onde predominavam as galeras movidas a remos, inapropriadas para as navegações oceânicas afastadas da costa. O início do estabelecimento de uma Marinha de guerra realmente espanhola teve que aguardar a União Ibérica em 1580, a rebelião apoiada pela França nos Açores e a necessidade de se combater os corsários ingleses e os “mendigos do mar” holandeses⁹⁰ para se concretizar.

As fontes primárias relativas à contagem de navios no século XVI consultadas pelos autores foram extensas, abarcando os seguintes números: para Portugal, uma fonte de autor de 1926⁹¹ foi considerada precisa e confiável; para a Inglaterra foram consideradas 16 fontes, sendo a mais antiga de 1800 e a mais moderna de 1979; para a Espanha 13 fontes, sendo a mais antiga de 1898 e mais moderna de 1976; a França com cinco fontes primárias, a mais antiga de 1888 e a mais moderna de 1950 e por fim para o caso holandês nove fontes, a mais antiga de 1869 e mais moderna de 1974. Os critérios de escolha dos números para a composição das séries foram os estabelecidos no item anterior. Chegou-se, então, à tabela apresentada no Anexo A), abarcando o período de 1494 a 1654.

O período que se segue, de 1655 a 1860 começa no fim da primeira Guerra Anglo-holandesa que testemunhou o desenvolvimento da tática de coluna como um método eficiente de concentrar a artilharia de bordada⁹² contra os inimigos. De 1655 até 1690 houve

⁹⁰Os “mendigos do mar”, pejorativamente chamados por um cortesão espanhol da corte de Margarida de Parma, quando os nobres das Províncias Unidas foram a Bruxelas solicitar a abolição da Inquisição e o abrandamento das medidas contra os protestantes. Como eles carregavam alforjes e canecas como mendigos, foi dito que deveriam ser tratados como mendigos. Nesse mesmo dia, em um banquete em que se reuniram esses mesmos holandeses menosprezados pelos espanhóis, proclamaram-se “mendigos”, como forma de contestar as ações espanholas e incrementar a rebelião contra os ibéricos. Fonte: STEVENS, WESTCOTT, op.cit., p.126.

⁹¹ Trata-se do livro *Os Portugueses no Mar: Ementa histórica das naus portuguesas*, vol 1 de Henrique Quirino da Fonseca de 1926.

⁹² Bordada é a artilharia disparada das laterais dos navios. Chama-se isso de tiro de bordada.

um aumento considerável no número de canhões nos navios e esse fato pode ser interconectado com as três Guerras Anglo-holandesas desse período. Essas três guerras ocorreram entre 1652 e 1654, 1665 e 1667 e 1672 e 1674 e marcaram a emergência da Inglaterra como uma potência mundial. O historiador inglês James Rees Jones afirmou sobre esses confrontos o seguinte:

Enquanto a tese de que os ingleses lutaram essas três guerras com o principal objetivo de obter o domínio do comércio europeu necessita melhor qualificação, está claro que os holandeses estavam lutando para proteger e conservar o comércio do qual a Holanda e a Zeeland dependiam inteiramente. Sob o ponto de vista holandês essas guerras foram marcadamente defensivas: sobrevivência era o principal propósito e não existia nenhuma esperança de que eles fossem vencer.⁹³

Os desafiantes ingleses introduziram progressivamente um maior número de canhões em seus navios, provocando um aumento excessivo de calado, o que, de uma certa maneira, auxiliou os holandeses na terceira guerra contra os ingleses, quando possuíam navios com menores calados, facilitando as fugas para as costas holandesas, dotadas de baixios e pouca profundidade. Os batavos procuraram, também, equipar seus navios com muitos canhões, de modo a ter igualdade de condições no confronto com esses inimigos.

A escalada do aumento da artilharia a bordo provocou a criação do navio de linha e a hierarquização desses navios em seis classes, segundo classificação inglesa. Elas eram as seguintes: o de 1ª classe possuía 90 ou mais canhões. O de 2ª classe entre 80 e 90 canhões, seguindo-se de 3ª classe entre 50 e 80, 4ª classe entre 38 e 50, 5ª classe 18 e 38, e por fim 6ª classe com menos de 18 canhões, as chamadas chalupas⁹⁴. Somente as quatro primeiras classes compunham a linha de batalha. Os franceses e holandeses possuíam outro tipo de classificação, no entanto uma correspondência com o sistema inglês pôde ser realizada, o que não veio a afetar nem a quantificação nem a classificação desses navios de linha, assim os autores resolveram estabelecer que entre 1655 e 1670 todos os navios de guerra com 30 ou mais canhões deveriam ser computados. Entre 1671 e 1690 esse número aumentou para 40 canhões. Depois de 1691 até 1756, o número mínimo de canhões em um navio de linha

⁹³ JONES, James Rees. *The anglo-dutch wars of the seventeenth century*. London: Longman, 1996, p.11.

⁹⁴ PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis: Naval Institute Press, 1989, p.49.

deveria ser de 50 e por fim entre 1757 e 1860 poderia atingir o número mínimo de 60 canhões.⁹⁵

Uma vez definidos esses parâmetros, foi montada a tabela constante do Anexo B), com a distribuição numérica dos navios de linha dos poderes globais entre 1655 e 1860.

1.2.3- Regras para a contagem de navios entre 1861 a 1945.

Ao final dos anos cinquenta do século XIX o navio de linha de madeira transformou-se em um grande anacronismo, em virtude da criação de granadas explosivas e de proteções de ferro, as couraçados, que dariam margem à construção dos navios encouraçados. Surgiam os torpedos, as minas e voltava-se a utilizar o esporão⁹⁶ como instrumento de combate, um claro retorno ao combate da galera. Inovações na construção naval deram lugar a emergência de um novo navio de linha, o encouraçado de aço e não mais de ferro. Máquinas alternativas substituíram o vento como meio de propulsão, fazendo com que os navios não precisassem procurar o vento para o deslocamento, dando maior flexibilidade aos navios de guerra.

Alguns problemas, no entanto, apareceram com respeito a contagem dos encouraçados, pois algumas Marinhas do período eram compostas de diferentes tipos dessa classe, fazendo a comparação difícil e incerta dentro da própria Marinha, imagine-se entre Marinhas de diversos Estados. Muitos desses encouraçados tornaram-se obsoletos rapidamente e outros não eram nem mesmo capazes de serem chamados de oceânicos, uma vez que tinham tarefas tipicamente costeiras.⁹⁷

Com o propósito de resolver esse problema os autores se valeram de uma publicação lançada em 1979 que representou um esforço para catalogar as diferentes classes de encouraçados no período de 1861 a 1879⁹⁸, crítico pela dificuldade em se distinguir os diferentes tipos de encouraçados, antes do advento de outras duas publicações anuais que finalmente explicitaram, de modo definitivo, as diversas classes de encouraçados e de

⁹⁵ MODELSKI/THOMPSON, op. cit., p.66.

⁹⁶ A massa do navio aliada à velocidade de aproximação poderia levar o navio atacante a afundar o navio inimigo pelo impacto de seu esporão localizado na proa sobre o casco adversário. Fonte: ALBUQUERQUE, op. cit., p.112.

⁹⁷ MODELSKI/THOMPSON, op. cit., p.73.

⁹⁸ Os autores aqui se referiram ao *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905* de autoria de Roger Chesneau e Eugene Kolesnik de 1979 publicado pela Mayflower Books.

outros tipos de navio de modo geral⁹⁹. A tabela, que lista a distribuição numérica dos encouraçados dos poderes globais entre 1861 e 1879, está apresentada no Anexo C).

Surgiram, desse modo, as classes de encouraçados, como na época dos navios de linha de madeira, podendo ser de primeira, segunda e terceira classes, sendo essas duas últimas classes formadas de encouraçados guarda-costas com pequena capacidade de combate¹⁰⁰. Os autores se fixaram, para a formação das séries, em encouraçados de primeira classe entre 1879 e 1913.

Essa escolha terminou no ano de 1913, em virtude da criação dos novos encouraçados tipo “Dreadnought”, que vieram a modificar completamente a percepção e o uso dos grandes navios com maiores velocidades, maior poder de fogo, maiores couraças e novas tecnologias. Assim, foi montada no período de 1880 a 1913 uma série com encouraçados “pré-Dreadnought”, uma vez que, com o advento da guerra em 1914, tornou-se claro que esses navios eram inferiores em capacidade de combate que os modernos “Dreadnought” e que os ingleses estimavam que os “pré-Dreadnought” alemães só teriam capacidade de oferecerem resistência aos seus “Dreadnought” por apenas cinco minutos.¹⁰¹ Dessa forma, foi criada nova série, com a distribuição numérica de navios “Dreadnought” dos diversos poderes globais, iniciando-se em 1906, ano de construção do “Dreadnought” até 1945.

Em adição à regra de 5% dos orçamentos navais totais, o critério mínimo para ser considerado uma potência global seria a posse de pelo menos três encouraçados classificados como de primeira classe em 1895. Esse número os autores estabeleceram arbitrariamente, correspondendo a cerca de 5% dos encouraçados de primeira classe durante os anos noventa do século XIX. Uma vez que não houve guerras globais entre 1816 e 1913 esse critério foi aplicado apenas a candidatos ao status de poder global. A série, correspondendo à distribuição numérica dos encouraçados “pré-Dreadnought” pelos poderes globais entre 1880 e 1913, está apresentada no Anexo D), enquanto a série que corresponde a distribuição numérica dos encouraçados “Dreadnought” pelos poderes globais entre 1906 e 1945 está apresentada no Anexo E).

⁹⁹ Os autores se referiram nesse caso aos muito conhecidos *Brassey's Naval Annual*, editados pela J.Griffin and Co, com tiragens anuais e o *Jane's Fighting Ships*, editado pela Sampson and Low, também com tiragem anual. O *Jane's* como é chamado no mundo naval até hoje é considerado o melhor anuário de navios de guerra do mundo, sendo uma referência da maior parte das Marinhas de guerra em atividade.

¹⁰⁰ MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p. 74.

¹⁰¹ *Ibidem*, p.76.

A partir de 1816 foi possível obter dados de orçamentos com alguma confiabilidade, principalmente da GB, França, Rússia, EUA, Alemanha e Japão. Os dois últimos a partir de 1871 e 1875, respectivamente. A partir de 1938 os dados começaram a mostrar inconsistências devido a aproximação com a guerra que se definia no horizonte, preferindo os autores se pautar apenas no critério de navios de linha e encouraçados para o estabelecimento do poder relativo entre os poderes globais.

Os autores com esses dois parâmetros definidos, a contagem de navios e os orçamentos navais totais, resolveram construir um modelo composto para a medição dos poderes marítimos utilizando o percentual relativo de navios de linha e encouraçados para cada Estado e o percentual relativo dos orçamentos totais navais, dividindo ambos os valores percentuais por dois, de modo a obter dados mais próximos da realidade quanto possível. Os valores dos orçamentos navais dos Estados foram transformados em libras esterlinas inglesas de 1913, depois de se corrigir as distorções motivadas pela inflação interna de cada Estado¹⁰². A tabela com os valores orçamentários navais estatais dos poderes globais entre 1816 e 1938, está apresentada no Anexo F).

Os autores prosseguiram com seu modelo para a situação pós-1945, ao apontar a substituição do encouraçado como navio capital pelos porta-aviões e submarinos que tiveram maior proeminência durante a Segunda Guerra Mundial. O próprio encouraçado já mostrara sua fragilidade no início dos anos 20, quando o General Billy Mitchell o atacou com aviões e o neutralizou, no entanto a perda de seu prestígio ocorreu durante a guerra de 1939 a 1945. Nessa guerra, inclusive, ficou evidenciada a importância da arma aérea na guerra no mar.

Para efeito dessa investigação, pretende-se interromper a análise do modelo Modelski/Thompson no ano de 1945, de modo a se manter dentro do espectro temporal determinado anteriormente.

Com os dados já disponíveis, pode-se, utilizando o modelo Modelski/Thompson, construir as séries referentes aos longos ciclos de política internacional, tendo como base o poder marítimo de cada poder global a partir de 1494 até 1945.

1.2.4- Os ciclos longos de política global.

¹⁰² Ibidem, p.79.

Os ciclos longos de política global referem-se a processos de flutuação na concentração de capacidades de alcance global que provê a base para a liderança do mundo, não omitindo que o poder marítimo foi e continua sendo, segundo os autores, a base para se ter alcance global. Com esse fundamento estabelecido, pode-se responder a três questionamentos, de acordo com os autores. O primeiro, quais e quando os Estados se qualificariam como poderes mundial e globais ? O segundo, existiria uma flutuação de longo ciclo no qual o poder marítimo de determinado Estado prevalente se consolidaria com uma guerra global ? O terceiro, no caso de uma relativa concentração e desconcentração de poderes, o que ocorreria por ocasião de outra guerra global ?

Para se responder aos três questionamentos aprazados, há a necessidade de se retornar às fases apontadas de guerras globais (1494-1516; 1580-1608; 1688-1713; 1792-1815 e 1914-1945), uma vez que essa é a hipótese básica do processo analítico dos ciclos longos. Os poderes mundial e globais entrariam no sistema político internacional demarcados por guerras globais sucessivas. Nos períodos de guerra global haveria uma mudança de concentração de poder marítimo e a transformação de um poder global em mundial.¹⁰³

Como observado, para um Estado se qualificar como poder global necessitaria dispor de determinado número de navios de linha e capitais e ter um alcance naval global. Podem, assim, ser identificados nove Estados se qualificando como poderes globais a partir de 1494 até 1993. São eles, Portugal, Espanha, Inglaterra e França, como iniciantes do concerto mundial; as Províncias Unidas (Holanda) a partir de 1579, por ter se estabelecido nesse ano como unidade política efetiva. A Rússia entraria a partir de 1714 devido ao esforço de Pedro, o Grande, em estender o poder russo além fronteiras. O próximo entrante seria os EUA, a partir de 1816, o que pareceria prematuro à primeira vista, segundo os autores, no entanto, pelos critérios estabelecidos, a entrada de novo poder global se daria ao final de um ciclo de guerra global, no caso específico terminando em 1815, não importando o ano preciso em que os EUA atenderiam aos dois requisitos apontados. A Alemanha entraria a partir de sua unificação em 1871 e o Japão, que só iniciou sua abertura para o resto do mundo a partir de 1850, daí essa data especificada pelos autores, ter sido a escolhida.¹⁰⁴

¹⁰³ Ibidem, p.97.

¹⁰⁴ Ibidem, p.98.

Como anteriormente discutido, o atributo fundamental de um poder mundial era controlar 50% ou mais do poder naval total, ao fim de uma fase de guerra global. Entre 1494 e 1993 as concentrações com 50% ou mais de poder marítimo ocorreram em 156 anos, conforme tabela apresentada no Anexo G) e no quadro abaixo.

ANOS EM QUE HOUE 50% OU MAIS CONCENTRAÇÃO DE PODER MARÍTIMO	ESTADO CONTROLADOR DE MAIS DE 50% DO PODER MARÍTIMO
1494	INGLATERRA
1502-1544	PORTUGAL
1594-1597	ESPAÑA
1608-1619	HOLANDA
1624	HOLANDA
1632-1633	HOLANDA
1635-1636	HOLANDA
1640-1642	HOLANDA
1719-1723	GRÃ-BRETANHA
1809-1812	GRÃ-BRETANHA
1814-1834	GRÃ-BRETANHA
1843	GRÃ-BRETANHA
1854-1857	GRÃ-BRETANHA
1861	GRÃ-BRETANHA
1868-1869	GRÃ-BRETANHA
1880-1881	GRÃ-BRETANHA
1889-1890	GRÃ-BRETANHA
1944	ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Um fato interessante observado pelos autores é que se forem retirados o ano de 1494 e o período de 1594 a 1597, todos os anos restantes estão de acordo com as fases de guerras globais e com os anos que se seguem, conforme apresentado abaixo:

Poderes mundiais e grupos de grande concentração de poder naval

Fases de guerra global	Grupos de anos com concentração maior ou igual a 50%	Poderes Mundiais
1494-1517	1502-1544	Portugal
1580-1608	1608-1619; 1624; 1632-1633; 1635-1636; 1640-1642.	Holanda
1688-1713	1719-1723	Grã-Bretanha
1792-1815	1809-1812; 1814-1834; 1843;1854-1857; 1861; 1868- 1869; 1880-1881; 1889-1890	Grã-Bretanha
1914-1945	1944	Estados Unidos da América

Nessa tabela 145 anos se encontram dentro da fase de guerra global ou dentro dos imediatos 35 anos pós-guerra global. Ainda na tabela acima, pode-se perceber que após a fase de guerra global, 1494 –1517, Portugal emergiu como o poder mundial até 1544, seguindo o modelo proposto. A Espanha, no período entre 1594 e 1597, procurou recuperar o seu poder naval afetado pelo fiasco da Armada e das guerras contra as Províncias Unidas. Na década seguinte o seu declínio passou a se acentuar. A Holanda, após o período de 1580-1608 emergiu fortemente como o poder mundial, seguindo o padrão estabelecido pelos autores. Pode se perceber pelas tabelas acima e pelo Anexo G) que a Holanda sempre teve adversários (poderes globais) que desafiaram essa hegemonia, nos casos específicos a Inglaterra e a França posteriormente.

O caso da emergência da Inglaterra no período pós-guerra global de 1688 a 1713 e sua constituição como poder mundial somente no espaço de quatro anos (1719 a 1723) pode parecer anacrônico, no entanto não o é, segundo os autores. Pode se perceber que as suas concentrações gravitaram em torno de 0.47 como média, com valores como 0.441 e 0.522, isto é, altos.

Na discussão do período pós-guerra 1792-1815 a GB continuou exercendo, em períodos diversos, o seu papel de poder mundial, mantendo altas concentrações de poder em períodos em que não exercia esse papel, com valores sempre acima de 0.4, com exceção dos anos de 1899 a 1901, 1906 a 1909, 1912-1913, fruto da competição naval com uma emergente e ameaçadora Alemanha, conforme pode ser observado no Anexo G).

A partir de 1916, pode se ainda perceber um predomínio do poder global da GB (ver Anexo G) até 1919, quando foi ultrapassada pelos EUA com índice 0.448, no entanto foi a partir de 1944 que o índice 0.5 foi atingido por esse último país. A partir de 1919 os EUA não mais perderiam a supremacia naval para nenhum contendor, segundo o modelo Modelski/Thompson.

Tendo como base a tabela constante do Anexo G), pode-se discutir os quatro ciclos longos de poder¹⁰⁵, confrontando o modelo teórico com a historiografia corrente, de modo a se verificar a pertinência dessa teoria de ciclos longos como instrumento de análise. Devido a limitações de ordem cronológica, não será discutido o quinto ciclo longo que se iniciou em 1914, no entanto o período inicial deste ciclo será abordado de modo a se atender a limitação metodológica e cronológica até o ano de 1945.

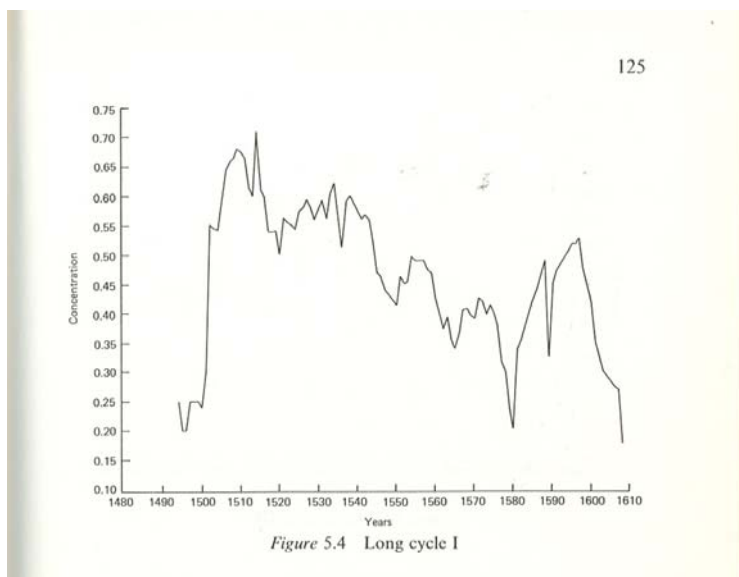
1.3- Os quatro ciclos longos de poder marítimo:

O modelo Modelski/Thompson aponta o primeiro ciclo longo se iniciando em 1494, prosseguindo até o período de conflitos entre 1580 e 1608. Como marco inicial foram consideradas as guerras italianas e as guerras do Oceano Índico entre portugueses e árabes,

¹⁰⁵ Para que haja coerência na análise, pretende-se utilizar a nomenclatura dos dois criadores do modelo de ciclos longos que cunharam a expressão “distribuição proporcional de navios de guerra dos poderes globais” constante no Anexo G) como fontes primárias de poder marítimo. Assim, os autores correlacionaram os ciclos longos de política internacional com ciclos longos dos próprios poderes marítimos dos poderes globais, conforme apresentado anteriormente. Dessa maneira a escolha e a utilização da expressão “ciclos longos de poder marítimo” não compromete o entendimento do modelo apresentado.

abarcando o período de 1494 a 1516. Os principais contendores nesse período foram Portugal, Espanha, Inglaterra e França, vindo posteriormente as Províncias Unidas.

Os fatores motivadores dessas guerras foram a entrada francesa sob o reinado de Carlos XII na Itália e a projeção portuguesa em direção ao Mar Índico, confrontando-se com os árabes. Dos principais contendores, Portugal se destacou por ter atingido o índice 0.5 a partir de 1502 até 1544, assim o que se apresenta na curva é a regularidade do modelo português, com picos marcantes em 1502, auge dos descobrimentos e depois 1509 no astronômico valor de 0.679. Após 1544 manteve índices acima de 0.4 até 1561. A partir dessa data, a Inglaterra começou a querer se igualar com esse país ibérico, embora na maior parte se mantivesse com índices abaixo do português. Em 1580 houve a União Ibérica e o poder marítimo espanhol, acrescido do português, passou a ser o de maior relevância.



Primeiro ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao predomínio ibérico.

A França manteve-se sempre com índices baixos, em torno de 0.1, o que demonstra que naquela ocasião ela não ameaçava os principais contendores que, de 1580 em diante,

passaram a ser Inglaterra e Espanha. A partir de 1579, as Províncias Unidas começaram a surgir no horizonte como uma ameaça longínqua, porém constante, aos principais poderes marítimos, principalmente ao espanhol. Percebe-se, também que os autores agregaram aos índices do poder marítimo português os valores espanhóis em uma mesma curva, modificando a notação para a Espanha como o novo poder mundial, surgindo inclusive, como seria natural, um aumento do índice espanhol significativo entre 1594 e 1597. Um fato curioso é que mesmo depois da derrota da Armada em 1588 o poder marítimo espanhol manteve seu predomínio, inclusive com outras tentativas de invasão da Inglaterra, uma delas em 1597 que resultou em novo fracasso. Nessa ocasião, as tempestades destruíram 28 navios espanhóis, provocando a célebre frase de Felipe II de que Deus os castigava pelos seus próprios pecados.¹⁰⁶

Ao se discutir os motivos que levaram Portugal a ser o primeiro Estado a ascender ao título de poder mundial no primeiro ciclo de poder marítimo do modelo Modelski/Thompson, alguns fatores logo ressaltam na análise.

Segundo Therezinha de Castro, caberia a Portugal o papel de pioneiro do expansionismo moderno.¹⁰⁷ Seu núcleo geo-histórico¹⁰⁸ era formado pelo Condado Portucalense, espremido a partir de uma região montanhosa a leste, justificando uma vocação marítima natural do povo lá estabelecido, com variáveis similares à expansão dos fenícios na Antiguidade. Esse condado, segundo a autora, era localizado em região de redes fluviais paralelas e tributárias do Atlântico, motivando interesses culturais semelhantes, tendo o cristianismo como fulcro¹⁰⁹. Tomando para si a herança do cristianismo e em confronto permanente com os árabes no sul, o Algarve foi conquistado em 1250, concluindo sua unidade territorial bem cedo na Europa.

Therezinha de Castro continuou justificando a expansão portuguesa para o mar, agregando, além da natural posição geográfica, a pobreza do solo, agindo da mesma forma como agiu em relação aos venezianos, que procuraram o mar como forma de complementar a sua pobre dieta com a pesca. Dom Diniz, no início do século XIV, se preocupou com a proteção da frota pesqueira portuguesa que se expandia e das trocas comerciais

¹⁰⁶ HOYOS, Francisco Martinez. Las otras Armadas. *Historia Y Vida*. Barcelona: Prisma Publicaciones, n.459, p.59, ano xxxviii, 2002.

¹⁰⁷ CASTRO, Therezinha de. *Estudos de Geo-História*. Rio de Janeiro: Record, 1971, p. 49.

¹⁰⁸ Núcleo geohistórico pode ser definido como um espaço natural onde se forjou o ímpeto criador de uma cultura ou de um Estado. Fonte: Ibidem, p.19.

¹⁰⁹ Ibidem, p.49.

estabelecidas com a França e os Flandres. Determinou, então, a construção de navios que pudessem transportar bens, além de terem capacidade de defenderem-se de corsários¹¹⁰.

No sul, os árabes continuaram a pressionar os lusitanos que, já motivados por fatores econômicos, resolveram conquistar Ceuta como forma de proteger o flanco sul e de se projetarem na África, além de controlarem a entrada do Mediterrâneo. Em 1415 Ceuta foi tomada e os portugueses começaram a procurar uma rota que os levasse às especiarias. A investida portuguesa, ao longo da costa africana, visava exatamente a descoberta desse caminho estratégico comercial, da mesma forma como fizeram os povos italianos no Mediterrâneo nos séculos anteriores. Uma rota alternativa pelo sul da África passou a fazer parte da estratégia lusitana, de modo a suplantarmos a artéria econômica de bens que se iniciava na China, passando pela Índia, Egito e por fim atingindo à Europa.

Após a descoberta do caminho marítimo para as Índias em 1498, os portugueses trataram de criar um império ultramarino baseado no poder marítimo, criando entrepostos comerciais fortificados ao longo de todo o caminho descoberto. Segundo o historiador Antonio Borges Coelho:

A expansão portuguesa envolveu milhares de navios de comércio e de guerra. Saíram da Ribeira de Lisboa, da Outra Banda, do Porto, do Algarve, de Cochim, de Goa, de Málaga, do Salvador. A sua constituição e formas desiguais ficaram assinaladas na galeria dos nomes: barca, barinel, batel, bergatim, caravela, caravelão, carraca, catur, esquife, fusta, galé, galeaça, galeão, galeota, junco, nau, patacho, taforeia, urca, zavra....¹¹¹

Inicialmente, os portugueses possuíam galeras movidas a remo, mais adaptadas para navegação no Mediterrâneo. Como exemplo interessante, uma força de galeras portuguesas lutou no Canal da Mancha ao lado da Inglaterra de 1384 a 1390 durante a Guerra dos Cem Anos.¹¹² No período moderno alguns esquadrões de galeras portuguesas compunham as defesas locais de Lisboa, e quatro desses navios chegaram a compor um grupo português que se agregou à Armada espanhola na sua fracassada tentativa de invadir a Inglaterra em 1588.

¹¹⁰ Ibidem, p.50.

¹¹¹ COELHO, Antonio Borges. Os argonautas portugueses e o seu velo de ouro (séculos XV-XVI). In: TENGARRINHA, José. *História de Portugal*. São Paulo: EDUSC/UNESP, 2001, p.90.

¹¹² MODESLKI/THOMPSON, op.cit p.158.

O navio ideal português para a exploração e descoberta de novas terras no Atlântico foi a caravela, de até 100 toneladas, dotada de grande rapidez, própria para levar e trazer notícias do Novo Mundo. Cita Coelho que “enquanto uma nau de carreira da Índia demorava cerca de seis meses na viagem de ida, em 1516 a caravela de Diego de Unhos gastou menos de seis meses na ida e no regresso”.¹¹³ A caravela, também, fazia o papel de navio de guerra, comboiando as naus de comércio da Índia e da América em direção a Portugal.

As naus, por outro lado, eram navios de carga, maiores, também armados, com deslocamentos superiores às caravelas. Podiam, além disso, transportar grandes quantidades de carga. Os portugueses em suas viagens utilizavam as naus como os principais navios comerciais para o Índico e Atlântico.

Por fim, outro tipo de navio utilizado pelos portugueses em suas viagens era o galeão, vaso de guerra usado, também, em transporte, com maiores dimensões, menores calados e grande poder de fogo, podendo comportar 70 canhões, uma enormidade para o século XVI. Assim, as disputas pelo controle das rotas marítimas de comércio levaram os portugueses a diversos enfrentamentos. Coelho afirmou que “a expansão marítima dos portugueses e europeus promoveu, em todos os mares, combates e ferozes guerras marítimas. Os seus navios levaram aos pontos mais distantes do globo o espantoso ribombar da artilharia”.¹¹⁴

Os portugueses inovaram, também, no campo da tecnologia naval, introduzindo múltiplos mastros e múltiplas velas por mastro, além do desenvolvimento de canhões de bronze, substituindo os de ferro, aumentando, dessa maneira, a confiabilidade e a segurança dessas armas.¹¹⁵ Sua cartografia era superior a dos principais contendores e seus navios, principalmente naus, cresceram em número no decorrer do século XVI, passando em 1502 de 21 naus, para 52 em 1506, e para 112 em 1512, declinando com o correr dos anos para uma média de 50 naus durante a maior parte do século XVI. Em 1580, quando da União o poder marítimo português contava com apenas 18 naus, já indicando o seu declínio¹¹⁶.

Os portugueses mantinham forças navais em suas costas, divididas em três esquadões de naus e galeões; o primeiro em Lisboa, outro no Algarve e em Gibraltar e um terceiro na Madeira e nos Açores, perfazendo um total de 16 naus e sete galeões. Uma segunda força

¹¹³ COELHO, op. cit p.90.

¹¹⁴ Ibidem, p.91.

¹¹⁵ MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p. 159.

¹¹⁶ Ver Anexo A).

naval ficava estacionada no Mar Índico, a partir de 1509, com dois esquadrões, um em Malabar, a oeste da costa hindu e outro no norte, com um total de seis naus e dois galeões¹¹⁷. Portugal consolidou a sua hegemonia no Índico com esse grupo de navios ao derrotar a esquadra islâmica na Batalha de Diu em 1509. Uma terceira força naval foi estabelecida em 1511 no Estreito de Malaca, com cerca de uma nau e dois galeões, de modo a manter os interesses portugueses na região, protegendo as Molucas e a rota para Macao e o Japão. Um grande número de navios permanecia em trânsito, cerca de cinco naus e um galeão, na Carreira das Índias e em rota para o Brasil.¹¹⁸

Algumas dificuldades ocorreram para Portugal no decorrer do século XVI. A primeira foi a concorrência espanhola que, depois da expulsão dos árabes de seu território, procurou estabelecer uma rota comercial, desta feita para o ocidente, em paralelo com a iniciativa portuguesa de, também, se expandir para o ocidente. Deve ser considerado que as prioridades espanholas se dividiram com os interesses no Mediterrâneo, ao conter a França, continuar o controle sobre certas regiões na Itália e de resistir aos turcos otomanos.

Ao contrário de seus primos portugueses que demoraram em estabelecer uma contramedida eficaz contra os corsários, durante a maior parte do século XVI, os espanhóis estabeleceram passo a passo um sistema de comboios transoceânicos que traziam metais preciosos do México e do Peru, no entanto o seu poder naval não acompanhou essa expansão. A instituição espanhola do comboio foi estabelecida entre 1564 e 1566, quando grandes frotas de até 70 navios mercantes passaram a ser escoltados durante a travessia do Atlântico por vasos de guerra bem armados. Ao se aproximarem dos Açores e da costa espanhola, eles recebiam o reforço de outros navios de guerra que suspendiam de Cadiz e de Lisboa¹¹⁹.

Pode ser percebido que os índices espanhóis no Anexo G), até o ano de 1580, mantém-se em torno de 0.18, bem inferior aos índices lusitanos que gravitam em torno de 0.5. Sobre esse fato o historiador Garret Mattingly, ao discutir o evento da Armada em 1588, em plena união Espanha/Portugal, frisou que “apesar de seu vasto império transatlântico a Espanha nunca foi um poder marítimo atlântico”¹²⁰.

¹¹⁷ MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p.170.

¹¹⁸ Ibidem, p.171. Esses dados de naus e galeões se referem ao ano de 1537. Fonte: Ibidem, p.173.

¹¹⁹ RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea Power*. London: Oxford, 1946, p.8.

¹²⁰ MATTINGLY, Garret. *The Invincible Armada and Elizabethan England*. Ithaca: Cornell University Press, 1963, p. 24.

A segunda dificuldade encontrada pelos portugueses foi a hostilidade dos corsários franceses, ingleses e posteriormente, já no avançar do século XVI, holandeses. Seu império ultramarino viera a se expandir demasiado e seus recursos passaram a ser esgarçados no limite de ruptura. Ao mesmo tempo, o Império espanhol, também em expansão, sofreu ataques de corsários, em especial aqueles contratados por Elizabeth I, no qual Francis Drake foi o maior expoente, a partir de 1571. Nesse sentido a União Ibérica não foi favorável a Portugal, uma vez que viu seu poder marítimo perder prestígio e se agregar ao espanhol que foi aos poucos sendo suplantado pelos poderes inglês e holandês. Um fato importante para acelerar o declínio português no mar foi a política adotada por Felipe II que, em razão dos compromissos assumidos nos Flandres, no Mediterrâneo contra os turcos, na América e na Itália, prestigiava o poder terrestre em detrimento de sua expansão no mar, sendo o exército espanhol, inclusive, considerado o melhor da Europa e seus componentes os mais destemidos e preparados para a guerra.

Uma terceira dificuldade que, no final, levou à perda da preponderância marítima portuguesa foi o declínio do comércio de especiarias, influenciado pela perda do comércio do Mar Vermelho, aliado aos altos custos de se manter uma esquadra com bases de apoio com alcance mundial, levando o tesouro lusitano a contrair, cada vez mais, empréstimos que acabaram provocando a sua falência em 1560¹²¹. Houve, então, uma diminuição de sua atividade marítima e um número decrescente de naus em pontos importantes de suas rotas marítimas. A União Ibérica veio a ser o golpe de misericórdia no já combalido poder marítimo português.

Apesar de todos esses problemas, pode-se considerar que Portugal foi o primeiro grande poder marítimo mundial, pois além de ter um alcance global, dominou as grandes navegações oceânicas, inovou na construção de embarcações de longo curso e o mais importante, controlou as suas rotas marítimas de comércio na maior parte do século XVI, apesar dos ataques de corsários. A partir da segunda metade desse século, Portugal foi se enfraquecendo lentamente, até a sua absorção pela Espanha em 1580.

E os outros poderes marítimos globais ? Como se comportaram nesse processo ?

A Inglaterra nesse período se manteve com índices baixos a maior parte do ciclo, no entanto o evento da Armada foi o desencadeador do início da criação de um poder marítimo

¹²¹ MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p.174.

relevante. O rei Henrique VII foi o primeiro a realmente perceber que a prosperidade da Inglaterra estava ligada ao mar.¹²² Coube a seu filho Henrique VIII, no entanto, a honra de aumentar significativamente a Marinha Real, inclusive introduzindo a instalação de grandes canhões a bordo dos navios ingleses.¹²³ Ele também instituiu regulamentos para a condução de operações navais de combate, organização e cumprimento de disciplina a bordo dos vasos de guerra. Como órgão máximo administrativo da Marinha, Henrique VIII criou o Navy Board responsável pelos diversos aspectos ligados à organização naval. As grandes preocupações estratégicas desse rei inglês e dos que se seguiram foi controlar o Canal da Mancha contra corsários franceses e impossibilitar a criação de uma base para a invasão da ilha. Assumia, também, um aspecto relevante a proteção do comércio inglês e o incentivo ao estabelecimento de colônias e por fim, talvez a mais importante, a necessidade de impedir que um poder europeu alcançasse hegemonia no continente¹²⁴.

Elizabeth I, rainha da Inglaterra de 1558 a 1603 e filha de Henrique VIII, apoiou veladamente os corsários que atacavam os navios espanhóis e portugueses que vinham carregados de tesouros do Novo Mundo, no entanto, evitou, sempre que possível, um embate mais direto com Felipe II da Espanha. Perspicaz e com apurado senso político, ela gravitava ora em uma política voltada para o continente, ora para o fortalecimento de seu poder marítimo. Em 1585 ela resolveu enviar tropas inglesas para as Províncias Unidas, de modo a apoiar os protestantes holandeses que se batiam contra os espanhóis, o que a levou imediatamente a um conflito com Felipe. O historiador William Maltby descreveu de uma forma interessante a estratégia adotada pela Inglaterra nesse período. Disse ele o seguinte:

Todos concordavam que a Inglaterra necessitava ser forte no mar, no entanto aqueles que se opunham a um maior envolvimento em terra eram veementes e amargos. Seus esforços foram um grande impedimento ao desenvolvimento de estratégias coordenadas. Mas em um certo grau essa estratégia era uma questão de alocação de recursos, tendo esses argumentos alguma consistência.¹²⁵

¹²² KEMP, op.cit. p.13.

¹²³ Ibidem, p.13.

¹²⁴ MALTBY, William. The origins of a global strategy: England from 1558 to 1713. In: WILLIAMSON, Murray/KNOX, MacGregor/BERNSTEIN, Alvin. *The Making of Strategy. Rulers, States and War*. United Kingdom: Cambridge, 1994, p.151.

¹²⁵ Ibidem, p.153.

Quando Felipe resolveu invadir a Inglaterra em 1588 o poder marítimo inglês, de acordo com a formulação de Modelski/Thompson, nem chegava a metade do poder espanhol¹²⁶. Apesar dessa desvantagem aparente, a Inglaterra prevaleceu, fruto de uma boa tática naval, mantendo os espanhóis afastados impedindo a abordagem, de um bombardeio a distância, sem expor-se, as boas características de navegabilidade de seus navios, ao adestramento de suas tripulações de combate, superior aos espanhóis e por fim e o mais importante, pelo mau tempo reinante na ocasião, afetando mais fortemente os navios ibéricos. No ano seguinte à Armada, os ingleses já tinham condições de enfrentar em semelhantes condições os espanhóis.¹²⁷ Entretanto, em 1590 voltou-se a situação anterior à aventura da Armada e foi restabelecida a superioridade espanhola. Apesar dessa aparente inferioridade, os ingleses demonstraram que tinham condições de desenvolver um poder marítimo condizente com sua posição de Nação emergente nos destinos europeus.

A França, por outro lado, manteve uma postura estratégica voltada para o continente europeu. As guerras religiosas que assolaram o território francês não permitiram uma política governamental voltada para as lides marítimas, bastando observar o modelo Modelski/Thompson para se perceber a baixa prioridade alocada ao fortalecimento do seu poder marítimo. Os corsários franceses que atacavam os navios espanhóis foram os únicos espasmos de poder voltado para o mar nesse primeiro ciclo longo.¹²⁸

A Holanda só começou a ser computada a partir de 1579, embora desde o início do século XVI Antuérpia já fosse o entreposto comercial distribuidor dos produtos trazidos pelos navios portugueses da Índia. Na metade desse século, as Províncias Unidas tornaram-se foco de lutas constantes entre os Habsburg espanhóis e os batavos. Os espanhóis queriam implantar o catolicismo a ferro e fogo em um território controlado por protestantes. Essa guerra consumiria grandes recursos tanto de espanhóis como de holandeses.

Navios holandeses participaram ativamente da defesa da Inglaterra contra a Armada espanhola em 1588. A grande preocupação holandesa era a sua luta contra Felipe, em sua cruzada para submeter os batavos. Foram anos de lutas intensas, no entanto, ao contrário do que ocorreu na França naquele período, os holandeses transformaram-se em grandes comerciantes marítimos. Quando Felipe proibiu a parada de navios mercantes holandeses

¹²⁶ Pelo Anexo G) a Inglaterra tinha um índice de 0.231 e a Espanha 0.490.

¹²⁷ Ver o Anexo G) com índices de 0.306 para a Inglaterra e 0.324 para a Espanha.

¹²⁸ Os índices franceses gravitavam em torno de 0.12, segundo o Anexo G).

no porto de Lisboa, naquela ocasião um dos maiores entrepostos comerciais da Europa, não sobrou alternativa aos batavos senão procurar comerciar diretamente no oriente. Pouco a pouco eles foram se transformando em grandes intermediários comerciais, chegando até a comerciar com os seus próprios inimigos, os espanhóis. O historiador Peter Padfield afirmou o seguinte sobre a prosperidade holandesa no período:

A prosperidade encontrava-se no controle dos mercados. Os holandeses eram os grandes intermediários: redes de navios mercantes traziam bens quando os preços estavam baixos, florestas inteiras eram derrubadas e os vinhos de extensas regiões eram estocados. Esses produtos eram transportados por navios holandeses para portos holandeses, estocados e armazenados para a manutenção de preços altos. Eram, então, vendidos nos mercados holandeses e reexportados em navios holandeses.¹²⁹

Os holandeses foram desenvolvendo um poder marítimo robusto, alicerçado no comércio de bens, desalojando os espanhóis de seu predomínio naval. Seus índices no modelo Modelski/Thompson vão crescendo continuamente a partir de 1579, vindo a atingir o índice 0.510 em 1608, exatamente quando chega a termo o primeiro ciclo. O ciclo holandês teve então início.

1.3.1- O segundo ciclo longo. A Holanda e a luta pelo comércio marítimo:

O segundo ciclo longo se iniciou em 1608 e as guerras globais consideradas no modelo referem-se às guerras holandesas e espanholas, precipitadas pela União Ibérica em 1580, a ocupação de Antuérpia pela Espanha e pela aliança anglo-holandesa de 1585. O período abarcado por esse ciclo começou em 1608 e terminou no ciclo de guerras iniciado em 1688, as chamadas guerras de Luiz XIV, até o fim da Guerra de Sucessão da Espanha em 1713. Os principais atores apontados nesse ciclo foram as Províncias Unidas, a Inglaterra, França e a Espanha.

No ano de 1609, as Províncias Unidas já controlavam 0.526 da distribuição proporcional de navios, seguida da Inglaterra com 0.309 e da Espanha com 0.165 de concentração¹³⁰. Seus valores continuaram altos, gravitando em torno de 0.5, atingindo um

¹²⁹ PADFIELD, Peter. *Maritime Supremacy and the opening of western mind*. London: Pimlico, 2000, p.75..

¹³⁰ Ver Anexo G).

pico em 1640 com 0.605. A situação se inverteu a partir de 1649, quando Cromwell na Inglaterra começou a priorizar os recursos para o fortalecimento do poder marítimo. O Ato de Navegação de 1651 já provocou uma superioridade naval flagrante da Inglaterra em relação às Províncias, com índices de 0.406 para a primeira e 0.321 para a segunda.

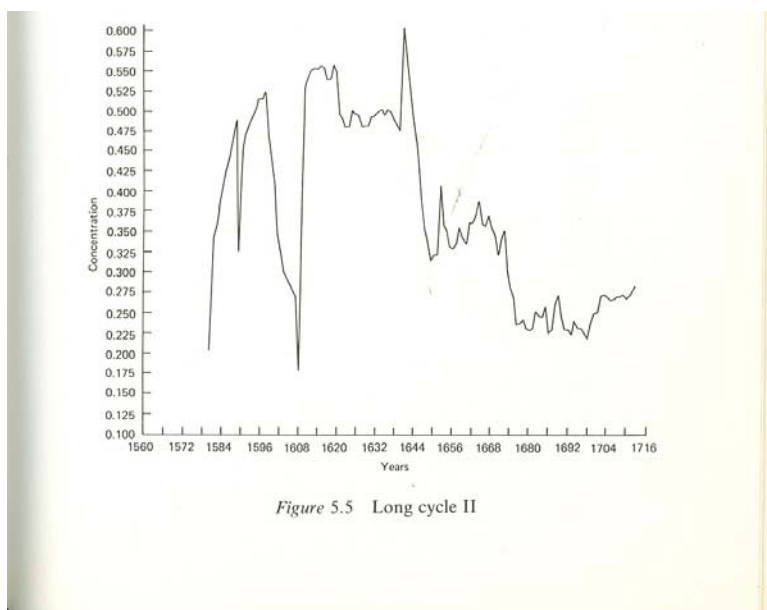


Figure 5.5 Long cycle II

Segundo ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao período holandês.

Um fato interessante nessa análise foi a distribuição percentual de poder no início da Primeira Guerra Anglo-holandesa em 1652, 0.408 para ambos. Esse percentual não foi mantido durante os dois anos de guerra. A Inglaterra ultrapassou imediatamente as Províncias Unidas já no ano seguinte, mantendo sua superioridade até 1667.

Na segunda guerra iniciada em 1665, ambos possuíam números muito próximos até o ano de 1667 quando foi assinado o Tratado de Breda que terminou com a guerra. Em 1672, no início da terceira guerra, a Holanda encontrava-se em vantagem proporcional com cerca

de 0.333 e a Inglaterra com 0.216. A França, na ocasião, aliada da Inglaterra, já se tornara a maior ameaça ao poder marítimo holandês, graças a Jean Baptiste Colbert, herdeiro das iniciativas do Cardeal Richelieu alguns anos antes.

Colbert inspirou-se nos holandeses e nos ingleses, conseguindo tornar a construção naval francesa uma das melhores do mundo, criando uma esquadra potente. As inovações francesas traziam grande admiração, especialmente aos ingleses. Oliver Warner comentou que “quando a França e a Inglaterra estiveram em guerra, os navios tomados dos franceses eram não só desejados como adições à Marinha inglesa, mas principalmente pelas inovações e lições práticas que eram copiadas por eles ingleses”¹³¹. Colbert, também, melhorou a situação dos marinheiros e reorganizou o corpo de oficiais da Marinha. Fortificou Toulon, Rochefort, Havre, Brest e Dunquerque, assim como aumentou sobremaneira a Marinha mercante incorporando cerca de 4.000 navios.¹³²

Os franceses mantiveram os maiores índices de 1670 até 1702, em plena Guerra de Sucessão da Espanha, quando, a partir daí, viram seu poder diminuir. De 1702 até 1708 houve certa paridade entre a França e a Inglaterra, no entanto a partir desse ano, até o final do ciclo a Inglaterra dominou os mares. De 1643 até 1713 não houve um poder mundial, porém os quatro contendores, as Províncias Unidas, Inglaterra, França e Espanha, foram poderes globais, disputando a hegemonia em lutas constantes no mar. Ao final do ciclo, a Holanda acabou extenuada pelas constantes guerras. Não mais readquiriria o prestígio perdido para a Inglaterra, a nova senhora dos mares.

Quais afinal foram os fatores que levaram a Holanda a se tornar o poder mundial, segundo o modelo proposto, durante certos períodos no segundo ciclo e a vantagem marítima na maior parte desse lapso temporal ? A historiografia por acaso corroborou o resultado obtido com esse modelo ? Foi realmente a Holanda a principal potência marítima desse ciclo ?

Therezinha de Castro afirmou que os holandeses, no início de sua expansão comercial, já eram experimentados em assuntos náuticos, exportando sua fonte inicial de riqueza, o arenque, para Portugal e França, com navios próprios e aproveitando para trazer na volta o sal, de grande utilidade na própria industrialização do arenque, vendido

¹³¹ WARNER, Oliver. *Great Battle Fleets*. London: Hamlyn, 1973, p.98.

¹³² ALBUQUERQUE/SILVA, op.cit. p.70.

salgado¹³³, provocando, dessa maneira, um círculo virtuoso de exportação e importação contínuo. Disse ela que “os holandeses já eram experimentados navegadores de cabotagem no continente europeu”¹³⁴, quando os ibéricos lançaram-se nas grandes navegações. A propensão natural para o mar por parte dos holandeses era antiga.

As Províncias Unidas, composta de sete províncias, da qual a Holanda era a mais poderosa, voltaram-se cedo para o mar, inicialmente na pesca, como descrito, e posteriormente como intermediários nas rotas comerciais, desalojando portugueses e espanhóis. David Landes afirmou que o sucesso holandês refletiu uma postura particular em relação ao trabalho e ao comércio. Saquear e apresiar eram coisas boas, mas o que importava, a longo prazo, eram pequenos ganhos que acabaram se somando para fortalecer os holandeses¹³⁵. Joost Van Den Vondel, navegador e comerciante holandês dizia que “nós os de Amsterdã, viajamos...para onde quer que o lucro nos conduza, qualquer mar e costa, os portos do mundo inteiro, por amor aos ganhos, exploramos”¹³⁶. Esse era o espírito empreendedor que lançou os holandeses em quase todos os rincões da Terra. O amor aos lucros era o seu incentivo. A doutrina marítima holandesa era de “navios livres, bens livres”, o que veio a ser uma inovação na lei marítima internacional, primeiramente estabelecida por eles em um acordo com a Espanha em 1580.¹³⁷

As exportações holandesas atingiram cifras no século XVII que a Inglaterra só conseguiu atingir em 1740, além disso, a pesca holandesa empregava cerca de 2000 embarcações e era superior a manufatura da França e Inglaterra juntas.¹³⁸

Os navios holandeses tendiam a ser redondos, largos e com fundos chatos, provocando uma vantagem relativa em relação aos principais contendores, pois transportavam maior carga, possuíam grande manobrabilidade, menores custos e tripulações.¹³⁹ Os holandeses, com a utilização desses navios, desejavam ganhar dinheiro no comércio, no entanto esse comércio se atrelou à força bruta. O choque com os interesses espanhóis e portugueses no final do século XVI era inevitável.

¹³³ CASTRO, op.cit. p.54.

¹³⁴ Ibidem, p.55.

¹³⁵ LANDES, David. *Riqueza e Pobreza das Nações*. 4.ed. Rio de Janeiro: Campus, 1998, p.151.

¹³⁶ Ibidem, p.150.

¹³⁷ RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea Power*. op.cit. p.14.

¹³⁸ STEVENS/WESTCOTT, op.cit, p.160.

¹³⁹ MODELSKI/THOMPSON, op.cit, p.187.

Os navios holandeses se espalhavam pelos mares, no entanto essas atividades eram descoordenadas e dependentes das iniciativas de cidades e indivíduos. Somente em 1589, após o embate com a Armada de Felipe, foi criado um Almirantado Central englobando cinco Almirantados provinciais.¹⁴⁰ Cada Almirantado provincial tinha a tarefa de equipar e coletar os impostos necessários a manutenção dos navios em trânsito, assim cada província estabelecia políticas específicas de incentivo ao comércio, no entanto essa descentralização trouxe alguns problemas.

Um grande problema em termos de defesa conjunta, sob a coordenação de um Almirantado Central, era a capacidade e autoridade de cada província promover e nomear os seus próprios almirantes comandantes de esquadões, o que provocava ou um número excessivo de almirantes em esquadras conjuntas ou esquadões sob a responsabilidade de almirantes provinciais que não se sujeitavam a um comando central. A nomeação de um almirante comandante geral não garantia eficiência ou obediência imediata.

As principais tarefas atribuídas a insipiente Marinha holandesa no início do século XVII eram combater nas águas interiores das províncias, proteger sua grande frota pesqueira, escoltar os comboios que vinham de seus entrepostos comerciais que cruzaram uma perigosa área do Canal da Mancha sob a vigilância da Marinha inglesa, bloquear os portos no sul sob controle espanhol, e eventualmente atacar os navios ibéricos que vinham de suas colônias.

Uma grande limitação estratégica para a Marinha holandesa era que, em períodos de crise, navios mercantes eram transformados em de guerra e os marinheiros e oficiais mercantes se transformavam em combatentes da Marinha de guerra, com todos os inconvenientes que essa transformação provocava no adestramento para a guerra. Tal limitação foi percebida logo no início da Primeira Guerra Anglo-holandesa. Essa transformação de um navio mercante em de guerra, em curto período de tempo, provocava um número menor de canhões disponíveis a bordo, devido a construção ser voltada para o transporte de cargas e não para o combate.

O primeiro grande embate dos holandeses no mar foi durante a guerra contra a Espanha iniciada em 1621. Os holandeses atacaram intensamente o comércio espanhol, capturando ou destruindo 886 navios inimigos entre 1627 e 1630. Em 1631 e 1632 foram

¹⁴⁰ Essas províncias eram Amsterdan, Rotterdam, Holanda do Norte, Zeelândia e Friesland.

neutralizados 488 navios espanhóis e entre 1633 e 1646 cerca de 557 navios.¹⁴¹ A guerra veio a culminar no grande encontro nos Downs em 1639, onde uma esquadra espanhola foi destruída com a perda de cerca de 40 navios e 7.000 homens mortos, contra apenas um navio holandês perdido e 100 mortos.¹⁴²

Os holandeses, mais agressivos que os espanhóis, conduziram operações de bloqueio em pleno Canal da Mancha contra os navios ibéricos. Os ingleses, assim, se viram atingidos diretamente com esse controle holandês na Mancha. A ousadia holandesa foi tanta que no combate de Downs um esquadrão inglês solicitou a retirada dos holandeses de seu mar territorial. Os últimos não só se negaram a cumprir a solicitação como destruíram a frota espanhola nesse mar à vista dos navios ingleses. O choque entre os dois adversários, Holanda e Inglaterra era iminente.

A ascensão de Cromwell ao poder trouxe em seu bojo a expansão da Marinha inglesa, relegada a baixa prioridade nos reinados de Jaime I e Carlos I. Em 1651, o Ato de Navegação foi um desafio direto ao comércio holandês. Esse ato estabelecia que todos os artigos importados para a Inglaterra deveriam ser transportados por navios ingleses ou em embarcações do local onde foram produzidos. Ora, os holandeses pouco produziam, apenas serviam como intermediários e comerciantes. O ato servia, além de incentivo para a construção naval, para a quebra do monopólio holandês no transporte de bens. O preâmbulo do ato declarava que ele fora assinado “para o incentivo da Marinha mercante e da navegação da Nação, sob a boa providência e proteção de Deus que é tão grande no bem estar e na segurança da Comunidade”.¹⁴³

Cromwell se preocupou, também, com a situação no Báltico, local de onde provinha a madeira para a construção de seus navios mercantes e de guerra. A estabilidade local era fundamental para a estratégia inglesa na região.

Alguns fatos precipitaram a guerra entre os dois países. Os ingleses insistiam na saudação a seu pavilhão de qualquer navio, sendo ele mercante ou de guerra, que passasse pelo Canal da Mancha, o que representava, além da flagrante humilhação de arriar a bandeira nacional à vista de qualquer navio inglês, o reconhecimento de que o Canal pertencia à Inglaterra. Existiam, também, alguns ressentimentos ingleses em relação aos

¹⁴¹ MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p. 190.

¹⁴² PADFIELD, op.cit. p.64.

¹⁴³ RICHMOND, Herbert. *The Statesmen and the Sea Power*. op.cit, p.34.

holandeses, devido a um massacre de comerciantes ingleses em Amboina nas Índias Orientais, sob o reinado de Jaime I praticado pelos holandeses, ferida que não havia ainda cicatrizado¹⁴⁴. Além disso, os ingleses reclamaram impostos sobre todos os arenques pescados a menos de 30 milhas de suas costas, o que atingiu diretamente os interesses da Holanda.¹⁴⁵ A política holandesa de “navios livres, bens livres” foi assim fortemente atingida. A única opção possível para os batavos era a guerra.

Logo no início da Primeira Guerra Anglo-holandesa em 1652 existia uma paridade em navios de linha entre os dois países¹⁴⁶, no entanto a guerra não foi favorável à Holanda. A paz foi solicitada pelos holandeses em 1654 e aceita por Cromwell, que estabeleceu diversas condições para a sua concordância. Compensações foram pagas pelos holandeses, além da humilhação de ter que saudar os navios ingleses quando no Canal e aceitar os ditames do Ato de Navegação de 1651. Foi assinado, então, o Tratado de Westminster em abril de 1654. Muitos comerciantes ingleses consideraram os termos ainda muito brandos e acusaram Cromwell de ter sido leniente com os seus inimigos batavos. Seja como for, a Inglaterra estaria em nova guerra contra a Espanha em 1655 e uma nova guerra contra a Holanda era indesejável. Cromwell era insensível a pressões de quem quer que fosse e seus motivos para a paz eram de natureza religiosa e política.

A Primeira Guerra Anglo-holandesa inaugurou um novo período na história da guerra naval. Uma grande guerra pelo domínio dos mares entre duas potências navais. Foram sete batalhas navais de grande envergadura envolvendo muitas vezes mais de cem navios durante curto espaço de tempo. O navio de linha com diversos conveses e canhões passou a ser o padrão das esquadras. Inaugurou-se a tática naval com grandes expoentes como Tromp, Blake e Monck. O estabelecimento da linha de batalha¹⁴⁷ passou a ser comum em todas as esquadras de combate e os combates individuais de unidades independentes faziam parte do passado. As esquadras passaram a ser manobradas em conjunto, exigindo-se iniciativa, coragem e disciplina tática. Embora o comércio marítimo holandês tenha sido, também, atingido com essa guerra, continuavam os holandeses a negociar e transportar bens, o que continuou a desagradar os ingleses.

¹⁴⁴ STEVENS/WESTCOTT, op.cit. p. 162.

¹⁴⁵ Ibidem, p.162.

¹⁴⁶ Ver Anexo G). Os índices pelo modelo eram 0.408 para ambos.

¹⁴⁷ Os navios de linha formavam em coluna, um atrás do outro, compondo a chamada linha de batalha.

Em 1660 foi estabelecida nova Lei de Navegação ainda mais restritiva aos interesses batavos. Em seu principal artigo foi estabelecido o seguinte:

Para o progresso do armamento marítimo e da navegação que sob a boa providência e proteção divina interessam tanto à prosperidade, à segurança e ao poderio deste Reino[...]nenhuma mercadoria será importada ou exportada dos países, ilhas, plantações ou territórios pertencentes a Sua Majestade na Ásia, América e África, noutros navios, senão nos que sem nenhuma fraude pertencem a súditos ingleses, irlandeses ou galeses, ou ainda a habitantes destes países, ilhas, plantações e territórios e que são comandados por um capitão inglês e tripulados por uma equipagem com três quartos de ingleses.¹⁴⁸

Estendia-se, assim, o alcance das restrições. Além disso, as companhias dos dois países que comerciavam no oriente viviam em pé de guerra, o que incomodava os respectivos governos. Os ingleses já não se encontravam sob o regime republicano. Carlos II reassumira o trono em 1660, no entanto as rivalidades comerciais não se extinguíram.

Uma das principais razões que afetavam as relações de comércio entre os dois contendores era a concorrência holandesa no florescente comércio de escravos na Guiné, onde a companhia inglesa atuava. Os holandeses, dotados de mais navios, transportavam e vendiam mais escravos, a preços módicos nas Antilhas, afetando diretamente os interesses ingleses. Em 1665 foi declarada nova guerra entre os dois adversários.

A Segunda Guerra Anglo-holandesa durou dois anos, como a guerra precedente. No início da contenda ambos possuíam proporções semelhantes nos navios de linha, 0.359 para a Holanda e 0.398 para a Inglaterra. Durante o conflito os holandeses se fortaleceram em relação aos ingleses (0.370 para 0.304, respectivamente). Essa proporção espelhou o melhor desempenho da esquadra batava, que foi soberbamente conduzida por de Ruyter. A França, sob Luiz XIV aliou-se aos holandeses, o que, de certa forma, provocou a derrota inglesa na grande Batalha de Quatro Dias. A maior humilhação sofrida por Carlos II foi o bloqueio do Rio Tamisa por de Ruyter e a destruição de sete grandes navios de linha próximos a Chatham.

A negligência de Carlos fizera a Marinha inglesa perder o controle do mar. Duas outras tragédias vieram acelerar as negociações de paz por parte dos ingleses. Um surto de peste e o grande incêndio de Londres. Em 21 de julho de 1667 foi assinada a Paz de Breda,

¹⁴⁸ AQUINO, Rubim Santos Leão de et alii. *História das Sociedades*. Rio de Janeiro: Record, 1999, p. 89.

terminando a Segunda Guerra Anglo-holandesa. Os holandeses perderam de vez Nova York, contudo mantiveram o Suriname e conseguiram algumas relaxações no Ato de Navegação. Os navios holandeses podiam transportar para a Inglaterra tanto bens alemães como holandeses, o que foi um grande progresso¹⁴⁹. Esses termos eram mais favoráveis que as condições impostas em Westminster, em virtude do próprio desempenho naval holandês. Nova crise ocorreria, porém cinco anos depois, em 1672. Dessa feita, a França de Luiz XIV se veria envolvida na contenda, no entanto não mais aliada dos holandeses, mas sim dos ingleses.

Este rei francês, pouco antes da conclusão do Tratado de Breda, voltou-se para os Países Baixos espanhóis e os conquistou sem dificuldades. Essas ações trouxeram muita ansiedade aos holandeses que viram da noite para o dia um antigo aliado transformar-se em ameaça. Imediatamente concluíram um acordo com a Inglaterra e com a Suécia, a Tríplice Aliança, de modo a neutralizar o poderio nascente francês. Dizia-se na ocasião na Holanda que “a França era boa como aliada, mas ruim como vizinha”.¹⁵⁰ Os ingleses, também, se preocuparam com essa expansão francesa, principalmente pelo perigo da queda da Holanda, no entanto duas guerras no mar, associadas com a humilhação inglesa no último confronto, disputas comerciais e a aversão de Carlos com as Províncias Unidas ainda eram recentes no imaginário inglês.

Luiz XIV necessitava, inicialmente, minar a Tríplice Aliança por meio de negociações com a Inglaterra, de modo a isolar a Holanda e assim procedeu. Carlos II, necessitando de recursos, contra o desejo de seus assessores e da população, retirou-se da Aliança. Luiz XIV, além dos recursos transferidos para a Inglaterra, prometeu facilidades aos ingleses nos territórios conquistados nos Países Baixos espanhóis e na Holanda a ser vencida. Por muito tempo, os holandeses fizeram enormes esforços para evitar uma futura guerra com Luiz e Carlos, no entanto fracassaram nesse intento.

Em janeiro de 1672, os ingleses enviaram um ultimato aos holandeses, com apoio francês, determinando que todo navio batavo que cruzasse com um de seus vasos de guerra, por menor que fosse, em águas inglesas, deveria abaixar sua bandeira como sinal de respeito. Tal ato era novamente uma enorme humilhação aos holandeses. Começaram,

¹⁴⁹ WARNER, *Great Battle Fleets*. op.cit, p.74.

¹⁵⁰ MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. New York: Dover, 1987, p. 139.

então, os preparativos para o inevitável, uma terceira guerra contra a Inglaterra. Em março daquele ano, os ingleses sem aviso atacaram um comboio holandês. No final desse mês Carlos declarou guerra à Holanda, seguido imediatamente por Luiz.

Em 1672 os holandeses estavam melhor preparados que os ingleses para a luta no mar. Possuíam cerca de 33,3% dos navios de linha em atividade contra 21,6 % da Inglaterra, no entanto a França, sob a batuta de Luiz XIV agregava cerca de 35,9% de navios de linha, índice superior ao holandês.

A guerra durou cerca de dois anos. Os ingleses alegaram que os franceses não queriam comprometer sua já poderosa esquadra na luta contra os batavos, deixando que os ingleses lutassem praticamente sozinhos.

A guerra tornou-se assim impopular na Inglaterra. Uma intensa campanha foi iniciada para dar fim a essa guerra entre a Inglaterra e Holanda até que, em fevereiro de 1674, foi assinado um tratado de paz entre esses dois países, permitindo que a Holanda se concentrasse na guerra contra a França até 1679. Esse tratado restabeleceu o status anterior entre esses dois países, mostrando o quão infrutífero fora esse conflito.

Apesar dessas três guerras terem exaurido os recursos humanos e financeiros de ambos contendores e a Holanda ter combatido com heroísmo e bravura, a Inglaterra saiu vitoriosa e fortalecida. Ela veio a substituir os batavos no domínio do mar. Quais os motivos para essa vitória arduamente conquistada ?

Primeiro, a percepção na sociedade e, o mais relevante, na elite dirigente inglesa, da importância do mar para a prosperidade e sobrevivência da Inglaterra. Isso motivou políticas orientadas para fortalecer o poder marítimo, tais como o Ato de Navegação de 1651.

Em segundo lugar, a perseverança e coragem dos marinheiros ingleses em se restabelecerem depois de uma derrota, reerguendo-se rapidamente e combatendo a próxima contenda como se a anterior não tivesse ocorrido.

Em terceiro lugar, a sorte de contar com chefes navais de valor que não se contentavam com pouco, exigindo o máximo de seus homens e obtendo os resultados necessários.

Em quarto lugar, o poder de utilizar os recursos financeiros suficientes, apesar de diversas crises ocorridas, para construir os navios necessários para substituir os perdidos

em combate e de contar com reservas humanas em condições de continuar lutando, muitos, inclusive, recrutados forçosamente.

Em quinto lugar, a ambição e ousadia de confrontar os “donos” do mar, os holandeses, desafiando-os sem relutância. O amor ao lucro foi, também, um catalisador para essa postura.

Em sexto lugar, a posição geográfica da ilha que impedia uma invasão direta do território inglês sem o domínio do Canal da Mancha e do Mar do Norte. Essa imunidade foi ainda mais relevante no século XVIII quando enfrentaram os franceses, superiores em forças terrestres.

Por fim, no bojo das três guerras, foi criada uma Marinha inglesa realmente profissional. Gradualmente, o amadorismo dos comandantes “cavalheiros” e mesmo de elementos privados começou a retroceder. Em seu lugar nasceu a era das grandes frotas de navios de guerra, cujo dono era o Estado, comandadas por oficiais treinados que adotaram códigos táticos e padrões de conduta profissional, que se sobrepunham a vantagens pecuniárias pessoais. Ao invés de navios improvisados para o combate, surgiu o navio construído para a guerra, guarnecido especificamente por profissionais. O navio de guerra deixou de ser o navio mercante adaptado. A guerra no mar mudou de feição, a partir dessas guerras pelo comércio marítimo.

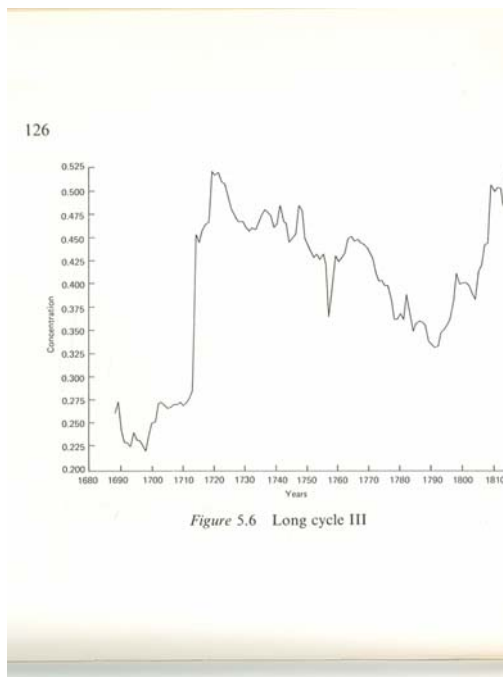
Apesar de ter perdido o predomínio nos mares para o emergente poder marítimo inglês, a Holanda passou a ser uma aliada de peso da Inglaterra, principalmente após a Revolução Gloriosa que uniu as duas coroas sob Guilherme de Orange.

Nas Guerras da Liga de Augsburgo e na da Sucessão da Espanha os holandeses aliados dos ingleses, exauriram ainda mais os seus já esgarçados recursos. Ao final do segundo ciclo longo, o poder marítimo holandês figurava atrás dos ingleses e na maior parte do quarto final deste ciclo permaneceu atrás tanto da Inglaterra como da França que, também, se viu exausta com a Guerra de Sucessão da Espanha.

A Inglaterra surgia com toda a força com índices de 0.467, aproximando-se de se tornar o poder mundial no terceiro ciclo longo que se iniciou em 1714, segundo Modelski/Thompson.

1.3.2- O terceiro ciclo longo. A Grã-Bretanha e a formação de um Império:

O terceiro ciclo se inicia, segundo o modelo, ao final das chamadas guerras de Luiz XIV a partir de 1688, com a Guerra da Liga de Augsburgo até a Guerra de Sucessão da Espanha em 1713. O seu término se dá ao final das Guerras da Revolução e Napoleônicas, entre 1792 e 1815, com a Congresso de Viena. Os principais atores nesse ciclo são a GB, Holanda, França, Espanha e Rússia. Nesse ciclo, a primeira surgiu como o poder mundial incontestável.



Terceiro ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao período britânico.

No início do ciclo já se percebe a GB com cerca de 45,4% dos navios de linha existentes, seguida da Holanda e da França, bem afastadas¹⁵¹. Entre 1719 e 1722 assumiu o poder mundial, recuando um pouco nos anos seguintes.

A superioridade britânica nesse período é relevante até o segundo ano da Guerra dos Sete Anos, 1757, quando cai rapidamente o número de seus navios de linha, atingindo o índice de 0.364, contra uma França ameaçadora com 0.272. No ano seguinte, os britânicos voltaram a ter supremacia, mantendo índices em torno de 0.43, caindo em 1775 para abaixo de 0.4¹⁵². Durante a Guerra de Independência dos EUA, a Marinha Real britânica manteve-se com índices em torno de 0.37 e a francesa 0.28. Os índices dos ingleses caíram um pouco para cerca de 0.35 até 1798, quando voltaram a subir para valores em torno de 0.41 nas Guerras da Revolução Francesa e Napoleônicas¹⁵³. Durante esse período os britânicos mantiveram a dianteira em relação à Marinha francesa, culminando em 1809, quando voltaram a ter a posição de poder mundial (índices acima de 0.50) com uma França com índices de 30% em navios de linha.

Nesse ciclo, a GB em 11 anos ocupou a posição de poder mundial e no restante dos anos manteve clara vantagem sobre os outros quatro poderes globais. Assim, pode-se considerar que de acordo com o modelo Modelski/Thopson, o terceiro ciclo foi um ciclo claramente britânico. Quais os fatores que levaram a essa vantagem ? Estaria o modelo condizente com a historiografia que aborda o período ?

Segundo Therezinha de Castro, a Inglaterra caracterizou-se como um país ilhado que se transformou em uma nação orientada para o intercâmbio econômico. Não pôde, devido a seu espaço territorial restrito, manter-se por muito tempo isolado, tendo, assim, que se valer de outras regiões. Segundo essa autora, os ingleses haviam-se “voltado para as relações constantes com outros povos, transformando-se em sociedades de comerciantes”¹⁵⁴.

As Guerras Anglo-holandesas transformaram a Marinha Real inglesa de uma força voltada para o ataque ao comércio marítimo dos inimigos para uma força considerável que procurava a decisão no combate e na batalha, no bloqueio dos portos adversários e em operações de desembarque de tropas, como por exemplo, na tentativa de invasão da Holanda em 1672. Sua amplitude de ação não se restringia apenas ao Canal da Mancha e

¹⁵¹ Ver o Anexo G).

¹⁵² Idem.

¹⁵³ Idem.

¹⁵⁴ CASTRO, op.cit. p. 16.

Mar do Norte, mas atingia, também, o Atlântico, as Índias Ocidentais, o Mediterrâneo e o Báltico.

Pode-se considerar Samuel Pepys¹⁵⁵ como o articulador e principal responsável pela organização da Marinha Real inglesa. Dizia ele que para uma marinha ser considerada eficiente não eram suficientes integridade e conhecimento especializado. Havia a necessidade dela possuir vigor, disponibilidade para o combate, amor ao país, disciplina rígida e métodos de luta. Ela deveria ser fundada em bases cujo zelo do administrador, associado com honestidade, economia adequada e excelência técnica eram primordiais¹⁵⁶.

Uma das grandes inovações criada por Pepys foi o pagamento parcial aos oficiais em períodos de paz, um passo importante para o estabelecimento de um corpo permanente de oficiais de marinha. Um sistema de promoções eficiente foi, também, estabelecido.¹⁵⁷ Essas iniciativas foram importantes para forjar um espírito de combate que iria mostrar os seus resultados no século seguinte.

A Guerra de Sucessão da Espanha trouxe muitas vantagens para a GB, ao agregar ao Império, Gibraltar e Minorca, transformando-a no principal poder marítimo do Mediterrâneo. A posse de Gibraltar impedia a união das duas principais esquadras de seu grande adversário, a França¹⁵⁸. Essa guerra foi motivada pela disputa ao trono espanhol com a morte de Carlos II, último rei Habsburg, que não deixou herdeiros. Seu parente mais próximo era o neto de Luiz XIV, Felipe, Duque de Anjou, da casa de Bourbon. Luiz XIV teria dito que, a partir da assunção de seu neto com o título de Felipe V, “não haveria mais os Pirineus”¹⁵⁹. Essa união da Casa de Bourbon trouxe inquietude à Europa. Foi, então, estabelecida uma grande aliança para coroar um príncipe austríaco Habsburg no trono espanhol. A Inglaterra mantinha sua política de balanço de poderes, de modo a não permitir que nenhum Estado continental obtivesse a primazia nos assuntos europeus.

¹⁵⁵ Samuel Pepys, nascido em 1633, foi o Secretário do Almirantado nos reinados de Carlos II e Jaime II durante as Guerras Anglo-holandesas. Foi educado em Cambridge, tendo sido administrador competente, criando as bases para a expansão da Marinha oceânica inglesa. Suas concepções administrativas, principalmente na organização do corpo de oficiais permanecem até hoje em uso nessa Marinha. Faleceu em 1703. Fonte: WILSON/CALLO op. cit, p.242.

¹⁵⁶ WARNER, *Great Battle Fleets*. op. cit, p.120.

¹⁵⁷ MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p.207.

¹⁵⁸ Gibraltar posicionava-se em uma posição central em relação a união das duas esquadras francesas. Esse conceito de posição central será discutido no subitem 2.3.3.

¹⁵⁹ MYERS, Philip Van Ness. *General History*. 2.ed. Boston: Ginn and Co, 1923, p.458.

Após doze anos de uma violenta guerra, foi acertado que o trono espanhol permaneceria Bourbon, mas sem a união dos dois Estados sob uma única coroa. As grandes derrotadas foram a própria Espanha, ao perder territórios na Europa e a França ao ceder a Nova Escócia aos ingleses e aceitar a soberania britânica sobre a Terra Nova e a Baía de Hudson.¹⁶⁰

Essa guerra não só transformou a GB como o maior poder marítimo no início do Século XVIII, como também estendeu seu comércio cada vez mais para o oriente, substituindo gradativamente os holandeses nessas paragens.

A França passou a ser então a grande oponente no mar. A sua estratégia era fustigar as linhas de comércio da GB, procurando capturar ou afundar os seus navios mercantes. Seus exércitos eram mais poderosos que os britânicos e assim sua estratégia voltava-se para as operações no continente europeu. Por seu lado, a GB, mais poderosa no mar, se concentrava em bloqueios marítimos, na proteção dos seus navios mercantes, na sua expansão naval em direção ao Caribe, Mediterrâneo e no Oceano Índico, na procura constante pela batalha para destruir o seu adversário e por fim subsidiando seus aliados europeus, de modo a impedir que a França carresse recursos para desenvolver o seu poder marítimo.

Pode-se questionar a eficácia dessas ações francesas de corso contra o tráfego marítimo inglês. Peter Kemp considera que as perdas inglesas foram consideráveis, no entanto elas não foram decisivas e o governo inglês mostrou determinação ao dar adequada proteção ao comércio marítimo pelos Atos de Comboios e de Cruzadores de 1708 que incluíram o destaque de 43 navios de guerra para a proteção específica dessas rotas marítimas.¹⁶¹ Por seu turno, Stevens e Westcott consideraram que esses ataques foram devastadores¹⁶² e que no Tratado de Paz de Utrecht, a GB lutou pela inclusão de uma cláusula que exigia que a França destruísse as fortificações que abrigavam a maior parte dos corsários inimigos.¹⁶³ Paul Kennedy afirmou que durante a Guerra da Liga de Augsburgo os ataques franceses aos navios mercantes ingleses foram eficientes, chegando a

¹⁶⁰ Ibidem.

¹⁶¹ KEMP, op.cit, p.49.

¹⁶² Como um exemplo dessas ações pode-se exemplificar o ataque do corsário Duguay-Trouin ao Rio de Janeiro, em plena guerra em 1711. Naquela oportunidade o francês exigiu o pagamento de um resgate correspondente a hoje 400.000 dólares em ouro. Fonte: STEVENS/WESTCOTT, op.cit. p.190.

¹⁶³ Idem.

4.000 navios capturados a partir de 1693 e que os comerciantes ingleses “estavam ansiosos pela paz”.¹⁶⁴

Nesse conflito a guerra de corso foi realmente eficiente. Em continuação, Kennedy mencionou que na Guerra de Sucessão da Espanha os ataques franceses ao comércio inglês continuaram severos e os atos celebrados em 1708 vieram a minimizar os danos, afirmando o seguinte:

As estimativas de perdas britânicas de 3.250 navios (cerca de um terço deles baseados em Londres) são acuradas e mais uma vez os franceses demonstraram o quanto podiam realizar de prejuízo com esse tipo de guerra. O que essa guerra demonstrou foi a enormidade do problema envolvido com a proteção do comércio marítimo pela Marinha Real, no momento em que a indústria de construção naval inglesa se expandia tanto; a Marinha não teria certamente cruzadores de escolta o suficiente para todos os mercantes a serem protegidos e mesmo no século XX, pelo menos até 1930, a Grã-Bretanha se recusou a limitar o número desse tipo importante de vaso de guerra. Um grande Império marítimo trazia problemas assim como vantagens.¹⁶⁵

Por outro lado, não eram somente os franceses que realizavam o corso. Os ingleses também atacaram continuamente as rotas marítimas francesas, no entanto esses ataques não impediram o comércio marítimo Bourbon. Na tabela abaixo estão relacionadas as capturas de navios franceses durante a Guerra de Sucessão da Espanha por efetivos britânicos.

Capturas de navios franceses durante a Guerra de Sucessão da Espanha¹⁶⁶

Ano	Capturados por Corsários	Capturados pela Marinha Real
1702	24	131
1703	106	241
1704	109	112
1705	137	81
1706	111	64
1707	159	62
1708	115	81
1709	136	129
1710	124	103

¹⁶⁴ KENNEDY, op.cit , p.79.

¹⁶⁵ Ibidem, p.85.

¹⁶⁶ MEYER, W.B. *English Privateering in the War of Spanish Succession 1703-1713*. Mariners Mirror, 1983, p.436.

	1711	155	59
Total		1176	1063
Total Geral			2239

A outra grande guerra nesse período foi a chamada Guerra de Sucessão da Áustria, que se iniciou em 1740. O motivo principal dessa contenda, como a maioria dos conflitos nesse tempo, foi a sucessão do Imperador Carlos VI da Áustria. Pouco antes de sua morte, Carlos acertou com os principais poderes europeus um acordo chamado de Sanção Pragmática que, no caso de seu falecimento sem deixar herdeiros homens, a sua coroa passaria para sua filha Maria Tereza.

Tão logo Carlos faleceu, diversos príncipes reivindicaram o trono Habsburg, tendo Frederico II com o seu exército prussiano marchado na direção da Silésia para assumir o trono vago. Esse ato provocou o envolvimento de diversos Estados europeus na contenda. O teatro de operações abarcou tanto a Índia como as possessões francesas e inglesas no Novo Mundo. Dessa feita a Espanha inicialmente e depois a França lutaram juntas contra a GB.

Houve alguns combates entre os dois contendores, no entanto a posição inglesa de Gibraltar impediu a união dos esquadrões franceses de Toulon e Brest, o que representou vantagem para a GB. Por cerca de oito anos essa guerra se arrastou e ao final nem a França nem a Espanha foram subjugadas pelo poder marítimo prevalente, o da GB. A eficácia demonstrada pelos corsários nas guerras precedentes não se repetiu, embora ambos os lados utilizassem esse expediente com bastante intensidade. Segundo o historiador Richard Harding “nenhuma esquadra nem corsários tiveram um impacto decisivo sobre os inimigos”.¹⁶⁷

O que ocorreu, no entanto, foi que a Marinha Real britânica se fortaleceu em relação aos seus adversários, sendo capaz de sustentar campanhas navais tanto no Atlântico como no Mediterrâneo e Índia, apesar do aparente sucesso das armas francesas no continente. A própria GB já se encontrava no limite de seus recursos, o que a fez aceitar imediatamente os acenos de paz de seus inimigos. Em 1748 foi assinado o tratado de Aix-la-Chapelle dando um fim ao longo conflito. Voltou-se ao status quo ante belum.

¹⁶⁷ HARDING, Richard. *Sea power and Naval Warfare*. London: University College London Press, 1999, p.201.

As tensões na Europa continuaram até 1756 quando estourou a Guerra dos Sete Anos. Frederico II continuava no poder na Áustria e sua única aliada de peso era a GB, enquanto Maria Tereza arregimentava aliados para se defrontar com Frederico. Da mesma forma que na guerra anterior, França e GB ficaram em lados opostos.

Os principais combates ocorreram na América, no entanto um fato importante e inusitado aconteceu no Mediterrâneo. A indecisão no Almirantado inglês e a necessidade de fortalecer o esquadrão das Índias Ocidentais, fizeram com que se enfraquecesse o esquadrão do Mediterrâneo. Os franceses, a partir de Toulon, congregaram grande esquadra e retomaram a importante base inglesa de Minorca, ponto estratégico fundamental para o controle das forças navais francesas nessa região. Imediatamente foi despachado um esquadrão de navios de linha sob o comando do almirante John Byng para oferecer combate aos franceses e retomar Minorca.

Ao chegar na área Byng envolveu-se em um combate inconcluso com os franceses e falhou na missão de retomar Port Mahon, base inglesa em Minorca, já em poder dos franceses. O bom senso determinava que ele permanecesse bloqueando Minorca, de modo a impedir o reabastecimento francês. Não agiu assim e pelo contrário, afastou-se da área, permitindo a consolidação do ganho de seu inimigo e a chegada de reforços para Port Mahon. Seu erro não foi apenas estratégico, mas foi, também, de falta de combatividade. Ele falhou quando se esperava uma vitória inglesa no mar.

Um país inteiro pediu a sua cabeça. A administração em Londres necessitava de um ‘bode expiatório’ para desviar a atenção de sua própria negligência na distribuição dos navios de combate. Byng foi submetido a corte marcial, condenado à morte e executado no convés de seu navio, fato inusitado e triste na Marinha Real britânica.

Os ingleses contaram, por outro lado, com o concurso de William Pitt para Secretário de Estado e com o Duque de Newcastle como Chefe de Governo. Essa dupla, por cerca de quatro anos, conduziu os destinos da GB de uma forma eficiente e coordenada. Horace Walpole diria que “Pitt faz tudo e o Duque de Newcastle dá tudo. Enquanto eles concordarem nessa situação, eles podem fazer o que desejarem”.¹⁶⁸

Pitt foi excelente administrador, lembrando Pepys, além de eficiente estrategista, percebendo que passos deveriam ser dados, onde e quando. Imediatamente chamou para ser

¹⁶⁸ KEMP, op.cit. p.61.

o Primeiro Lorde do Almirantado o almirante Lord Anson que recebeu a incumbência de dirigir a marinha preparando-a para combater os franceses.

Pitt logo percebeu que novos caminhos deveriam ser trilhados. Ao invés de conduzir operações descoordenadas, com mau planejamento e voltada para satisfazer os anseios do rei e do público, resolveu subordinar todas as operações a seu crivo pessoal e supervisão. Verificou, também, que uma guerra em terra drenaria todos os recursos para a continuação da contenda, preferindo carrear esforços para atacar as possessões francesas mais vulneráveis. Resolveu, então, apenas conter os franceses no continente e atacar as colônias francesas, impedindo a chegada de reforços. Os subsídios para os aliados seriam aumentados de modo a continuarem a pressionar os franceses na Europa, evitando o fortalecimento do poder marítimo francês. Ataques anfíbios foram realizados na costa francesa, de modo a desviar tropas que teriam que guarnecer essas fortificações.¹⁶⁹

De nenhuma maneira Pitt desviou-se do propósito de enfraquecer os seus inimigos no mar. Ele planejava, escolhia os comandantes navais para as operações e escrevia as ordens pessoalmente. Sua determinação foi essencial para o sucesso britânico nessa guerra e demonstrou, mais uma vez, a importância do homem de Estado na condução política de qualquer guerra.

A GB conseguiu brilhante vitória graças a seu vigoroso poder marítimo e a brilhante orientação de Pitt. O historiador alemão Ludwig Dehio foi um dos que melhor descreveu essa vitória, ao sugerir que a verdadeira chave para a vitória britânica foi sua posição única e política de Janus, isto é, com uma face voltada para o continente para manter uma balança de poder adequada e a outra face dirigida para o mar, de modo a fortalecer seu domínio marítimo.¹⁷⁰

A Guerra do Sete Anos terminou em 1763 em condições humilhantes para a França. Ela foi obrigada a ceder à GB todo o Canadá com as Ilhas de São Lourenço, o vale do Ohio e toda a região a leste do Mississipi, excetuando New Orleans. A Espanha, aliada da França, cedeu a Flórida em troca de Cuba que havia sido capturada pelos ingleses. No Caribe diversas pequenas ilhas passaram para o domínio britânico. Apesar da eficiente campanha naval realizada pela Marinha Real britânica, sob a direção de Pitt, os almirantes em combate ainda se reportavam ao uso intensivo das “Fighting Instructions”, o que

¹⁶⁹ Foram realizadas incursões em Rochefort, Saint Malo e Cherburgo. Fonte: KEMP, op.cit. p.62.

¹⁷⁰ KENNEDY, op.cit, p.118.

limitou, em muitos momentos, a iniciativa para a ação e a conduta tática mais agressiva. Segundo Wayne Hughes “as Fighting Instructions não eram somente doutrinárias, elas tornaram-se dogma” que impediam a iniciativa e a criatividade.¹⁷¹

Treze anos após o encerramento da Guerra dos Sete Anos, foi deflagrada a Revolução Americana em 1776. Inicialmente a França agastada pela derrota na guerra precedente, apoiou veladamente os colonos contra a GB. Em 1777 decidiu participar diretamente dos combates, arregimentando como aliados a Espanha e a Holanda. A guerra de libertação das treze colônias se transformara em uma guerra européia, sem o comprometimento de tropas francesas no continente europeu. Segundo Stevens e Westcott a Guerra de Independência tornou-se uma guerra puramente marítima, no qual se decidiria o destino das colônias nos combates navais. A Marinha francesa fizera progressos desde 1763. A Marinha britânica retrocedera de 44,8% de navios de linha em 1763 para 39,6%, enquanto a França aumentara ligeiramente os seus índices de 26,4% para 27,3%. Se forem agregados os índices espanhóis de 22,5% e holandeses de 4% , havia predominância de forças contrárias à GB. Os britânicos não mais contavam com Pitt e seus auxiliares e a geração de políticos que os substituiu não possuía a mesma determinação.¹⁷² Além desse problema, ocorreu a interferência cada vez maior do rei George III no conflito, a luta partidária por poder no Parlamento aumentou, intensificaram-se as manifestações de rua cada vez mais violentas na Inglaterra e a imprensa tornou-se cada vez mais crítica e virulenta com os acontecimentos na colônia. Muitos almirantes ingleses, inclusive, eram contra a supressão da revolta com violência, preferindo a negociação.¹⁷³ Tudo isso levava a uma política naval deficiente e sem unidade.

Depois de sete anos de guerra, a GB reconheceu a independência das treze colônias por meio do Tratado de Paris. A principal razão que levou o maior poder marítimo da ocasião a perder o controle sobre suas ricas colônias foi a sua incapacidade de ser superior em todos os teatros de guerra, no Canal da Mancha, no Mar do Norte, Gibraltar e Mediterrâneo, Índias Ocidentais, Mar Índico e nas costas norte-americanas, atacadas pelos franceses. Acabou se enfraquecendo em todos os teatros. A diminuição dos recursos no poder marítimo, também, acarretou uma ineficiência operacional relevante, acrescida da

¹⁷¹ HUGHES, Wayne. *Fleet Tactics*. Annapolis: United States Naval Institute, 1986, p.49.

¹⁷² KENNEDY, op.cit, p.107.

¹⁷³ Ibidem, p.108.

falta de iniciativa dos comandantes ingleses para perseguir a ação decisiva no mar. Nesse motivo a instituição das “Fighting Instructions” teve um papel relevante. Outro fator ponderável para essa derrota foi a inabilidade inglesa de arregimentar aliados para essa guerra, ao contrário do que foi obtido pelos franceses e por fim, a incapacidade de bloquear as esquadras francesa e espanhola nos portos desde Brest até Cadiz, impedindo a chegada de reforços para os colonos.

Além da perda de sua rica colônia, os britânicos perderam Minorca e a Flórida para a Espanha, o Ceilão foi cedido à Holanda e o Senegal, Santa Lucia e Tobago foram dadas à França. Os britânicos mantiveram a Dominica, São Vicente e Granada. Foi realmente um duro golpe no prestígio inglês, no entanto as Guerras da Revolução Francesa e Napoleônicas restaurariam seu anterior predomínio.

A guerra entre a GB e a França revolucionária e napoleônica, a partir de 1793, levaria 22 anos, com um único intervalo entre outubro de 1801 e maio de 1803. Em 1794 a França encontrava-se com uma Marinha de guerra em ebulição. Diversos oficiais que pertenciam à nobreza foram ou executados ou fugitivos da França, complicando ainda mais o desempenho e operacionalidade da Marinha. Seus índices no modelo Modelski/Thompson se igualavam a Espanha (0.195), bem inferior a seus adversários do outro lado do canal (0.350). Esses índices baixos permaneceram até bem pouco antes da assunção de Napoleão como imperador em 1804, quando se iniciou uma lenta recuperação até atingir um índice de 0.353 em 1813.

A guerra se transformara de guerras limitadas de reis absolutos para guerras totais conforme conceituação de John Frederick Charles Fuller.¹⁷⁴ A guerra assumia um novo caráter como conflitos entre Nações. A Revolução Francesa viera a mudar o modo de combater e Napoleão alterou a correlação de forças devido a sua genialidade. No mar, as “Fighting Instructions”, que ditaram as normas de conduta de combate durante cerca de 150 anos, eram finalmente abandonadas. A Marinha britânica via surgir nos seus quadros Lorde Horatio Nelson, o espelho naval de Napoleão. Destemido, valente e inovador, Nelson representou o ápice do almirante vitorioso. Falar-se do poder marítimo britânico sem mencionar Nelson é o mesmo que se falar de teoria da guerra sem falar de Clausewitz.

¹⁷⁴ FULLER, John Frederick Charles. *A Conduta da Guerra*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1966, p.5.

A estratégia naval britânica no período para enfrentar Napoleão foi consistente e adequada. A principal tarefa do poder marítimo britânico era proteger as costas inglesas e impedir uma invasão, a partir da França, como desejava Napoleão. A segunda tarefa, que se relacionava diretamente com a anterior, era bloquear os portos franceses e impedir que os navios mercantes franceses trafegassem livremente, levando e trazendo bens para o seu território. A terceira era proteger os navios mercantes britânicos que transitavam em suas linhas de comunicação contra a ação de navios franceses. A quarta era apoiar as ações aliadas na Guerra Peninsular e em outras áreas, desgastando o poder militar de Napoleão. Uma quinta tarefa era proteger os navios mercantes que transitavam no Báltico trazendo matérias primas para a construção naval inglesa como, por exemplo, madeiras. Uma sexta tarefa era bloquear os portos do Mediterrâneo, impedindo que Napoleão se apoderasse de qualquer área estratégica vital na região e por fim, tentar destruir o poder naval francês por meio de um combate naval decisivo.

Napoleão acreditava que, estabelecendo um bloqueio econômico contra a GB, traria a guerra a seu termo. O poder naval britânico impediu que tal ato se consumasse, além disso Nelson obteve vitórias navais expressivas no Nilo em 1798 e em Copenhague em 1801. Em 1805, em frente ao cabo Trafalgar, Nelson viria finalmente a prevalecer sobre os franceses ao custo de sua própria vida. O desejo de Napoleão de invadir a Inglaterra foi finalmente abandonado. A partir de Trafalgar a Marinha francesa deixou de ser uma ameaça real, apesar de ainda possuir índices expressivos em torno de 32% do número total de navios de linha.

Em 1815 a paz foi finalmente estabelecida e a GB predominou incontestemente no mar. Richard Harding, ao descrever os efeitos das Guerras Napoleônicas, comentou que “em 1815 a GB era o único poder marítimo global. Mesmo com a redução de sua Marinha, o seu poder marítimo era inquestionável [...] sua proporção na tonelagem naval mundial permaneceu avassaladora e sua superioridade qualitativa aumentou ainda mais a sua superioridade sobre adversários potenciais”.¹⁷⁵ Stevens e Westcott disseram que “as aquisições territoriais da GB [depois de 1815] foram pouco consideráveis, mas essa Nação saiu da guerra com a soberania do mar menos contestada do que nunca e durante perto de

¹⁷⁵ HARDING, op.cit. p.277.

um século não conheceu rival séria, quer em poderio naval quer em poderio comercial”.¹⁷⁶
Paul Kennedy também acrescentou o seguinte:

Se existe algum período da história em que a Grã-Bretanha pôde ter governado os mares, então foi nos sessenta ou mais anos que se seguiram à derrota final de Napoleão. Foi a época em que o professor Lloyd disse que “o Poder marítimo britânico exerceu uma influência maior do que qualquer outro possa ter exercido na história dos empreendimentos marítimos”.¹⁷⁷ Tão sem desafios, tão imensa foi essa influência que todos disseram que a partir dali e depois na Pax Britannica, encontrou-se apenas um equivalente na história da humanidade civilizada cristalizado na Roma Imperial.¹⁷⁸

Nunca houvera tamanha desproporção de poderes entre a GB de 1815 e os outros competidores no mar. A partir de 1814 ela passou a ser o único poder mundial existente, com índices acima de 0.5. A Pax Britannica surgia no horizonte.

1.3.3- O quarto ciclo longo. A Pax Britannica estabelecida.

O quarto ciclo se inicia no Congresso de Viena em 1815, ao final das Guerras da Revolução e Napoleônicas. Ele engloba cerca de 100 anos, perpassando todo o século XIX até os primeiros 14 anos do século XX, quando foi deflagrada a chamada Grande Guerra de 1914. O modelo Modelski/Thompson considera as duas grandes guerras do século XX, a de 1914-1918 e 1939-1945, como um grande conflito interconectado, dentro de um mesmo grande processo político. Dessa maneira, nessa discussão, o período de 1914 a 1945, que deveria se constituir no início do quinto ciclo longo, será abordado dentro do quarto ciclo longo, interrompendo-se em 1945, ano final proposto na abordagem indicada na introdução. Não se pretende assim discutir o quinto ciclo longo.

A partir de 1815 pode-se perceber a grande superioridade naval da GB, ao longo de todo o século. De 1815 a 1899 os britânicos assumiram a função de poder mundial em 32 anos¹⁷⁹. Nesse período a Marinha Real britânica manteve em **todos os anos** superioridade

¹⁷⁶ STEVENS/ WESTCOTT, op.cit. p.283.

¹⁷⁷ LLOYD, C. *The Nation and the Navy. A History of naval life and policy*. London: [s.n]1961, p.223.

¹⁷⁸ KENNEDY, op.cit., p.149.

¹⁷⁹ Anexo G). Valores de distribuição de poder marítimo global acima de 0.50. Notar que a partir de 1816 começaram a ser computados os gastos navais dos poderes globais em libras esterlinas até 1938, quando os dados passaram a não ser mais confiáveis devido ao escamoteio de informações de países totalitários. Ver

na distribuição de poder, sendo que o ano mais equilibrado foi o de 1862, com a GB possuindo 0.401 de valor e a França 0.398. Não seria forçado realmente se afirmar que o século XIX foi o da Pax Britannica, pois a superioridade da Armada britânica foi flagrante.

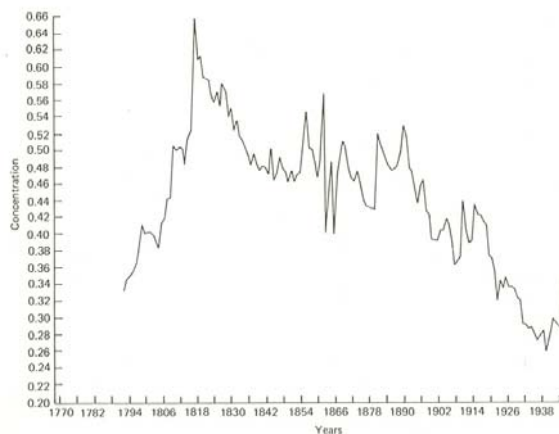


Figure 5.7 Long cycle IV

Quarto ciclo longo de poder marítimo, correspondendo ao segundo período britânico.

Na virada do século XIX para o XX, a GB manteve seus índices altos, no entanto, a partir de 1910, pode-se perceber um aumento gradual dos valores alemães. Em 1914 os números indicavam para a GB 0.436, Alemanha 0.282, EUA 0.128, França, Rússia e Japão com os mesmos índices de 0.051. Somando-se os dois poderes globais que seguiam a GB, chega-se ao índice de 0.410, menor que o esposado pela GB (0.436). Ao final de quatro anos de luta, em 1918, os ingleses mantiveram a primazia na distribuição com valores de

também o Anexo F).

0.411 contra 0.234 da Alemanha, 0.159 dos EUA, 0.084 do Japão, 0.065 da França e 0.047 da Rússia. Sua vantagem sobre os dois contendores que se seguiam, a Alemanha e os EUA, continuou alta, 0.411 contra 0.393. Em 1919 o poder marítimo alemão caiu a zero e os EUA, devido a grande mobilização para a guerra, passaram, pela primeira vez a GB, fato não ocorrido desde 1701¹⁸⁰.

Essa superioridade sobre a GB manteve-se constante até o início da Segunda Guerra Mundial em 1939. Os britânicos conseguiram se aproximar dos EUA ao final dos anos 20, afastando-se logo em seguida. Nos anos anteriores ao deflagrar da guerra, os britânicos fizeram grandes esforços para contrabalançar esses números desfavoráveis, chegando a se igualar com os EUA em 1940 (0.273). Por esses números pode-se perceber que, a partir de 1919, os EUA assumiram a liderança naval mundial em orçamentos navais e navios capitais.

No início da Segunda Guerra Mundial os valores eram os seguintes: GB, 0.259; EUA, 0.278; Japão, 0.167; França, 0.130; Alemanha, 0.093 e Rússia, 0.056. Esses números indicam que a Alemanha estava totalmente desaparelhada para enfrentar os aliados no mar. Os britânicos tinham duas vezes e meia mais poder relativo que os alemães.

Durante a guerra de 1939 a 1945 houve um aumento vertiginoso dos índices norte-americanos, quando chegaram a poder mundial a partir de 1944 (0.510). Os britânicos terminaram a guerra como a segunda potência naval com índice 0.350. Tanto alemães como japoneses encontravam-se exaustos e sem nenhum poder marítimo relevante em 1945.¹⁸¹

Inicia-se assim o quinto longo ciclo de poder, cuja discussão não possui relevância para a investigação conduzida, limitada no aspecto temporal em 1945.

O século XIX pode ser considerado o século das grandes inovações tecnológicas no campo da guerra naval, conforme anteriormente discutido. O navio à vela vinha atuando desde a Antiguidade e por depender apenas do vento como elemento de propulsão, tinha um raio de ação¹⁸² quase ilimitado. Sua grande limitação era a fadiga das tripulações e a quantidade de comida transportada. Sua baixa velocidade, dependente das condições de vento, fazia-o difícil de manobrar em combate aproximado. Além disso, requeria

¹⁸⁰ Ver Anexo G).

¹⁸¹ Idem.

¹⁸² Raio de ação é a distância máxima que um navio pode alcançar, partindo de sua base e a ela retornar, sem se reabastecer de combustível nem de alimentos.

manutenção constante de seu poleame e massame¹⁸³, sujeitos às condições climáticas enfrentadas pelos navios.

O surgimento da máquina a vapor veio a modificar essa relação romântica do homem com o mar e por conseguinte a própria guerra marítima. A tríade carvão, vapor e aço seria a base da chamada Segunda Revolução Industrial que afetou significativamente as relações dos povos marítimos, do qual a GB tinha a vantagem.

As Marinhas de guerra utilizaram o vapor como propulsão bem depois do uso comercial pelas grandes companhias marítimas. Os almirantes dos principais poderes marítimos consideravam essa inovação pouco confiável, pois eram dependentes de carvão, que deveriam estar disponíveis em diferentes bases ao longo das vias navegáveis do mundo; de uma vasta rede logística para apoio de reparos e sobressalentes; de bons técnicos que pudessem consertar as sofisticadas máquinas que surgiam; e por fim temiam que em combate as máquinas pudessem apresentar problemas que tornariam os navios de guerra alvos fáceis.

As máquinas, no entanto, aos poucos foram se aperfeiçoando e as avarias, tão temidas, não aconteceram. Das pás laterais, criaram-se os hélices¹⁸⁴ que já eram protegidos por estarem abaixo da linha d'água. O vapor, também, foi utilizado a bordo para serviços auxiliares como a geração de energia elétrica e para melhorar a habitabilidade dos tripulantes.

Na Guerra da Criméia (1853-1856) surgiu uma outra grande novidade tecnológica que foi o navio dotado de couraça, de modo a ser protegido dos tiros provindos das fortalezas russas. Em 1859 os franceses lançaram ao mar a fragata *Gloire* de madeira, dotada, no entanto, de couraça, seguida, no ano seguinte, pelo *Warrior* britânico, com outra grande novidade que foi o casco todo de ferro.¹⁸⁵

Armando Vidigal descreveu de maneira interessante a corrida entre o poder ofensivo dos canhões e o defensivo das estruturas couraçadas dos navios desse período. Disse ele:

¹⁸³ Poleame é o nome genérico dado às peças de madeira e ferro destinados à passagem ou retorno de cabos nos navios. Massame é o conjunto de cabos fixos ou de laborar existentes a bordo dos navios para manobrar embarcações. Fonte: MANUAL DO TRIPULANTE, op.cit. p.31.

¹⁸⁴ Em 1850 a França lançou ao mar a primeira belonave movida a hélice, o *Napoleon*. Dois anos depois os ingleses lançaram o *Agamenon* também a hélice. Fonte: PORTO, op.cit. p.109.

¹⁸⁵ PORTO, op.cit. p.110.

As granadas ocas eram uma séria ameaça para os navios de madeira. A medida que foram sendo introduzidos melhoramentos nos canhões, como o emprego da alma raiada, carregamento pela culatra ao invés de pela boca, etc, a supremacia da artilharia levou à construção de navios metálicos e ao aparecimento das couraças [...] além das vantagens de caráter militar que tal inovação representava, proporcionava ela maior simplicidade de construção, permitindo maior peso de carga do que um navio de madeira para as mesmas condições de calado e deslocamento.¹⁸⁶

As couraças passaram a aumentar de espessura para suportar os tiros de canhões com maiores calibres e assim começaram a surgir os primeiros navios totalmente encouraçados. O alcance dos canhões assim aumentou radicalmente. Como comparação, em 1805 os canhões das naus tinham alcances de 3.000 jardas.¹⁸⁷ Em 1941 o alcance passara a ser de 35.000 jardas para um canhão de 16 polegadas de calibre.¹⁸⁸ Um aumento extraordinário.

Por um período de tempo, o esporão, localizado na proa dos navios de guerra, passou a prevalecer, aproveitando a massa com o movimento, de modo a atingir pontos do casco dos navios inimigos não protegidos. Era um regresso a tática de abalroamento do passado, conforme já discutido anteriormente.

Outras inovações tecnológicas surgiram no final do século XIX. O navio torpedeiro rápido armado com torpedos autopropulsados logo se transformou na grande novidade tática, principalmente para Marinhas de poucos recursos que viam nesse tipo de combate uma possibilidade de atingir os grandes encouraçados dos Estados com maiores poderes marítimos. Dentro dessa concepção, surgiu na França uma escola de pensamento que preconizava o uso intensivo de pequenas embarcações rápidas do tipo torpedeiras para atingir as linhas de batalha inimigas. Seu idealizador foi o almirante Theophile Aube que cunhou a expressão “Jeune Ecole” para esse tipo de concepção tática. Segundo a “Jeune Ecole” o tempo dos grandes navios armados de canhões de grande calibre já havia passado. Surgia a era das pequenas embarcações rápidas e dotadas de torpedos, além de cruzadores ligeiros para o ataque ao tráfego marítimo, numa acepção típica, segundo Armando Vidigal da clássica guerra de corso dos séculos XVI a XVIII.¹⁸⁹

¹⁸⁶ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985, p.19.

¹⁸⁷ Uma jarda corresponde a 0.91 metros Fonte: MANUAL DO TRIPULANTE, op.cit. p.499.

¹⁸⁸ WARNER, Oliver. *Great Battle Fleets*. op.cit, p.13.

¹⁸⁹ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. op.cit p.144.

Essa concepção teve vida curta, pois os britânicos, dotados da maior esquadra de então, armaram seus grandes navios com canhões de tiro rápido de menor calibre, capazes de atingir com eficiência essas embarcações, além disso foi criado como contra-medida aos torpedeiros o “contra-torpedeiro” armado também com canhões de tiro rápido, dotado de razoável velocidade, com o propósito de defender os grandes navios capitais.

Os franceses, em contrapartida, desenvolveram ao final do século XIX os primeiros submersíveis, armados com torpedos, como forma de atacar os navios de superfície, aproveitando a sua grande característica que era a ocultação submarina.¹⁹⁰ Nos quinze primeiros anos do século XX a evolução desse tipo de embarcação foi vertiginosa, principalmente na Marinha alemã. Na Segunda Guerra Mundial os submarinos passaram a se constituir em uma arma importante, com efeitos devastadores no tráfego marítimo inimigo, uma vez que permaneciam mais tempo em operações de combate e tinham a capacidade de permanecer mergulhados por maiores lapsos de tempo.

O avião não teria grande utilidade na Grande Guerra naval de 1914-1918. Seu desenvolvimento viria posteriormente, quando foram criados porta-aviões no período entre guerras. Nos anos 30 a ala aérea embarcada teve grande evolução nas Marinhas norte-americana e japonesa. Na Segunda Guerra Mundial passaram a se constituir, juntamente com os porta-aviões, na principal arma ofensiva das esquadras oceânicas, sobrepujando em importância o velho encouraçado como a arma capital. A combinação avião x porta-aviões passou a ser o principal vetor de combate a partir dessa guerra.

Como afinal a Marinha Real britânica se preparou nesse ciclo para se contrapor aos seus desafiantes, em especial a França e depois a Alemanha ?

No século XIX a Marinha britânica singrava os mares quase impunemente. As principais tarefas a ela alocadas eram a supressão da pirataria e o comércio de escravos no Atlântico, Índico, Mediterrâneo e no Mar da China. Além disso, outras tarefas menores eram realizadas tais como a exploração marítima e a confecção de cartas náuticas, intervenções navais em colônias controladas pela GB e a sempre necessária diplomacia de canhoneiras, “mostrando a bandeira” quando e onde fosse necessário. Para o bom cumprimento dessas tarefas, os britânicos dispunham de bases navais e de abastecimentos

¹⁹⁰ Os franceses lançaram em 1899 o submersível *Narval* em Cherburgo com um desenho bem avançado, dotado de tanques de lastro externos a um casco resistente, para submersão. Na superfície era propulsado por motor a gasolina, sendo que submerso utilizava motores elétricos dotados de baterias. Fonte: Ibidem. p.149.

em Porto Royal na Jamaica, Gibraltar, Halifax, Porto Mahon na Ilha de Minorca, Malta, Trincomalee, Ilhas Falklands, Aden, Hong Kong, Bermuda, Singapura, Lagos, Chipre, Alexandria, Mombasa, Zamzibar e Wei-hai-wei.¹⁹¹

Além dessas bases de apoio, a Marinha britânica dispunha de estações navais na América do Norte, Índias Ocidentais, África Ocidental, Cabo da Boa Esperança, América do Sul, Pacífico, Índias Orientais, China, Mediterrâneo, Austrália e a poderosa Home Fleet em águas territoriais¹⁹².

A grande preocupação estratégica da GB era a manutenção, durante o Século XIX, de uma superioridade naval sobre os principais contendores que surgiam, em especial sobre a Alemanha. Uma política agressiva foi estabelecida em 1889, a chamada “Two Power Standard”. Ela determinava que a esquadra de batalha britânica deveria ser igual ou maior em números que os dois poderes navais europeus que se seguiam. Em memorando de maio de 1909, o Primeiro Lorde do Almirantado, Reginald Mc Kenna encaminhou correspondência ao Primeiro-Ministro H. Asquith, mencionando essa política nos seguintes termos:

O recente despertar e utilização dessa política [two power standard] como uma medida do poderio naval britânico pode ser imputada a Lorde George Hamilton que a mencionou como uma reação ao desenvolvimento das esquadras de combate da Rússia e da Alemanha depois de 1885. Até aquele ano a França era o único país, além da GB, com algum poder naval e a implementação do ‘two power standard’ não tinha sentido. Está claro que a supremacia britânica não poderia ser adequadamente obtida em todo o tempo e em todas as circunstâncias, somente construindo navios em número suficiente para permitir que enfrentemos qualquer das duas marinhas apontadas[...] em alguns casos essa política [two power standard] tem significado igualdade com qualquer combinação de dois poderes navais[...] outros políticos tem considerado essa política simplesmente como a soma aritmética de navios da esquadra de combate das duas potências que se seguem à GB[...] por razões práticas, o problema a ser considerado será, qual grau de superioridade em encouraçados devemos possuir sobre o seguinte poder naval europeu ?¹⁹³

¹⁹¹ MODELSKI/THOMPSON, op.cit. p. 209.

¹⁹² Ibidem, 209.

¹⁹³ Memorando de Reginald McKenna, FLA, para o PM H. Asquith em maio de 1909. Fonte: BRITISH NAVAL DOCUMENTS 1204-1960. London: Naval Records Society, 1993, p.754.

Além da preocupação numérica e a manutenção do ‘status quo’, o governo britânico perseguia a conhecida política de balanço de poder europeu. Possuindo um exército diminuto, com poucos aliados continentais, a GB não tinha capacidade de intervir com eficácia no continente europeu¹⁹⁴. A Marinha, então, deveria permanecer poderosa.

Outro princípio importante adotado pela GB era a política de “mãos livres para um povo livre”. Essa política determinava que qualquer declaração de guerra demandava total apoio público, apesar dos governos terem dificuldade de prever a extensão desse apoio¹⁹⁵, uma vez que a opinião pública poderia estar dividida e não existir instrumentos de medição para esse apoio. Essa política foi motivada pelo clamor público ocorrido após os massacres realizados pelos turcos aos armênios em 1895-96, quando se tornou impossível convencer a opinião pública a apoiar a Turquia no seu confronto com a Rússia na questão dos Estreitos.¹⁹⁶ Em todas as circunstâncias a Armada Real tinha destacado papel na defesa dos interesses britânicos.

Em 1904 o novo Primeiro Lorde do Mar da GB, almirante Sir John Arbuthnot Fisher, assumiu o posto com inovações que viriam modificar a constituição da linha de batalha e a guerra no mar como um todo. Inicialmente ele transferiu para a reserva cerca de 154 navios, dos quais 17 eram encouraçados obsoletos que só traziam dispêndio de recursos ao erário e consumiam um número expressivo de marinheiros que poderiam estar guarnecendo navios mais modernos¹⁹⁷. Em seguida, reorganizou a esquadra de reserva em três grupos, chefiados cada um por um almirante, que tinha a responsabilidade de treinar suas tripulações, de modo a complementar os esquadrões da ativa. Como terceira medida, redistribuiu os navios de combate, com vistas a enfrentar a ameaça alemã, que ele tinha certeza viria em breve. Diminuiu a força do Mediterrâneo, criou a força do Atlântico em Gibraltar e as forças do Canal da Mancha em Dover e a Home Fleet no norte do Reino Unido. A força do Atlântico poderia se agregar tanto a do Mediterrâneo como a do Canal¹⁹⁸. Os esquadrões no Atlântico, Índico Oriental, Austrália e Pacífico operariam cruzadores, de modo a proteger as linhas de comunicação contra corsários de superfície.

¹⁹⁴ GOOCH, John. *The weary titan: strategy and policy in Great Britain, 1890-1918*. op. cit, p. 281.

¹⁹⁵ *Idem*.

¹⁹⁶ *Idem*.

¹⁹⁷ KEMP, op.cit. p. 170.

¹⁹⁸ *Ibidem*, p.171.

Ainda dentro dessas inovações, determinou, a partir de uma idéia italiana, a construção do novo encouraçado “Dreadnought”, já descrito no início do capítulo. Essa novidade foi um marco na construção naval e na organização das linhas de batalha das principais Marinhas do mundo no período. Seguiu-se o cruzador de batalha, também uma criação sua, no entanto esse tipo de navio não obteve tanto sucesso, pois abria mão da proteção em prol da velocidade, embora mantivesse ainda boa artilharia e deslocamento similar ao encouraçado. Essa combinação mostrou-se funesta na Jutlândia¹⁹⁹ em 1916. Com essas concepções os britânicos enfrentaram os alemães em 1914.

Desde o início do conflito em agosto os britânicos se preocuparam em controlar o Mar do Norte e o Canal da Mancha, procurando atrair a esquadra alemã para o enfrentamento naval, dentro de uma concepção estratégica de procurar a batalha naval para dominar o mar. Imediatamente bloquearam as proximidades dos portos alemães, de modo a perceber qualquer movimentação de navios de guerra inimigos nessas áreas. Ao mesmo tempo, procuraram proteger suas linhas de comunicação²⁰⁰ contra corsários de superfície que transitavam em áreas afastadas das zonas de guerra européias, tais como o Atlântico Sul, o Caribe, a costa africana, o Índico e o Pacífico. Uma outra iniciativa com sucesso da Marinha britânica foi procurar estrangular o comércio marítimo inimigo, atacando seus navios mercantes.

A superioridade britânica era flagrante, no entanto, ela não impediu que os alemães realizassem uma façanha no Mediterrâneo. Eles conseguiram fazer passar por todas as forças navais britânicas na região, dois navios de combate²⁰¹ que se agregaram aos seus aliados turcos no Bósforo. Esse sucesso alemão foi muito comentado nos meios ingleses que procuraram logo encontrar os ‘bodes expiatórios’ por essa falha irreparável. Ambos os

¹⁹⁹ Em 31 de maio de 1916 durante a Grande Guerra, ocorreu a grande batalha naval da Jutlândia envolvendo forças britânicas e alemães. Nesse combate três cruzadores de batalha ingleses foram perdidos em sucessão com grande número de mortos. O primeiro o *Indefatigable* com 1.100 marinheiros afundou atingido por tiros de um cruzador alemão. Só sobreviveram dois homens. O segundo a afundar foi o *Queen Mary*. De seus 1.285 homens só três sobreviveram. Por fim o *Invincible* foi afundado levando para o túmulo 1.023 homens. Só três escaparam da morte. Esses navios tinham graves erros de projeto que os tornavam vulneráveis a tiros de canhões de grosso calibre, devido a pouca proteção couraçada. Fonte: KISSEL, Robert. Trading armor for speed. *Military History*. Leesburg: Primedia, v.17, no 6, p.70, fev 2001.

²⁰⁰ As linhas de comunicação são rotas por onde trafegam os navios desde seus portos de origem até os de destino. Fonte: COMANDO DA MARINHA. *Noções de estratégia marítima*. EGN-305 Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2004, p.2.6.

²⁰¹ Tratava-se dos cruzadores *Goeben* e *Breslau* sob o comando do almirante Souchon. Por cerca de seis dias ambos navios cruzaram todo o Mar Mediterrâneo incólumes, sem serem importunados pelos ingleses. Fonte: VAN DER VAT, Dan. *The ship that changed the world*. London: Grafton Books, 1986.

almirantes envolvidos foram responsabilizados pelo fracasso em interceptar os navios alemães e afastados de suas funções²⁰².

Outro grande fracasso foi a operação de desembarque nos Dardanelos em 1915. Apesar dos navios aliados dominarem os estreitos, não conseguiram progredir além de certo ponto. Tanto as minas marítimas como a resistência turca ao desembarque anfíbio que se seguiu foram essenciais para a determinação de se retirar, o que se deu depois de meses de baixas entre as tropas aliadas, predominantemente australianas. Nessa operação, Winston Churchill e John Fisher fracassaram. O primeiro, como Primeiro Lorde do Almirantado por ter autorizado e incentivado uma operação complexa como esta, sem o devido planejamento e cuidado. O segundo, já em avançada idade e de volta ao cargo de Primeiro Lorde do Mar, por ter se omitido e se afastado da função “por ciúme do prestígio exuberante do imperador militar Lorde Kitchener” do Exército britânico, segundo palavras do historiador Leslie Gardner²⁰³.

Embora fosse superiora, a Marinha britânica não conseguia atrair a esquadra de alto mar alemã para o combate. Alguns navios alemães chegaram a bombardear a costa inglesa sem serem molestados, o que criou um grande mal-estar entre a população que via que os recursos despendidos na formação de uma grande Marinha não se traduziam em maior segurança. O fracasso em destruir a força naval alemã na grande Batalha da Jutlândia veio a comprometer, ainda mais, a já combalida reputação naval britânica.²⁰⁴ O historiador Geoffrey Bennet diria, em relação a frustração inglesa com a batalha, que “foi um fim insatisfatório. Por dois anos a esquadra britânica desejou e rezou por uma chance de se encontrar com o inimigo alemão. Encontraram-se enfim e a vitória lhe foi negada”.²⁰⁵

A grande ameaça que surgiu com intensidade foi a campanha submarina irrestrita a partir de fevereiro de 1917. A navegação aliada foi muito atingida com essa campanha. Em determinado momento a proporção de afundamentos superou a de construção de navios. A manter aquela intensidade o povo inglês passaria fome e sofreria forte carestia. Um erro de

²⁰² Trata-se dos almirantes Sir Archibald Milne, Comandante-em-Chefe do Mediterrâneo e Ernest Troubridge, Comandante do 1º Esquadrão de Cruzadores. Fonte: Ibidem, p.52 e 54.

²⁰³ GARDINER, Leslie. *The british admiralty*. Edinburgh: William Blackwood & Sons, 1968, p.332.

²⁰⁴ A batalha naval da Jutlândia ocorreu em maio de 1916 e foi o maior encontro entre as duas grandes esquadras na Grande Guerra. Apesar de ser mais poderosa, a Marinha britânica não conseguiu destruir a sua adversária.

²⁰⁵ BENNET, Geoffrey. Battle of Jutland. In: KEMP, Peter. *History of Royal Navy*. London: Arthur Barker Lt, 1969, p.201.

avaliação alemão foi o afundamento de navios mercantes norte-americanos, o que veio a precipitar o envolvimento desse país na guerra em apoio à GB. A Marinha britânica demorou sobremaneira para adotar a tática de comboios, como forma de se contrapor aos submarinos. Quando acabou finalmente adotando essa tática, as perdas passaram a declinar mês a mês.

A Grande Guerra acabou em novembro de 1918, consumindo os recursos britânicos e a GB, apesar de vitoriosa, não possuía o mesmo vigor de antes do conflito. Os EUA saíram fortalecidos, com uma Marinha em franca expansão. Winston Churchill em 1918 diria que “tínhamos administradores competentes, brilhantes experts em diversos campos, navegadores magníficos, excelentes disciplinadores, belos e devotados oficiais de marinha, contudo no final do conflito tínhamos mais comandantes de navios que comandantes de guerra”.²⁰⁶

No período entre guerras (1918-1939) a GB tinha como preocupação básica a proteção de suas linhas de comunicação em seu Império e a manutenção de uma proporcionalidade com as demais Marinhas aliadas, uma vez que não existiam condições políticas para uma nova corrida armamentista naval. Todos ansiavam pela paz.

O Tratado Naval de Washington foi celebrado em 1922 determinando o dimensionamento máximo das Marinhas da GB, dos EUA, do Japão, com proporções de 5:5:3 respectivamente. A França teria a mesma proporção da Itália correspondente a 1,75 da GB. Houve, também, limitações em classes individuais de navios, tais como encouraçados, cruzadores de menores dimensões, porta-aviões e outras classes de meios. Em 1923 a GB possuía 24 encouraçados contra 21 dos norte-americanos. A paridade foi estabelecida a partir de 1931²⁰⁷. Desse momento em diante, em termos de navios capitais, a GB e os EUA igualaram-se.

No início da Segunda Guerra Mundial, a GB continuava sendo o principal poder marítimo da Europa e apesar do início do rearmamento alemão, sua superioridade no mar era avassaladora.

As principais tarefas alocadas à Marinha Real britânica eram a defesa contra invasão de seu território, a proteção de suas linhas de comunicação marítimas, a capacidade de transportar tropas para qualquer ponto do globo por meio marítimo, o ataque às linhas de

²⁰⁶ KEEGAN, John. *The price of the Admiralty*. London: Penguin Books, 1988, p.121.

²⁰⁷ Ver Anexo E).

comércio alemães e o bloqueio aos portos controlados pelos germânicos, de modo a impedir a saída de corsários de superfície e submarinos inimigos. Os ingleses continuavam a considerar o Canal da Mancha e o Mar do Norte como lagos britânicos.

A ação contra os corsários foi eficiente e em seqüência dois dos grandes navios alemães foram caçados e afundados, o *Graf Spee* no Atlântico Sul e o *Bismarck* no Atlântico Norte. Uma das grandes falhas de percepção dos ingleses foi a operação de passagem de grandes navios germânicos do oeste para leste pelo Canal da Mancha em fevereiro de 1942. A permanência dos navios alemães em Brest significaria a sua destruição pela aviação aliada. A operação foi bem planejada pelos alemães e aproveitando a noite para a corrida em direção aos portos alemães de Kiel e Wilhelmshaven, com apoio da Força Aérea e de navios menores na cobertura, a operação terminou com grande sucesso para os alemães.

No Mediterrâneo, os ingleses tiveram que enfrentar a Marinha italiana, o que não foi nenhum problema extremo. Possuindo bases em Gibraltar, Malta e Alexandria a esquadra britânica enfrentou os italianos e assumiu o domínio do mar naquelas paragens. A grande preocupação nessa região marítima era a ofensiva da aviação alemã que operava a partir de bases na Itália, Sicília e Norte da África contra a navegação mercante aliada. Outra preocupação era com a Marinha francesa que caíra nas mãos dos alemães e as unidades francesas que se encontravam na África. Foram, então, realizados ataques contra os navios franceses em Mers-el-Kebir e determinado o desarmamento de navios em Alexandria.

Em dezembro de 1941 os japoneses atacaram Pearl Harbor e fizeram os EUA entrarem na guerra. Naquele ano os EUA possuíam 32,6% de distribuição global de poder marítimo contra 28,3 dos ingleses e 23,9 dos japoneses²⁰⁸. A entrada dos norte-americanos na guerra fez pender a balança a favor dos aliados. A cada ano da guerra o percentual de poder marítimo dos EUA foi aumentando continuamente, passando de 38% em 1942, para 41,2 em 1943, 51% em 1944, tornando-se a partir desse ano o poder mundial e por fim 50% em 1945, último ano da guerra. O novo ciclo longo teria seu início a partir desse ano, com o predomínio dos EUA.

A campanha submarina alemã contra os navios mercantes aliados foi eficiente e como na guerra de 1914 a 1918 quase trouxe o colapso econômico para o Reino Unido. O auge

²⁰⁸ Anexo G).

dos afundamentos foi no mês de outubro de 1942, quando foram afundados 93 navios aliados com um total de 600.000 toneladas.²⁰⁹ Foram estabelecidos, então, um sistema de comboios, novos equipamentos de detecção e ataque anti-submarino e novas táticas de ataque coordenado contra submarinos mergulhados. Depois de seis longos anos de campanha submarina chegou-se as seguintes perdas da navegação aliada: 2.775 navios afundados por submarinos, 521 por minas marítimas, 326 por navios de superfície, 753 por aviões inimigos e 411 por causas desconhecidas, perfazendo um total de 4.786 navios aliados perdidos.²¹⁰

O encouraçado deixava de ser o navio capital e dava lugar ao porta-aviões, amplamente usado no Pacífico, tanto por norte-americanos como por japoneses. Batalhas navais foram travadas, sem que houvesse engajamento entre navios de superfície, como por exemplo, a Batalha de Midway. A vulnerabilidade dos navios à ação dos aviões foi totalmente comprovada. Outra inovação operacional de relevância foi a criação do Trem da Esquadra, composto por navios de abastecimento que acompanhavam os navios de combate, de modo a suprir as necessidades logísticas no próprio teatro de operações, evitando a ida dos primeiros para as bases de apoio, afastadas dos locais de disputa. Para os reparos imediatos dos navios criaram-se bases avançadas que provinham os consertos emergenciais aos meios de combate, próximo aos teatros de operação, economizando tempo e aumentando a disponibilidade para a luta.

Foram realizadas também operações anfíbias²¹¹ de grande envergadura, como por exemplo, a Operação 'Overlord', invasão da França ocupada pelos alemães a partir da Inglaterra, e as operações anfíbias contra Iwo Jima e Okinawa contra os japoneses. Para a realização desse tipo de operação complexa, foram desenvolvidos planos específicos, táticas avançadas e novos procedimentos operacionais, de modo a controlar no tempo e espaço as diferentes etapas de sua execução que compreendiam o planejamento, o embarque da tropa a ser desembarcada nas praias de assalto, o ensaio para se testar a viabilidade da operação, a travessia até o ponto de desembarque e por fim o assalto.

Novas armas foram desenvolvidas nesse período tais como novas minas marítimas com sensibilidades magnéticas, acústicas e de pressão, além de novos equipamentos de

²⁰⁹ BELOT, R. de *A Guerra aeronaval no Atlântico*. Rio de Janeiro: Record, [196-], p.198.

²¹⁰ *Ibidem*, p.276.

²¹¹ A operação anfíbia refere-se, normalmente a um ataque lançado do mar por uma Força-Tarefa Anfíbia sobre litoral hostil ou potencialmente hostil. Fonte: DOCTRINA BÁSICA DA MARINHA, op.cit, p.4-8.

escuta submarina, o radar para detecção de superfície e novos instrumentos para detecção de emissões eletrônicas.

Enfim a Segunda Guerra Mundial foi a guerra das inovações tecnológicas, do qual emergiu o novo poder mundial, os EUA. O eclipse britânico, enfim, ocorria depois de mais de dois séculos de predomínio naval.

Os ciclos longos de poder marítimo, como modelos teóricos, parecem atender aquilo que a própria historiografia apontou como relevante na guerra no mar em quinhentos anos, no entanto, esse modelo indicou pontos de fragilidade importantes em sua constituição.

O próximo subitem será a discussão desses pontos.

1.3.4 – Os ciclos longos de poder marítimo: uma análise crítica.

Ciro Flamarion Cardoso e Héctor Brignoli afirmam que a história serial foi durante muito tempo econômica, interessada no estudo de ciclos conjunturais, a partir de variáveis tais como preços, salários e índices comerciais. Tal fato, no entanto, segundo eles, não se aplica na atualidade, uma vez que a história serial tem abrangido novos campos de pesquisa, incluindo variáveis demográficas, ideológicas e políticas²¹². Dentro dessa concepção a teoria de ciclos longos se enquadra como um exemplo de história serial, utilizando modelo quantitativo, no qual se trabalha, na maior parte do período cronológico abarcado, com apenas uma variável, o número de navios de linha. Em um segundo momento, a partir de 1816, inclui-se novo parâmetro quantitativo, os gastos navais dos poderes globais prevalentes no quarto ciclo longo, que se conjunham com a variável anterior, na obtenção das séries temporais para a determinação dos poderes mundial e globais.

O que os autores realmente pretendiam com essa análise era correlacionar um ou dois parâmetros ‘navais’ seriais para se mensurar capacidades relativas de poder marítimo entre os principais atores internacionais em cada ciclo, de modo a afirmar que o predomínio naval de certo ator, o poder mundial, considerando apenas essas variáveis, teria não só ascendência naval sobre seus contendores, mas também ascendência mundial.

²¹² CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Pérez. *Métodos da História*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1990, p. 34.

Essa teoria deve ser analisada sob sete aspectos fundamentais: a questão das fontes, o número de variáveis seriais, a questão moral, o adestramento, aspectos da tecnologia e do aprestamento, a correlação com as políticas navais de cada ator considerado, e por fim o reducionismo do modelo.

Inicialmente, a questão do trabalho e manuseio das fontes deve ser discutida. Dizem Cardoso e Brignoli que o traço distintivo mais importante da história serial, ante as demais formas de história quantitativa, consiste em ser uma atividade exercida por historiadores com formação especializada, especialmente quando se trabalha com séries estatísticas relativas a períodos anteriores ao século XIX e a necessidade de não se cometer anacronismos, isto é não respeitar o caráter diferencial das diferentes sociedades analisadas.²¹³

Em aditamento, François Furet distinguiu três grupos, segundo a ordem crescente de dificuldades relativamente a constituição das séries que seriam as seguintes:

As mais simples eram as fontes estruturalmente numéricas reunidas para responder a questões do campo original de pesquisa, por exemplo, os registros paroquiais para a história demográfica ou mesmo planilhas eleitorais para a história política. Quando houvesse lacunas nas séries seria permitida a extrapolação. Essas operações, segundo Furet, eram fáceis e confiáveis. O segundo grupo em dificuldade compunham-se de fontes estruturalmente numéricas, usadas para encontrar respostas a questões totalmente estranhas a seu campo original de pesquisa, como, por exemplo, a utilização de preços como indicadores do crescimento econômico ou o estudo de documentos fiscais para se estudar a estrutura social de determinado grupo. Neste caso o pesquisador deveria justificar a validade do emprego dessas fontes em relação a sua problemática. O manejo dos dados seria difícil e os resultados mais arbitrários do que no caso anterior. Por fim, a mais complexa que era a utilização das fontes não estruturadas numericamente, usadas de modo quantitativo, mediante um procedimento substitutivo. Eles deveriam ser organizados em séries e em unidades cronológicas comparáveis a custo de um trabalho bem mais complexo que no grupo anterior.²¹⁴

A teoria dos ciclos longos pode ser qualificada como pertencente ao segundo grupo, uma vez que se trabalha com fontes numéricas (a quantidade de navios de linha por ano

²¹³ Ibidem, p.32.

²¹⁴ Ibidem, p.36.

considerado), que são usadas para encontrar respostas a questões estranhas ao campo de pesquisa, isto é a mensuração de poder relativo entre atores internacionais. Por meio do número de navios, pretende-se mensurar poder. Os pesquisadores, nesse caso, justificaram a utilização desses dados, na impossibilidade de se confiar em outros parâmetros de avaliação, no entanto durante toda a apresentação do modelo quantitativo enfatizaram a dificuldade de se trabalhar com esse parâmetro, devido a grande variedade e complexidade de informações disponíveis.

Sem dúvida Modelski e Thompson tiveram muito cuidado na seleção e no manuseio das fontes, procurando contrabalançar essas dificuldades com critério, bom senso e técnica. Entretanto, a dificuldade existe como apontado por Furet e assim as chances de valores arbitrários, mesmo que com grande cuidado na análise, são altas.²¹⁵

Um segundo ponto a ser discutido é o referente ao número de variáveis utilizadas, apenas uma na maior parte do espectro temporal. Essa limitação nas séries analisadas torna-se relevante à medida que se pretende, a partir de apenas uma variável, configurar uma tendência ou prognóstico. Um exemplo marcante dessa possível distorção é tomar o número de navios de linhas para indicar um predomínio sobre adversários como se os valores numéricos por si indicassem superioridade, quando outros fatores devem ser considerados. Uma variável apenas dificilmente poderá indicar tendências, principalmente por se confrontar com valores relativos e não absolutos de outros atores internacionais avaliados.

Um terceiro ponto a ser apresentado é a questão da moral que não pode ser mensurada em séries quantitativas. Pode-se definir moral como o espírito ou a atitude mental de um indivíduo ou grupo de indivíduos, que se reflete em sua conduta²¹⁶. Como medir a moral ? Quais os parâmetros morais que devem ser auferidos ? Quem possui maior moral em um confronto que envolve grupos humanos distintos e como medi-las relativamente ? No estudo de Modelski / Thompson essa variável não foi considerada. Quando se discute guerra o fator moral é relevante, muitas vezes se sobrepondo ao fator material. O

²¹⁵ Há que se considerar que George Modelski e William Thopson são cientistas políticos e não historiadores, pouco afeitos ao manuseio de fontes. Deve ser, no entanto, considerado que ambos trabalharam com critério os dados disponíveis e ao que parece com boa técnica documental.

²¹⁶ DOCTRINA BÁSICA DA MARINHA, op.cit p.2.9.

aprimoramento e a conservação de um moral elevado são essenciais para o êxito na guerra.²¹⁷

Um quarto ponto a ser discutido é a questão do adestramento. Como se computar o adestramento de uma Marinha em séries quantitativas ? Esse fator, juntamente com a moral são elementos fundamentais de difícil mensuração. Evidentemente que existiram Marinhas mais preparadas que outras no período considerado no estudo de Modelski / Thompson, no entanto esse requisito fundamental não foi contemplado. A velocidade de remuniamento de canhões, a rapidez na formação tática de navios em combate, a perfeita coordenação de fogo, o moderno e eficiente controle de avarias durante a ação, são alguns fatores entre dezenas que podem fazer a diferença em guerras. Esses fatores não foram computados no modelo analisado.

Um quinto ponto a ser apresentado é a questão da tecnologia naval agregada nos navios de linha e a capacidade de apoio logístico. Como mensurar em séries estatísticas a tecnologia ? Certo que dois navios de linha não eram efetivamente iguais. O que distinguia um do outro, a parte o fator humano, sempre presente, era a tecnologia agregada nos seus sistemas de combate. Modelski e Thompson conseguiram até distinguir algumas classes de navios de linha de outros, no entanto, a tecnologia agregada a cada classe não pôde ser devidamente segregada, devido ao grande número de variáveis envolvidas nesse processo. A questão da capacidade logística agregada de cada poder global tampouco foi contemplada pelo modelo. Um exemplo desse requisito foi a capacidade da GB apoiar os seus navios na maior parte dos períodos considerados, ao contrário de outros contendores que limitavam-se ao apoio em estações distantes em menores números que os britânicos, embora tivessem alcance mundial, um dos requisitos formulados por Modelski e Thopson. A GB tinha grande superioridade naval em parte devido a esses dois fatores reunidos, o que não pôde ser computada no modelo.

Um sexto fator a ser discutido é a recorrência com que políticas navais de poderes globais se traduziram em benefícios para o poder marítimo. Sem dúvida que a Inglaterra e depois a GB dispôs de estadistas que reconheciam a importância do fortalecimento desse poder, no entanto como medir esses benefícios ? Não era apenas o incentivo na construção de mais navios de linha, mas também políticas de fortalecimento do setor naval, com

²¹⁷ Ibidem, p.2.9.

melhores métodos de recrutamento, maiores salários para atrair os melhores homens para a Marinha de guerra, maiores recursos para o adestramento, de modo a aumentar a prontificação para a guerra no mar, incentivos a indústria bélica como forma de desenvolver tecnologias afins e outras iniciativas que não puderam ser computadas no modelo de Modelski / Thompson.

Um sétimo e último fator é o reducionismo do modelo. A partir de um parâmetro os autores procuraram indicar ciclos que, por envolverem interações políticas complexas, não poderiam ser dessa maneira tão simplificadas. Os sistemas políticos internacionais, segundo Joseph Nye, são menos centralizados e menos tangíveis do que os sistemas políticos nacionais, não abrangendo apenas os Estados. Disse ele que o ponto importante de qualquer sistema é de que o padrão inteiro é maior do que a soma das partes, isto é os atores, fins e instrumentos, podendo dar origem a conseqüências não intencionadas por nenhum dos atores que o constituem.²¹⁸ Assim a complexidade do sistema internacional e no caso em questão a interação entre os atores navais prevalentes não pode comportar reducionismos como o apresentado por Modelski e Thopson. O sistema político internacional é bem mais complexo do que o apresentado pelos autores. A redução da análise ao poder marítimo e somente ele, distorce o resultado e não leva em consideração considerações econômicas, políticas, psico-sociais que compõem a arena internacional, mais complexa, dinâmica e imprevisível muitas vezes. Tomar-se as relações internacionais do período pela mensuração de apenas uma variável, o poder marítimo, além de estruturalmente perigoso, é conjunturalmente insustentável.

Apesar desses percalços, o modelo traz à discussão a importância do poder marítimo no sistema internacional. Trata-se, assim, de uma teoria e como tal passível de discussão e análise, tendo, no entanto o grande mérito de discutir história naval e sua simbiose com as relações internacionais, nos períodos moderno e contemporâneo. Seus resultados, apesar da série de limitações metodológicas, apontaram para predominâncias cíclicas de atores navais, os poderes globais, que se correlacionavam com predomínios políticos desses mesmos atores na arena internacional, segundo a historiografia disponível. Coincidências ? Elas podem existir, mas não parece o caso.

²¹⁸ NYE, Joseph. *Compreender os conflitos internacionais. Uma introdução à teoria e à história*. Lisboa: Gradiva, 2002, p.39.

Dentro de suas concepções os ciclos longos parecem ser recorrentes. O primeiro ciclo longo abarcou cerca de 86 anos, de 1494 e 1580. O segundo, 108 anos, de 1580 a 1688. O terceiro, 104 anos, de 1688 a 1792 e por fim o quarto, 122 anos, de 1792 a 1914. Os ciclos, então, gravitaram entre 86 e 122 anos, o que nos indica que, continuando a recorrência, existirá uma guerra global, segundo o modelo, entre 2000 e 2036. Especulação metodológica ? Determinismo histórico ? Questões de difícil comprovação científica.

O estudo desses teóricos demonstrou que os atores políticos com maiores destaques nos diferentes ciclos longos desenvolveram seus poderes marítimos, investindo nos navios de linha e em orçamentos navais cada vez mais substanciais. A correlação entre o fortalecimento do poder marítimo e a prosperidade da Nação parece ter sido a principal conclusão de Modelski e Thompson.

A teoria de ciclos longos de Modelski e Thopson procurou discutir a importância do poder marítimo na história e nas relações internacionais, no entanto a primeira teoria relevante sobre a centralidade do mar nas relações interestatais surgiu com o lançamento de um livro fundamental em 1890 cujo autor se debruçou sobre a história naval para explicar a relevância do mar na política internacional. O livro, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. O seu autor, um oficial de marinha dos EUA, chamado Alfred Thayer Mahan.

Sua teoria será discutida no próximo capítulo.

CAPÍTULO 2

ALFRED THAYER MAHAN : O EVANGELISTA DO PODER MARÍTIMO.

Alfred Thayer Mahan, o evangelista do poder marítimo. Com esse título Margaret Tuttle Sprout cunhou o seu conhecido artigo publicado em 1971 sobre esse personagem histórico que modificou a percepção da importância de se dominar o mar para o desenvolvimento das nações. Sprout iniciou seu artigo dizendo que “nenhuma outra pessoa teve tão direta e profundamente influenciado a teoria do poder marítimo e a estratégia naval como Alfred Thayer Mahan”.²¹⁹

Sem dúvida, Margaret Sprout tinha razão. Até hoje se discute a importância histórica e teórica dos estudos de Mahan, para se compreender a guerra no mar, a partir do século XVII e suas repercussões políticas no desenvolvimento das Nações. Afinal, quem foi esse personagem que estabeleceu um novo paradigma na discussão dos temas navais e influenciou sobremaneira as políticas nacionais de diversos países ?

2.1- Alfred Thayer Mahan: um marinheiro relutante e autor vigoroso.

Alfred Thayer Mahan nasceu em 27 de setembro de 1840 na cidade de West Point no estado de Nova Iorque nos EUA. Filho do professor de engenharia civil e militar da

²¹⁹ SPROUT, Margaret Tuttle. Mahan: evangelist of sea power. In: EARLE, Edward Mead. *Makers of Modern Strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1973, p.415.

Academia Militar de West Point, Dennis Hart Mahan²²⁰ e de Mary Helena Okill Mahan, uma professora protestante profundamente religiosa²²¹, Alfred, desde cedo, adquiriu de seu pai um profundo sentido de dever e um comportamento cortês e polido.

Apesar de seu pai ter sido criado na religião católica, em virtude de sua origem irlandesa, Alfred tornou-se protestante episcopal, fruto da ascendência de sua avó Mary Jay, que muito o influenciou.²²²

O jovem Alfred viveu a maior parte de sua infância em West Point, local onde seu pai permaneceria como professor por quase 40 anos. Com 12 anos de idade foi enviado à escola secundária em Hagerstown no estado de Maryland e dois anos depois entrou para o Columbia College, hospedando-se na casa de seu tio, Milo Mahan²²³, professor de história eclesiástica no Seminário Geral Teológico na cidade de Nova Iorque. Milo teve profunda influência na vida religiosa de Alfred.

Desde cedo, Alfred desejou entrar para a Marinha de guerra, apesar da oposição de seu pai que acreditava ser mais produtiva para o seu filho a vida em uma profissão liberal. Sobre isso disse Alfred :

Minha entrada na Marinha foi totalmente contra o desejo de meu pai. Eu não me lembro todos os seus argumentos, mas me disse que eu era muito mais preparado para a vida civil que a vida militar, pelo o que ele me conhecia. Eu acredito hoje em dia que no fundo ele estava certo; apesar de eu não ter motivos para reclamar de qualquer insucesso, estou convencido que faria melhor na vida civil.²²⁴

Apesar da oposição de seu filho em seguir a vida civil, Dennis ajudou-o, enviando cartas de apresentação ao Secretário da Guerra, Jefferson Davis para obter uma nomeação para a Academia Naval de Annapolis. Como era costume na ocasião, o jovem Alfred

²²⁰ Dennis Hart Mahan nasceu em 1802 em Norfolk, Virginia. Graduou-se pela Academia Militar de West Point em 1824 como primeiro aluno de sua turma. No ano seguinte seguiu para a França onde formou-se em engenharia de fortificações. Em 1838 tornou-se professor dessa academia, lá permanecendo até sua morte em 1871. Casou-se com Mary Helena em 1839. Fonte: SEAGER II, Robert. *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*. Annapolis: United States Naval Institute, 1977, p.3. No subitem 2.2.2 será discutida com maior profundidade a influência de Dennis Mahan sobre o pensamento de Alfred.

²²¹ Ibidem, p.3.

²²² TAYLOR, Charles Carlisle. *The life of Admiral Mahan, naval philosopher*. op.cit, p.3 e SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters* op.cit, p.6 .

²²³ Milo Mahan foi professor de Teologia e de Filosofia, tendo estudado em profundidade os filósofos gregos. Segundo Robert Seager, Milo teve considerável influência sobre Alfred Mahan. Fonte: SEAGER, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p.5.

²²⁴ MAHAN, Alfred Thayer. *From sail to steam*. New York: Harper & Brothers Publishers, 1907, p.xiv.

Mahan enviou uma carta ao deputado de seu estado, Nova Iorque, Ambrose Murray, solicitando indicação para Annapolis. Escreveu Alfred o seguinte:

Eu não posso permitir que essa ocasião passe sem expressar minha sincera gratidão pelo gentil apoio que o senhor me tem dado para obter o fim que tenho em mente. Sua gentileza tem sido muito apreciada, pelo meu profundo desejo de entrar nessa profissão [da Marinha] e realmente seria um grande desapontamento eu ser obrigado a desistir desse desejo²²⁵.

Em 30 de setembro de 1856 o jovem Alfred era declarado aspirante de marinha na Academia Naval de Annapolis, no estado de Maryland.

2.1.1- Primeiros tempos na Marinha:

Mahan tinha 15 anos quando entrou para Annapolis. No início de sua estada na Academia, sentiu profunda depressão pelo afastamento de sua família²²⁶, recuperando-se aos poucos, depois de se convencer da inevitabilidade de sua decisão de prosseguir na carreira. Por ter cursado dois anos em Columbia, foi autorizado a se agregar ao Segundo Ano.

Após os primeiros difíceis dias, Mahan começou a apreciar o ambiente naval e tornou-se, inicialmente, um aspirante alegre, confiante e acima da média intelectual da turma²²⁷. Um dos seus mais chegados colegas de turma, Samuel Ashe, declararia que Mahan “era o homem mais intelectualizado que conhecera. Ele [Mahan] tinha uma brilhante memória, mas também a capacidade de compreender e clareza de perceber problemas que o fazia se distinguir entre os seus pares pela inteligência”.²²⁸

O desempenho acadêmico de Mahan foi acima da média. Com o passar dos anos na Academia, entretanto, Mahan tornou-se introvertido e solitário, incapaz de se relacionar satisfatoriamente com seus colegas de turma. Durante os anos em Annapolis, Mahan fez poucos amigos e tornou-se uma figura impopular.

²²⁵ Carta de Alfred Thayer Mahan a Ambrose Murray de 14 de abril de 1856, escrita de Nova Iorque. Fonte: SEAGER II, Robert; MAGUIRE, Doris. *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan*. V1, op.cit, p.3.

²²⁶ SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op.cit. p.12.

²²⁷ *Ibidem*, p.12.

²²⁸ TAYLOR, op.cit. p.8.

Mahan permaneceu três anos em Annapolis, vindo a graduar-se em segundo lugar na classe de 1859. Somente 20 alunos conseguiram graduar-se de um total inicial de 49 aspirantes.²²⁹ Dizia ele que a quantidade de abandonos durante o curso espelhava a imperfeição do processo educacional em todo o país e não a severidade dos testes na Academia. O problema estava no próprio ensino nacional, que não preparava os alunos para o estudo e a instrução, e não no rigor na avaliação dos alunos em Annapolis. Acreditava mesmo que as avaliações e provas eram “moderadas”, não havendo necessidade de se aplicar com afinco nos estudos.²³⁰ Apesar disso, acreditava que a Academia se constituía numa atmosfera perfeitamente de acordo com a vida que os aspirantes teriam na Marinha, bem mais relaxada que no Exército, uma vez que havia, segundo ele, liberdade na troca de experiências com os professores e instrutores.²³¹

O ambiente em Annapolis era favorável à causa do Sul, inclusive com muitos aspirantes de lá provenientes, ardorosos de seus ideais. Acreditavam que a justiça estava a seu lado e que a União queria limitar seus direitos e liberdade²³². O cerne da desconfiança entre os dois lados já contagiava o ambiente acadêmico e dentro de poucos anos, muitos daqueles colegas de turma estariam lutando de lados opostos, inclusive Mahan, que se agregou à União, mais para preservá-la do que para abolir a escravidão, principal causa da guerra²³³.

Após sua graduação em Annapolis, o guarda-marinha²³⁴ Mahan foi designado para a fragata *USS Congress*²³⁵ que se encontrava em patrulha no Atlântico Sul, na função de ajudante de ordens do comodoro Joshua Sands, comandante da Estação Naval do Brasil. Nessa oportunidade teve a chance de conhecer o Rio de Janeiro. Disse ele sobre a cidade brasileira que “a magnífica paisagem do Rio permanece e precisa permanecer próximo de uma visão tipo ‘terremoto’; o Pão de Açúcar, a distante Serra dos Órgãos, as altas

²²⁹ O primeiro aluno da turma de 1859 foi William Briggs Hall que pediu demissão da Marinha quando foi deflagrada a Guerra de Secessão. Agregou-se ao exército da Confederação e depois do término da guerra foi assessor do Exército egípcio, indicado pelo General Sherman. Fonte: TAYLOR, op.cit. p.10.

²³⁰ MAHAN, *From Sail to Steam*, op.cit. p.75.

²³¹ *Ibidem*, p.84.

²³² *Ibidem*, p.85.

²³³ TAYLOR, op.cit. p.11.

²³⁴ Em inglês, passed midshipman.

²³⁵ O *USS Congress* era um navio à vela do tipo fragata com 1.867 toneladas de deslocamento, completada em 1842, armada com 50 canhões de diversos calibres. Foi afundada durante a Guerra de Secessão pelo navio confederado *CSS Virginia*. O USS significa “United States Ship”. Fonte: SEAGER II, *Letters and papers*, v.1, op.cit. p.84.

montanhas próximas que nos rodeiam, as numerosas curvas de sua linha de costa e diversificadas escarpas que nos dão a conhecer, são contínuas novidades”²³⁶.

Em 31 de agosto de 1861 foi promovido a capitão-tenente²³⁷, embarcando, logo após, na corveta a vapor *USS Pocahontas*²³⁸ destacada na Flotilha do Rio Potomac. Sua ascensão rápida a capitão-tenente foi motivada pela aceleração das promoções durante o primeiro ano da Guerra de Secessão, deflagrada pouco tempo antes.

Mahan se filiou à causa da União e participou no *Pocahontas* do ataque às forças confederadas em Port Royal na Carolina do Sul em novembro de 1861. Em seguida, o navio foi designado para a Estação de Bloqueio do Atlântico Sul, em patrulha entre Georgetown na Carolina do Sul e Ferdinanda na Florida, longe dos grandes combates navais entre a União e a Confederação. Nessa estação de pouca atividade bélica, Mahan travou contato com as péssimas condições dos escravos na Carolina do Sul, tornando-se imediatamente um abolicionista.²³⁹

Em setembro de 1862, Mahan foi designado para servir na Academia Naval, como instrutor de marinharia, transferida de Annapolis para Newport, Rhode Island, de modo a afastá-la dos combates da guerra. Mahan lá permaneceu por cerca de um ano. Sendo um oficial que mantinha distância dos aspirantes, não deixou boas lembranças. Ainda na Academia foi designado para o *USS Macedônia*²⁴⁰, acompanhando os aspirantes em uma viagem de instrução.

Esse período no *Macedônia* foi de muita alegria para Mahan, pois o navio foi destacado para um cruzeiro à Europa, onde teve oportunidade de visitar Paris, que muito o encantou. Além disso, nesse mesmo navio, travou estreito contato com o comandante, capitão-de-corveta²⁴¹ Stephen Luce que viria a ter um importante papel na carreira de Mahan e com William Sampson, futuro almirante que se destacaria na Guerra Espano-americana em 1898.

²³⁶ MAHAN, *From Sail to Steam*, op.cit. p.147.

²³⁷ Em inglês, lieutenant na Marinha dos EUA.

²³⁸ O *USS Pocahontas* era uma corveta deslocando 694 toneladas, com 11 canhões e uma tripulação de 173 homens. Fonte: SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op.cit. p.36.

²³⁹ *Ibidem*, p.37.

²⁴⁰ O *USS Macedônia* era um navio obsoleto armado com quatro velhos canhões. Tinha a tarefa de adestrar os aspirantes da Academia Naval nas fainas marinheiras. Fonte: *Ibidem*, p.37.

²⁴¹ Capitão-de-corveta é tenente-comandante (lieutenant-commander) na Marinha norte-americana.

No regresso de sua comissão, Mahan foi designado para servir no *USS Seminole*²⁴² agregado ao Esquadrão de Bloqueio do Golfo, em frente a Sabine Pass e Galveston. Essa fase lhe foi extremamente frustrante. Dizia ele que essa comissão era desesperadamente tediosa e que “nunca tinha visto um grupo de homens inteligentes reduzidos à total imbecilidade, como os meus colegas de navio”.²⁴³ Logo em seguida, foi designado para o estado-maior do comandante-em-chefe do Esquadrão de Bloqueio do Atlântico Sul, almirante Dahlgren, a bordo do *USS James Adger*²⁴⁴, quando este almirante entrou em abril de 1865 no Porto de Charleston, recentemente capturado das forças confederadas.

O historiador Robert Seager II atestou que seu desempenho como oficial de armamento do esquadrão, sob as ordens de Dahlgren, não foi dos melhores, uma vez que este almirante o transferiu de volta ao *Seminoler* por não controlar adequadamente os estoques de munição do esquadrão²⁴⁵. Parecia que Mahan não se sentia à vontade em navios.

A guerra finalmente terminara e Mahan não participou ativamente de sua conclusão, ora estacionado em navios afastados do campo de lutas, ora prestando serviços em terra como na Academia Naval, onde permaneceu por pouco mais de um ano. Nesse mesmo ano de 1865 foi promovido a capitão-de-corveta, tendo sido designado imediato²⁴⁶ do *USS Muscoota*²⁴⁷, onde sofreu com uma forte febre tropical, permanecendo muitos dias afastado do serviço. Novamente foi atingido por forte depressão, sentindo-se frustrado, solitário e sem amigos próximos²⁴⁸. A vida no mar definitivamente não lhe agradava de maneira alguma.

Depois de um breve período no Estaleiro Naval de Washington, Mahan foi designado para servir na fragata *USS Iroquois* na Estação Asiática, onde pôde visitar a China, o Japão e o Extremo Oriente. Nessa região, Mahan foi atingido novamente por forte doença quando em Nagasaki²⁴⁹, afastando-se de seu navio por breve período de tempo. Sentia-se mal a

²⁴² O *USS Seminole* era uma pequena chalupa armada com nove canhões. Fonte: Ibidem, p.38.

²⁴³ Ibidem, p.38.

²⁴⁴ O *USS James Adger* era uma escuna a vapor armada com 17 canhões. Fonte: SEAGER II, v.1, *Letters and papers*, op.cit. p. 88.

²⁴⁵ Ibidem, p.41.

²⁴⁶ Imediato é o mesmo que sub-comandante.

²⁴⁷ O *USS Muscoota* era uma barca de madeira armada com dez canhões de diversos calibres. Fonte: SEAGER II, v.1, *Letters and papers*, op.cit. p.94.

²⁴⁸ SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op.cit. p.43.

²⁴⁹ TAYLOR, op.cit, p.18.

bordo e aquele tipo de vida o desagradava. Em abril de 1867 escreveu o seguinte para a sua mãe:

Minha situação a bordo é de grande isolamento e muitas vezes é difícil suportar. Sobre mim o peso é maior por que eu não estou certo de que isto é o que quero fazer. Eu tenho dúvidas se devo insistir, quando menciono minhas dificuldades e dúvidas. Deus me colocou em uma situação, como disse, de quase total isolamento, de sofrer a dúvida da disciplina e da incerteza.²⁵⁰

O período a bordo do *Iroquois*, embora extremamente penoso, foi profícuo para sua formação intelectual. Mahan leu avidamente obras de John Motley, Leopold Von Ranke e de François Pierre Guizot. A História começou a fazer parte de sua vida. As lides do mar, por outro lado, só traziam desesperança e temor.

O ano de 1870 foi um ano importante para Mahan, pois ao passar pela Europa, pôde assistir a queda do Império francês esmagado pelos alemães. Esse acontecimento histórico, segundo ele, fez desaparecer o velho, Napoleão III, e surgir o novo, o Império Alemão, uma “força organizada e disciplinada”.²⁵¹ Esse fato provocou profundo impacto em seu pensamento.

No período entre 1870 e 1875 serviu ora em unidades de terra, ora em navios, no segundo caso para o seu contragosto, tais como no navio mercante *USS Worcester*²⁵², e em fevereiro de 1873 no comando do *USS Wasp*²⁵³ no Rio da Prata, um navio em péssimas condições operacionais. A inabilidade de Mahan em manobras marinheiras mostrou-se mais uma vez, quando no comando do *Wasp*.

Um fato inusitado ocorreu em Junho de 1874. Ele chocou-se com a porta flutuante de um dique seco em Montevideo, impedindo a sua retirada até o reparo total da porta. Ficou preso nesse dique por cerca de dez dias. Não satisfeito, logo depois, Mahan chocou-se com

²⁵⁰ Carta de Alfred Mahan para sua mãe Mary Helena Okill Mahan escrita a bordo do *USS Iroquois* em 28 de abril de 1867. Fonte: SEAGER II, v.1, *Letters and papers*, op.cit. p.99.

²⁵¹ TAYLOR, op.cit, p.19.

²⁵² O *USS Worcester* era um mercante armado de 3.050 toneladas de deslocamento, com 14 canhões. Fonte: SEAGER II, v.1, *Letters and papers*, op.cit. p.359.

²⁵³ O *USS Wasp* foi um navio britânico que forçava o bloqueio estabelecido pela União, tendo sido capturado durante a Guerra de Secessão. Seu nome foi mudado para “*Wasp*” em junho de 1865.

uma barca no mesmo porto e em 3 de novembro de 1874 colidiu o seu navio com um vaso de guerra argentino no porto de Buenos Aires durante uma tempestade.²⁵⁴

Pouco antes de assumir o comando do *Wasp*, Mahan casou-se em junho de 1872 com Ellen Lyle Evans. Foi um relacionamento que perdurou durante toda a sua vida. Dessa relação nasceram duas mulheres, Ellen Evans nascida em Montevideo em 1873, Helen Kuhn em 1877 e um homem Lyle Evans em 1881. A Ellen Lyle pode ser imputada parte do sucesso editorial de Mahan, já que foi uma grande incentivadora de seu marido, muitas vezes transcrevendo seus textos em máquina de escrever e revisando os manuscritos.

Em agosto de 1875 Mahan foi designado para o Arsenal Naval de Boston, já capitão-de-fragata,²⁵⁵ e em 1877 voltou a Annapolis como chefe do Departamento de Artilharia, onde permaneceu por três anos. O evento mais importante ocorrido com Mahan nesse período foi o terceiro lugar obtido em um concurso de monografias, com um trabalho sobre a educação naval, patrocinado pelo United States Naval Institute em 1878. Embora na competição tenham concorrido apenas dez artigos, o texto de Mahan foi considerado reformista, uma vez que propunha a modernização dos currículos da Academia Naval, de modo a incrementar as qualificações acadêmicas dos aspirantes²⁵⁶. Com esse artigo Mahan tomou gosto pela escrita, uma fuga dos fracassos como oficial de marinha embarcado.

Em julho de 1880 voltou a servir no Arsenal Naval de Nova Iorque no Brooklin, onde permaneceu até 1883, quando assumiu o comando do *USS Wachusset*²⁵⁷, estacionado em Callao no Peru. Em 1882 Mahan escreveu seu primeiro livro, *The Gulf and Inland Waters*²⁵⁸ que tratou das operações navais ocorridas durante a Guerra de Secessão. Ele servira no teatro de operações da guerra durante pouco tempo, no entanto lera um grande volume de relatórios dos dois lados e se correspondeu com numerosos participantes dos eventos ocorridos, o que lhe fez escrever um trabalho com razoável sustentação argumentativa. Nessa obra, Mahan elogiou o almirante David Glasgow Farragut tanto no ponto de vista político como no militar, por sua rápida captura de Nova Orleans em 1862²⁵⁹.

²⁵⁴ LANKIEWICZ, Donald. *The Reluctant Seaman*. 2007, p.4. página www.thehistorynet.com. Acesso em 26 de abril de 2007.

²⁵⁵ O posto de capitão-de-fragata na Marinha brasileira corresponde a commander na Marinha norte-americana. Mahan foi promovido a este posto em 1872.

²⁵⁶ SEAGER II, Alfred Thayer Mahan. *The man and his letters*, op.cit. p. 120.

²⁵⁷ O *USS Wachusset* era uma escuna lançada ao mar em 1861, armada com sete canhões de diversos calibres. **Fonte:** SEAGER II, v.1, *Letters and papers*, op.cit. p.556.

²⁵⁸ MAHAN, Alfred Thayer. *The Gulf and Inland Waters*. New York: Charles Scribner, 1883 .

²⁵⁹ SUMIDA, Jon Tetsuo. *Inventing Grand Strategy and teaching command*. op.cit, p.19

Alguns anos depois, Mahan escreveria duas biografias, uma de Lorde Horatio Nelson, seu modelo de herói naval e outra exatamente de Farragut, o seu modelo de almirante vencedor.

Mais uma vez, a inabilidade em manobrar navios se fez presente. Mahan colidiu, em um dia claro e mar calmo, com uma barca a vela que tinha, sem dúvida alguma, preferência de passagem. O *Wachusset* deveria permitir que a barca passasse, porém, mais uma vez Mahan cometeu um erro, levando à colisão. O tenente Hugh Rodman oficial do navio, em conversa com um colega oficial, logo após o acidente, recebeu como resposta sarcástica em relação ao ocorrido o seguinte comentário “o Oceano Pacífico não foi grande o bastante para o *Wachusset* se manter afastado do caminho dos outros”.²⁶⁰ Sua falta de intimidade com as lides marinheiras passava a ser discutida por todos de modo jocoso.

Foi nesse ambiente hostil e de poucas alegrias pessoais que Mahan recebeu, quando o seu navio estava em Guayaquil no Equador, um convite que o deixou extasiado. O comodoro Stephen Luce²⁶¹ estava organizando a EGN-EUA em Newport, Rhode Island²⁶². Ele precisava de um instrutor de história naval e estratégia para se agregar ao corpo docente da escola. Mahan não foi o primeiro nome escolhido por Luce²⁶³. Ele convidara o capitão-de-corveta Caspar Goodrich que acabara de se estabelecer em Washington e em virtude do desejo de permanecer nessa cidade, declinou do convite. Mahan foi a escolha que se seguiu. Provavelmente Luce leu o primeiro livro de Mahan, *The Gulf and Inland Waters* de 1883, o que o deve ter agradado, daí o ter convidado para a função de instrutoria na Escola de Guerra. Mahan aceitou, imediatamente, o convite e em carta para Luce disse o seguinte:

Eu gostaria muito de assumir essa função. Acredito ter a capacidade e talvez alguma atitude natural para o estudo em questão. Ao me questionar, não acredito ter nesse momento o conhecimento específico que penso ser necessário possuir. Temo que o senhor me dê mais crédito do que realmente possuo e ter dado mais atenção a questão do que eu...minha resposta ao senhor é sim, eu gostaria de servir [na EGN-EUA], se o senhor depois de ler minha carta ainda me quiser. Certamente

²⁶⁰ LANKIEWICZ, op.cit. p. 4.

²⁶¹ O comodoro Stephen Luce é considerado o “pai” da EGN-EUA (Naval War College). Nasceu em 1827 e faleceu em 1917. Fonte: SEAGER II, v.1, *Letters and papers*, Op.cit. p. 577. No subitem 2.2.2 será discutida a sua influência sobre Mahan.

²⁶² A EGN-EUA acabou sendo estabelecida em 6 de outubro de 1884. Fonte: SEAGER II, *Letters and papers*, op.cit. p.577.

²⁶³ Segundo o professor Phillip Crowl, Mahan foi efetivamente a terceira escolha. O segundo nome escolhido por Luce não foi por ele citado. Fonte: CROWL, Phillip. Alfred Thayer Mahan: the naval historian. op.cit, p.446.

não acredito estar certo em me recusar a ajudar neste novo, difícil e necessário trabalho, se, no julgamento de outros eu for útil.²⁶⁴

Imediatamente, Mahan se dedicou aos estudos históricos preparando-se para assumir a instrutoria em Newport. O historiador William Livezey afirmou que a designação de Mahan para a EGN-EUA foi o ponto de virada em sua apagada carreira. Disse Livezey que “de um amplo ponto de vista, a carreira de Mahan começou com a criação em 1884 da EGN-EUA”²⁶⁵. A existência da escola se devia para qualificar oficiais dos postos mais elevados da Marinha dos EUA em estratégia e na arte de conduzir a guerra, de modo a que estivessem preparados para assessorar os chefes navais em política naval nacional e quando ordenado assumir o comando de importantes unidades da Marinha no “intrincado mundo da guerra”.²⁶⁶

Por cerca de dois anos ele se preparou com afincos para a sua nova função, que muito lhe agradava. Conduziu, assim, um estudo sistemático da história naval, centrando suas pesquisas nos séculos XVII e XVIII, procurando analogias entre as guerras terrestres e navais, de modo a constituir uma teoria de tática naval.²⁶⁷

A carreira acadêmica de Mahan realmente começou em Newport, onde atingiu sua maturidade intelectual.

2.1.2- A Maturidade intelectual:

Em 1886 Mahan iniciou suas palestras na EGN-EUA, lá permanecendo até 1892, com pequenas interrupções em 1889 no Arsenal de Puget Sound e em poucos anos em que a escola não ministrou cursos regulares. Nessa função, Mahan foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra²⁶⁸ em 1886, vindo posteriormente a substituir Luce na presidência da escola²⁶⁹ designado para comandar a Força Naval do Atlântico Norte.

Houve muita resistência à Escola de Guerra nos círculos navais no período. Em uma época de grandes avanços tecnológicos no campo da guerra naval, os estudos de história

²⁶⁴ Carta de Alfred Mahan para Stephen Luce de 4 de setembro de 1884, a bordo do *USS Wachusset*, em Guayaquil no Equador. Fonte: SEAGER II, v.1, *Letters and papers*, op.cit. p.577.

²⁶⁵ LIVEZEY, William. *Mahan on Sea Power*. op.cit, p. 11.

²⁶⁶ TAYLOR, op.cit. p.37.

²⁶⁷ SPROUT, *Mahan: evangelist of Sea Power*. op.cit. p.417.

²⁶⁸ O posto de capitão-de-mar-e-guerra na Marinha norte-americana é nomeado como captain.

²⁶⁹ Mahan foi presidente da EGN-EUA por dois períodos, de 1886 a 1889 e de 1892 a 1893.

naval e das táticas realizadas por Nelson nas guerras napoleônicas eram considerados irrelevantes e anacrônicos. O importante para qualquer oficial da época era estudar as inovações técnicas agregadas aos sistemas de máquinas e de artilharia modernas e não história. Considerava-se que o que ocorreu no passado não teria qualquer aplicação na nova guerra do final do século XIX. Para esse grupo considerável de oficiais a ênfase na história era “não só reacionária, como impraticável”, segundo Phillip Crowl.²⁷⁰

Ao se preparar para a tarefa de transmitir conhecimentos sobre estratégia e táticas navais para os alunos da Escola de Guerra, Mahan tinha uma série de questionamentos. Em carta a seu colega William Anderson, disse o seguinte:

Quando fui inicialmente designado para ministrar aulas de história naval em nossa Escola de Guerra Naval me perguntei como transformar a experiência com navios à vela de madeira com seu armamento rudimentar em utilidade no presente ? A primeira resposta que obtive foi demonstrando a tremenda influência que o poder naval, sob qualquer forma, exerceu no curso da história. A segunda resposta veio com o prosseguimento de meus estudos, que foi demonstrar que os princípios de guerra receberam confirmação na velha experiência naval, da mesma forma que eles receberam em relação a guerra terrestre em todas as várias fases nos últimos vinte e cinco séculos. O presente trabalho é esse resultado.²⁷¹

A partir de suas palestras, abarcando o período dos séculos XVII e XVIII, Mahan escreveu e publicou em 1890 o livro que se tornaria um clássico de história naval, o *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Em seu prefácio, Mahan tinha como finalidade proceder a um exame geral da história da Europa e da América, com vistas ao efeito que teria o poder marítimo sobre os rumos dessa história. Essa obra teve imediato impacto no meio naval, principalmente na GB. As razões para isso eram evidentes. O livro baseava-se na própria história naval britânica e o mais importante, respaldava o sucesso de suas políticas navais do período.

Mahan iniciou a introdução do livro apresentando a sua argumentação política, na qual os negócios marítimos tiveram um grande e decisivo efeito sobre o curso da história e na prosperidade das nações.²⁷² O seu argumento político-econômico foi baseado na

²⁷⁰ CROWL, op.cit. p. 447.

²⁷¹ Carta de Alfred Mahan para William Henderson escrita de Elizabeth, New Jersey em 5 de maio de 1890. Fonte: SEAGER II, v.2, *Letters and papers*, op.cit. p.9.

²⁷² SUMIDA, op.cit, p. 27.

proposição básica de economia de que as viagens e o tráfego marítimo foram mais fáceis e mais baratos do que em terra. Desde o início de sua proposição, Mahan procurou enfatizar a centralidade do mar nos destinos das Nações. Uma interessante discussão foi a realizada em relação as seis condições que afetavam o poder marítimo, que serão apresentadas posteriormente.²⁷³

A partir do capítulo dois, Mahan se concentrou na apresentação das grandes campanhas e batalhas navais desde 1660, isto é, a partir da restauração Stuart com Carlos II na Inglaterra, da assunção de Luiz XIV nos negócios de Estado francês, após a morte do Cardeal Mazarino e da reorganização européia após os Tratados de Westphalia em 1648 e dos Pirineus que propiciou, segundo ele, “um estado de paz externa geral, destinada a ser atingida brevemente por uma série de guerras universais que durariam enquanto Luiz XIV vivesse”.²⁷⁴ Para ele, nessas guerras contínuas o poder marítimo tivera, em menor ou maior grau, uma grande importância.²⁷⁵ O período abarcado pelo seu estudo transita até 1783, isto é o fim da Revolução Americana, com o tratado de paz assinado em Versailles em 3 de setembro de 1783.

O historiador naval inglês Sir John Knox Laughton, ao comentar o livro de Mahan no “Edinburgh Review” da Escócia, disse que o *The Influence of Sea Power upon History* era uma “esplêndida apoteose da coragem, tenacidade, habilidade e poder da Inglaterra”.²⁷⁶ Era a aceitação e garantia de uma boa avaliação, escrita por um renomado historiador britânico, com imenso prestígio no meio acadêmico.

O eminente historiador inglês Sir Julian Stafford Corbett²⁷⁷, um dos principais teóricos do poder marítimo, comentando sobre o livro, disse que pela primeira vez a história naval adquiria uma base filosófica e que, a partir de um grande número de fatos históricos, grandes generalizações foram possíveis, havendo poucos livros que tenham produzido tanto efeito na ação, como no pensamento político.²⁷⁸

²⁷³ Essa discussão será conduzida no Item 2.3 da Dissertação.

²⁷⁴ MAHAN, Alfred *The Influence of Sea Power upon History*, op.cit. p. 91.

²⁷⁵ Ibidem, p.91.

²⁷⁶ LAUGHTON, John Knox. Captain Mahan on Maritime Power. *Edinburgh Review*. Edinburgh. V. CLXXII, p 420-453, out, 1890. apud LIVEZEY, op.cit. p. 61.

²⁷⁷ Corbett iria se distinguir posteriormente, publicando em 1911 um livro importante em estratégia e história naval chamado *Some Principles of Maritime Strategy*, ainda não traduzido para o português. Corbett distinguiu-se como um especialista muito competente no estudo da Marinha inglesa no período elizabetano.

²⁷⁸ WESTCOTT. Allan. *Mahan on Naval Warfare. Selections from the writings of Rear-Admiral Alfred Mahan*. op.cit, p.xv.

Os ingleses se abismaram por ter sido um norte-americano e não um britânico que melhor descrevera as políticas navais inglesas da época, o que não deixou de ser uma grande surpresa. Além disso, a época em que o livro foi lançado não poderia ter sido mais propícia para o autor, assim como para o Almirantado inglês. No ano de 1889 havia sido estabelecida a política do “Two Power Standard”²⁷⁹ e Mahan, sem perceber, proveu de argumentos os políticos ingleses que desejavam a expansão britânica no mar.

Na Alemanha o livro foi um retumbante sucesso. O kaiser, ao ler o livro de Mahan, viu o respaldo necessário para a expansão colonial de sua Nação e o desenvolvimento de um forte poder marítimo, de modo a contestar o poder da GB. Em maio de 1894 diria que não estava lendo somente o livro de Mahan, mas sim o devorando, com o propósito de decorá-lo e fazer com que sua leitura fosse obrigatória nos navios de sua Marinha.²⁸⁰

No país de Mahan, os EUA, o livro inicialmente obteve menor impacto, no entanto foi avidamente lido por Theodore Roosevelt, que viria a ser Presidente da República. Roosevelt, não só adorou o livro, como disse que “durante os dois últimos dias gastei metade do meu tempo, atarefado como estava, lendo o seu livro. Inorro em grave erro se ele não se converter num clássico naval”.²⁸¹ Além do apoio de Roosevelt, o senador Cabot Lodge também ficou vivamente impressionado com o livro, uma vez que era partidário da expansão de seu país em direção ao Caribe e ao Pacífico. Mahan defendera com entusiasmo a obtenção de bases nessas regiões como um dos pilares para o estabelecimento de um poder marítimo poderoso. Por seu lado, seu comandante o almirante Luce disse o seguinte, a respeito dessa obra de Mahan:

Esta obra é um trabalho excepcional; não existe nada como isso em toda a literatura naval. Nenhum outro autor, com o qual mantive contato, conduziu esse tema com o espírito liberal e por que não dizer filosófico ou comentou a história da Marinha e suas realizações nos negócios do Estado, apontando a sua importância para a vida nacional. Esse trabalho é inteiramente original em sua concepção, brilhante em sua constituição e acadêmico em sua execução²⁸².

²⁷⁹ Ver Capítulo 1, subitem 1.3.3.

²⁸⁰ CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Mahan: sua época e suas idéias. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 3 Trim 1986, p. 22.

²⁸¹ *Ibidem*, p.22.

²⁸² TAYLOR, op.cit. p.46.

Em outros países, o impacto dessa obra de Mahan foi, também, considerável. Traduções para o francês, alemão, japonês, russo, espanhol e italiano foram logo disseminadas. Incompreensivelmente não houve traduções para o português²⁸³.

O que efetivamente Mahan desejava com o seu livro era demonstrar a importância que o mar tinha para o desenvolvimento das Nações, tomando como exemplo a GB. Além disso, queria compreender que princípios governavam a guerra do mar desde a antiguidade. O que efetivamente queria Mahan era despertar na classe política dos EUA a centralidade das políticas navais para o desenvolvimento nacional. Considerava que a Marinha norte-americana tinha uma postura defensiva, voltada para a guerra costeira, sem pretensões além fronteiras. Acreditava que essa postura era deficiente e equivocada, indicando que o melhor caminho era a ofensiva e a projeção internacional.

Por muito pouco Mahan não se viu retornando para o mar. O chefe do Bureau de Navegação da Marinha norte-americana comodoro²⁸⁴ Francis Ramsay pretendeu movimentá-lo para uma nova função embarcada, logo após a publicação de seu livro. Acreditava Ramsay que não era função de um oficial de marinha escrever livros. Se não fosse pelo prestígio de Mahan e o sucesso de seu livro, ele seria fatalmente transferido.

Em 1892 Mahan lançou o segundo livro da série chamado de *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*²⁸⁵. Novo sucesso de vendas e de crítica. Ao contrário do primeiro livro, essa obra baseou-se em algumas fontes primárias, sendo que o período abarcado foi cerca de 1/5 do anterior, no entanto devido a profundidade e extensão da pesquisa, foi publicada em dois volumes. Em sua essência essa vasta obra era uma continuação da primeira, no entanto sua análise foi mais detalhada. Segundo Sumida, a diferença marcante entre essa obra e a anterior foi a forma como o seu texto foi analisado, “alterando-se fundamentalmente a forma e a substância de seu argumento governamental”²⁸⁶. Nela encontra-se uma frase célebre em que o autor norte-americano comentou que “o mundo jamais viu uma demonstração mais impressionante da influência do poder marítimo na história. Aqueles navios distantes e desgastados por tempestades que

²⁸³ Existe um projeto a ser conduzido pela Escola de Guerra Naval do Brasil no ano de 2009 para finalmente se traduzir esse livro para o português.

²⁸⁴ Posto não existente na Marinha brasileira, correspondendo a um grau intermediário entre capitão-de-mar-e-guerra e contra-almirante.

²⁸⁵ MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*. v.2, Boston: Little Brown, 1892.

²⁸⁶ SUMIDA, op. cit. p.33.

a Grand Armée francesa nunca se preocupou, se contrapunham a ela e o domínio do mundo”.²⁸⁷ Queria dizer que naquela esquadra combativa e desgastada da GB estava a própria dominação mundial, fato não percebido por Napoleão. Há certamente na afirmação de Mahan um certo exagero, no entanto a frase tornou-se famosa nos círculos navais.

As duas obras compuseram, juntamente com *Sea Power in its relations to the War of 1812*²⁸⁸ de 1905 em dois volumes, a série de três livros “*The Influence of Sea Power*” cunhada pelo professor Sumida²⁸⁹.

Em 1891 o conhecido estrategista inglês, almirante Philip Colomb lançou no mercado editorial do Reino Unido, um denso livro de história naval e estratégia, o *Naval Warfare*²⁹⁰, assim um ano após a obra de Mahan. Embora fosse um livro muito bem elaborado, ele foi totalmente eclipsado pela obra de seu colega dos EUA, inclusive em seu país natal²⁹¹. Reconhecendo esse fato, Colomb escreveria, com charme e modéstia, para Mahan que “eu acredito que todos os membros do mundo naval consideram o seu livro como “o” livro da geração e meu livro vem muito atrás do seu em mérito literário”.²⁹²

Mahan tornou-se, assim, figura conhecida, tanto nos EUA como em outros países. Ele viria a descobrir que escrever era o seu campo de atuação e não guarnecer navios. Sua importância cresceu tanto que, mesmo quando não podia estar presente em suas aulas para os oficiais alunos dos cursos em Newport, suas palestras eram lidas em voz alta por algum aluno. Esse inusitado procedimento levou o comodoro Ramsay, o mesmo que quisera movimentá-lo anteriormente, a comentar que “era tolice enviar oficiais para cursarem a EGN-EUA para fazê-los apenas ler para si próprios os livros de Mahan”.²⁹³

Em 1892 Mahan completou a biografia do almirante norte-americano David Farragut²⁹⁴, pelo qual nutria profunda admiração. Além de suas qualidades de liderança e

²⁸⁷ MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*. op.cit p. 118.

²⁸⁸ MAHAN, Alfred Thayer. *Sea Power in its relation to the War of 1812*. 2. v. Boston: Little Brown, 1905.

²⁸⁹ SUMIDA, op.cit. p.120. Sumida inclui o livro *The Life of Nelson* como o quarto livro da série, no entanto essa obra foi uma detalhada biografia de Nelson e assim seria melhor classificada dentro da série de suas biografias.

²⁹⁰ COLOMB, Phillip. *Naval Warfare*. 3.ed. London: Allen, 1899.

²⁹¹ TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and Nuclear Age*. New York: St Martin Press, 1982, p.28.

²⁹² SCHURMAN, Donald. *The Education of a Navy*. op.cit, p.66.

²⁹³ CROWL, op.cit. p.447.

²⁹⁴ MAHAN, Alfred Thayer Mahan. *Admiral Farragut*. New York: Appleton, 1897.

coragem, Mahan acreditava ter algo em comum com ele: Farragut era profundamente religioso, modesto e desprovido de presunção, pelo menos assim se percebia Mahan.²⁹⁵

Dentre as cartas de reconhecimento que recebeu a respeito desse livro, a que muito lhe agradou foi a do filho do almirante, Loyall Farragut que, anteriormente escrevera outra biografia de seu pai. Disse Loyall que “o autor do *Influence of Sea Power upon History* encontrou no almirante Farragut uma simpática pessoa, trabalhando o material disponível de uma maneira magistral [...] não teremos palavras suficientes para elogiar a maneira como o comandante Mahan nos disponibilizou o melhor de Farragut”.²⁹⁶

Em maio de 1893 Mahan foi designado para assumir, a seu contragosto, o comando do cruzador *USS Chicago*. Ramsay acabou vencendo a quebra de braço com Mahan.²⁹⁷

O *Chicago* era um dos mais novos navios da Marinha, tendo sido comissionado em 1889. Era um cruzador protegido com 4.500 toneladas de deslocamento, capaz de velocidades de 33 nós, armado com quatro canhões de oito polegadas, oito de seis polegadas e dois de cinco polegadas. Na ocasião era o segundo maior navio em dimensões da Marinha²⁹⁸. Com certeza essa designação seria muito comemorada por qualquer oficial de marinha daquele tempo, no entanto, para Mahan, não foi. Disse ele o seguinte:

Eu estava pronto para ir para o mar, entretanto nesse período eu decidi que escrever tinha para mim maiores atrações que seguir com minha profissão e me indicava uma maior e recompensadora situação com mais idade. Eu deveria ter solicitado logo a minha reserva, se tivesse os necessários quarenta anos de serviço, no entanto ainda faltavam quatro anos. Meu propósito era escrever logo a Guerra de 1812, enquanto os eventos dessa guerra estivessem vivos na minha mente e por isso solicitei não embarcar em navio nenhum, alegando que solicitaria minha reserva quando completasse quarenta anos. Minha solicitação foi descabida, pois eu não dera nenhuma garantia para isso e a abertura desse precedente seria ruim para a Marinha.²⁹⁹

Assim, Mahan assumiu o comando do *Chicago* e logo depois rumou para a Europa, compondo uma força tarefa norte-americana, sob o comando do almirante Henry Erben.

²⁹⁵ TAYLOR, op.cit. p.54.

²⁹⁶ Ibidem, p.55.

²⁹⁷ SCHURMAN, op.cit. p.66.

²⁹⁸ SEAGER II, v.2, *Letters and papers*, op.cit. p. 103.

²⁹⁹ MAHAN, *From Sail to Steam*, op.cit. p.313.

Logo que o *Chicago* chegou ao Reino Unido, um grande número de pessoas influentes quis conhecer Mahan, convidando-o para diversas solenidades. Em Queenstown na Irlanda, Mahan recebeu um telegrama da embaixada norte-americana em Londres dizendo que Lorde Spencer, Primeiro Lorde do Almirantado, gostaria de convidá-lo para um jantar e perguntava qual a data mais conveniente para esse evento.

Esse jantar realmente ocorreu na chegada do navio à Inglaterra e a ele compareceram, além de Mahan e Erben, o Vice-Rei da Irlanda, diversos membros do gabinete, almirantes e generais. Em seguida, Mahan foi convidado para jantar com a Rainha Vitória, o que o deixou profundamente emocionado e preocupado, pois foi a primeira vez que deveria jantar com o seu uniforme de gala, ornado de medalhas e espada. Ficou vivamente impressionado com o luxo dos uniformes e das condecorações utilizadas pelos almirantes ingleses. Compareceram ao banquete em sua homenagem, além da rainha, o Príncipe de Gales (posteriormente Rei Eduardo VII), o Duque de Yorke (posteriormente Rei George V), Lorde Roberts, o almirante-de-esquadra Sir Henry Keppel, além de inúmeros dignitários ingleses e estrangeiros³⁰⁰.

Semelhantes elogios Mahan recebeu, também, na França. O crítico francês Auguste Moireau disse que “depois de seu primeiro livro, e especialmente a partir de 1895, Mahan estabeleceu a base para todo o pensamento em assuntos navais; foi assim visto claramente que o poder marítimo era o princípio que determinaria se os Impérios cresceriam ou cairiam”.³⁰¹

No Japão, o próprio governo colocou os livros de Mahan em todas as escolas e as academias militares adotaram o *The Influence of Sea Power upon History* como livro texto. Livezey afirmou que o Japão estava se preparando para Tsushima e assim estabeleceu os fundamentos de sua política de “esfera de co-prosperidade”.³⁰²

Em sua segunda visita à Inglaterra, ainda como comandante do *Chicago*, no ano seguinte, em 1894, Mahan foi homenageado com um banquete público patrocinado pelo Lorde Prefeito de Londres no St James Hall que contou com cerca de 400 convidados, entre almirantes, generais e políticos da GB. Após o jantar, no momento dos brindes costumeiros

³⁰⁰ TAYLOR, op.cit. p.62.

³⁰¹ WESTCOTT. op.cit, p.xiv.

³⁰² LIVEZEY, op.cit. p.76.

à rainha, ao Presidente dos EUA, a Mahan, ao almirante Erben e aos oficiais do *Chicago*, Mahan agradeceu proferindo as seguintes palavras:

Certamente os oficiais da Marinha norte-americana sentem uma peculiar simpatia pelos ingleses, acima inclusive de seus conterrâneos. Por causa de nossa educação e nosso modo de pensar, somos trazidos a ter simpatia e contato com os interesses britânicos e nós, como oficiais de marinha, temos especial simpatia com o maior dos interesses que é a Armada Real. A Marinha Real é a primeira linha de defesa da Grã-Bretanha [...] quando se menciona essa Marinha, os sentimentos que por ventura existam de indiferença, transformam-se em admiração e entusiasmo pelo passado de glórias que não foi ultrapassado por nenhuma outra força nos anais do tempo.³⁰³

Mahan admirava a Marinha Real britânica e esse sentimento era explícito e muito bem correspondido pelos ingleses. Mahan era uma celebridade amiga da GB. Pelo sucesso de seus livros, recebeu os títulos de *Doutor Honoris Causa* das Universidades de Oxford e Cambridge em maio de 1894³⁰⁴. Ficou encantado com o ambiente e a atmosfera em Oxford escrevendo para o seu filho que Oxford era um lugar “fascinante e charmoso e os ingleses estavam certos em amar o seu país, pois não existia nenhum país mais amável”.³⁰⁵

Em janeiro de 1895, Sir John Seeley, titular de história moderna da Universidade de Cambridge faleceu, abrindo uma vaga nessa cadeira. Imediatamente, especulou-se na imprensa inglesa que o melhor nome para esse posto seria o de Mahan³⁰⁶, no entanto continuava como comandante do *Chicago* e uma mudança de vida tão brusca não estava em seus planos.

Nem tudo, porém corria bem a bordo do *Chicago*. Seu relacionamento com Erben era ruim. O almirante comandante da força era um velho ‘lobo do mar’, da velha escola de navios à vela. Além disso, era egocêntrico, desbocado, profano e de temperamento irascível. O mais incrível é que não lera nenhum livro de Mahan, ou melhor, não gostava de ler nenhum livro.³⁰⁷ Seu relacionamento com o comandante de seu capitânia, o *Chicago*, passou a ser terrível. Erben não compreendia como um oficial de marinha abria mão de

³⁰³ Ibidem, p.64.

³⁰⁴ Ele viria depois a ser doutor Honoris Causa em história pelas Universidades de Harvard, Yale, Columbia, Dartmouth e McGill. Fonte: TAYLOR, op.cit. p.107.

³⁰⁵ LIVEZEY, op.cit, p.68.

³⁰⁶ Ibidem, p.75.

³⁰⁷ SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op.cit. p.255.

embarcar, em detrimento de escrever livros ‘sobre o passado’. Além disso, Mahan por ser excessivamente introvertido e intelectualmente superior, afastava ainda mais seu comandante imediato e Erben reagia mal a esse estado de coisas. O almirante considerava Mahan um mau oficial de marinha, pouco dotado para as lides marinheiras³⁰⁸. Da mesma forma, a opinião de Mahan sobre Erben não era diferente, um mau oficial, pouco dotado intelectualmente.

Seu período de comando lhe foi de grande sacrifício. Mahan detestava a vida no mar, além disso, era mau manobrador de navios, o que lhe trazia dissabores com Erben que o considerava ineficiente como comandante. Em certa situação, disse a seu amigo Samuel Ashe que estava na profissão errada por quase 40 anos:

Eu sou forçado diariamente a compreender que estou ficando velho e que todo o charme da vida de bordo está esquecida. Estou sobrevivendo, não vivendo. Tenho a consciência dolorosa que estou gastando muita energia para fazer algo que me é indiferente, ao mesmo tempo em que estou impedido de fazer o que tenho capacidade. Não tem sido um sentimento agradável, especialmente quando vem acompanhado do conhecimento de que minha cabeça dura da juventude me colocou nessa profissão que para dizer o menos, não foi a melhor escolha que tive para minhas qualificações³⁰⁹.

Em maio de 1895, Mahan finalmente deixava o comando do *Chicago*, o que foi de extrema alegria para ele, pois se encontrava à beira de um ataque de nervos. Até a sua reserva do serviço ativo em novembro de 1896, Mahan permaneceu em algumas comissões temporárias em Newport. A sua opção pela reserva indicou a preferência pela vida acadêmica ligada a produção de conhecimentos na área de história naval e estratégia. Sua vida na Marinha tinha sido um sacrifício que fazia questão de esquecer. Começava uma nova carreira voltada para o estudo e a reflexão sobre o poder marítimo na história.

³⁰⁸ O Almirante Erben escreveu para o Bureau de Navegação em dezembro de 1893 dizendo que os interesses de Mahan estavam fora da Marinha e que ele se importava pouco com a sua profissão, sendo assim um mau oficial de marinha. Seus interesses estavam voltados para a “literatura”, segundo suas palavras, e sem qualquer conexão com o serviço naval. Fonte: SEAGER, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op.cit. p.278.

³⁰⁹ Carta de Alfred Mahan para Samuel Ashe escrita de Genova, a bordo do *USS Chicago* em 24 de novembro de 1893. Fonte: SEAGER II, *Letters and papers*, op.cit. p. 181.

2.1.3- A Nova Carreira:

Em 1897 Mahan completou um clássico da história naval. *The Life of Nelson: the embodiment of the Sea Power of Great Britain*³¹⁰, escrito em dois volumes. Uma obra realmente magistral sobre Lorde Horatio Nelson, vencedor das Batalhas de Copenhagen, Aboukir e Trafalgar, morto, inclusive nesse último encontro. Nesse livro Mahan recorreu, em caráter extraordinário a fontes primárias, como as cartas de Nelson, no entanto não apreciava a busca arquivística, preferindo recorrer a fontes secundárias. A pesquisa em arquivos não era de seu agrado.

Desde o seu livro *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*, Mahan se envolveu com esse personagem fascinante que se confrontou com a poderosa esquadra de Napoleão, impedindo o domínio do mar francês.

Mahan, em sua biografia de Nelson, afirmou que esse almirante inglês atuava como um verdadeiro agente do Estado britânico, fazendo cumprir os ditames governamentais aonde fosse necessário com os seus navios de guerra. Mahan procurou, também, enfatizar as características de comando de Nelson, que possuía uma combinação de qualidades políticas, administrativas e militares, raras, segundo ele, em apenas um homem. Nelson exibiu, de acordo com sua opinião, superioridade nesses três campos.³¹¹

Em Nelson, Mahan apontou “uma apreciação sagaz das condições reinantes, combinada com sua alta resolução e firme discricção”.³¹² Com esse tipo de percepção, Nelson procurava sempre a decisão pela batalha como uma questão de princípio. Esse ponto era muito admirado por Mahan que via nesse procedimento de Nelson o toque ofensivo e resolutivo em destruir a esquadra inimiga, quando e onde se fizesse necessário.

Mahan, além disso, considerava Nelson um gênio e sua admiração por ele igualava a de Antoine Henri Jomini³¹³ por Napoleão. Dizia Mahan que “um alto grau de raciocínio ilumina o processo mental de Nelson, porém não é só por meio do raciocínio, quando cara a cara com o perigo, ao ultrapassar o abismo, que separa a percepção, apesar de clara, da convicção interna que sozinha sustenta a ação mais elevada”³¹⁴.

³¹⁰ MAHAN, Alfred Thayer. *The life of Nelson: the embodiment of Sea Power of Great Britain*. 2.v. Boston: Little Brown, 1997.

³¹¹ SUMIDA, op.cit. p.37.

³¹² MAHAN, *Life of Nelson*, v.2, op.cit. p. 306.

³¹³ No subitem 2.2.2 será discutida a influência de Jomini nos estudos conduzidos por Mahan.

³¹⁴ Ibidem, p.324.

Mahan, também, abordou o Nelson homem, com sentimentos, defeitos e qualidades. Ao contrário de outros biógrafos mais inquisitivos, inclusive em relação a Robert Southey³¹⁵ que escrevera uma biografia de Nelson em 1813, de cunho bem mais crítico da conduta de Nelson, principalmente na questão dos fuzilamentos por ele ordenados em 1799, depois dos jacobinos já terem se rendido honradamente no Reino das Duas Sicílias, Mahan procurou descobrir os impulsos privados nas ações públicas de Nelson³¹⁶, procurando analisar sua vida íntima. Um dos pontos mais polêmicos de Nelson foi o seu relacionamento com Emma Hamilton, que foi devidamente discutido por Mahan, no entanto o autor norte-americano mencionou o caráter manipulador de Emma sobre seu marido, Sir William Hamilton, embaixador britânico no Reino das Duas Sicílias e sobre o próprio Nelson, “amante devotado, um homem crédulo que necessitava de adulação”³¹⁷, segundo palavras do historiador Peter Gay. Para Mahan, Nelson possuía as qualidades que o fizeram a incorporação do poder marítimo da GB.³¹⁸

Como não poderia deixar de ser, o livro teve imediata aclamação na GB. Seu editor inglês R. B. Marston disse o seguinte:

O senhor trouxe Nelson à vida novamente. Como inglês e o primeiro a ler o seu livro posso verdadeiramente agradecer em nome de toda a minha Nação, entretanto tudo que farei é lhe anunciar que os agradecimentos da GB estão vindo, tão cedo quanto Little Brown enviar os livros para as livrarias.³¹⁹

O crítico literário do *The Times* de Londres, J. R. Thursfield, profetizou que o *Life of Nelson* se tornaria um dos maiores clássicos da literatura naval. Disse ele que muitas memórias de Nelson foram escritas, mas o livro de Mahan não tinha rival à altura. Todos os estudantes de história que pesquisarem Nelson deveriam ler esse livro como a “mais autorizada, acurada, adequada e psicológica biografia”³²⁰ do herói inglês, segundo

³¹⁵ Robert Southey é muito conhecido na historiografia brasileira por ter escrito uma História do Brasil em 1819, apesar de nunca ter visitado o Brasil. Disse Southey sobre sua obra de História do Brasil que “daqui a séculos meu livro se encontrará entre aqueles que estão destinados a não morrer e será para os brasileiros o que a obra de Heródoto é para a Europa”. Fonte: SOUTHEY, Robert. *História do Brasil*. v1. 4.ed. São Paulo: Melhoramentos, 1977, p. 13.

³¹⁶ GAY, Peter. *A Experiência Burguesa da Rainha Vitória a Freud. O Coração desvelado*.v4. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p.185.

³¹⁷ Ibidem, p.185.

³¹⁸ Tradução literal de “Embodiment of Sea Power of Great Britain”, título do seu livro.

³¹⁹ TAYLOR, op.cit. p.84.

³²⁰ Ibidem, p.82.

Thursfield. Realmente essa obra de Mahan até hoje é pesquisada como uma obra relevante e fundamental para se conhecer a vida de Horatio Nelson. A busca em fontes primárias lhe rendeu bons frutos.

Nesse mesmo ano de 1897, Mahan lançou outro livro *The Interest of América in Sea Power, Present and Future*³²¹ uma seleção de oito ensaios escritos por ele³²², nos quais foram discutidas questões relativas ao Havaí e sua importância para os EUA, a necessidade de se obter o controle do istmo do Panamá, as possibilidades de uma união de objetivos comuns entre a GB e os EUA, as perspectivas estratégicas do Mar do Caribe e do Golfo do México, o futuro do poder marítimo dos EUA, perspectivas da política externa norte-americana, a sua preparação para a guerra naval e prognósticos para o Século XX.

Em resumo, esses ensaios foram escritos para diversos periódicos entre dezembro de 1890 e outubro de 1897, contudo essa obra de compilação não obteve o mesmo reconhecimento obtido com seus livros anteriores, sendo mais um trabalho ensaístico, sem o rigor histórico das obras anteriores, no entanto ele foi escrito em um período importante da história norte-americana quando o Caribe passou a preocupar a sua política externa, culminando, no ano seguinte, na Guerra Espano-americana. Em realidade, o livro obteve mais crédito na GB do que nos EUA, contudo com o advento da guerra em 1898 esses ensaios foram lidos com maior detalhe e “entusiasticamente resenhados por jornais norte-americanos, influenciados pelo momento do conflito com a Espanha.”³²³ Hoje em dia esse livro tem sido pouco mencionado.

Em 1898, logo depois da eclosão dessa guerra, Mahan foi chamado para compor o Naval War Board, com o propósito de fornecer ao Secretário da Marinha John Long assessoria técnica e estratégica sobre as operações em curso.³²⁴ Segundo o historiador Russell Weigley, o Naval War Board não teve qualquer interferência na questão estratégica, uma vez que, embora não existissem planos contingentes, a Marinha dos EUA já tinha

³²¹ MAHAN, Alfred Thayer Mahan. *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Boston: Little Brown, 1897.

³²² Os periódicos referenciados foram o *Atlantic Monthly*, o *Fórum*, o *North American Review* e o *Harpers New Monthly Magazine*. Fonte: Ibidem, p.vii.

³²³ SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op.cit. p.352.

³²⁴ Faziam parte do Board juntamente com Mahan, o almirante Montgomery Sicard e o capitão-de-mar-e-guerra Crowninshield. Fonte: TAYLOR, op.cit. p.88.

decidido atacar o “decrépito esquadrão naval espanhol nas Filipinas de modo a já obter superioridade na eventual mesa de negociações de paz”³²⁵.

A posição de Mahan perante a guerra contra a Espanha era clara. Acreditava que a causa norte-americana era justa e que a Constituição de seu país deveria ser interpretada para permitir a aquisição e administração de colônias³²⁶. Estava convicto de que a emergência dos EUA na arena internacional traria a consciência do povo norte-americano de que uma aliança com a GB era necessária, sendo essa união anglo-saxônica benéfica para o mundo. Em carta a seu amigo inglês George Sydeham Clark disse o seguinte:

Pessoalmente acredito que essa guerra [contra a Espanha] é não somente justa, mas que os sentimentos de nossa democracia como um todo ao entrar na guerra é livre de qualquer contaminação[...] a extensão da influência dos EUA, a expansão territorial e de colônias é aceita como quase uma unanimidade de pensamento³²⁷.

Pode parecer estranho, mas Mahan não estava na vanguarda do imperialismo³²⁸ norte-americano, representado por Theodor Roosevelt e Cabot Lodge que viam nessa iniciativa um projeto nacional e que a vitória sobre os espanhóis por Cuba traria a oportunidade de anexar, também, as Filipinas. Segundo Robert Seager II Mahan percebeu desde 1896 a necessidade e a oportunidade de expansão comercial no Pacífico e nos mercados chineses, no entanto não existe, segundo Seager, qualquer evidência ligando a anexação do arquipélago filipino com o imperialismo tradicional rooseveltiano. Acreditava Mahan que a aquisição de estações de carvoagem em Manila, Guam e na foz do Rio Yang Tse eram adequadas a futura expansão comercial em direção à China.³²⁹ Certo, no entanto foi que Mahan acreditava que Deus conduzia os EUA para uma missão civilizadora nessas colônias convertidas.³³⁰

³²⁵ WEIGLEY, Russell. *The American Way of War*. Bloomington: Indiana University Press, 1977, p.183.

³²⁶ SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op.cit. p.388.

³²⁷ Carta de Alfred Mahan para George Sydeham Clarke escrita em 24 de maio de 1898 de Washington DC. Fonte: SEAGER II, *Letters and papers*, op.cit. p.556.

³²⁸ Define-se Imperialismo como o conjunto de práticas e teorias que um centro metropolitano elabora para controlar um território distante. O Imperialismo promoveu disputas por fontes de matérias-primas entre trustes e cartéis que já tendo dominado o mercado interno em seus países de origem, precisavam se expandir para além de suas fronteiras, defrontando-se com cartéis e trustes de países concorrentes.Fonte: SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. *Dicionário de Conceitos Históricos*. São Paulo: Contexto, 2005, p.218.

³²⁹ SEAGER, *Letters and papers* op.cit p.391.

³³⁰ *Ibidem*, p.394.

No ano seguinte, Mahan foi convocado para compor a delegação de seu país como especialista naval³³¹ na primeira Conferência de Paz de Haia, sob a presidência de Andrew White. Um fato que marcou a participação de Mahan na conferência foi seu voto contra a proibição do uso de gases asfixiantes, propugnado pela maioria das delegações presentes. Essa atitude, muito criticada na época, se deveu a uma interpretação pouco ortodoxa de Mahan. Acreditava que não se conheciam ainda os efeitos dos gases asfixiantes nos seres humanos e seu propósito principal com o voto contrário foi permitir que os cientistas norte-americanos tivessem a capacidade de pesquisar e desenvolver uma arma eficaz que teria efeito destrutivo sobre qualquer inimigo que desejasse atacar os EUA. Mahan não defendeu o uso dessa arma. Ele apenas concordou com a pesquisa e eventual utilização em caso de ataque contra o seu país.

Ao final da conferência apenas os EUA e a GB votaram favoravelmente ao uso desse tipo de gás, contra 26 países que votaram contra³³². Em 1907 a GB votou contra, deixando os EUA como o único país favorável a utilização. A Grande Guerra de 1914 via a Alemanha utilizar essa arma mortal, apesar do que foi decidido na conferência.

Entre 1899 e 1900 Mahan publicou seguidamente três livros. *Lessons of War with Spain, The Problem of Asia and its effect upon International Policies e The Story of War in South África 1899-1900*.

O primeiro livro³³³ foi uma análise da Guerra Espano-americana que acabara de ocorrer. Mahan procurou descrever as lições retiradas da guerra contra a Espanha, a conferência de paz que se seguiu e os aspectos morais da guerra. Em seguida, dissertou sobre as relações existentes entre os EUA e os seus novos protetorados, encerrando com dois capítulos referentes às qualidades dos navios de guerra no conflito e as falácias correntes, segundo sua percepção, sobre alguns temas navais³³⁴.

No segundo livro³³⁵ Mahan discorreu sobre a questão asiática e os efeitos dessa questão na política mundial, terminando com algumas considerações sobre o conflito no

³³¹ Delegação composta além de White e Mahan, de Seth Low e Stanford Newel, políticos norte-americanos, William Crozier do Exército e Fred Holls, secretário da delegação. Fonte: TAYLOR, op.cit. p.94.

³³² Ibidem, p.97.

³³³ MAHAN, Alfred Thayer. *Lessons of the War with Spain and Other Articles*. Boston : Little Brown, 1899.

³³⁴ Esse livro foi composto da compilação de artigos para os periódicos *Mc Clure's Magazine, North American Review, Engineering Magazine, Scripps-Mac Era Newspaper League e Harpers Monthly Magazine*, entre junho de 1898 e outubro de 1899. Fonte: Ibidem, p.xvi.

³³⁵ MAHAN, Alfred Thayer. *The Problem of Asia and its effect upon International Policies*. Boston: Little Brown, 1900.

Transvaal. Infelizmente o livro não teve uma boa recepção no mercado editorial, fruto possivelmente de sua pesquisa superficial e recorrência a fontes secundárias, sem a profundidade adequada. O livro saiu quase todo de sua imaginação com poucas referências que corroborassem suas idéias.³³⁶

No terceiro livro³³⁷, mais específico, escrito em apenas três meses, ele abordou o conflito dos Boers e os combates contra os ingleses em sete capítulos. Disse que o livro que escrevera tinha como propósito demonstrar ao “homem comum das ruas”³³⁸ isto é ao público leigo norte-americano, a justeza da causa britânica em sua luta contra os bôeres.

Nesse ano de 1900 Mahan recebeu uma comenda que muito o emocionou. A Medalha de Ouro Chesney conferida pela Royal United Services Institution (RUSI)³³⁹. Essa sociedade inglesa foi fundada em 1831, com o propósito de ser um local de debate para oficiais da marinha e do exército interessados em assuntos militares. No início da existência da RUSI os assuntos apresentados eram de natureza tecnológica, no entanto conferências sobre táticas e estratégia foram, depois de certo tempo, proferidas³⁴⁰. Anualmente era escolhida a melhor monografia, em uma competição aberta a todos que se dispusessem a escrever. O RUSI patrocinava, também, palestras de personalidades importantes que lá se dirigiam para discutir assuntos de defesa do Império. Sir John Knox Laughton e Sir Phillip Colomb foram expositores constantes no Instituto. O RUSI, também, tinha uma tarefa importante que era permitir que arestas entre as Forças Armadas fossem lá aparadas. Era, também, um local onde os militares podiam debater abertamente assuntos que, por sua natureza, não seriam permitidos dentro da caserna³⁴¹. Com o passar do tempo, o Instituto passou a ser considerado um local respeitado e considerado pela qualidade dos trabalhos apresentados.

O Conselho da RUSI, sob a presidência do Duque de Cambridge, primo da Rainha Vitória e comandante-em-chefe do Exército britânico, por unanimidade, resolveu conceder anualmente ao melhor autor selecionado, a Medalha de Ouro Chesney em reconhecimento pelos trabalhos e livros publicados sobre assuntos de defesa do Império britânico. Mahan

³³⁶ SEAGER *Letters and papers* op.cit, p.462.

³³⁷ MAHAN, Alfred Thayer. *The Story of the War in South Africa 1899-1900*. Boston: Little Brown, 1900.

³³⁸ Mahan utilizou a expressão em inglês “the sort of thing the man in the street needs”.

³³⁹ A RUSI existe até hoje na Inglaterra, sendo uma sociedade muito importante nas discussões dos assuntos de defesa.

³⁴⁰ SCHURMAN, op.cit, p.8.

³⁴¹ *Ibidem*, p. 8.

foi por esse motivo o primeiro escolhido pelo Conselho a receber essa medalha. O Duque de Cambridge disse em sua alocução de premiação o seguinte:

A Medalha de Ouro Chesney foi criada em memória do falecido general Sir George Chesney, um distinto oficial do Corpo de Engenheiros. Essa comenda é para ser conferida por decisão do Conselho da RUSI ao autor que produzir um trabalho literário original, tratando de ciência militar e naval e literatura, em prol do engrandecimento do Império britânico. A primeira comenda conferida pelo Conselho foi conferida ao senhor [Mahan] em consideração a seus três grandes livros *The Influence of Sea Power upon History*, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire* e *The Life of Nelson*. É com grande satisfação que lhe afirmo que seu nome foi escolhido por unanimidade³⁴².

Dois anos depois de receber a Medalha Chesney Mahan, foi eleito por unanimidade novamente para ser membro honorário perpétuo da RUSI, em retribuição pela disseminação e prestígio conferido à história naval britânica. Nesse mesmo ano, 1902, Mahan foi eleito Presidente da Associação Histórica Americana, já sendo associado da Sociedade Histórica de Massachussets, da Sociedade Geográfica de Lisboa em Portugal e alguns anos depois da Sociedade Histórica de Minnesota.³⁴³

Em 1906 Mahan foi promovido a contra-almirante na reserva por um ato do Congresso que permitiu a promoção daqueles oficiais que tivessem lutado na Guerra Civil. Mahan manteve o título de “captain” até o fim de seus dias, embora já fosse legalmente contra-almirante. Ele continuou, também, como palestrante emérito na EGN-EUA, enquanto participou de diversos comitês designados pelo Presidente da República, seu amigo Theodor Roosevelt. Em 1909 foi designado para compor um grupo de oficiais que recebeu a incumbência de reorganizar a Marinha. Desse grupo faziam parte, além de Mahan e inúmeros congressistas e almirantes, seu velho comandante e amigo Stephen Luce.

Em 6 de junho de 1912 Mahan foi reformado e se afastou de todas as tarefas governamentais a ele determinadas, três meses antes de completar seu septuagésimo segundo aniversário.

³⁴² TAYLOR, op.cit. p.104.

³⁴³ Ibidem, p.108.

De 1901 a 1912 Mahan escreveu nove livros, quase um por ano. O primeiro deles foi em 1901, *Types of Naval Officers, drawn from the History of British Navy*³⁴⁴. Esse livro foi um libelo a por ele sempre admirada Marinha Real britânica. Mahan escolheu seis oficiais dessa Marinha para demonstrar as qualidades que ele reputava como necessárias para transformar oficiais comuns em líderes de homens.

Ele começou descrevendo as condições gerais da guerra naval no início do século XVIII e o progresso ocorrido durante o transcorrer desse período. O primeiro chefe naval escolhido foi Edward Lorde Hawke (1705-1781), vencedor da Batalha da Baía de Quiberon em 1759 durante a Guerra dos Sete Anos. O segundo foi George Brydges, Lorde Rodney (1718-1792), vencedor da Batalha dos Santos em 1782 durante a Guerra de Independência Americana. Disse Mahan que “Hawke e Rodney são ilustrações destacadas, o primeiro representando o espírito, o segundo a forma, de como eram os eficientes elementos do progresso humano naval ocorrido no século XVIII”.³⁴⁵ O terceiro foi Richard Lorde Howe (1726-1799), vencedor da Batalha do Glorioso Primeiro de Junho nas Guerras da Revolução Francesa. Mahan o nomeou o almirante tático por excelência. O quarto biografado foi John Jervis, Earl Saint Vincent (1735-1823), vencedor da Batalha do Cabo São Vicente. Mahan a ele se refere como o grande disciplinador e estrategista. O próximo escolhido foi James Lorde Saumarez (1757-1836), brilhante oficial de esquadra e comandante de divisão naval e por fim Edward Pellew, Visconde Exmouth (1757-1833), destacado comandante de fragata e oficial eficiente. Trata-se assim do terceiro livro biográfico de Mahan, seguindo as vidas de Farragut e Nelson por ele escritas.

No ano seguinte, 1902, Mahan publicou *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations, Naval and Political*.³⁴⁶ Essa obra seguiu o formato das anteriores com artigos publicados em periódicos, compilados em um livro³⁴⁷. Nessa obra Mahan discutiu as condições determinantes para a expansão naval dos EUA, a influência da Guerra da África do Sul sobre o prestígio e os motivos que levaram a formação do Império

³⁴⁴ MAHAN, Alfred Thayer. *Types of Naval Officers drawn from the History of the British Navy; with some account of the conditions of Naval Warfare at the beginning of the Eighteenth Century and its subsequent development during the Sail Period*. Boston: Little Brown, 1901.

³⁴⁵ Ibidem, p.152.

³⁴⁶ MAHAN, Alfred Thayer. *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations Naval and Political*. London: Sampson Low, Marston, 1902.

³⁴⁷ Os capítulos foram compostos de artigos publicados nos periódicos, *The World Work, Leslie Weekley, The National Review, The National Review and International Monthly e The Fortnightly Review*. Fonte: Ibidem, p.ix e x.

britânico, considerações que afetaram a disposição das Marinhas, o papel do Golfo Pérsico nas relações internacionais, algumas considerações sobre a regra militar de obediência e por fim, um elogio ao almirante Sampson, protagonista principal da Guerra Espano-americana.

O próximo trabalho de Mahan seria o *Sea Power in its relations to the War of 1812*, o terceiro volume da trilogia *The Influence of Sea Power*. Essa obra monumental de dois volumes foi abordada de modo distinto por ele. Ao invés de apontar os benefícios que advém para um país o desenvolvimento de seu poder marítimo, ele discutiu as desastrosas conseqüências que a falta de preparação para a guerra no mar pelos EUA motivou na Guerra de 1812 contra a GB. Com esse recado explícito Mahan queria convencer os cidadãos dos EUA que o poder marítimo era importante para o país. Afirmou categoricamente que a prosperidade comercial norte-americana dependia da segurança das linhas de comércio. Uma de suas claras conclusões apontou para o fato de que um país que negligencie o poder marítimo estará em uma posição de inferioridade na mesa de negociação que se seguir a um conflito, afirmando que “falhando em criar antes da guerra, uma Marinha competente, capaz de aproveitar oportunidades surgidas para atacar unidades hostis no mundo todo, não era possível, depois de começado o conflito, corrigir o erro”³⁴⁸. Mahan concluiu que uma modesta Marinha poderia se contrapor a um poder naval mais poderoso, quando condições geográficas e outras possibilidades fossem consideradas. Essa concepção se encaixava perfeitamente no caso dos EUA, após seus estudos da guerra no mar dos séculos XVII ao XIX.³⁴⁹

Em 1907 dois livros foram lançados, *Some Neglected Aspects of War*³⁵⁰ e *From Sail to Steam*. O primeiro, no estilo dos anteriores, com artigos selecionados já publicados, no entanto houve uma diferença nesse trabalho. A inclusão de textos de dois outros autores, Henry Pritchett e Julian Corbett. O primeiro discorreu sobre o estabelecimento do princípio da arbitragem internacional e o segundo sobre a captura de propriedade privada no mar. Mahan, por sua vez, abordou os aspectos morais e práticos da guerra, considerações sobre a Convenção de Haia de 1907 e a questão da imunidade da Marinha mercante na guerra e por fim a guerra vista de um ponto de vista cristão, assunto que o interessava demasiado³⁵¹.

³⁴⁸ Ibidem, v.1, p. 310.

³⁴⁹ SUMIDA, op.cit. p.41.

³⁵⁰ MAHAN, Alfred Thayer. *Some Neglected Aspects of War*. Boston: Little Brown, 1907.

³⁵¹ Esses artigos foram compilados do *The Atlantic Monthly* de julho de 1907 para o caso de Henry Pritchett, ex-Presidente do Instituto de Tecnologia de Massachussets, o *The Nineteenth Century and After* de junho de 1907 para Sir Julian Corbett e *North American Review*, *National Review* e um trabalho apresentado em um

No segundo livro publicado, *From Sail to Steam*³⁵², Mahan escreveu sua autobiografia, em que descreveu alguns aspectos que considerou relevantes não só para a sua vida, como para a própria história da Marinha dos EUA. Ele iniciou o seu relato se apresentando e depois descrevendo a situação naval norte-americana depois da Guerra de Secessão, tanto em termos de pessoal como em termos materiais. Prosseguiu descrevendo o seu tempo na Academia Naval de Annapolis e o seu período embarcado, já como oficial nos diversos navios da Marinha. Fica claro em seu texto que o seu período de embarque lhe foi muito penoso e que preferia escrever a ser um oficial a bordo de navio. Seu tempo na EGN-EUA lhe trouxe alguns aborrecimentos, principalmente pela falta de compreensão por parte de muitos oficiais gerais da importância dessa escola para a formação dos futuros líderes navais. Disse ele que “ a instabilidade dos destinos da escola me irritaram e perturbaram. Se a Marinha não gostava do que eu estava fazendo, por que deveria eu persistir ? Nada tem sido dado para o mundo e eu não tenho tido nenhum encorajamento e pouco de minha classe, com exceção da aprovação cordial de poucos oficiais”.³⁵³ A parte de sua auto-biografia referente a “experiências de autoria” é por demais interessante, pois apontou suas principais dificuldades e influências como autor³⁵⁴.

Em 1908 Mahan fez publicar *Naval Administration and Warfare*³⁵⁵, seguindo o estilo de suas obras anteriores, uma compilação de artigos previamente publicados³⁵⁶. Os temas por ele abordados foram os princípios de administração naval, o Departamento da Marinha dos EUA, os princípios e um retrospecto da Guerra Russo-japonesa, duas aulas inaugurais no curso da EGN-EUA, a primeira proferida em 6 de agosto de 1888 e a segunda em 6 de setembro de 1892, seu discurso de assunção na presidência da Associação Americana de História em 26 de dezembro de 1902, um artigo sobre Nelson, o impacto da viagem da esquadra norte-americana em 1907 no Pacífico e por fim algumas considerações sobre a Doutrina Monroe.

congresso religioso realizado em Providence, Rhode Island em novembro de 1900 para o caso de Mahan. Fonte: Idem, p.xxiii.

³⁵² MAHAN, Alfred Thayer. *From Sail to Steam: recollections of naval life*. London: Harper & Brothers Publishers, 1907.

³⁵³ Ibidem, p.303.

³⁵⁴ Ibidem, p.304.

³⁵⁵ MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Administration and Warfare*. Boston: Little Brown, 1918.

³⁵⁶ Os artigos foram republicados dos periódicos *National Review*, *Scribner's Magazine*, *The Scientific American* e *Colliers Weekley*. Fonte: Ibidem, p. xiii, xiv.

No ano seguinte, 1909, Mahan lançou um livro que não tratou de história nem de estratégia. Seu título, *The Harvest within: thoughts on the life of the Christian*.³⁵⁷ Essa obra foi voltada inteiramente para a vida espiritual. Em todas as suas obras históricas anteriores, Mahan se esquivava de comentar aspectos religiosos. Mesmo em sua auto-biografia *From Sail to Steam* Mahan nada comentou sobre suas convicções religiosas. Nesse trabalho Mahan se debruçou inteiramente em questões espirituais, sendo, assim, uma obra única.

Em 1910 seguiu-se *The Interest of América in International Conditions*³⁵⁸. Esse livro foi composto por apenas quatro capítulos. Mahan estava preocupado neste livro com a situação européia e a emergência da Alemanha como um elemento perturbador na Europa. Ele citou o historiador Hans Delbruck que dizia que a rivalidade entre a GB e a Alemanha era um resultado natural das relações internacionais e que não poderia ser desprezada. Para Delbruck essa rivalidade, naquela oportunidade, não envolvia ainda o extremo da guerra, devido a balança de poderes existente na Europa.³⁵⁹ Ao contrário, Mahan acreditava que o choque entre as duas Nações poderia ocorrer a qualquer momento, enfatizando o seguinte:

Sob as condições atuais na Europa, notadamente pela incapacidade russa, junto com a diversão de suas energias para o leste, a Alemanha está ou muito breve estará livre para agir em qualquer parte do mundo, com exceção da Marinha britânica a lhe opor. Se a Marinha britânica permanecer neutra ou sucumbir, a Alemanha sob as presentes circunstâncias e com toda a probabilidade se tornará o estado naval dominante do mundo, assim como o país predominante da Europa.³⁶⁰

Mahan percebia claramente o provável choque entre os dois antagonistas, que já se encontravam em uma corrida armamentista de razoáveis proporções.³⁶¹ Nesse livro, ainda, Mahan discutiu as relações entre o Leste e o Oeste e a posição dos EUA em relação à política de “portas abertas” na China.

Em 1911 Mahan escreveu o *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and the practice of military operations on land*³⁶², um livro fundamental para se

³⁵⁷ MAHAN, Alfred Thayer. *The Harvest within: thoughts on the life of the Christian*. Boston: Little Brown, 1909.

³⁵⁸ MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in International Conditions*. Boston: Little Brown, 1910.

³⁵⁹ Ibidem, p.72.

³⁶⁰ Ibidem, p.78.

³⁶¹ Ver Capítulo 1.

³⁶² MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy compared and contrasted with the Principles and the practice of Military operations on Land*. London: Sampson Low, Marston & Company, 1911.

compreender o seu pensamento estratégico e operacional. Nele são compiladas as palestras ministradas por Mahan na EGN-EUA entre os anos de 1887 e 1911. Trata-se de uma obra magistral e extensa (cerca de 475 páginas) no qual o autor discutiu a questão dos princípios e o desenvolvimento da estratégia desde a morte do cardeal Richelieu em 1642. São quinze capítulos discursivos em que ele se debruça sobre a história naval apontando, com exemplos históricos, a aplicabilidade e relevância dos princípios utilizados nas guerras do passado. Mahan não deixou de discutir a Guerra Russo-japonesa e procurou retirar lições de seus resultados. Nessa obra, também, Mahan discutiu questões geopolíticas envolvendo os EUA e a importância da concentração, da posição central, das linhas interiores e das linhas de comunicação³⁶³. Em uma carta a seu amigo almirante Bouverie Clark da Marinha britânica, Mahan comentou a grandiosidade de seu trabalho e suas hesitações naturais de quem se dedicou inteiramente a Escola de Guerra. Ele ainda tinha dúvidas do sucesso de seu livro. Disse ele a Clark:

Eu me lembro que você me comentou em sua carta a hesitação em ler o meu *Naval Strategy*. Sinceramente desejo que você não o leia por pura amizade. Eu lhe confessarei que compor esse livro foi a tarefa mais perfunctória que fiz como autor. Existiam razões imperiosas para assim fazer, porém a sua escrita foi por mim sentida como um fardo. Foi feita conscientemente e desejo que ela não seja tão ruim assim. Mas foi contra a minha inclinação e acredito que seja a minha última grande obra profissional a que me proponho. Muitos elogios me foram feitos para desejar que, embora contenha muitos defeitos, minha reputação não sofra muito por causa dela.³⁶⁴

Esse livro realmente foi a sua última grande obra histórico-teórica e não afetou a sua reputação. Um ponto significativo dessa obra foi a conclusão de Mahan de que a guerra era uma arte e não uma ciência. Ele discutiu intensamente a história da estratégia naval e os princípios, segundo ele, inalteráveis da estratégia e da tática.

Os dois últimos anos de vida de Mahan foram anos de saúde debilitante. Nos anos de 1907 e 1908 sofrera duas operações e segundo ele motivadas pela pressão dos editores para que escrevesse sempre mais. Seu coração cambaleava e sentia-se muitas vezes fraco.

³⁶³ Esses conceitos compõem a base de sua concepção estratégica de controle do mar e serão discutidos ainda neste capítulo no item 2.3..

³⁶⁴ Carta de Alfred Mahan a Bouverie Clark escrita de Nova Iorque em 12 de março de 1912. Fonte: SEAGER *Letters and papers*, v.3, op.cit p.447.

Nesses dois últimos anos dedicou-se a escrever *Armaments and Arbitration*³⁶⁵ e *Major Operations of the Navies in the War of American Independence*³⁶⁶. O primeiro livro, de 1912, foi composto de dez artigos publicados no *North American Review* e no *Century Magazine* nos anos de 1911 e 1912. Os seis primeiros artigos, segundo Mahan, foram escritos para apresentar argumentos, freqüentemente ignorados, que nem o arbitramento em sentido geral, nem o arbitramento como forma específica de decisão judicial, baseado em um código legal, podem, em todas as oportunidades, ser aplicados em processos que seguem um curso natural das forças envolvidas, principalmente quando envolvem o poder nacional. Em seguida, ele discutiu o papel da força nas relações internacionais entre os Estados.³⁶⁷

O segundo livro, de 1913, o seu último publicado, compôs um capítulo da *History of Royal Navy* em sete volumes, organizado pelo historiador Sir William Laird Clowes, correspondente naval do *The Times* e influente escritor.³⁶⁸ Por autorização especial do editor³⁶⁹, Mahan pôde transcrever o seu capítulo, que recebeu o título de *Major Operations 1762-1783*, transformando-o em livro. Tratou-se de um livro (cerca de 280 páginas), com 14 capítulos descrevendo a Guerra da Independência dos EUA, sob o ponto de vista naval.

A idade avançada de Mahan, acrescido do problema cardíaco, não o fazia perder as forças. Para seu amigo Clark disse que ainda “podia andar numa velocidade de quatro milhas por hora, embora não pudesse mantê-la por mais que uma hora”.³⁷⁰

No início de 1913 realizou com sua esposa e duas filhas viagens à França e Itália o que lhe trouxe muita alegria. Contava com 72 anos de idade.

Por ocasião da abertura das hostilidades da Grande Guerra em agosto de 1914, Mahan recebeu diversos convites para escrever sobre os acontecimentos da guerra no mar³⁷¹, no entanto se viu impedido de publicá-los, por uma ordem especial do Presidente dos EUA, Woodrow Wilson que determinou a todos os oficiais da ativa e da reserva das Forças

³⁶⁵ MAHAN, Alfred Thayer. *Armaments and Arbitration*. New Yorke: Harper & Brothers, 1912.

³⁶⁶ MAHAN, Alfred Thayer. *Major Operations of the Navies in the War of American Independence*. London: Sampson Low, Marston Ltd, 1913.

³⁶⁷ MAHAN, Alfred. *Armaments and Arbitration*. op. cit. , p.iv.

³⁶⁸ SCHURMAN, op.cit. p. 91.

³⁶⁹ O editor foi Sampson Low and Marston.

³⁷⁰ TAYLOR, op.cit. p.273.

³⁷¹ Os periódicos que queriam artigos regulares de Mahan sobre o transcurso da guerra foram o *The Independent* de Nova Iorque, pagando cerca de 100 dólares semanais por cada artigo, uma boa soma para a época, e o *Leslie* também de Nova Iorque, pela mesma quantia semanal. Fonte: Ibidem, p.279.

Armadas norte-americanas que se abstivessem de escrever sobre a Grande Guerra por ser “altamente indesejável e impróprio que oficiais da Marinha e do Exército dos EUA façam qualquer declaração, no qual expressem qualquer crítica política ou militar sobre outras Nações envolvidas no conflito”.³⁷² Mahan tentou, ainda, por carta ao Secretário da Marinha contra-argumentar, sem resultado. A proibição foi mantida para sua decepção.

Logo depois da declaração de guerra da GB, ele declarou sua firme convicção na vitória dos aliados sobre a Alemanha e voltou a mencionar que a Marinha britânica dominaria os mares e que “só existia uma Marinha no mundo [a britânica] e que as outras eram apenas crianças em comparação. Eu [Mahan] não queria menosprezar as Marinhas dos EUA e de outros países, mas comparando com a britânica, as outras marinhas têm muito que aprender”.³⁷³

O seu coração começou a falhar com mais frequência. Sua última correspondência foi datada de 21 de novembro de 1914 para o seu dileto amigo Franklin Jameson, diretor de pesquisa histórica do Instituto Carnegie em Washington DC e editor da revista *American Historical Review*. Disse ele a Franklin o seguinte:

Meu caro Dr. Jameson: sendo obrigado a permanecer em casa hoje, para receber uma visita de meu médico, utilizei a oportunidade de escrever para a senhora Sperry. Eu a encaminhei a sua carta, juntamente com a do professor Smith, melhor explicando a situação, ratificando nela minhas próprias recomendações e aprovação.³⁷⁴

Logo depois foi transferido para o Hospital Naval de Washington após outro ataque cardíaco, vindo a falecer em 1 de dezembro de 1914. Mahan tinha 75 anos de idade.

Morria o grande teórico do poder marítimo dos EUA.

2.2- Alfred Thayer Mahan: um historiador empírico.

O experiente Secretário da Marinha dos EUA, Henry Stimson, no conturbado período de 1940 a 1945, afirmou que “a psicologia peculiar do Departamento de Marinha,

³⁷² Ibidem, p.275.

³⁷³ Ibidem, p.281.

³⁷⁴ Carta de Alfred Mahan para Franklin Jameson escrita de Washington DC em 21 de novembro de 1914. Fonte: SEAGER *Letters and papers*, v.3, op.cit p.552.

freqüentemente parecia se afastar do mundo da lógica em direção a um mundo religioso no qual Netuno era o Deus, Mahan seu profeta e a Marinha de Guerra a única igreja verdadeira³⁷⁵ indicando efetivamente o modo como Mahan era percebido em todos os níveis em seu país. Mahan era o verdadeiro profeta do poder marítimo.

Mahan não tinha uma formação acadêmica formal em história. Ele não cursou nenhuma universidade, nem foi oficial de estado-maior com curso de altos estudos, contudo modificou o modo como a historiografia naval era estudada e correlacionou essa historiografia com o estudo da estratégia naval, formulando conceitos e “princípios” de aplicação. Seu corpus editorial foi composto de 20 livros e 137 artigos publicados³⁷⁶. Desses livros seis foram de temas históricos, três biografias, duas auto-biografias e nove de temas de política, estratégia e relações internacionais, uma produção razoável, considerando que o primeiro livro publicado ocorreu quando tinha 43 anos de idade e o livro seguinte só foi escrito sete anos depois, quando contava com 50 anos.

Mahan começava seus estudos com uma inspiração, uma “luz” que surgia de seu consciente. Dessa inspiração ele deduzia conclusões predeterminadas. Os fatos históricos surgiam para corroborar as suas conclusões previamente deduzidas. O que não corroborasse suas conclusões era descartado. Dentro dessa perspectiva ele começou a leitura do livro *A History of Rome* de Theodor Mommsen³⁷⁷.

Ao analisar a Segunda Guerra Púnica, muito bem descrita por Mommsen, Mahan verificou que Aníbal preferiu correr sérios riscos com o seu exército, partindo da Espanha em direção à península itálica, por via terrestre, do que se aventurar em uma travessia por via marítima. Naquela oportunidade Roma já dominava o Mediterrâneo e certamente atacaria a frota cartaginesa em seu trânsito para a Itália. Mommsen afirmara que Roma obtivera o controle do mar a partir da guerra precedente e essa preponderância ainda existia por ocasião da segunda guerra. A decisão de Aníbal de partir da Espanha, cruzar o sul da

³⁷⁵ CROWL, op.cit. p. 444.

³⁷⁶ Ibidem, p. 448.

³⁷⁷ Theodor Mommsen nasceu em 1817 em Garding no Schleswig. Foi professor das Universidades de Leipzig, Zurich e Breslau antes de assumir a cadeira de história antiga na prestigiada Universidade de Berlim em 1858, tendo sido também um político ligado ao Partido Liberal da Prússia. O seu clássico *History of Rome* que tanto impressionou Mahan, foi lançado em cinco volumes. O volume 3 (From the Union of Italy to the Subjugation of Carthage and Greek States) descreve exatamente a passagem de Aníbal para a Itália. Mommsen recebeu o Prêmio Nobel de Literatura em 1902. Faleceu em 1903. Fonte: Nobel Prize Organization. Mommsen Biography. Disponível em http://nobelprize.org/nobel_prizes/literature/laureates/1902/mommsen-bio.html. Acesso em 8 de julho de 2008.

França, atravessar os Alpes e atacar Roma pelo norte da península o impressionara bastante. Mahan chegou a conjecturar que talvez se ele arriscasse o trânsito pelo mar suas perdas não seriam de 33.000 baixas dos 60.000 que iniciaram a marcha na Espanha.³⁷⁸ Sua explicação para essa atitude de Aníbal era que o poder marítimo de Roma controlava os mares ao norte de uma linha traçada de Tarragona na Espanha a Lilybaeum (ao norte de Marsala), no ocidente da Sicília, passando pelo Estreito de Messina até Siracusa e dali a Brindisi já no Adriático. Esse controle permaneceu inalterado durante toda a guerra³⁷⁹. Chegou ele a imaginar como as coisas seriam diferentes caso Aníbal invadisse Roma por mar e pudesse controlar suas comunicações com Cartago³⁸⁰. A partir dessa constatação Mahan começou a formular sua teoria de poder marítimo. Nessa observação estava a chave para a emergência e a queda dos Impérios, o controle ou não dos mares, segundo imaginou.³⁸¹

Além de Mommsen, Mahan leu com afinco autores ingleses como Sir George Augustus Elliot, Sir John Montague Burgoyne e Sir Charles Ekins. Os franceses tampouco foram esquecidos. Leonard La Peyrouse Bonfils e Henri Martin foram os dois mais apreciados. No entanto o maior teórico militar estudado por Mahan foi Antoine Henri Jomini³⁸².

Ele pouco apreciava a pesquisa arquivística, preferindo, ao contrário, o uso de fontes secundárias. Em algumas obras específicas chegou a pesquisar documentação primária, no entanto, preferia o caminho das obras prontas, o que de forma alguma diminuiu a originalidade de seu pensamento. Vale mencionar a opinião do historiador Kenneth Moll que analisou a obra de Mahan, constatando que a organização dos capítulos de seus livros era muitas vezes confusa, misturando a interpretação de determinado evento histórico com suas próprias conclusões finais³⁸³, embora procurasse seguir a lógica cronológica das batalhas e campanhas navais na maior parte das vezes. Sua narrativa, entretanto, era direta, dogmática e determinista, procurando apontar que o investimento no poder marítimo, como

³⁷⁸ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 15.

³⁷⁹ Ibidem, p.17.

³⁸⁰ MAHAN, *From Sail to Steam*. op. cit. P. 277.

³⁸¹ CROWL, op.cit. p. 450.

³⁸² No subitem 2.2.2 serão feitas maiores considerações sobre a influência de Jomini no pensamento de Mahan.

³⁸³ MOLL, Kenneth. A. T. Mahan. *American Historian*. In: *Military Affairs*. Virginia: Society for Military History, v.27, n. 3, outono, 1963, p.139.

por ele apregoado, levaria o país a desenvolver-se como um todo numa clara interpretação teleológica.

Mahan não trouxe nenhum fato naval novo ou mesmo novas interpretações à história naval, no entanto, a partir de seu estudo ele divisou novos caminhos para o estudo da estratégia e nesse ponto é que a leitura de seus livros tornou-se importante para qualquer pesquisador de assuntos navais. A história, para ele, servia como uma ferramenta de análise aplicada e não como uma história interpretativa e problematizada. Certamente que ele era um homem de seu tempo, procurando entender o mundo industrial que surgia e o modo como ele afetava as concepções estratégicas navais no final do século XIX. Acreditava que a guerra no mar no passado, no período à vela, poderia servir como referência para o período da Marinha a vapor, principalmente no campo da estratégia. Os “princípios” colhidos no passado, imaginava, continuariam válidos para o período em que ele escrevia. Essa visão enviesada de história indicava um reducionismo exagerado, ao descrever que a complexidade da guerra no mar poderia ser interpretada com uma enorme simplicidade, desde que seus “princípios” fossem seguidos por todos, o que diminuía sobremaneira a validade científica de seus estudos. Deve ser mencionado, no entanto, que não era intenção de Mahan conduzir uma pesquisa objetiva científica, nem aclamar que suas conclusões fossem o produto de uma pesquisa arquivística exaustiva. Apesar dessas deficiências metodológicas, Mahan inovou e tornou-se um paradigma. Ele era um historiador naval criativo e segundo interpretação de Kenneth Moll, Mahan foi “o pai da moderna historiografia naval”.³⁸⁴ Por suas qualidades e defeitos Moll afirmou, ainda, que Mahan era simultaneamente um dos mais fortes e mais deficientes autores a serem encontrados em toda a historiografia naval³⁸⁵.

No que concerne ao moderno estudo da estratégia naval, Sprout apontou que Mahan contribuiu de três formas distintas. A primeira ao desenvolver uma filosofia de poder marítimo que obteve reconhecimento e aceitação em círculos externos ao mundo naval e assim conseguiu influenciar políticos em todo o mundo. A segunda por formular uma nova e criativa teoria de estratégia naval e por fim por criticar enfaticamente o estudo das táticas navais até então utilizadas.³⁸⁶ Assim, para ele o poder marítimo poderia significar para os

³⁸⁴ Ibidem, p. 132.

³⁸⁵ Ibidem, p. 139.

³⁸⁶ SPROUT, op.cit. p. 418.

EUA o mesmo que significou para a GB, isto é um instrumento político eficaz e eficiente para a obtenção de poder e relevância mundial.

Um outro aspecto interessante da percepção de história por parte de Mahan é a instrumentalização da disciplina como base para a educação formal dos oficiais de marinha dos EUA. Seus textos passaram a ser discutidos inicialmente em Newport, depois extravasando para outras escolas de altos estudos navais, inclusive a brasileira. Sumida afirmou, inclusive, que os livros de Mahan eram apresentados como um testamento do “valor do treinamento histórico” para a análise da estratégia naval. Para Mahan, o estudo da história naval deveria ser incrementado, de modo a se ter oficiais com maior capacidade de análise e reflexão, assim como um agente primário de educação avançada para aqueles oficiais que teriam a tarefa de dirigir o que era tecnológica e burocraticamente uma instituição complexa como a Marinha de guerra. A arte da guerra aplicada ao mar era o seu objeto final. A história naval, sua ferramenta de análise.

No dia 6 de agosto de 1888, Mahan proferiu a aula inaugural do curso de estado-maior na EGN-EUA, afirmando o seguinte:

A grande resposta para a questão ‘qual o objetivo da Escola de Guerra Naval’ foi antecipada pelos senhores daquilo que foi apresentado aqui. É o estudo e o desenvolvimento, de uma maneira sistemática e ordenada da arte da guerra aplicada ao mar ou tais partes terrestres alcançadas pelos navios. Avaliando os navios e suas armas aperfeiçoadas pela ciência de nosso tempo e formulando seu poderio e limitações como desenvolvidos pela experiência, teremos os meios colocados nas mãos de especialistas para obter-se os grandes fins da guerra. Como melhor adaptar esses meios para o fim sob várias circunstâncias e vários campos nos quais os navios e esquadras serão chamados a atuar é o problema proposto³⁸⁷.

Após a análise de sua escrita e interpretação histórica, de que forma Mahan, em suas próprias palavras, percebia a história ? Como ele procurava, a partir de fatos históricos percebidos, formular conceitos e definições sobre o poder marítimo ? Quais foram suas principais influências na formulação desses conceitos ? É o que se discutirá no próximo subitem.

2.2.1) A história e o ofício do historiador segundo Alfred Mahan:

³⁸⁷ MAHAN, *Naval Administration and Warfare*. op.cit. p. 190.

Mahan foi um homem essencialmente religioso e sua religiosidade teve considerável influência no modo como ele percebia a história. Sua compreensão do cristianismo também influenciou sua teoria de poder marítimo e, por conseguinte, sua visão de política. A capacidade de conduzir a guerra foi outorgada a autoridades legalmente constituídas pelo poder de Deus, sendo que a força era um meio deplorável, mas necessário de manter a ordem, de defender os interesses nacionais, de vingar atos “malévolos” e de administrar justiça.³⁸⁸ Uma vez que a humanidade não era perfeita, a guerra era um “mal necessário” e um remédio para combater maiores males, especialmente os males morais, pensava Mahan. Assim a guerra era justificável como um elemento de progresso humano, embora afastada da perfeição humana e por causa dessa imperfeição, suscetível de remédio. Mahan afirmou, também, que no atual estado imperfeito do gênero humano, o mal pode fácil e freqüentemente alcançar um ponto no qual precise ser controlado e talvez até destruído pela força física. Se, por acaso, o mal tiver condições de resistir, ele necessita ser destruído. Essa destruição virá pela guerra.³⁸⁹ Acreditava, então, que a guerra podia ser justificada, segundo o ponto de vista cristão. E qual seria o papel de Deus na guerra ? Para ele, Deus dava a consciência ao homem para decidir recorrer a guerra ou não. Cristo designou a espada para as autoridades de uma Nação recorrerem a coerção física do mal, dentro do campo material, uma vez que o Reino de Cristo não é desse campo. A cada Nação era dada a opção por Deus para recorrer a força, quando fosse necessário. A espada servia para defender os direitos dessa Nação.³⁹⁰ Disse ele o seguinte sobre a necessidade de se aplicar a força:

O poder e a força são faculdades da vida nacional, elementos dados à Nação por Deus. E essa obrigação de manter o direito pela força, enquanto comum a todos os Estados, se coloca peculiarmente sobre o maior em proporção a seus meios. Assim vista a habilidade de rapidamente arregimentar o poder da Nação sendo um dos mais evidentes deveres envolvido na palavra cristã vigilância, prontidão quando o chamado chegar, esperado ou não[...] quando o mal é forte e desafiador, a obrigação de usar a força, isto é, a guerra, se apresenta³⁹¹

³⁸⁸ LESLIE, Reo. Christianity and the Evangelist of Sea Power: The Religion of Alfred Thayer Mahan. In: HATTENDORFF, John. *The influence of History on Mahan*. Newport: United States Naval War College Press, 1991, p. 133.

³⁸⁹ MAHAN, Alfred. *Some Neglected Aspects of War*. op.cit. p. 100.

³⁹⁰ LESLIE, op.cit. p. 134.

³⁹¹ MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain and other Articles*. op.cit. p. 233.

A visão de Mahan sobre a guerra é consistente com a visão de guerra justa de Santo Agostinho. Deve ser observado que ele era um homem com uma visão judaico-cristã, influenciado e influenciando a expansão norte-americana em direção ao Caribe e ao Pacífico, quase como um “ato divino” imposto aos EUA para levar a “civilização aos povos atrasados” dessas regiões.

Sendo a guerra um fato histórico, Mahan percebia a história como uma espécie de drama divino no qual a vontade de Deus era revelado pelas personalidades e eventos ocorridos. A história era por ele definida como a realização de um plano da Providência, de muito maior alcance e mais complicada que simplesmente a tática de uma batalha ou a estratégia de uma campanha ou mesmo a política de uma guerra. Dizia ele que “cada um desses eventos, as batalhas, as estratégias das guerras e as políticas, dentro de suas esferas eram incidentes da história, possuindo uma unidade intrínseca própria”.³⁹²

Sua crença na inevitabilidade da manifestação da Providência no curso da história, agindo sobre os homens e sua convicção de que a mão de Deus estava por detrás da grandeza do poder marítimo britânico, pode ser constatada na afirmação de que a Jamaica passara para as mãos da Inglaterra por acidente no período de Cromwell e que a expedição enviada pelos ingleses não era para tomá-la e sim conquistar Santo Domingo. Em continuação, que a Espanha teve a oportunidade e a chance de conquistá-la na Guerra da Independência dos EUA e não o fez e que situações similares ocorreram em relação aos postos-chave do Mediterrâneo, Gibraltar e Malta e novamente a Espanha não os conquistou. Mahan atribui essa negligência espanhola como a Providência que tinha como pressuposto a manutenção da predominância naval da GB. Se a Espanha não agiu, foi por que assim quis Deus em seus desígnios.³⁹³

Mahan confessou que o estudo da história foi para ele incidental, tarde na vida, claramente superficial, limitado e sem a necessária pesquisa documental. Ele tinha consciência de que não possuía o embasamento teórico necessário para discutir e interpretar questões históricas em profundidade. Disse ele que a história do poder marítimo era largamente, embora não somente, uma narrativa de lutas e de violência entre Nações rivais freqüentemente culminando em guerras³⁹⁴. Para isso era inegável, para ele, a influência do

³⁹² MAHAN, Alfred. *Naval Administration and Warfare*. op.cit. p. 267.

³⁹³ LIVEZEY, op.cit. p. 26.

³⁹⁴ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 1.

comércio marítimo na riqueza e poderio dos países. Para assegurar esses benefícios, todos os esforços nacionais, tanto por instrumentos ou métodos legislativos de monopólio ou de proibição, foram realizados. No caso desses falharem, recorreu-se à violência. As guerras ocorreram, então, pelo choque de interesses, pelos sentimentos resultantes de outros tentarem obter maiores lucros em detrimento dos interesses nacionais contrários obtidos pelo comércio. Assim a história do poder marítimo, embora englobando tudo que incluía a grandeza de um povo por meio do mar, é fundamentalmente uma história militar, por envolver a luta e a disputa militar.

Na análise da história militar a ação de grandes líderes militares era essencial para enfatizar idéias e para conduzir as guerras do futuro. Nomes como Napoleão, Alexandre, Aníbal e César foram muito admirados e citados por Mahan. Segundo ele, existiria uma concordância explícita de historiadores de que, embora as diversas condições de guerras passadas variassem, nos diferentes períodos históricos, em relação ao progresso tecnológico dos armamentos, também existiriam ensinamentos da história que permaneceriam constantes e de aplicação universal, alcançando a situação de “princípios gerais”.³⁹⁵ Dessa forma, o estudo sistemático da história da guerra no mar era instrutivo pela indicação e aplicação desses “princípios gerais”, apesar das grandes inovações que pudessem ocorrer nas armas navais, incluindo nesse caso o uso do vapor. Apesar das inovações tecnológicas no campo da guerra, os “princípios gerais” permaneceriam os mesmos. O conhecimento desses princípios era útil para o especialista nos estudos da guerra nos momentos de dúvida e perplexidade, no entanto para um novato esse conhecimento não seria suficiente.

A história, assim, passava a ter uma função fundamental, pois além de exemplificar fatos que confirmavam a atualidade dos princípios apontando o valor da experiência vivida em situações correlatas, indicava concomitantemente a pertinência do uso de princípios. Experiência e uso de princípios se complementavam no exame correto de uma situação. Um especialista que dominasse o uso dos princípios e tivesse experiência estaria melhor capacitado para avaliar uma situação de guerra e conflito³⁹⁶, segundo Mahan. A história provia a matéria bruta do qual se deveria obter e retirar lições. Os ensinamentos seriam ilustrações desses princípios. Um exemplo, no entanto, que requeria cuidado por parte do especialista era a aplicação de princípios em casos envolvendo questões morais, que

³⁹⁵ Ibidem, p.2.

³⁹⁶ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 10.

poderiam transcender o campo militar. Os princípios que regiam a conduta militar na guerra nem sempre eram coincidentes com os conceitos que regiam a conduta moral na guerra, daí a dificuldade de aplicar os mesmos princípios para o campo militar e o campo moral.³⁹⁷

Antes dos grandes encontros das esquadras em guerras no mar, Mahan levantou questões fundamentais sobre como conduzir as operações no teatro de guerra. Mencionou que as questões básicas eram as seguintes: que funções seriam alocadas às Marinhas na guerra ? Quais os seus principais objetivos ? Aonde as Marinhas seriam concentradas ? Quais os seus pontos de abastecimento ? Como seriam protegidas as comunicações entre esses pontos e as bases principais ? Qual o papel do ataque ao comércio inimigo ? Seria ele decisivo ? Como seria esse ataque, por meio de corsários isolados ou por forças navais em pontos focais ? Todas essas questões estratégicas poderiam ser respondidas pelo estudo da história naval, segundo ele.

Mahan prosseguiu afirmando que as lições estratégicas retiradas dos princípios da história naval teriam maiores valores. As lições táticas poderiam indicar, também, alguns ensinamentos, no entanto o encontro das esquadras oponentes no campo da tática traria menos ensinamentos, pois foi a estratégia que provocou esses encontros, daí os princípios terem menos perenidade no campo da tática. As batalhas ocorridas no passado foram ganhas ou perdidas segundo a aplicação desses princípios gerais e o estudo das causas e efeitos dos sucessos e insucessos, por parte dos profissionais do mar, podiam permitir maior aptidão para a condução das esquadras em combate. A história, então, para ele teria o papel de demonstrar o que deveria ser feito, a partir de experiências analisadas do passado. Mahan procurava, também, analogias entre duas situações históricas similares para indicar que determinado princípio tinha sido empregado corretamente ou não³⁹⁸. Em uma carta para Samuel Ashe ele disse que “toda a história naval até aqui, fora feita por navios e armamentos[...] completamente diferentes dos que estão em uso agora”³⁹⁹, esforçando-se para demonstrar que apesar das diferenças os princípios continuavam os mesmos e apontar nas lições do passado algo que pudesse servir para o futuro. Sua intenção era “extrair ensinamentos dos velhos cascos de madeira e dos canhões de 24 libras, o que trouxessem

³⁹⁷ Ibidem, p. 234.

³⁹⁸ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op cit p.44.

³⁹⁹ BARBER, James. Mahan e a Estratégia Naval na Era Nuclear. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 3.Trim, 1976, p. 90.

alguma luz às combinações a serem empregadas entre navios encouraçados, canhões raiados e torpedos”⁴⁰⁰.

Mahan considerava, também, difícil escrever o que se chama na atualidade a história do tempo presente. Para ele deveria existir um tempo mínimo para a coleta dos fatos históricos correntes e para a análise desses fatos, que poderiam se apresentar imperfeitos e conflitantes. Um tempo mínimo seria requerido para o pesquisador verificar a sua totalidade e a sua verdadeira importância relativa. Afirmou ele que:

Existem, assim, duas operações distintas essenciais na acuidade de julgamento para a finalidade da pesquisa. A primeira, o diligente e minucioso estudo do detalhe no qual o conhecimento é completo e a segunda um determinado afastamento do pensamento de prejulgamentos e paixões provocadas pelo contato imediato [com o fato histórico], um certo afastamento correspondente a idéia de distância física no qual a confusão e distorção desaparecem e assim possa ser possível não somente distinguir os pontos decisivos do período, mas também relegar a seus lugares corretos os detalhes que, no momento em que ocorreram, fizeram uma impressão exagerada devido a sua proximidade.⁴⁰¹

Quanto ao ofício do historiador, ele considerava que o profissional da história deveria possuir fineza no conhecimento, percepção da íntima relação com os fatos históricos em suas mais diferentes ramificações e domínio das diferentes fontes de evidência, de declarações de testemunhas, muitas vezes conflitantes e irreconciliáveis. O poder de criticar seria simplesmente um incidente oriundo da compilação dos fatos reunidos. O historiador seria, segundo ele, um juiz e os jurados em um tribunal, não estabelecendo os fatos, mas decidindo conforme as evidências. A isso tudo ele chamou de a “expressão geral do conhecimento” do profissional de história que devia ser paciente e diligente na análise do material apresentado⁴⁰². A preocupação principal do historiador devia ser compilar o que ele Mahan classificou como “verdades”, muitas vezes contraditórias, confusas e “indesejáveis”, que compunham um quadro que apontava a impressão do que deveria ser a “verdade”⁴⁰³. A fidelidade na apresentação dos fatos não consistia meramente em apontar

⁴⁰⁰ Idem.

⁴⁰¹ MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain*. op.cit. p. 22.

⁴⁰² MAHAN, Alfred Thayer. *The Writing of History*. *The Atlantic Monthly*. Boston: Houghton, Mifflin and Co, v.41, n. 545, mar, 1903, p. 290.

⁴⁰³ MAHAN, Alfred. *Naval Administration and Warfare*. op.cit. p. 250.

todos os fatos. A ênfase dada a cada um deles era tarefa essencial do historiador, de modo a facilitar a compreensão do leitor ou do observador. O importante era a idéia central.⁴⁰⁴

Reconhecia, também, que os historiadores, de um modo geral, desconheciam as especificidades da guerra naval, não possuindo nem interesse nem conhecimento nesse campo da história específico que era a história naval. Dizia, também, que esses historiadores não percebiam a importância que o poderio marítimo tivera no desenvolvimento das Nações⁴⁰⁵. Considerava que era simples para um historiador apontar o mar, de uma forma generalizada, como um meio de desenvolvimento das Nações na história, no entanto a generalização não era o meio correto de se abordar a questão. Essa visão era vaga e sem substância. O importante para o historiador naval era demonstrar e analisar a relevância de casos particulares do uso do mar para o desenvolvimento nacional, em determinado período histórico, sem generalizações que nada agregava ao estudo da história. O mar foi e continuava sendo desconhecido para a grande massa de pessoas e para os historiadores. Acreditava, assim, que sua função social como historiador naval era trazer a discussão à importância do poder marítimo no curso da história. Dois outros autores Mahan considerou como seus predecessores, Sir Walter Raleigh e Francis Bacon⁴⁰⁶.

Para Mahan a função do historiador, ao escrever a história, não era simplesmente acumular fatos em sua totalidade ou em sua acuidade, mas apresentar esses fatos de modo inteligente para o que ele chamou de “homem da rua”⁴⁰⁷ não tivesse qualquer dificuldade no seu entendimento. Em falhar a transmitir essa idéia, o historiador deixava de cumprir sua tarefa como profissional, apesar de toda a sua “expressão geral do conhecimento” que simplesmente permanecia com ele e não era transmitida como deveria.

O texto histórico não era somente uma narrativa corrente, nem mesmo se fosse viva e eloqüente. Não adiantava ser detalhista e perfeito na cronologia, se ao final da leitura se percebesse que os fatos descritos passaram pelo texto como “um movimento ocorrido na rua por quem observa da janela”⁴⁰⁸. Um detalhe podia até ficar gravado na memória, contudo nada permanecia, a não ser a seqüência de imagens sem início nem fim. A história, para o autor norte-americano, devia ter uma continuidade que consistia em sua utilidade

⁴⁰⁴ Ibidem, p. 251.

⁴⁰⁵ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. P. iii.

⁴⁰⁶ MAHAN, Alfred. *From Sail to Steam*. op. cit. p. 276.

⁴⁰⁷ No original “the man on the street”. Ibidem, p. 252.

⁴⁰⁸ Idem.

como o poder de ensinar, baseado na experiência. Cuidado devia ser tomado na acumulação de fatos sem correlação. Isso era um pecado, segundo ele.

Os fatos históricos para Mahan, embora exaustivos e ardorosamente obtidos, eram somente tijolos e cimento para o profissional, em sua forma bruta simplesmente. Somente após a análise do “artista” a que ele correlacionava ao historiador, a “obra” surgia, a verdadeira narrativa histórica, como uma criação de arte, após árdua concepção. O historiador devia possuir, então, a capacidade de análise, perspicácia e imaginação. O requisito principal a ser seguido pelo profissional deveria ser a unidade na escrita. Essa unidade se compunha da relação entre as partes do texto e da proporção dessas partes. Essa unidade implicava multiplicidade, subordinada a uma idéia dominante ou central ou hipótese principal. Para enfatizar sua idéia, Mahan recorria à *Ilíada* de Homero quando este mencionou as diversas ações, fatos e realizações dos diversos personagens que fluíram pelo poema, no entanto para Mahan Homero queria exaltar a suprema glória do grande herói Aquiles⁴⁰⁹. Nesse ponto, Mahan ao correlacionar a idéia central ou hipótese de Homero com a glória de Aquiles pareceu diminuir o papel de Heitor no poema, tão ou mais importante que o de Aquiles.

Mahan correlacionou o profissional da história com um artista, ao analisar o seu objeto, separar suas partes componentes, reconhecer as inter-relações entre as partes e a proporção de importância e interesse de cada uma no texto final. Com isso perfeitamente delineado, o historiador formava um plano geral, um modelo bruto, já indicando a idéia central ou hipótese, podendo essa idéia ser até um conflito de dois campos antagônicos, como por exemplo, a liberdade e escravidão, união e desunião no país ou região, devendo, no entanto a unidade ser mantida. A idéia central não estava na liberdade ou na escravidão, mas no conflito entre as duas idéias. Os eventos surgidos deviam ser congregados em torno da hipótese principal, como uma obra de arte que vai aos poucos se delineando na frente do artista.

Mahan apontou que, além de artista, o historiador devia ter a tarefa de instruir os homens, de ser um demonstrador de lições a serem apreendidas. A precisão do historiador, sem dúvida nenhuma, era sua obrigação profissional, no entanto podia acorrentá-lo, fazendo com que ele omitisse o mais importante: a idéia central. Ao coletar grande

⁴⁰⁹ *Ibidem*, p. 255.

quantidade de fatos, ele poderia não perceber que o controle desses fatos seria cada vez mais problemático. Ele devia, assim, limitar seu campo de análise a aquilo que ele podia controlar. A exaltação da acuidade de pesquisa histórica, exaltada por alguns historiadores profissionais, por si só, para ele, era uma inutilidade. Acreditava que, em um texto de história, o importante era perseguir a idéia central, objetivamente, com alguns fatos bem fundamentados e interpretados. Afirmou inclusive que “a paixão pela certeza [por parte do historiador] pode cair na incapacidade de decidir; um vício reconhecido na vida militar e que necessita de reconhecimento em outro lugar”⁴¹⁰. Complementou, afirmando que o estudo intensivo de casos dotaria o pesquisador e o aluno de uma maior compreensão, uma ampla visão, uma maior aptidão e rapidez na aquisição de detalhes críticos, ao invés de estudar detalhes de menor significado na história.⁴¹¹

A “teoria de composição histórica”⁴¹², segundo suas próprias palavras, se baseava em coletar material bruto, os fatos históricos desconectados, e em perceber como os homens agiram e de que forma, temperados com grande dose de inspiração, tal como um artista agiria na criação de uma obra de arte. Para ele existiam poucos historiadores dotados dessa inspiração, tal como existiam poucos artistas. Para chegar ao ponto de ser considerado um artista, o historiador precisava desenvolver um processo intelectual acurado, ao contrário do artista puro que necessitava somente de genialidade e inspiração. A capacidade de estudar os fatos analiticamente, de detectar as grandes linhas principais de raciocínio, de determinar a importância relativa de cada uma delas, de reconhecer as relações mútuas e sobre tudo isso de apresentar um texto lógico, deveria compor o processo intelectual do historiador. Não devia ser esquecido, lembrou Mahan que o delineio de uma cadeia de causa e efeito, a organização e classificação dos incidentes históricos, em princípio desconectados, deviam revelar a unidade central e expor ao leitor a principal tendência predominante de determinada época apresentada.⁴¹³

Mahan acreditava que, utilizando esses princípios, poderia ser obtida a solução para compreender os problemas da guerra, caso se relacionassem à conduta das campanhas, o que ele chamava de estratégia ou caso se relacionassem com a direção das batalhas, o que

⁴¹⁰ MAHAN, Alfred. *The Writing of History*. op.cit. p. 294.

⁴¹¹ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 120.

⁴¹² MAHAN, Alfred, *Naval Administration and Warfare*. op.cit. p. 262. A palavra usada por Mahan no original foi ‘the theory of historical composition’.

⁴¹³ *Ibidem*, p. 263.

chamava de tática. O historiador naval que conhecesse os princípios de guerra, encontrava a evidente necessidade de construir sua narrativa com uma unidade substancial, percebendo a idéia central e os fatos que sustentavam essa idéia. Ele comparou essa tarefa de pesquisa com a palavra “concentração”, um evidente princípio de guerra, ao agrupar os fatos em torno de uma idéia central e as tropas no campo em um ponto definido.⁴¹⁴ A lógica e a imaginação deviam andar juntas, contudo para ele a lógica devia prevalecer. Uma batalha bem pesquisada e descrita devia ser como uma obra de arte realizada pelo historiador militar. Para um estudante de história naval o estudo da guerra terrestre era de suma importância, em virtude do extensivo desenvolvimento narrativo e por existir mais guerras em terra que no mar. Acresça-se, também a isso, existir maior quantidade de material para pesquisa, assim como os exemplos no uso e aplicação de princípios eram mais explícitos e numerosos.⁴¹⁵

Mahan apontou uma analogia entre a escrita da história militar com os outros campos da história tais como a história política, a história econômica e a história social, no entanto chamou a atenção que ela se diferenciava dos outros campos pela ênfase no que chamou de “plano humano”⁴¹⁶, por uma marcada finalidade em sua conclusão e acima de tudo por uma vivacidade nas ações, tudo isso enfatizado em uma grande unidade temática. Uma declaração de guerra, um tratado de paz, uma vitória decisiva eram, por exemplo, indicadores importantes de uma época, havendo analogia com outros eventos ocorridos no que ele chamou de “história civil”.⁴¹⁷ Na escrita da história militar, a ofensiva chocou-se com a defensiva, opondo dois lados na guerra, reproduzindo-se em toda a história. Da mesma forma, o conservadorismo chocou-se com o progresso que exigia mudanças, sendo a resultante de cada conflito, como em cada guerra, uma modificação das condições reinantes, não necessariamente uma imediata reversão. Mudança total, para ele, tinha sido rara na história. Nem revolução nem estagnação, contudo avanço, gradual e moderado, fé na estabilização da ordem, nos princípios fundamentais, no progresso regulado e progressivo, assim pensava⁴¹⁸.

⁴¹⁴ Ibidem, p. 265.

⁴¹⁵ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 121.

⁴¹⁶ MAHAN, Alfred, *Naval Administration and Warfare*. op.cit. p. 268.

⁴¹⁷ Idem.

⁴¹⁸ Dessa forma, Mahan não concordaria hoje em dia com a definição de Revolução nos Assuntos Militares, propugnada por muitos historiadores militares contemporâneos.

Mahan ao analisar a história escolhia os exemplos que melhor atendessem suas concepções, desprezando aqueles que, por alguma razão não corroborassem os seus princípios fundamentais. Essa visão seletiva e enviesada de interpretação histórica o comprometeu como um historiador imparcial. Sua ênfase exagerada no fato com pouca problematização e excesso de dogmatismo e etnocentrismo anglo-saxão o colocam atualmente como um historiador limitado. A escrita da história alterou-se no século XX e Mahan era um homem de seu tempo, influenciado por outras conjunturas. Apesar de percalços no método e no determinismo explícito de sua concepção de história, Mahan, segundo Sumida, “estabeleceu a fundação da moderna história naval e estratégia em seus livros sobre o poder marítimo”⁴¹⁹. Reproduzindo Paul Kennedy, “Mahan é e sempre será um ponto de referência e partida de qualquer estudo sobre poder marítimo”.⁴²⁰

Com essa discussão bem definida, quais foram seus principais influenciadores que proporcionaram o ferramental teórico necessário para suas conclusões ?

2.2.2- As influências sobre Alfred Mahan:

Apesar de ter lido e estudado intensamente os clássicos franceses de história naval e os livros de Theodor Mommsen, Mahan sofreu influência de três intelectuais que vieram proporcionar o embasamento teórico para suas conclusões. Como visto a história naval serviu como ferramenta para sua fundamentação teórica, no entanto os ditos “princípios” por ele estabelecidos foram derivados de escritos e idéias de outros autores.

Como sua primeira e destacada influência surgiu seu pai Dennis Hart Mahan que proporcionou ao filho o gosto pela investigação e questionamento. Em seguida, a sua principal e relevante referência para o estabelecimento de conceitos, princípios e concepções foi o teórico suíço Antoine Henri Jomini. Por fim, o terceiro destacado influenciador de suas concepções foi Stephen Luce, oficial da Marinha norte-americana que como visto o convidou para compor o quadro docente da recém fundada EGN-EUA por ele dirigida.

⁴¹⁹ SUMIDA, op.cit. p. xi.

⁴²⁰ Ibidem, p. 1.

- **Dennis Hart Mahan**

Dennis Mahan nasceu na cidade de Nova Iorque em 2 de abril de 1802, tendo-se criado em Norfolk na Virginia. Foi, então, indicado por esse estado para seguir para a Academia Militar de West Point, de onde se graduou em 1824 como primeiro colocado de sua turma. Como segundo-tenente foi indicado para atuar nessa Academia como professor assistente na cadeira de matemática, ao mesmo tempo em que era designado engenheiro militar.

Devido a seu desempenho foi designado para seguir para a França pelo Departamento de Guerra, de modo a obter o título de engenheiro militar de artilharia na Escola Militar de Metz. Em 1830 Dennis regressou a West Point para, dessa feita, assumir a carreira de professor titular de engenharia, ao mesmo tempo em que ensinava fundamentos da conduta da guerra aos alunos. Em 1838 assumiu o cargo de reitor da Academia, em paralelo com suas atividades docentes. Por suas mãos passaram diversos cadetes que se tornariam posteriormente generais na Guerra de Secessão.

Dennis procurou transmitir a interpretação francesa das Guerras Napoleônicas, o que provocou grande atração por parte dos alunos. Suas palestras sobre a conduta da guerra foram compiladas no livro *An Elementary Treatise on Advanced-Guard, Out-post and Detachment Service of Troops*, que oferecia maiores orientações para os altos níveis militares do que para os seus próprios alunos.⁴²¹

Ele recebeu o título de doutor pelas Universidades de William e Mary em 1852, Brown nesse mesmo ano e Dartmouth em 1867, sendo membro associado da Academia Nacional de Ciências a partir de 1863.

Em 1871 Dennis suicidou-se, ao tomar conhecimento de que seria afastado e aposentado de suas funções docentes pela Comissão de Benfeitores da Academia, apesar de já ter sido assegurada anteriormente a sua permanência.

Seus livros textos de engenharia foram muito disseminados e estudados em diversas universidades norte-americanas, destacando-se entre os principais *Treatise on Field Fortification* de 1836, *Elementary Course of Civil Engineering* de 1837, *Elementary*

⁴²¹ WEIGLEY, Russell. American Strategy from its Beginnings through the First World War. In: PARET, Peter. *Makers of Modern Strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1986, p. 414.

Treatise on Industrial Drawing de 1853 e *Field Fortifications, Military Mining, and Siege Operations* de 1865.

Dennis, sendo um grande admirador de Napoleão, acreditava que a defesa, por si só, não era capaz de proporcionar a vitória no campo de batalha. A procura da iniciativa por meio de uma ação agressiva e ofensiva era indispensável para o sucesso em uma guerra. Acreditava que a batalha de aniquilamento era a única forma eficaz de obter a vitória. Disse ele sobre isso que “o vigor no campo de batalha e a rapidez na perseguição deveriam ir de mãos dadas com o grande sucesso... levar a guerra no coração do país inimigo, ou de seus aliados, é o modo mais seguro de fazê-lo sofrer e prejudicar os seus planos”.⁴²² Russell Weigley afirmou que, com toda certeza, os métodos utilizados por Ulisses Grant e William Sherman na Guerra da Secessão, ambos alunos de Dennis, foram a aplicação das idéias desse mestre⁴²³. Essas idéias seriam importantes para seu filho Alfred estabelecer as condições necessárias para se obter o que viria a chamar de “controle do mar”.⁴²⁴

O professor Dennis Mahan, segundo um de seus alunos, possuía um “poder de análise apurado pelo estudo crítico e intensiva pesquisa, [...] na descrição de um sítio, uma batalha ou uma campanha [mudou] o que parecia ser uma confusão de eventos em uma clara ilustração dos princípios verdadeiros de tática e estratégia”.⁴²⁵ Dennis chamava, também, a atenção de seus alunos para os princípios envolvidos na conduta da guerra, assim como para as qualidades exigidas de um chefe militar, que para ele seriam grande arrojo, mesclado com precaução, presença de espírito e bom julgamento.⁴²⁶ Considerava, também, que a conduta da guerra era uma arte, baseada em princípios simples bem estabelecidos e que todos os combatentes percebiam a sua existência, competindo, no entanto, a poucos a sua aplicação.

Dennis considerava fundamental o estudo da história e que se alguém tivesse dito que compreendia e dominava a arte da guerra, sem ter analisado a história, estaria se iludindo. Ele chegava a ser repetitivo ao afirmar que era “na história militar que olhamos para o cerne de toda a ciência militar. É nela que encontramos exemplos de erros e acertos nos quais a verdade e valor das regras de estratégia podem ser validados”.⁴²⁷

⁴²² Ibidem, p. 416.

⁴²³ Idem.

⁴²⁴ Essa idéia será discutida no próximo item 2.3.

⁴²⁵ SUMIDA, op.cit. p. 10.

⁴²⁶ Ibidem, p. 11.

⁴²⁷ Ibidem, p. 13.

O velho professor de engenharia de West Point incentivava seus filhos a lerem diversos livros e a terem a capacidade de analisar e discernir conceitos e idéias deles derivados. Sumida acredita firmemente que tanto ele como seu filho Alfred mantiveram muitas conversas sobre assuntos envolvendo a arte da guerra, especialmente em tópicos relacionados com a Guerra da Secessão, assim pode-se intuir que conceitos defendidos por Dennis foram discutidos com Alfred, como por exemplo a questão dos princípios simples, da importância da história como instrumento de análise, o caso da batalha decisiva de aniquilamento, a vantagem da ofensiva e por fim a percepção de que o estudo da história e da conduta da guerra estavam inseridos em arte e não necessariamente em ciência, embora reconhecesse como engenheiro militar a importância fundamental da ciência militar para a condução da guerra.

Dessas discussões entre pai e filho, Alfred moldou seu pensamento e se preparou para compreender, aplicar e adaptar ao campo da guerra no mar os ensinamentos do principal teórico militar da primeira metade do século XIX e seu “mentor” intelectual, Antoine Henri Jomini.

- Antoine Henri Jomini.

Jomini foi o principal teórico a influenciar o pensamento de Mahan. Nasceu no cantão de Vaud na Suíça francesa em 1779, sendo, a partir de tenra idade, envolvido pelo ambiente da Revolução Francesa e das Guerras da Revolução. Inicialmente orientado pela família a seguir a carreira dos negócios bancários, preferiu a vida militar. O Exército francês foi sua escolha, hipnotizado pelo magnetismo de Napoleão Bonaparte.

Sua ambição, combinada com sua curiosidade e inteligência, o levaram a galgar paulatinamente os graus hierárquicos no Exército francês. A primeira obra por ele escrita, um tratado das campanhas de Frederico II da Prússia, foi presenteada ao Grande Corso que reconheceu sua qualidade.

Em 1806 foi promovido a coronel e em setembro desse ano apresentou-se para servir no estado-maior de Napoleão. O próprio Jomini contou que, ao fim de uma conferência, na qual Napoleão discutiu com diversos oficiais de estado-maior a sua idéia de manobra contra os prussianos, pouco antes da Batalha de Jena, não indicou para onde suas forças

convergiriam. Não resistindo a provocação, Jomini levantou-se e perguntou a Napoleão se poderia se apresentar a ele em Bamberg. O imperador, contrariado, certo que seu destino final era um segredo, perguntou a Jomini de onde tinha tirado essa idéia. O “mapa da Europa e vossas campanhas de Marengo e Ulm”, foi a resposta de Jomini⁴²⁸. Isso provocou grande admiração em Napoleão pela percepção estratégica aguçada do jovem oficial suíço. Nem tudo, no entanto eram flores para Jomini no estado-maior. Aos poucos foi se desentendendo com Berthier, chefe do estado-maior, chegando ao ponto de ter que resignar a essa comissão, depois que os desentendimentos se transformaram em franca animosidade, que só terminaria na morte de ambos. Nunca se reconciliaram.

Pouco antes da Batalha de Lutzen em 1813 Jomini assumiu o cargo de chefe do estado-maior do marechal Ney, já como general de brigada, tendo no exercício dessa função se distinguido como um competente teórico militar. Da impetuosidade de Ney e da capacidade analítica de Jomini criou-se uma combinação eficiente no campo de batalha.

Ney propôs ao chefe do estado-maior imperial a promoção de Jomini a general de divisão, o que foi recusado por Berthier, que alegou negligência do suíço com alguns relatórios que deveriam ser enviados, propondo inclusive a sua detenção, bloqueando assim qualquer elevação de posto. Irado e amargurado, Jomini abandonou o Exército francês e apresentou-se, como mercenário no Exército russo que estava em combate contra Napoleão. Muitos historiadores franceses consideraram tal gesto um ato de traição, entretanto isso não impediu que muitos de seus escritos fossem estudados nas escolas de altos estudos militares francesas.⁴²⁹

No Exército do czar, com o posto de general, Jomini continuou a escrever sobre assuntos militares e a prestar assessoria, inclusive na fundação da Academia Militar russa em 1832. Durante a Guerra da Criméia foi consultor do czar e por ocasião da aventura de Napoleão III na Itália foi por ele procurado para prestar consultoria militar.

Jomini viveu 90 anos, vindo a falecer em 1869, fato pouco usual no século XIX. Antes de morrer, teve a grata satisfação de se perceber uma celebridade e “uma das maiores inteligências militares do mundo”.⁴³⁰

⁴²⁸ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. Tradução do Major Napoleão Nobre. Rio de Janeiro: Bibliex, 1947, p. 15.

⁴²⁹ BRINTON, Crane; CRAIG, Gordon; GILBERT, Felix. Jomini. In: EARLE, Edward. *Makers of Modern Strategy. Military Thought from Machiavelli to Hitler*. Princeton: Princeton University Press, 1973, p. 82.

⁴³⁰ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op. cit. p. 16. Trata-se de uma opinião, a do Tenente-Coronel J.D. Hittle, comentador da obra de Jomini na língua inglesa.

Seus principais livros publicados foram *Traité des Grandes Operations Militaire* em oito volumes de 1816, *Histoire Critique et Militaire des Guerres de la Revolution* em cinco volumes de 1824, *Vie Politique et Militaire de Napoleon* em quatro volumes de 1827, *Introduction a L' Etude des Grandes Combinations de la Strategie e de la Tactique* de 1829, *Precis Politiques et Militaire de la Campagne de 1815* de 1839 e por fim o conhecido e clássico *Precis de L'Art de la Guerre* em dois volumes de 1838, obra mais importante e de maior perenidade.

Sua obra foi muito lida e comentada durante todo o século XIX. Além de grande produtividade literária, sua escrita era fácil e compreensível para os militares e os políticos envolvidos com a guerra. Suas idéias transformaram-se em uma verdadeira escola de pensamento militar, tornando-o um dos principais intelectuais do século XIX. Por sua corrente e bem dirigida pena as campanhas de Frederico II da Prússia e de Napoleão tornaram-se fáceis de serem entendidas e interpretadas. Aos poucos passou a ser considerado o grande intérprete de Napoleão. Como diz Domício Proença, “sucessivas gerações de militares se voltariam para seus escritos como os únicos capazes de revelar-lhes os segredos do Grande Corso”.⁴³¹ O que Jomini desejou com sua vasta obra foi demonstrar que o mundo militar e, por conseguinte, a guerra poderia ser compreendida pelos profissionais por meio de seus escritos.

Sua vaidade, vasta como seus escritos, o levou a diminuir os escritos de seus contemporâneos. A Jomini pode ser imputado, inclusive, o quase esquecimento da obra de Carl Von Clausewitz. Talvez percebesse em Clausewitz um oponente de peso, daí as suas críticas ácidas e imerecidas. O certo é que a obra do prussiano possuía uma integridade intelectual inegável e uma construção teórica consistente, ao contrário da obra de Jomini que transitava mais no campo operacional e com uma universalidade incompatível com a complexidade da guerra. A simplicidade da visão de Jomini com o fenômeno da guerra embotava suas próprias conclusões, distanciando-se da visão clausewitiana mais consistente. Os escritos de Clausewitz só começaram a ser analisados após a campanha de 1870, quando Moltke, respondendo a uma pergunta sobre como conseguira uma vitória tão retumbante contra o inimigo francês, respondeu que foi a leitura de Clausewitz que o conduziu ao sucesso militar.

⁴³¹ PROENÇA, Domício Jr; DINIZ, Eugenio; RAZA, Salvador. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999, p.59.

Mahan leu tanto Jomini como Clausewitz, no entanto os escritos do primeiro tiveram maiores repercussões no seu pensamento. Sumida apontou em seu “Índice Analítico Seleccionado dos Escritos de Alfred Thayer Mahan” vinte entradas para a palavra Jomini em seus textos e nenhuma para Clausewitz.⁴³² No entanto, Mahan citou o teórico prussiano duas vezes em seu *Naval Strategy*⁴³³. Existem, com certeza, alguns pontos na obra de Mahan que coincidem com a obra de Clausewitz⁴³⁴, havendo inclusive admiração de Mahan por Clausewitz, segundo Sumida⁴³⁵, entretanto não há dúvidas de que o seu grande influenciador foi Jomini. Mahan quis, por meio da obra de Jomini sobre a guerra terrestre compreender e adaptar suas conclusões à guerra marítima. Como seus contemporâneos, Mahan ficou fascinado pelas idéias do teórico suíço. Dennis Hart Mahan foi um assíduo leitor de Jomini e passou essa característica a seu filho Alfred.

A primeira grande idéia “emprestada” de Jomini foi a questão dos princípios muito defendida por Dennis Mahan. Disse Jomini o seguinte:

Existe um pequeno número de princípios fundamentais de guerra, dos quais não se pode desviar sem perigo e cuja aplicação, ao contrário, tem sido, em quase todos os tempos, coroada de sucesso. As máximas de aplicação, que derivam desses princípios são também em pequeno número, e se elas se acham algumas vezes modificadas segundo as circunstâncias, podem não obstante servir como uma bússola a um comandante de exército para orientá-lo na tarefa, sempre difícil e complicada, de conduzir grandes operações no meio da desordem e do tumulto dos combates.⁴³⁶

Em seu *Traité* Jomini foi ainda mais explícito, ao afirmar que “tem existido, em todos os tempos, princípios fundamentais dos quais dependem os bons resultados na guerra [...] esses princípios são imutáveis, independentes da espécie de armamento, da época e do lugar”⁴³⁷. O dogmatismo e simplicidade de sua afirmação influenciaram diversas gerações de militares, nelas incluídos Dennis e Alfred Mahan. A compreensão de que a correta utilização dos princípios fundamentais na guerra pelos generais poderia conduzir à vitória,

⁴³² SUMIDA, op.cit. p. 154.

⁴³³ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. Op.cit p.120 e 279. Curioso que Mahan considerava o *Naval Strategy* o seu pior livro. Fonte: SUMIDA, op.cit. p. 2.

⁴³⁴ MOLL, op.cit. p. 134. Segundo Moll, Mahan leria alguns anos depois a obra de Clausewitz e concordaria com muitos pontos da teoria do autor prussiano.

⁴³⁵ SUMIDA, op.cit, p. 113.

⁴³⁶ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op. cit. p. 47.

⁴³⁷ *Ibidem*, p. 18.

tão claramente desenvolvida por Jomini, teve, sem dúvida, um efeito notável em Mahan. Seu pai já lhe indicara o caminho anteriormente. O teórico suíço afirmou, também, que a guerra não era em seu conjunto uma ciência, mas uma arte⁴³⁸, consistindo de cinco vertentes militares, a estratégia, a grande tática, a logística, a engenharia e a tática. A percepção de que a guerra era uma arte coincidiu com a visão de Mahan em relação a história e a própria guerra.

Jomini acreditava que o estudo objetivo da história militar era indispensável a qualquer oficial que aspirasse atingir os altos postos militares e que ela, acompanhada de crítica sã seria na realidade, a verdadeira escola da guerra. Declarava que “de todas as teorias sobre a arte da guerra, a única razoável é aquela que, fundamentada no estudo da história militar, admite um certo número de princípios reguladores, mas deixa ao gênio natural a maior parte da conduta geral de uma guerra sem tolhê-la com regras exclusivas”.⁴³⁹ Mahan, ao apontar a importância da análise da história naval para a obtenção de princípios utilizava quase as mesmas palavras de Jomini.

Um fato interessante nos escritos de Jomini foi a ênfase dada ao gênio militar, no caso, Napoleão. Sua genialidade e liderança foram muito discutidas pelo suíço que chegou a provocar o comentário de J. D. Hittle, comentarista da edição norte-americana de *A Arte da Guerra* de que Napoleão foi um Deus da Guerra e Jomini o seu profeta.⁴⁴⁰ Não seria Netuno o Deus do Mar e Mahan o seu profeta?⁴⁴¹ As coincidências parecem mais que evidentes. A admiração de Mahan por Nelson se igualava a admiração de Jomini por Napoleão.

Hittle ao discutir a influência de Jomini no pensamento de Mahan afirmou o seguinte:

Desde que fazia uma tão judiciosa apreciação do poder marítimo não é particularmente estranho que Jomini devesse ocupar posição incomum em virtude de suas contribuições importantes, embora indiretas, ao desenvolvimento da doutrina naval. O almirante Mahan, autor do mais importante livro sobre a guerra naval, *The Influence of Sea Power upon History*, estudou as obras de Jomini e reconheceu que a doutrina básica enunciada pelo antigo chefe do estado-maior de Ney era tão universalmente aplicável que podia fornecer conceitos guias de estratégia naval. O princípio de linhas interiores, uma asserção básica da concepção

⁴³⁸ JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. Westport: Greenwood Press, [196-], p. 11 e 293.

⁴³⁹ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 32 e 48.

⁴⁴⁰ Ibidem, p. 42.

⁴⁴¹ Ver página 127.

de guerra de Jomini, como também a teoria de suprema importância estratégica das linhas de comunicação, influenciaram fortemente o pensamento de Mahan, enquanto este escreveu o seu duradouro tratado.⁴⁴²

Jomini, em algumas passagens de seu livro, comentou a importância do controle do mar para o general. Disse ele que, se um povo dominasse a longa faixa de costa de seu território e fosse senhor de seu mar subjacente ou fosse aliado de um povo que controlasse o mar e a faixa litorânea a ele contígua, poderia ter seu poder de resistência quintuplicado, não apenas para apoiar movimentos de insurreição e fustigar o adversário, mas também dificultar a manutenção das linhas de abastecimento inimigas providas do mar.⁴⁴³

O teórico suíço preconizava, também, o uso intensivo da ofensiva que para ele, sob o ponto de vista moral e político, era sempre vantajosa, pois poderia levar a guerra ao solo estrangeiro, pouparia o próprio território da devastação provocada pelo ataque inimigo, aumentaria os recursos do atacante e diminuiria os do adversário, elevaria a moral do exército e deprimiria a do inimigo. Do ponto de vista militar haveria, entretanto, pontos bons e ruins. Se as linhas de avanço fossem muito estendidas haveria perigo de contra-ataques nos flancos. Os obstáculos naturais poderiam, também, ser favoráveis à defesa, no entanto se conseguisse o sucesso, o inimigo seria batido no seu ponto vital, ficando privado de seus recursos e compelido a procurar a paz. Para uma simples operação, dizia Jomini, a ofensiva era quase sempre vantajosa, particularmente no campo estratégico.⁴⁴⁴ Mahan viria a defender a ofensiva como primordial para a conduta da guerra no mar.

Para Jomini existiam três grandes elementos em sua concepção de guerra. O princípio da concentração, o valor estratégico da posição central e linhas interiores e a relação entre a logística e o combate. Delas Mahan retirara algumas de suas principais concepções na formulação da obtenção do poder marítimo⁴⁴⁵.

Segundo palavras do próprio Mahan:

A autoridade de Jomini principalmente me orientou para estudar desse modo a história naval. Dele eu aprendi as poucas considerações militares principais e delas eu encontrei a chave, do qual usando os registros das

⁴⁴² Ibidem, p. 36. Os conceitos de linhas interiores e linhas de comunicação serão discutidos no próximo item.

⁴⁴³ JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. op.cit. p. 26.

⁴⁴⁴ JOMINI, Antoine Henri, *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 69.

⁴⁴⁵ Esses conceitos serão discutidos no próximo item.

marinhas à vela e dos líderes navais eu podia retirar da análise da história naval, informações pertinentes. O curso das diversas campanhas ou das batalhas específicas estudei como se estuda e se conclui da própria história, comparando as testemunhas individuais presentes nas ações; no entanto os resultados desse processo construtivo se tornaram para mim mais que a simples narração.⁴⁴⁶

A influência de Jomini sobre Mahan foi tão intensa que ele chegou a nomear seu cachorro de estimação “Jomini”, tal a impressão que os escritos do suíço tiveram sobre ele⁴⁴⁷. Tanto Dennis Mahan como Jomini tiveram um efeito substancial na formulação de seu pensamento analítico, no entanto Jomini foi o seu maior influenciador.

- Stephen Bleeker Luce.

Responsável pelo convite formulado a Mahan para compor o quadro docente da EGN-EUA, Stephen Luce nasceu em Albany no estado de Nova Iorque em 1827. Tendo se graduado pela Academia Naval de Annapolis em 1849, participou da Guerra de Secessão como oficial da União, comandando o monitor “Nantucket” no bloqueio de Charleston na Carolina do Sul.

Em 1862 foi designado para servir em Annapolis onde escreveu o primeiro manual sobre marinharia usado pela Academia, tendo comandado o corpo de aspirantes entre 1865 e 1868, nutrindo grande preocupação com a instrução e o treinamento, tanto de praças como de oficiais. Entre 1878 e 1881 o então capitão-de-mar-e-guerra Luce foi Inspetor dos Navios Escola e como comodoro comandou o Esquadrão de Treinamento da Esquadra dos EUA entre 1881 e 1884.

Logo em seguida, conduziu estudos para a criação da EGN-EUA que acabou sendo criada em outubro de 1884, com Luce como seu primeiro Presidente. Por isso ele é considerado o fundador dessa escola. Na escolha do corpo de docentes, Luce era o personagem principal, escolhendo muitos oficiais pessoalmente. Uma de suas escolhas foi exatamente Mahan para ministrar aulas de história naval e estratégia. Luce foi fundamental, também, na criação do Instituto Naval dos EUA e em sua revista acadêmica, o *Proceedings*.

⁴⁴⁶ MAHAN, Alfred. *From Sail to Steam*. op.cit p. 282.

⁴⁴⁷ TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and the Nuclear Age*. op.cit. p. 155.

Luce permaneceu a frente da EGN-EUA entre 1884 e 1886, tendo sido promovido a contra-almirante nesse ano, transferindo a presidência da escola para Mahan, quando assumiu o comando do Esquadrão Naval do Atlântico Norte. Transferiu-se para a reserva em 1889, no entanto continuou ligado à escola, retornando para o corpo docente como professor convidado até o seu falecimento em 1917.

Em sua homenagem a Marinha norte-americana batizou dois pavilhões na Academia Naval de Annapolis e na EGN-EUA com o seu nome⁴⁴⁸.

Suas principais obras foram *Seamanship* de 1863 e a edição de *The Patriotic and Naval Songster* de 1883.

Luce, a partir da experiência adquirida na Guerra da Secessão, propugnou que era fundamental que os oficiais da marinha tivessem conhecimento de estratégia naval, daí sua insistência na fundação da EGN-EUA, fórum ideal para discussão de assuntos estratégicos. Dizia que o oficial aluno “deveria ter idéia dos princípios de estratégia, de modo a compreender os pontos básicos no campo das operações e ou aplicá-los ou impedir que o inimigo os aplicasse”.⁴⁴⁹ Complementava afirmando que era fundamental ao oficial-aluno preparar-se pela análise e reflexão estudando a ciência da guerra nas escolas de alto nível formalmente estabelecidas e dessa maneira aplicar os princípios nas operações navais. Seu estudo deveria ser “filosófico” no que compreendia a história naval, examinando as batalhas navais com o “olho crítico” profissional, reconhecendo os princípios e identificando quando as regras da arte da guerra levaram à vitória ou desastre⁴⁵⁰.

Luce impressionou-se bastante com uma palestra proferida pelo general Sherman sobre a Guerra da Secessão e logo após essa exposição comentou que “aqui está um soldado que conhece o seu ofício[...] percebi que existem certos princípios fundamentais que orientam as operações militares e que devem ser do conhecimento geral, princípios de aplicação geral conduzidas em terra ou no mar”.⁴⁵¹

Luce considerava os escritos de Jomini como fundamentais para a preparação do oficial de marinha, considerando-o como o fundador da ciência militar⁴⁵². Ele quis encontrar um novo mestre que fosse capaz de atuar como um fundador da ciência naval

⁴⁴⁸ Receberam o nome de Luce Hall.

⁴⁴⁹ WEIGLEY, Russell. *The American Way of War*. op.cit, p. 172.

⁴⁵⁰ Ibidem, p. 172.

⁴⁵¹ GAT, Azar. *A History of Military Thought. From the enlightenment to the Cold War*. op.cit, p.443.

⁴⁵² WEIGLEY, Russell. *The American Way of War*. op.cit, p. 173.

assim como Jomini o fora da ciência militar. Segundo o próprio Luce esse mestre foi Alfred Thayer. Apesar desse comentário elogioso, Luce não leu todas as obras de Mahan ou pelo menos não leu algumas que considerava irrelevantes. O professor Sumida comentou em uma conferência na EGN-EUA sobre Mahan e Luce que alguns anos atrás, ao procurar livros raros em uma livraria de livros usados em Bethesda no estado de Maryland, se deparou com uma primeira edição do *Naval Strategy* de Mahan, o que o deixou fascinado. Mais intrigado ficou ao perceber que o livro dispunha de uma dedicatória assinada por Mahan para Luce, com os dizeres “ao almirante Stephen B. Luce com saudades e saudações cordiais do autor”. Mahan presenteava seu mentor e chefe com seu importante livro. Que fascinante descoberta ! Entretanto, essa descoberta não era a única surpresa. O livro ainda tinha folhas não cortadas, indicando que Luce não lera esse livro, apesar da inegável importância dessa obra para o entendimento do pensamento de Mahan⁴⁵³.

Seja como for, para Luce, a conduta da guerra se inseria como arte, embora reconhecesse que sua análise deveria seguir os métodos científicos e os princípios de estratégia eram sempre os mesmos, podendo ser aplicados indistintamente no campo terrestre como no campo naval.

Na EGN-EUA Luce procurou aplicar uma metodologia científica para o estudo da guerra naval. Acreditava que a ciência, que já contribuía para desenvolver diversas artes, incluindo as marítimas, poderia contribuir para o “correto” entendimento da guerra naval. Imaginava que a metodologia científica teria a função de reunir os fatos mais importantes das batalhas navais, permitindo que o estudante de história naval adquirisse o hábito da generalização de modo a apontar os princípios a serem seguidos na guerra. Considerava que a história naval estava repleta de exemplos dos quais se poderia erigir uma ciência da guerra naval. Esses exemplos retirados da história naval não teriam o rigor metodológico das ciências físicas, no entanto as batalhas navais do passado forneciam uma massa considerável para a formulação de “leis” ou princípios que, uma vez consolidados, transformariam a guerra naval no nível de ciência. Com esses princípios perfeitamente definidos pelo método indutivo, se poderia aplicar o método dedutivo na aplicação desses princípios à arte da guerra.⁴⁵⁴ O método que ele acreditava ser o mais pertinente

⁴⁵³ HATTENDORFF, John; GOLDRICK, James. *Mahan is not enough: The Proceedings of a Conference on the Works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*. Newport: NWC Press, 1993, p. 177.

⁴⁵⁴ GAT, op.cit. p. 445.

compreendia a observação, a acumulação de fatos, a indução, a generalização e por fim a dedução. O método de comparação poderia, também, ser usado no estudo da guerra no mar, ao confrontar as diferentes campanhas navais na história.

Mahan, com certeza, bebeu nessa fonte e muito de seu pensamento foi devido a seu contato íntimo com Luce. Existem pontos concordantes entre os dois que não podem ser negligenciados. Antoine Henri Jomini, Stephen Luce e Dennis Mahan foram os principais influenciadores das concepções sobre poder marítimo de Alfred Mahan, que serão discutidos no próximo item.

2.3- O poder marítimo segundo Alfred Thayer Mahan.

A concepção do que seria o poder marítimo (sea power) no pensamento de Mahan ocorreu no Peru, mais precisamente na sala de leitura do Clube Phoenix em Lima, enquanto estudava para se preparar para assumir a função de professor de história naval e estratégia na EGN-EUA, a convite de Luce. Como discutido, ao ler entusiasticamente a *História de Roma* de Mommsen ele formulou claramente o papel do poder marítimo na guerra e na estratégia.⁴⁵⁵ Antes da discussão do papel do poder marítimo na guerra, é importante discutir de que maneira Mahan percebia a conduta da guerra e sua conexão com a política.

Dizia Mahan que a guerra era simplesmente um movimento político, apesar de violento e excepcional em caráter e que o braço armado aguardava e era subserviente aos interesses políticos e ao poder civil do Estado⁴⁵⁶. Para ele a conduta da guerra não era somente uma questão de conhecimento e da aplicação de princípios gerais, mas de equilibrado julgamento, sem o qual a informação e as regras, sendo incorretamente aplicadas, se tornariam sem valor.⁴⁵⁷ A história seria a ferramenta necessária para a tomada de decisão por parte dos chefes militares, além da própria experiência adquirida em guerras anteriores. Acreditava que em virtude da lenta construção dos navios de guerra e das armas modernas o ataque inicial em uma guerra devia ser vigoroso, de modo a não proporcionar recuperação ao inimigo. Usando uma frase muito conhecida dizia que “não haveria tempo

⁴⁵⁵ FERREIRO, Larrie. Mahan and the English Club of Lima, Peru. The genesis of the Influence of Sea Power upon History. *Journal of Military History*.Lexington, Virginia: Virginia Military Institute, v. 72, n.3, jul 2008, p. 906.

⁴⁵⁶ MAHAN, Alfred. *Interest of América in Sea Power*. op. Cit. P. 177.

⁴⁵⁷ MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain, 1898*. op.cit. p. 10.

para a resistência organizada do inimigo se apresentar, sendo que o ataque deveria recair na esquadra organizada do oponente e o restante de força disponível resultará em nada”⁴⁵⁸. Com esse pensamento do primeiro e decisivo golpe, Mahan cristalizou a idéia do principal objetivo militar da guerra que era o aniquilamento das forças armadas do adversário e assim o conceito de “batalha decisiva” que será discutido mais à frente. Apesar de existirem outros objetivos, a destruição total do poder militar do inimigo era o propósito principal.⁴⁵⁹

Algumas características ligadas a essa postura ofensiva deveriam ser incentivadas pelos combatentes de uma Nação. Em primeiro lugar, o poder moral que permitiria que o combatente em seu mais íntimo pensamento tivesse fé em suas ações, isto é o poder que controlasse a hesitação e sustentasse a ação nos momentos de emergência. Pela coragem moral ele significava, acima de tudo, a coragem para assumir responsabilidades pelas ações que seriam incertas e potencialmente arriscadas.⁴⁶⁰ Em adição, os chefes militares precisariam possuir a capacidade de assumir responsabilidades pelas decisões diplomáticas que viessem a tomar, assim como de suas ações militares em batalha. Dizia que “a coragem política em um oficial que serve afastado da cúpula política governamental é tão necessária quanto a coragem essencialmente militar”.⁴⁶¹ A sua ênfase na capacidade de um chefe militar exercer um julgamento independente em relação às determinações políticas de seu país, no entanto, devia ser balanceada com algum comedimento. Ele, certamente, poderia não seguir as recomendações determinadas por seu governo, se as condições reinantes na cena de ação contra-indicassem o seu atendimento, no entanto se ele estivesse errado ou tivesse avaliado a situação incorretamente, ele deveria assumir total responsabilidade pelo erro cometido, não interessando o quão honesto ele tivesse sido na avaliação política conduzida. Temia, por conseqüência, a tendência de se usar a doutrina estabelecida como uma forma de inibir o julgamento do combatente e aqui ele se referia diretamente à história da Marinha britânica com o estabelecimento das dogmáticas *Fighting Instructions* no século XVII. Considerava que seguir uma doutrina ao pé da letra era perigoso, pois o julgamento passava a ser mecânico e não discriminativo, dependente das circunstâncias. A doutrina, para ele, era benéfica se facilitasse o aprendizado e a cooperação em ação.

⁴⁵⁸ MAHAN, Alfred. *The influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 46.

⁴⁵⁹ SCHURMAN, op.cit. p. 77.

⁴⁶⁰ SUMIDA, op.cit. p. 53.

⁴⁶¹ MAHAN, Alfred. *The life of Nelson, The embodiment of British Naval Power*. V.1, op.cit. p. 190.

Pode se perceber que ele tinha Nelson como paradigma da ação independente e da coragem moral e política requerida de um chefe militar. Ele admirava, também, o almirante Sir John Jervis por sua conduta fria e equilibrada e perfeito julgamento profissional, além de uma “determinação férrea de procurar o sucesso”.⁴⁶² Argumentava que historicamente bons homens com pobres navios eram melhores que pobres homens com bons navios e aqui ele se referia aos britânicos que mantiveram uma superioridade naval indiscutível na época de Nelson. Essa superioridade sobre os franceses não estava centrada no número maior de navios, mas na sabedoria, energia e tenacidade dos almirantes e marinheiros da Armada Real.⁴⁶³ Enaltecia a liderança em combate e Nelson era o seu paradigma, dizendo que sua liderança era mais bem aceita pelos subordinados pelo charme e carisma pessoal que eletrizava a todos⁴⁶⁴.

Um exemplo interessante, sempre discutido por Mahan, foi o que resultou da grande Batalha de Quatro Dias na Segunda Guerra Anglo-holandesa em junho de 1666. Naquela oportunidade, os batavos obtiveram uma retumbante vitória sobre os ingleses. As conseqüências dessa derrota poderiam ser muito piores para a Inglaterra, se não fossem as qualidades inerentes dos oficiais ingleses que implantaram, após essa derrota, um sentimento de correção de atitudes militares, orgulho apesar da refrega e uma estrita disciplina seguida por todos⁴⁶⁵. Assim puderam se recuperar e em poucos meses desafiar novamente os holandeses no mar. Esse espírito era muito apreciado e fundamental para Mahan.

Mahan, também, era um realista ao prever que a longo prazo a competição por recursos econômicos entre as grandes potências ocidentais em regiões da África e da Ásia poderia provocar motivos para uma grande confrontação armada. Dizia ele que “uma grande quantidade de recursos não explorados em territórios politicamente atrasados e pouco controlados pelos donos nominais, apresentam-se uma tentação e um impulso para a guerra das potências européias”.⁴⁶⁶ Ele não acreditava que houvesse qualquer tipo de arbitramento ou lei internacional que pudesse evitar o confronto que considerava inevitável. As Nações mais adiantadas iriam perseguir os seus objetivos nacionais pela força, caso

⁴⁶² MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*. V.1. op.cit. p.205.

⁴⁶³ Ibidem, v.2, p. 141.

⁴⁶⁴ Ibidem, v.1, p. 205.

⁴⁶⁵ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 126.

⁴⁶⁶ MAHAN, Alfred. *Armaments and Arbitration*. op.cit. p. 110.

fosse necessário, uma vez que existia um consenso generalizado na existência de um sistema econômico internacional que conferia prosperidade àquelas nações que pudessem desfrutar dos benefícios desse sistema. As Forças Armadas, em especial, as Marinhas eram exatamente os instrumentos necessários para a defesa desses objetivos nacionais. As Marinhas eram melhores instrumentos de política internacional que os Exércitos. Elas eram menos agressivas, com menor significado simbólico de confrontação, dotadas de maior mobilidade e assim mais adequadas a respostas políticas imediatas, podendo ser percebidas aonde os Exércitos não poderiam. Para ele a questão da utilização dessas Forças Armadas era a mais crítica e vital decisão que confrontava qualquer Nação. Essa utilização pressupunha todos os processos sucessivos de organização e de equipagem. Os indivíduos deveriam ser congregados em organizações militares eficientes como corpos de exército, esquadras de batalha e navios de guerra individuais⁴⁶⁷. A autoridade deveria se preocupar basicamente em como melhor utilizar essas organizações criadas em prol dos objetivos nacionais. E de que maneira as Marinhas de guerra deveriam se preparar para a guerra que certamente ocorreria ?

Mahan considerava que o preparo naval para a guerra recairia em duas categorias. A primeira, a preparação voltada para a questão material que devia ser constante em sua ação e a segunda a preparação envolvendo a questão mental e de postura para o combate. A idéia de se combater defensivamente acarretaria a derrota. A guerra, uma vez declarada, necessitava ser conduzida ofensivamente com agressividade e com intuição que, para ele, era a síntese do julgamento, a inteligência emocional, principalmente quando altos graus de incerteza e perigo eram esperados, isto é em situações de crise e de guerra. No caso da guerra no mar essa intuição era o produto da experiência de guerra. O inimigo não deveria ser apenas repellido. Ele necessitava ser vigorosamente destruído⁴⁶⁸. Indicava que era inseparável da própria guerra o inesperado, o risco e o acaso, repetindo com isso Clausewitz que dizia que a guerra era a província do acaso⁴⁶⁹. Alguns pesquisadores chegam a afirmar que Mahan não teve contato com a obra de Clausewitz por sua “confessada ignorância da língua alemã”⁴⁷⁰. Essa visão não parece ser a mais adequada⁴⁷¹,

⁴⁶⁷ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 196.

⁴⁶⁸ WESTCOTT, op. cit p.128.

⁴⁶⁹ CLAUSEWITZ, Carl Von. *On War*. Middlesex: Pelican Classics, 1976, p. 140.

⁴⁷⁰ DOMICIO, op.cit. p.96.

⁴⁷¹ Embora Mahan não lesse alemão, ele lera a tradução do clássico de Clausewitz para o inglês de 1908. Daí inferir-se que, por não ler alemão, Mahan não tivera contato com a obra do autor prussiano parece uma

pois em sua obra *Naval Strategy*, como visto, Mahan chegou a discutir as idéias de Clausewitz duas vezes no seu texto, inclusive concordando que a máxima clausewitiana de que a defesa era mais forte que a ofensiva, no entanto expandiu essa visão com outra qualificação mais relevante para a ofensiva⁴⁷². Mahan não só lera Clausewitz, como discutira suas idéias em seu livro⁴⁷³.

Considerava, também, que era fundamental para qualquer Nação o estabelecimento de uma estratégia nacional e que assuntos políticos deveriam ser tratados por políticos e não por militares, no entanto tinha plena convicção de que a política externa deveria ser preocupação, também, dos militares⁴⁷⁴. Como então, a partir dessas idéias sobre a conduta da guerra, Mahan conceituou a estratégia, a grande tática e a logística ?

Para ele, o conceito de estratégia era idêntico ao formulado por seu grande influenciador, Antoine Henri Jomini. Dizia Mahan que a estratégia era a arte de fazer a guerra no mapa e compreendia todo o teatro de operações. A grande tática era a arte de posicionar tropas no campo de batalha, considerando aspectos geográficos do terreno; de trazer essas tropas para o combate e da arte de lutar no terreno em contraposição ao planejamento no mapa que recaia no campo da estratégia. A estratégia decidia onde agir, enquanto a grande tática decidia a maneira de executar e empregar as tropas⁴⁷⁵. A estratégia, tendo a ver com o movimento de forças executado além do alcance das armas do adversário, não sofria influência necessariamente desse armamento inimigo. Quando uma arma começava a influenciar as ações no campo de batalha a estratégia dava lugar a grande tática. Mahan apontava a estratégia como subordinada à política, da mesma forma como imaginado por Clausewitz.

Entre a estratégia e a grande tática viria a logística que também era, como para Jomini, a arte de movimentar as forças, trazendo essas forças para o ponto de ação e o controle das questões de abastecimento.⁴⁷⁶ A eficiência logística de abastecimento era essencial para o sucesso. Essa eficiência, reconhecia ele, era difícil de se obter e a busca

falácia.

⁴⁷² MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 279. Ver também p. 146 da dissertação.

⁴⁷³ Complementando a nota 435, Philip Crowl aponta que existia um volume vertido para o inglês do *Da Guerra* de Clausewitz na biblioteca da Escola de Guerra Naval em Newport em 1908. Mahan leu essa obra nesse período. Fonte: CROWL, op.cit. p. 462.

⁴⁷⁴ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 107.

⁴⁷⁵ MAHAN, Alfred. *Naval Administration and Warfare*. op.cit. p. 199.

⁴⁷⁶ *Ibidem*, p. 206.

dessa eficiência devia ser percebida e perseguida, no entanto alertava que os problemas logísticos não deveriam ser pretexto para a inatividade que poderia prejudicar o bom andamento das operações navais. Um exemplo histórico por ele utilizado era o caso do bloqueio britânico bem conduzido contra os franceses durante a Guerra dos Sete Anos graças a boa logística conduzida pela Marinha Real inglesa.⁴⁷⁷

Para Mahan a estratégia naval em guerra dizia respeito às funções específicas de uma Marinha em operações de guerra e seus verdadeiros objetivos; ao ponto ou pontos em que a esquadra deveria ser concentrada; ao estabelecimento de depósitos de carvão (não deve ser esquecido que o carvão era o combustível fundamental para os navios de guerra na época de Mahan) e de abastecimentos; pela manutenção das linhas de comunicação entre esses depósitos e a base principal; e ao valor militar de se atacar as linhas de comunicação do inimigo, como uma operação decisiva ou secundária e se seria melhor designar navios independentes para o ataque ou posicionar destruidores de mercantes em pontos vitais, onde forçosamente passaria o comércio inimigo⁴⁷⁸. A estratégia naval era condicionada por certos fenômenos naturais fundamentais e por políticas nacionais relacionadas ao mar, à Marinha mercante, a questões logísticas e às bases afastadas do território nacional.

Uma vez definida o que era a estratégia naval, o que para ele afinal seria o poder marítimo ?

2.3.1- O poder marítimo e a trindade de Mahan:

Therezinha de Castro afirmou que Mahan era o criador de uma teoria geopolítica de poder marítimo e que existiam tantas geopolíticas quantos sistemas estatais subsistiam em confronto e nesse confronto mar e terra destacavam-se dois teóricos, o próprio Alfred Mahan e Halford Mackinder com suas respectivas teorias de poder. Apontava, também, que Mahan era um dos precursores da geopolítica. Dizia ela que, ao defender sua teoria, Mahan passava do determinismo ao possibilismo, ao afirmar que a superestrutura dos processos táticos deveria ser periodicamente alternada ou substituída, muito embora os antigos fundamentos da estratégia permanecessem repousando “sobre uma rocha”. Seu propósito principal, apontou Therezinha de Castro, não era estabelecer o relacionamento entre a

⁴⁷⁷ MAHAN, Alfred. *Types of Naval Officers*. op. cit. p. 108.

⁴⁷⁸ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 8.

geografia, a história e a política, mas sim analisar os fundamentos da estratégia naval, indicando que o poder marítimo forneceria explicações para a maior parte dos acontecimentos históricos. Para ela, a geopolítica mahaniana extrapolou para a geoestratégia, estabelecendo uma ligação entre o poder marítimo e a política nacional.⁴⁷⁹

Mahan gostava de afirmar que inventara a expressão poder marítimo (*sea power*), de modo a chamar a atenção do público e dos políticos para a importância do mar para a prosperidade das nações. Disse ele o seguinte em carta a amigo:

Finalmente posso dizer que o termo “*sea power*” que está agora em voga, foi deliberadamente adotado por mim para compelir atenção e eu desejava receber crédito. Puristas, eu disse para mim mesmo, podem me criticar por casar uma palavra teutônica com uma de origem latina, mas eu deliberadamente descartei o adjetivo “marítimo” como sendo muito leve para chamar a atenção ou perdurar em suas mentes[...] minha impressão é de que o criador [ele próprio] está realmente surpreso em seu efeito...’*sea power*’ em inglês pelo menos, parece ter vindo para ficar no sentido que utilizo.⁴⁸⁰

O reconhecido e respeitado almirante inglês Sir Cyprian Bridge⁴⁸¹ em 1910 concordou com a afirmação de Mahan de que ele cunhara a expressão poder marítimo (*sea power*), afirmando que “podemos [os estudiosos] considerar Mahan como o virtual inventor do termo em seu atual significado. Mesmo que o termo tenha sido utilizado por outros autores com esse sentido, é sem dúvida dele [Mahan] a sua conceituação corrente geral”⁴⁸². Dizia, ainda, que era impossível para qualquer estudioso conceituar poder marítimo sem referir-se aos estudos e conclusões do autor norte-americano. Assim, Mahan não estava sendo pretensioso ao afirmar ter sido o inventor do termo.

Seja como for, Mahan não definiu em palavras o que seria para ele o poder marítimo, no entanto discutiu amplamente o conceito em seus escritos. Para se entender o seu conceito de poder marítimo precisa-se compreender o seu entendimento do que era poder. Para ele poder era um organismo complexo e misterioso, com um sentido próprio,

⁴⁷⁹ CASTRO, Therezinha. *Geopolítica, princípios, meios e fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 108.

⁴⁸⁰ Carta de Alfred Mahan para Roy Marston escrita de Nova Iorque em 19 de fevereiro de 1897. Fonte: SEAGER; MAGUIRE, v.2, op.cit, p. 494.

⁴⁸¹ O almirante Sir Cyprian Bridge era um renomado intelectual e historiador naval inglês do final do século XIX e início do XX. Foi o autor de inúmeros livros dentre os quais se destacaram *The Art of Naval Warfare* de 1907 e *Sea Power and Other Studies* de 1910.

⁴⁸² BRIDGE, Cyprian. *Sea Power and Other Studies*. London: Smith Elder, 1910, p. 5. Obtido em www.gutenberg.net, e-book 10694. Acesso em 30 de abril de 2008.

recebendo e trocando inúmeros impulsos, movendo-se em milhares de fluxos entrelaçados em infinita flexibilidade. A partir do poder, não existiam dúvidas para ele, havia a exibição de vontade pessoal, agindo no tempo, com um propósito deliberado e consecutivo, para fins ainda não discerníveis, tendendo para um fim claro, a predominância marítima da GB⁴⁸³.

Ele, assim, procurou correlacionar a existência de uma relação de causa e efeito do poder marítimo e a grandeza nacional, tendo a GB como paradigma. Esse poder teria a capacidade de projetar e expandir a influência nacional no mundo, como um perfeito instrumento da política externa do país. O poder marítimo, assim, seria um instrumento e fator decisivo na história e que a Marinha de guerra do poder marítimo prevalente necessitava ser superior no mar, devendo ser corretamente empregada próximo à costa inimiga. O poder marítimo seria a resultante da integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos⁴⁸⁴. O domínio da Inglaterra e depois GB seria o exemplo mais marcante. O poder marítimo não devia se confundir somente com a existência de uma Marinha de guerra poderosa, ou mesmo com uma Marinha mercante vigorosa. Esse poder congregava, assim, tanto elementos materiais como imateriais.

Para Mahan, todas as nações marítimas procuraram desenvolver, em princípio, o seu poder marítimo, no entanto poucas haviam obtido sucesso. As políticas navais variaram em virtude do espírito do tempo e aqui ele se refere ao “espírito” como imaginado por Hegel e com a clarividência dos homens públicos, no entanto a história demonstrou que essas duas características não foram mais determinantes nessas políticas do que a posição geográfica, a extensão territorial, a configuração, o tamanho e caráter da população do país, naquilo que ele chamou de condições naturais.⁴⁸⁵

João Carlos Caminha defende a idéia de que a conceituação de poder marítimo de Mahan induz a idéia de que esse poder não é uma soma dos fatores apontados acima, mas sim um produto desses fatores, daí se um deles tender a zero comprometerá a eficiência do poder marítimo, mesmo sendo os demais expressivos, daí poucas Nações terem alcançado a

⁴⁸³ CROWL, op.cit. p.451.

⁴⁸⁴ CAMINHA, *Mahan: sua época e suas idéias*. op.cit. p. 47.

⁴⁸⁵ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op cit. P. 28. No próximo subitem serão discutidos esses elementos componentes do poder marítimo.

supremacia marítima por longo tempo. Trata-se de uma explicação interessante e pertinente⁴⁸⁶

Mahan chamou a atenção para o fato de que governos representativos tendiam a não concordar com gastos em despesas militares, ao contrário de governos despóticos. Por trás dos gastos, os governos representativos necessitavam convencer os Parlamentos da necessidade de se gastar com Forças Armadas. Esse interesse em gastos, por exemplo, no poder marítimo, não existiria por si só, sem que o próprio governo se convencesse da real necessidade e o mais importante, convencesse o Parlamento a liberar recursos para o equipamento das esquadras de combate. Citava o caso dos EUA que, por ser democrático, negligenciara os interesses marítimos e assim o seu poder marítimo, em prol de outros interesses mais prementes. Ao tempo de Luiz XIV a França construiu um poder marítimo relevante, sob a orientação de um grande homem de visão que foi Jean Baptiste Colbert. Essa tendência não era absoluta, e sim relativa, entretanto. Se houvesse um forte apelo e interesse do governo em desenvolver o comércio marítimo, como o produto do próprio crescimento do país, haveria a necessidade de fortalecer o poder marítimo, mesmo que o governo fosse representativo. Citava o caso da França no século XVIII que, apesar de possuir um governo despótico, não foi capaz de desenvolver o seu poder marítimo adequadamente, ao contrário da GB com um governo representativo, fortemente apoiado por uma aristocracia agrária poderosa, que percebeu que a grandeza e seus próprios lucros deveriam emergir do mar, com um poder marítimo robusto.

Mahan preocupou-se, ao final do século XIX, com a perda do prestígio da sua tão idealizada Marinha Real da GB. Afirmou, inclusive, que “governos populares não são geralmente favoráveis aos gastos militares, apesar de necessários, e existem sinais que a Inglaterra está ficando para trás”⁴⁸⁷. Essa tendência da GB perder o predomínio naval, para ele, era uma tentação para outras Nações reforçarem seus respectivos poderes marítimos e assim contestar militarmente o predomínio naval inglês. E foi exatamente isso o que ocorreu em 1914. Disse ele em 1902 que existia uma impressão nos EUA, da qual concordava, que a GB por muitas razões tendia a perder espaço nos campos econômico e comercial e que o poder marítimo britânico, embora superior, declinara relativamente a

⁴⁸⁶ CAMINHA, *Mahan: sua época e suas idéias*, op.cit. p. 48.

⁴⁸⁷ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 67.

outros poderes, deixando de ser supremo.⁴⁸⁸ Estava ele se referindo à emergência do poder marítimo germânico para contestar a hegemonia inglesa no mar. Essa visão era reforçada pelos preços exorbitantes dos navios construídos ao final do século XIX que desestimulavam os governos representativos a gastar mais em poder marítimo.

A leitura dos textos de Mahan, muitas vezes, induz a incorreta interpretação entre as expressões em inglês “sea power” e “naval power” que correspondem a diferentes conceitos. Segundo Sumida, Mahan procurou discutir o conceito poder marítimo (sea power) como a combinação das atividades do comércio mundial gerada pela economia internacional e a defesa desse comércio por uma Marinha de guerra nacional ou consórcio naval transnacional, enquanto o poder naval (naval power), por outro lado, referia-se a força organizada criada por um governo, isto é, um sub-conjunto do poder marítimo. Essa compreensão desses dois conceitos aproxima-se, de uma certa maneira, do próprio conceito esposto pela Marinha brasileira, ao definir o que seria poder marítimo e poder naval.⁴⁸⁹

Mahan dizia que o tráfego marítimo era mais rápido e econômico que o tráfego terrestre e embora reconhecesse que a ferrovia veio para transportar bens continentais tão eficientemente quanto o navio, o último era o elemento fundamental do comércio internacional e continuaria a ser por muitos anos. Assim, para que houvesse desenvolvimento marítimo comercial, base fundamental para a prosperidade nacional, deveriam ser atendidos três aspectos fundamentais político-econômicos. Inicialmente a **produção** com a sua necessidade de troca de bens e a base econômica do país como suporte fundamental de desenvolvimento, o **shipping**, que em inglês abarcaria a capacidade de transporte de bens pelo mar, os navios mercantes e suas tripulações, com a expansão da Marinha mercante e por fim as **colônias e** entrepostos, tanto comerciais como militares, que facilitariam e aumentariam as ações de “shipping” e as operações de troca.⁴⁹⁰ A esses três aspectos foi cunhada a expressão trindade mahaliana.⁴⁹¹ Interessante notar a correlação com a trindade clausewitiana, composta de forças armadas, povo e governo, componentes necessários para a análise do fenômeno bélico. Para Clausewitz a guerra era uma “esplendorosa trindade” composta de uma violência primordial, do ódio e inimizade que

⁴⁸⁸ SUMIDA, op.cit. p. 85.

⁴⁸⁹ Ver item 1-1 no capítulo 1.

⁴⁹⁰ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit p. 28.

⁴⁹¹ Essa expressão não existe na literatura corrente, tendo sido cunhada por este autor para melhor definir esses três aspectos econômicos fundamentais para a prosperidade nacional, segundo Mahan.

devem ser considerados uma força natural cega; do jogo do acaso e da probabilidade em que o espírito criativo está livre para vagar; e de seu elemento de subordinação como um instrumento da política que a torna sujeita apenas à razão. O primeiro desses elementos refere-se ao povo, o segundo ao comandante e seu exército e o terceiro ao governo.⁴⁹² Embora Clausewitz estivesse se referindo ao fenômeno da guerra e Mahan aos aspectos políticos e econômicos para o desenvolvimento da prosperidade de uma Nação no mar, ambos apontaram três condições fundamentais para a compreensão dos dois fenômenos, da qual a impossibilidade de atendimento de apenas uma condição inviabilizaria todo o balanceamento do sistema analisado, daí haver a necessidade de atendimento das três condições para que a condução bélica e a expansão marítima comercial fossem conduzidas. A expressão “trindade” viria, em ambos os casos, no sentido de necessidade igualitária e necessária de atendimento, daí a sua pertinência conceitual.

Existiam seis principais condições que poderiam afetar o poder marítimo, segundo Mahan. Essas condições são muitas vezes chamadas de elementos, fatores ou condições fundamentais do poder marítimo. No próximo item serão discutidos esses elementos.

2.3.2- Os elementos do poder marítimo:

Mahan apontou a existência de seis condições ou fatores que poderiam afetar o poder marítimo que seriam a posição geográfica, a conformação física, a extensão do território, o tamanho da população, o caráter do povo e o caráter do governo.

- Posição geográfica.

Inicialmente Mahan apontou que um país que não se preocupava com suas defesas terrestres continentais contínuas por ser insular, como por exemplo, a Inglaterra, teria vantagem em relação aos países continentais como a França e a Holanda, sempre temerosos de um ataque a partir de suas fronteiras terrestres. Para o primeiro caso, a França, dependendo das condições internas, oscilava entre as prioridades naval e terrestre, com ênfase para a segunda, enquanto a Holanda tinha necessariamente de se preocupar com a

⁴⁹² CLAUSEWITZ, op.cit. p.121.

defesa sul de seu território, ameaçada inicialmente por uma Espanha católica e depois por uma França borbônica, e a proteção de seu sempre florescente comércio marítimo, fustigado por uma Inglaterra desejosa de poder.

A Inglaterra, por sua posição insular, não sofria esses tipos de ameaça, graças a sua privilegiada posição geográfica. Essa posição proporcionaria uma concentração naval em determinados locais costeiros, ao mesmo tempo uma dispersão em outros locais menos ameaçados. A França, ora se defrontando com o Atlântico ora com o Mediterrâneo, embora possuísse uma vantagem geográfica aparente, tornava-se vulnerável por existir uma posição geográfica como Gibraltar de posse de seu grande adversário no mar, a Inglaterra, impedindo a união das suas duas grandes frotas navais em Brest e Toulon e das esquadras espanholas aliadas do Mediterrâneo em Cartagena e do Atlântico em Cadiz.

Mahan alertava que essa situação afetava também os EUA por possuir interesses marítimos no Atlântico e no Pacífico, daí ser fundamental o controle da Zona do Canal do Panamá, para permitir a união de suas duas forças navais nos dois oceanos e também especificamente no Caribe. A necessidade dos EUA possuírem bases nessa última região era vital para os seus interesses nacionais. Três locais seriam fundamentais para a predominância norte-americana na região. Em primeiro lugar, o controle da boca do Rio Mississippi, próximo a Pensacola; em segundo lugar na Zona do Canal do Panamá e por fim, formando o triângulo de defesa dessa região, de uma posição próxima da Ilha de Santa Lucia, contígua a Porto Rico. Dessa maneira, Cuba posicionava-se no centro do triângulo e sua posse seria primordial para os EUA.

A GB, por outro lado, por possui um vasto império ultramarino, poderia ter que dispersar mais que concentrar seu poder marítimo, o que poderia se transformar em uma grande vulnerabilidade. Entretanto, com a expansão de seu comércio marítimo mundial, a GB desenvolveu enormemente o seu poder marítimo, fazendo com que o seu poderio econômico e militar também crescessem rapidamente. Conforme dito pelo próprio Mahan, “o poder da Inglaterra foi suficiente para manter vivo o seu coração e seus membros”⁴⁹³, enquanto o igualmente poderoso poder colonial espanhol, devido a sua fraqueza naval, tornou-se débil e vulnerável.

⁴⁹³ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 30.

A posição geográfica pode não só beneficiar a concentração de forças navais, mas também provocar uma grande vantagem estratégica ao possuir uma posição central⁴⁹⁴ em relação a seus inimigos. Esse, também, era o caso da Inglaterra. Ao se defrontar a sudeste com a Holanda, controlando o setor nordeste do Canal da Mancha e a leste todo o Mar do Norte, ameaçando a saída de qualquer força naval inimiga nesse mar, a Inglaterra poderia controlar também o setor sul do Canal da Mancha e a oeste o próprio Atlântico Oriental, uma ameaça de peso para a França. O controle do estreito de Dover dava à Inglaterra uma vantagem pela posição central desse local. O controle dessa região criava a oportunidade de interpor forças navais que evitariam a junção da esquadra francesa com qualquer aliado provindo do Mar do Norte.

Além disso, a posição geográfica da Inglaterra, próxima de seu principal inimigo histórico a França, lhe conferia boa vantagem estratégica, no entanto reciprocamente essa posição, também, conferia vantagem a França, pois ela poderia utilizar seus portos do Canal e do Atlântico para fustigar o comércio marítimo inglês utilizando a chamada guerra de corso⁴⁹⁵. Os navios mais indicados para isso eram fragatas menores e mais rápidas que, por terem menor capacidade de defesa e navegabilidade em mares mais agitados, encontravam refúgio em locais como Dunquerque e Havre. A guerra de corso necessitaria, segundo ele, de portos de abastecimento para os corsários e sem eles o rendimento nessas ações cairia muito.

A Inglaterra certamente aproveitou sua vantajosa posição geográfica nas três Guerras Anglo-holandesas, quando as linhas de comércio dos navios batavos passavam em frente a sua costa e em frente aos seus principais portos na costa sul, sendo uma tentação os ataques ao comércio marítimo inimigo, bastando observar que todos os confrontos navais das três guerras ocorreram nas proximidades do Canal da Mancha. Além disso, as principais linhas de comunicação mercante passavam necessariamente no norte da Europa, a um passo do poder naval inglês. Em síntese, o comércio da Holanda, Suécia, Rússia e Dinamarca passavam forçosamente pelo canal.

Assim Mahan considerava esse elemento como fundamental para o desenvolvimento de um poder marítimo adequado.

⁴⁹⁴ Esse conceito de “posição central” foi baseado em Jomini quando ele discutiu a importância para qualquer exército dispor de uma posição central em relação a dois inimigos simultâneos. Fonte: JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. op.cit. p. 302.

⁴⁹⁵ No próximo subitem serão discutidas algumas questões referentes à guerra de corso.

- Conformação física.

A conformação do litoral de um país era considerada por ele uma de suas fronteiras e quanto mais fácil fosse o acesso às linhas de comércio marítimo, mais propenso um povo seria para manter comunicação com o resto do mundo. Não era importante que essa conformação física marítima fosse muito longa, pois o que importava era possuir portos que lhe fossem úteis e em boas condições naturais de uso. A quantidade e a profundidade desses portos eram fundamentais para o desenvolvimento do poder marítimo. A capacidade de escoar bens, a partir do interior do país para esses portos, também devia ser considerada. No entanto, a defesa desse ponto devia ser uma das maiores prioridades do país. Um exemplo sempre citado por ele foi a incursão holandesa em 1667, durante a Segunda Guerra Anglo-holandesa, quando uma força batava subiu o rio Tâmis sem ser importunada e ameaçou a própria capital Londres, devido a fragilidade defensiva inglesa na ocasião. Outro exemplo utilizado por Mahan foi a defesa deficiente pelas forças confederadas da boca do Mississipi durante a Guerra de Secessão, permitindo que a Marinha da União bloqueasse aquela região sem reação.

Até as Guerras Napoleônicas a França não possuía um porto que reparasse seus navios de linha a leste de Brest, o que era uma grande desvantagem estratégica em relação aos ingleses, que detinham dois excelentes portos na região, Plymouth e Portsmouth. No século XIX, após o Congresso de Viena, os franceses perceberam essa deficiência e conduziram obras de expansão e equiparam Cherbourg com facilidades de reparos de seus navios de linha, diminuindo substancialmente essa fragilidade.

Outro fator apontado por Mahan foi a relativa prosperidade da França no século XVII, após a assunção de Richelieu, já que possuía um bom clima, uma produção agrícola relevante e excedente de bens que permitia um razoável padrão de vida ao francês, ao contrário dos ingleses, que por possuírem um clima inclemente, uma produção agrícola tímida e ainda sem a revolução industrial que a projetaria internacionalmente, só tinham uma alternativa, o comércio marítimo e a exploração de novas terras, mais agradáveis e produtivas que a própria Inglaterra. Tornaram-se, assim, justificou Mahan, comerciantes,

colonialistas e empreendedores por meio de um florescente comércio marítimo, devido em parte as suas próprias deficiências físicas.

Com a Holanda algo parecido ocorreu. Diria Mahan que sem o mar a Inglaterra emagrecia enquanto que sem o mar a Holanda simplesmente morria.⁴⁹⁶ A pobreza do solo, acrescida da costa excessivamente exposta, conduziu os holandeses primeiro para pesca e depois para o comércio, exatamente no momento em que os italianos começaram a perder o poder marítimo no Mediterrâneo e novas rotas de comércio marítimo surgiam. Depois de breve período já se transformaram nos grandes intermediários do comércio marítimo, transportando bens para diversos países europeus, inclusive para a Inglaterra. Assim as guerras no século XVII contra a Inglaterra foram para a Holanda um desastre. Os ingleses queriam e retiraram aquele comércio dos holandeses de qualquer maneira. A carestia, em diversos momentos, atingiu fortemente os batavos durante aquelas três guerras.

A situação dos EUA também preocupava Mahan que afirmou que ao final do século XIX as riquezas do interior fizeram os norte-americanos se desviarem do mar e se dirigirem para as grandes planícies e para uma grande corrida ao oeste. O mar para os EUA era importante e essa negligência poderia ter funestas conseqüências para o país.

Em situações quando o mar separava o país em duas ou mais partes, o controle do mar não era só desejável, ele era necessário. Essa era a situação da Itália com suas ilhas da Sicília e Sardenha. O controle das linhas de comunicação com essas duas ilhas era fundamental para o poder marítimo italiano.

A Espanha, cortada em dois por Gibraltar sob controle inglês, tornou-se um poder marítimo de segunda categoria e o esgarçamento de seus recursos na manutenção da Bélgica, Sicília, partes da Itália e suas possessões no Novo Mundo nos séculos XVI e XVII tornaram-na vulnerável no mar. Como disse Sully, o grande ministro de Henrique IV ao caracterizar a Espanha, “como um daqueles Estados no qual as pernas e braços são fortes mas o coração é fraco e deteriorado”.⁴⁹⁷ Sua dependência no comércio de metais foi enorme e a ação de corsários não pôde ser contestada no mar devido a sua flagrante fragilidade.

Dessa forma a configuração física de uma costa poderá ser motivo de expansão ou decadência, combinada com outros fatores pertinentes.

⁴⁹⁶ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 37.

⁴⁹⁷ *Ibidem*, p. 41.

- Extensão do território.

A última das condições geográficas apontadas por Mahan foi a extensão do território de um país marítimo. O que importava efetivamente não era a extensão total em milhas quadradas existente no país, mas o comprimento de sua linha costeira e a existência de bons portos. A extensão territorial poderia ser um fator de força ou mesmo de fraqueza dependendo do tamanho da população existente nesse território. Nesse mister, Mahan utilizava o exemplo da Confederação na Guerra de Secessão dos EUA. Apesar de possuir uma longa costa marítima com excelentes portos, a Confederação não possuía uma população grande o bastante para guarnecer os seus navios de combate, nem um poder marítimo forte o suficiente para desafiar a União, assim a extensão territorial lhe era desfavorável.

Alguns historiadores navais norte-americanos enalteceram a eficiência do bloqueio naval da União na costa confederada, no entanto, afirmou Mahan, essa eficiência ocorreu em virtude da própria fraqueza da Confederação, que se fosse um pouco mais poderosa poderia aproveitar a extensão marítima de sua costa, com diversos estuários de rios que proporcionariam proteção a seus navios que passariam a atacar os navios unionistas bloqueadores. Ao contrário do que deveria ocorrer, a longa extensão da costa confederada, com suas entradas fluviais, permitiu incursões de navios da União no próprio coração da Confederação e o que deveria ser um motivo de força transformou-se em fraqueza.

A existência de grande quantidade de recursos naturais poderia ser um fator de força do país desde que fosse acompanhada de uma conformação física com bons portos e uma população que se projetasse no comércio marítimo como um meio de expansão econômica. Se não houvesse essas condições, a abundância de recursos naturais no território nacional poderia inclinar o povo lá residente a se contentar com as atividades agrícolas, sem a necessidade de procurar novos mercados e matérias primas, obstando, dessa maneira, o desenvolvimento do poder marítimo.

- Tamanho da população.

Ao terminar a discussão das condições geográficas que afetavam o poder marítimo, Mahan passou a considerar os elementos humanos que poderiam influenciar o desenvolvimento do poderio marítimo e o primeiro elemento discutido por ele foi o tamanho da população.

Esse elemento ligava-se diretamente com o elemento precedente, a extensão do território e a ele se correlacionava. Da mesma forma que não se devia considerar apenas a quantidade total de milhas quadradas existentes no território e sim a costa marítima e seus portos, a população devia ser analisada da mesma maneira. Mahan afirmou que o que interessava não era a população total existente no território, mas sim a parcela dessa população participante ou pelo menos disponível para as atividades marítimas.

O exemplo histórico referenciado por Mahan foi o caso francês logo após a Revolução de 1789. A população da França era muito maior que a britânica, no entanto em relação ao poder marítimo, o tamanho da população naval era infinitamente menor que a da GB. Em algumas situações, a França, inclusive, tinha vantagem inicial no guarnecimento de seus navios de guerra, em virtude de sua maior população, como foi o caso na Guerra de Independência dos EUA em 1778. Naquela oportunidade a Marinha francesa conseguiu guarnecer imediatamente 50 navios de linha devido a sua maior população. A GB, ao contrário, devido a sua responsabilidade em defender o seu comércio global só pôde guarnecer 40 navios de linha. Entretanto, quatro anos depois, a GB possuía 120 navios de linha, enquanto a França nunca atingiu mais que 71 no total.⁴⁹⁸ Nesse caso, a GB possuía maior número de pessoas ligadas às lides marítimas que a França e no decorrer do tempo teve a capacidade de aumentar sua Marinha, ao contrário da sua adversária.

Mahan considerava que os EUA eram deficientes nesse elemento e que a única opção possível para o seu país era aumentar o comércio marítimo com bandeira norte-americana.

- Caráter nacional.

⁴⁹⁸ Ibidem, p. 45.

Mahan afirmava que sendo o comércio marítimo um dos motivos para o desenvolvimento nacional, existia em certos povos a compreensão desse fator e uma aptidão natural para o mar. Dizia que a história quase sem exceção corroborou esses exemplos. Todos os homens buscavam obter ganhos comerciais e adoravam o dinheiro, no entanto o modo como eles procuraram essa riqueza teve um efeito marcante sobre o destino comercial e da história de um povo.

Um exemplo clássico citado por Mahan foi o caso dos espanhóis no século XVI, que em razão de seu desejo de expansão comercial no Novo Mundo, projetaram-se no cenário internacional como os detentores do principal poder marítimo do período. Entretanto, essa qualidade de ousar e procurar novos caminhos comerciais transformou-se em avareza e em virtude das facilidades obtidas nas novas terras conquistadas, a busca por novos mercados transformou-se na coleta de metais preciosos, o ouro e a prata. Essa postura equivocada, ao invés de progresso trouxe atraso. Desde a Batalha de Lepanto em 1571 no Mediterrâneo os espanhóis não obtiveram nenhuma grande vitória no mar e a decadência de seu comércio marítimo respondeu pela dolorosa e algumas vezes ridícula inépcia dos conveses de seus navios de guerra.⁴⁹⁹

Se o povo espanhol tivesse uma propensão natural para enriquecer com o comércio marítimo, a pressão sobre a coroa impulsionaria as ações governamentais em direção ao mar, dizia Mahan. Os próprios espanhóis que emigraram para as colônias não tiveram a preocupação em expandir o comércio com a terra mãe. Isso, acrescido da baixa produção espanhola fizeram aumentar os infortúnios, diminuir a produção de manufaturas e a própria população. A dependência do comércio conduzido pelos batavos, motivada pela decadência naval espanhola aumentou, havendo então uma transferência de riqueza da Espanha para as Províncias Unidas, ávidas por expandirem-se. Ao ocorrer uma diminuição do poder marítimo espanhol, surgiram adversários que passaram a desafiar o seu já combalido comércio, tais como a própria Holanda e a Inglaterra. Portugal ao ser absorvida pela União Ibérica seguiu o mesmo caminho da decadência. Diria Mahan que as minas do Brasil arruinaram Portugal, da mesma maneira que as minas do México e Peru arruinaram a Espanha. Em breve o comércio português foi passando para as mãos inglesas e em 50 anos 500 milhões de dólares foram extraídos do Brasil e apenas 25 milhões permaneceram em

⁴⁹⁹ Ibidem, p. 51.

mãos portuguesas, em uma clara demonstração da transferência de riqueza de um povo para outro.

Os exemplos dos ingleses e holandeses como povos marítimos por excelência demonstraram a que ponto pôde alcançar a sabedoria e o empreendimento, procurando obter bens não somente com a espada, mas também com o trabalho duro na curta e na longa duração. Nesse ponto Mahan afirmou que ambos tiveram propósitos similares por serem povos da mesma 'raça', agindo como homens de negócio, comerciantes, produtores e negociadores.⁵⁰⁰ Com essas características, tanto os ingleses como os holandeses, não apenas exploraram suas colônias, mas procuraram renovar os bens obtidos com o seu trabalho e desenvolver a manufatura, em um ciclo constante entre a colônia e a matriz. Riqueza, assim, gerou mais riqueza. Com a expansão do comércio, novos navios mercantes tornaram-se necessários e a proteção desse comércio avultou, fazendo com que fossem construídos navios de combate que seriam necessários para repelir os adversários. A propensão para o mar fez com que ambos os povos pressionassem os governos para, cada vez mais, expandir o comércio marítimo e assim desenvolver o próprio poder marítimo. A tendência natural para o comércio era para Mahan a característica nacional mais importante para o desenvolvimento do poder marítimo.⁵⁰¹

O caso da França era para ele muito emblemático. Apesar de ser um povo trabalhador e empreendedor, os franceses falhavam no desenvolvimento de seu comércio marítimo. Explicava que essa razão era motivada pelo modo como a riqueza era procurada pelos franceses. A timidez e a poupança excessiva dos franceses agiu de modo negativo em seu modo de perceber o mar como fonte de riqueza. Essa precaução excessiva com limites de expansão era comparável, segundo ele, a pouca taxa de natalidade na França, uma tendência da sociedade francesa ao final do século XIX. Outro fato importante foi que a nobreza francesa e a burguesia, as grandes responsáveis pelo financiamento dos empreendimentos comerciais, preferiram as honras nobiliárquicas e a sociedade de corte do que investir no comércio marítimo, fonte real de lucros e prosperidade. Houve, inclusive, períodos na história francesa em que o comércio marítimo e o trabalho eram incompatíveis com a nobreza.

⁵⁰⁰ Ibidem, p. 52.

⁵⁰¹ Ibidem, p. 53.

O caso holandês foi diferente. Embora houvesse uma nobreza constituída, o Estado era liberal e a busca pela liberdade pessoal e o empreendimento incentivava a busca pelo lucro e assim a expansão comercial. A riqueza adquirida era entendida como uma dádiva do Estado a ser desfrutada por todos. Na Inglaterra, embora fosse um reinado, a postura perante o lucro era semelhante.

O modo como as colônias eram percebidas, também, influenciou o comércio marítimo. Para ele o colonizador de sucesso por excelência foi o inglês, com um caráter nacional relevante. Os colonos ingleses não apenas enviavam bens para a metrópole, mas preocupavam-se, fundamentalmente, com o desenvolvimento da própria colônia. Houve, assim, uma simbiose entre a metrópole e a colônia. Uma dependia da outra. O colono inglês queria permanecer na colônia e desenvolvê-la e não apenas explorá-la e retornar à metrópole. A colônia passava a ser uma extensão do Império com toda a sua importância e nesse ponto os holandeses falharam e se distanciaram dos ingleses. Embora fossem empreendedores, os holandeses não tiveram a longevidade colonial nem o vigor comercial dos ingleses.

Mahan acreditava que seus compatriotas tinham a mesma índole comercial dos ingleses e caso tivessem os mesmos incentivos que seus primos tiveram poderiam desenvolver o seu comércio e por conseqüência o seu poder marítimo. Os norte-americanos tinham, segundo ele, o mesmo 'caráter nacional' dos ingleses.

- Caráter do governo.

Mahan afirmou que determinados tipos de governo, de instituições e de governantes, em um tempo ou outro, exerceram uma grande influência no desenvolvimento do poder marítimo. As características de perseverança, objetividade e determinação dos diversos governos indicavam sucessos ou fracassos na história de qualquer nação. Aqueles governantes que perceberam com maior tirocínio, os desejos e aspirações emanados do próprio povo tiveram certamente maiores sucessos. Isso não significava dizer que governantes de sistemas representativos, por dependerem de escolhas políticas, tenham sido os mais perspicazes no desenvolvimento do poder marítimo. Déspotas esclarecidos, dotados de tirocínio e larga visão estratégica, tiveram até maiores sucessos que governantes

representativos, ao perceberem a importância do poder marítimo para a grandeza da Nação. A grande dificuldade surgia após a morte desse déspota, pois nem sempre essa política de expansão marítima era continuada por seus sucessores.

Um dos seus principais exemplos foi a Inglaterra com seus diferentes governantes. As políticas navais adotadas pelos governos desde Elizabete I criaram uma mentalidade naval que se espalhava até os mais jovens comandantes navais ingleses do período. Recorria Mahan ao caso relatado pelo cardeal Richelieu, quando o duque de Sully, um dos ministros mais distintos do rei francês Henrique IV embarcou em Calais em um navio francês para uma visita protocolar à Inglaterra. Ao se aproximar da costa inglesa foi recebido por um pequeno navio de guerra inglês comandado por um jovem capitão que o escoltaria até Londres. Imediatamente esse jovem oficial solicitou, de acordo com orientações de seu rei Jaime I, que a bandeira francesa fosse arriada ao entrar em águas inglesas. Sully, por estar em viagem oficial à Inglaterra e em razão de seu elevado cargo, recusou a cumprir a orientação desse petulante capitão inglês. Em seqüência, o navio inglês disparou três tiros de canhão, que fizeram com que o navio francês parasse. Sully fez então um protesto formal diplomático a esse atrevido comandante inglês. A resposta foi simples. Disse o jovem capitão “como era justo e honroso o duque protestar por sua condição diplomática, também era justo e honroso para este comandante inglês cumprir a determinação de seu rei e demonstrar que a bandeira inglesa era a senhora dos mares”.⁵⁰²

Essa atitude arrogante de um simples capitão de navio inglês demonstrava para Mahan a determinação de ‘dominar os mares’, cristalizada e reafirmada pelos diferentes governantes em manter a bandeira inglesa como “a senhora dos mares”. Apesar da reconhecida timidez do rei Jaime I em relação a um bravo e hábil embaixador francês como Sully, existia uma política naval que era maior que aquele rei Stuart.

No tempo de Cromwell, com certeza um déspota esclarecido, a política naval não mudou. A submissão de “arriar” a bandeira quando no canal da Mancha persistiu e foi um dos motivos da Primeira Guerra Anglo-holandesa. Ao final os batavos tiveram que se submeter. Sob a sua firme orientação, o poder marítimo inglês fortaleceu-se ainda mais. O Ato de Navegação estabelecido por Cromwell em 1651 foi uma resolução que contrariava interesses holandeses, principais transportadores de bens para a Inglaterra. Esse ato foi uma

⁵⁰² Ibidem, p. 59.

decisão política que tinha como alvo destruir o poder marítimo batavo e substituí-lo pelo inglês e ponto final. Não existiam considerações morais por parte de Cromwell. O seu propósito era simples. Tomar o comércio holandês e fortalecer o poder marítimo inglês.

Mesmo com reis reconhecidamente ‘ilegítimos’⁵⁰³ para o povo inglês, por exemplo, Carlos II, aliado de Luiz XIV, a política nacional era voltada para a grandeza naval, segundo Mahan. Em certa ocasião, escrevera Carlos o seguinte para o rei francês:

Existem dois impedimentos para a união perfeita entre a França e a Inglaterra. O primeiro é a preocupação como a França está se preparando para desenvolver o seu comércio marítimo e o segundo [como está se preparando] para ser um grande poder marítimo. Para nós ingleses isso é motivo de grande desconfiança, pois somos importantes por causa de nosso comércio marítimo e poder naval, assim cada passo tomado pela França perpetuará cada vez mais o ciúme entre os dois países⁵⁰⁴.

Outro exemplo que Mahan mencionava foi quando a Inglaterra se uniu à França contra a Holanda, ao tempo de Carlos II e Luiz XIV. Discutiu-se na época quem seria o comandante da força naval aliada contra os batavos. Carlos foi inflexível nesse ponto. Disse ele para o embaixador de Luiz XIV que “era costume da Inglaterra comandar os mares e os súditos ingleses só obedeceriam a ele, o rei da Inglaterra”⁵⁰⁵

Outros reis que o sucederam continuaram a priorizar as políticas navais. Jaime II era um hábil marinheiro e comandou esquadras no mar em combate. Guilherme III, chegando para assumir o trono inglês, conjuntamente com o holandês, incentivou o fortalecimento do poder marítimo inglês contra a França. Os reis passavam e as políticas navais permaneciam.

Durante os séculos XVIII e XIX as políticas navais inglesas persistiram, privilegiando o fortalecimento marítimo da GB, inclusive com subsídios para os comerciantes britânicos. Alguns governantes privilegiavam mais que outros o poder marítimo nesse período, no entanto o caráter dos governos permaneceu inalterado. Era uma questão de sobrevivência nacional a manutenção de um poder marítimo poderoso, como forma de proteger as

⁵⁰³ A expressão utilizada por Mahan para qualificar Carlos II foi “this king, false to the English people”. O autor traduziu essa expressão por ‘ilegítimo’ por ser, ao que parece, mais apropriada. Fonte: Ibidem, p.60.

⁵⁰⁴ Ibidem, p. 61.

⁵⁰⁵ Idem.

colônias, impedir a travessia do Canal da Mancha para ataques contra o território inglês e defender suas linhas de comércio marítimo.

O caso da França foi por Mahan bem discutido. Quando Jean Baptiste Colbert, o principal criador do poder marítimo francês, sob a orientação de Luiz XIV, afastou-se do governo, o declínio francês foi quase imediato, para alívio da Inglaterra. A opção pela guerra terrestre por parte do rei francês reorientou as prioridades para o seu Exército, deixando a Marinha de guerra, tão arduamente construída por Colbert, sem os recursos necessários para enfrentar os adversários no mar. Esse foi um exemplo de como a falta de visão governamental para os interesses marítimos provocou a perda do poder marítimo francês e por consequência a perda de poder na Europa.

Mahan considerava que as políticas governamentais nacionais deveriam seguir dois caminhos distintos, porém interconectados; em situação de paz e a outra em situação de guerra. Na primeira situação, o governo deveria implementar ações em prol do crescimento industrial no campo marítimo e incentivar o espírito de aventura do povo em direção ao mar. A implementação de uma Marinha mercante poderosa, de modo a transportar bens do e para o país era fundamental, assim como desenvolver uma Marinha de guerra poderosa para proteger esse comércio florescente. Na segunda situação, a de guerra, a prioridade era manter a Marinha de guerra poderosa, proporcional ao crescimento do comércio marítimo e aos interesses navais a ele conectados. Ao mesmo tempo, o governo deveria priorizar as instituições ligadas a formação de uma reserva naval, tanto em capital humano como em meios de combate, sem esquecer no fortalecimento e obtenção de bases e estações navais afastadas do território nacional⁵⁰⁶. Esse diagnóstico deveria ser seguido pelos EUA, dizia ele.

Com esses seis elementos definidos, de que maneira e que considerações estratégicas foram discutidas por Mahan em relação ao poder marítimo e como era possível obter o controle do mar por esse poder ?

⁵⁰⁶ Ibidem, p. 82.

2.3.3- Considerações político-estratégicas sobre o poder marítimo, segundo Alfred Mahan.

As considerações políticas e estratégicas sobre o poder marítimo estão apresentadas de forma esparsa em toda a obra de Mahan. Em 1918, isto é quatro anos após sua morte, Allan Westcott correlacionou a expressão “comando do mar” a um conceito esposado pelo teórico norte-americano. Essa expressão “comando do mar” não foi uma inovação de Mahan. Francis Bacon, já no século XVI, comentando a luta da Inglaterra com a Espanha em seu ensaio *On the True Greatness of Kingdoms* diria o seguinte;

Para ser o senhor do mares é o propósito⁵⁰⁷ da monarquia. Aquela que ‘comandar o mar’ está em grande liberdade e pode usufruir muito ou pouco da guerra quanto desejar. Certamente, nesse dia, conosco na Europa, a vantagem do poderio marítimo, [que é um dos principais dotes deste Reinado da Grande Bretanha] será grande.⁵⁰⁸

Embora tenha preferido a expressão ‘controle do mar’ a ‘comando do mar’, Mahan procurou conceituar essa idéia geral. Para ele não era a tomada de alguns navios ou mesmo de comboios que atingiria a economia da nação inimiga; seria a obtenção de um ilimitado poderio no mar que expulsaria o inimigo dos oceanos, aparecendo ele apenas como fugitivo⁵⁰⁹. O controle das grandes linhas de comércio, impedindo que o inimigo delas usufruísse era, para ele, fundamental. Diria que as comunicações dominavam a guerra; como um elemento da estratégia, as comunicações navais tinham prevalência sobre todos os elementos no conflito. Para que esse exercício de poder naval pudesse ser realizado a posse de uma grande Marinha de guerra era primordial. Para Mahan o problema se concentrava nas medidas necessárias para a obtenção desse ‘domínio do mar’⁵¹⁰. Enfatizou que uma das formas de se obter o ‘domínio do mar’ seria por meio do bloqueio naval, mas não somente ele. Assim, para que o domínio do mar fosse obtido, haveria a necessidade de se controlar as comunicações marítimas e expulsar o inimigo dos mares.

⁵⁰⁷ No original a palavra usada por Francis Bacon foi ‘abridgement’ que em tradução literal seria resumo, sumário. Para este autor a palavra mais apropriada seria ‘objetivo’ ou ‘propósito’.

⁵⁰⁸ KEMP, Peter. op.cit. p. 25.

⁵⁰⁹ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 138.

⁵¹⁰ Mahan utilizou também a expressão ‘domínio do mar’ em sua obra, no entanto com um número menor de vezes. Fonte: MAHAN, Alfred. *Lessons of War with Spain*. op.cit. p. 106.

Nesse ponto é importante conceituar perfeitamente a diferença existente entre ‘comando do mar’ e ‘domínio do mar’. Apesar de Mahan ter utilizado a expressão ‘domínio do mar’ em seu sentido correlato a ‘comando do mar’ existem diferenças marcantes entre os dois conceitos, segundo seu contemporâneo Cyprian Bridge. O ‘comando do mar’ ou ‘controle do mar’ preferido por Mahan, refere-se a uma condição estratégica, obtida por uma superioridade naval por meio da força ou por meio da ameaça do uso da força. O ‘domínio do mar’, por outro lado, seria uma condição político-legal sobre uma faixa marítima, podendo ou não recorrer-se a força para implementar essa condição⁵¹¹. Como exemplo, Bridge mencionou o limite marítimo de três milhas como uma faixa de domínio do mar.⁵¹² Outro exemplo histórico marcante de Bridge para diferenciar os dois conceitos refere-se a exigência da Inglaterra no século XVII para que todos os navios estrangeiros que transitassem no Canal da Mancha saudassem a bandeira inglesa. Os ingleses estavam exercendo nesse caso específico o ‘domínio do mar’ no canal. Os holandeses se recusaram arriar o seu pavilhão, resultando daí a Primeira Guerra Anglo-holandesa. Os ingleses tiveram, então, que lutar para obter o ‘controle do mar’ no canal, só obtido depois de derrotar os batavos na guerra naval. Dessa maneira, Bridge apontou diferenças entre os conceitos, não mencionadas por Mahan.

Como afinal conseguir o ‘comando do mar’ ou ‘controle do mar’, segundo Mahan? Respondia que somente por meio do que ele chamou de ‘batalha decisiva’, isto é a eliminação total da esquadra adversária. O objetivo estratégico das Marinhas de guerra era então destruir o adversário, de preferência em um grande combate naval, em que, ao final, apenas uma Marinha sairia vitoriosa e senhora dos mares. Para que houvesse a certeza da vitória em um combate decisivo era de suma importância a existência de uma força naval superior a do inimigo. Se não existisse uma superioridade naval decisiva por parte de um adversário, a batalha deveria ser perseguida pelo outro lado e o seu resultado determinaria aquilo que seria conquistado ou não⁵¹³. Com essa afirmativa, Mahan confirmava que, havendo condições, uma esquadra de batalha inferior, apoiada por circunstâncias políticas e geográficas, como havia acontecido com os EUA na Guerra de 1812, poderia ser suficiente

⁵¹¹ BRIDGE. op.cit. p. 47.

⁵¹² Bridge usa também a expressão ‘soberania do mar’ como sinônimo de ‘domínio do mar’. Fonte: BRIDGE. op.cit. p. 48.

⁵¹³ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op. cit. P. 214..

para dissuadir uma esquadra mais poderosa.⁵¹⁴ Mahan já percebia a importância que a dissuasão teria como concepção estratégico-naval⁵¹⁵. O princípio da ofensiva era assim enaltecido. O objetivo a ser alcançado para ele era a destruição da força naval do adversário e não apenas a tomada de um porto ou de uma base do inimigo, que passaria a ser apenas um objetivo secundário⁵¹⁶. Após a destruição da esquadra inimiga haveria o pleno exercício do controle do mar. O conceito de batalha decisiva foi baseado na própria definição de ponto decisivo em um campo de batalha ou do ataque decisivo de Jomini.⁵¹⁷ O grande exemplo de Mahan foi Nelson, sempre ávido pelo combate que varreria a força inimiga dos mares.

Uma das concepções muito discutidas pelos historiadores é a questão da indivisibilidade do mar apregoada por Mahan, isto é, o comando do mar pleno não admitindo relativização nem divisão⁵¹⁸. Isso se traduzia na concepção que ou se controlava o mar totalmente ou não se tinha o seu controle. A interpretação mais coerente parece ser a que adotava a relativização do controle pela simples impossibilidade de se controlar todas as regiões marítimas. Mahan, inclusive, citou que após a derrota em Trafalgar a Marinha francesa continuou a realizar operações no Mediterrâneo⁵¹⁹ com sucesso, apesar de batida por Nelson. Bridge corroborou, inclusive, a idéia de relatividade no pensamento de Mahan, ao apontar que o autor norte-americano discutiu a impossibilidade de impedir que navios independentes franceses e pequenos esquadrões suspendessem de seus portos e ameaçassem os portos ingleses no Canal da Mancha desprotegidos. Mahan indicou a possibilidade de ataques franceses às costas inglesas, apesar da marcada superioridade inglesa. Bridge mencionou, em complemento, que apesar do controle do mar anglo-francês na Guerra da Criméia, os russos continuaram a manter intactas suas linhas de comunicação no norte e oeste do Pacífico.⁵²⁰ Parece mais apropriado considerar que Mahan sabia que a indivisibilidade do mar era mais algo a ser alcançado do que uma realidade a ser

⁵¹⁴ SUMIDA, op.cit. p. 102.

⁵¹⁵ Ver Capítulo 1, nota 46.

⁵¹⁶ Ibidem, p. 191.

⁵¹⁷ JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. op.cit. p. 170 e 304.

⁵¹⁸ Essa interpretação generalizante de indivisibilidade está esposada em PROENÇA. op.cit. p. 103 e em CAMINHA. op.cit. p. 49. A interpretação mais apropriada sobre a indivisibilidade de Mahan, segundo este autor, é a de Cyprian Bridge.

⁵¹⁹ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 533 e CAMINHA, op.cit. p. 49 e PROENÇA, op.cit. p. 103.

⁵²⁰ BRIDGE. op.cit. p. 49.

comprovada historicamente. Tinha consciência de que era impossível o controle total do mar e assim a indivisibilidade, tanto apregoada por muitos historiadores posteriores, não correspondia ao pensamento original do autor norte-americano. Mahan imaginava a indivisibilidade local e temporal na cena de ação do mar contestado e não a total em todas as regiões marítimas e essa parece ser a interpretação mais apropriada.

Reconhecia Mahan, no entanto, a dificuldade de ocorrer um encontro decisivo, uma vez que a esquadra mais vulnerável evitaria o combate, como uma medida de sobrevivência. Muitos analistas acreditam que a noção de batalha decisiva seja absoluta, sem relativização. Alguns chegaram a afirmar que para Mahan as “guerras eram ganhas em batalhas”⁵²¹, no entanto ele afirmou que, em determinadas ocasiões, a captura de um porto inimigo e não a procura pela batalha para derrotar o adversário foi a ação correta tomada⁵²². Acreditava que a batalha naval deveria servir para atingir um objetivo estratégico determinado e preferia mesmo uma derrota que tivesse conseqüências favoráveis para a campanha do que “uma glória estéril de procurar batalhas meramente para vencê-las”⁵²³. Sua noção de batalha decisiva devia ser analisada em relação a própria guerra que se estava travando, assim embora afirmasse a conveniência da batalha para destruir o inimigo, ela deveria atender um propósito estratégico determinado e assim devia ser vista com relativização.

Mahan percebeu, no entanto, que a preponderância de um só poder marítimo na história, como ocorreu com a Inglaterra no passado, seria difícil na época industrial. Diria ele que “as circunstâncias da guerra naval mudaram muito nos últimos cem anos e que seria duvidoso que esses efeitos desastrosos por um lado, ou uma grande prosperidade por outro lado, como visto nas guerras entre a Inglaterra e França, ocorreriam nos dias atuais”.⁵²⁴ O controle do mar por uma só nação seria improvável ocorrer no início do século XX, afirmando que os sucessos no passado da Inglaterra foram atribuídos a uma forte aristocracia agrária que via na manutenção de uma poderosa Marinha um dos seus atributos de poder e prosperidade, no entanto naquele início de século a situação política interna britânica mudara, alterando as prioridades governamentais. A Marinha britânica, então,

⁵²¹ PROENÇA, op.cit. p. 103.

⁵²² SUMIDA, op.cit. p. 44.

⁵²³ MAHAN, Alfred. *Nelson*. V.2. op.cit. p. 323 e MAHAN, Alfred. *From Sail to Steam*. op.cit. p. 283.

⁵²⁴ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. P. 84.

tendia a perder terreno para os inimigos que surgiam.⁵²⁵ Diria em 1910 que “a Marinha britânica está declinante em termos relativos, em virtude da debilidade de seus governos que assumiram gastos e encargos em excesso de seu próprio fôlego”.⁵²⁶

As Marinhas existiam, em síntese, para a proteção do comércio; na guerra elas teriam não só a tarefa de proteger o comércio inimigo, mas também destruir o comércio adversário. Essa destruição compelia o inimigo a buscar a paz. As guerras foram vencidas pelo estrangulamento do comércio marítimo inimigo e foram perdidas pelas falhas em destruir o comércio inimigo. O controle do comércio marítimo, por meio de preferência de uma batalha decisiva, era assim a principal função das Marinhas de guerra.

Como sempre Mahan projetava muitas das suas idéias na situação corrente dos EUA. Apregoava que a Marinha norte-americana necessitava se fortalecer, em virtude principalmente dos prováveis adversários que poderiam interferir nos interesses dos EUA no Pacífico e no Atlântico, em especial no Caribe e nas proximidades do canal que estava sendo construído no Panamá.

Para que fosse obtido o controle do mar quatro princípios fundamentais necessitariam ser atendidos: a concentração de forças, uma posição central em relação às forças inimigas, pontos de operação a partir de linhas interiores e por fim a posse de boas linhas de comunicação, posições e bases de apoio.

- Concentração de forças.

O princípio da concentração referenciado por ele como um dos aspectos estratégicos a serem observados foi derivado do conceito esposado por Jomini que apontou a concentração como um dos principais princípios a serem seguidos na guerra. Dizia Jomini que o princípio fundamental de todas as operações de guerra era levar o grosso das forças sobre os pontos decisivos do inimigo no momento oportuno e arranjar os dispositivos de modo que essas massas não investissem somente sobre esse pontos, mas que fossem postas em ação com ampla energia e tanto quanto possível sobre as linhas de comunicação inimigas.⁵²⁷

⁵²⁵ Ibidem, p. 67.

⁵²⁶ MAHAN, Alfred. *The Interest of América in International Conditions*. op. cit. p. 150.

⁵²⁷ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 68.

Para Mahan a concentração de forças era o principal princípio da guerra no mar. A agregação da concentração com a ofensiva seria o conjunto mais importante no forçamento de uma batalha decisiva contra uma força naval inimiga. Para ele a verdadeira essência da estratégia naval residia na procura da concentração de forças no ponto decisivo no dispositivo inimigo. Pode-se entender, então, o princípio de guerra concentração ou massa como a “aplicação de forças em um ponto decisivo e no tempo devido e a capacidade de sustentar esse esforço, enquanto necessário”⁵²⁸.

Mahan acreditava que a esquadra jamais deveria ser dividida e todos os esforços deveriam ser despendidos na procura da esquadra inimiga e na destruição dessa força em um combate decisivo. A razão de ser da esquadra era varrer do mar o inimigo. A esquadra, segundo ele, para ser o fator decisivo no mar deveria ser composta de, primariamente, navios capitais, que em seu tempo seriam os encouraçados.⁵²⁹ O máximo poder ofensivo da esquadra e não o máximo poder de apenas um navio capital deveria ser o verdadeiro objeto da construção de encouraçados.⁵³⁰ Sua aplicabilidade deveria, entretanto ser avaliada com parcimônia e não em todas as situações. A idéia essencial seria concentrar no momento aprazado no tempo e no espaço, mesmo que os navios estivessem posicionados em estações separadas no território.

Ao exemplificar um caso típico da correta aplicação do princípio da concentração, Mahan recorreu a seu grande herói Horatio Nelson em Trafalgar em 1805. Naquela oportunidade, Nelson procurou concentrar o grosso de sua força naval na parte traseira da coluna franco-espanhola, pois sabia que a dianteira da força inimiga, uma vez cortada ao meio pela sua frota, não poderia acorrer em auxílio da força atacada, devido a direção desfavorável do vento e do excessivo tempo a ser despendido para guinar para um bordo e se aproximar do inimigo já concentrado na retaguarda de sua força. Embora considerasse mais importante a aplicação da concentração no campo estratégico, Mahan afirmou que esse exemplo tático ilustrava, sob todas as circunstâncias, a vantagem da aplicação da concentração no campo de batalha⁵³¹.

⁵²⁸ MINISTÉRIO DA MARINHA. *Doutrina Básica da Marinha*. op.cit. p. 2-7.

⁵²⁹ MAHAN, Alfred. *Naval Administration*. op.cit. p. 165; MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain*. op.cit p. 37 e MAHAN, Alfred. *The Interest of America in Sea Power*. op.cit. p. 198.

⁵³⁰ MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain*. op.cit. p. 38.

⁵³¹ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 48.

Mahan, por outro lado, exemplificou o caso oposto ocorrido na Primeira Guerra Anglo-holandesa, quando os ingleses falharam ao não aplicar esse princípio básico. A Batalha de Kentish Knock em 28 de setembro de 1652, cuja vitória pertenceu aos ingleses fez com que Cromwell, acreditando que as forças navais holandesas estivessem derrotadas, enviasse parte da esquadra, cerca de 20 navios de linha, para o Mediterrâneo e alguns navios fossem enviados para outras regiões, desfalcando a força naval inglesa no Canal da Mancha sob o comando de Blake que contou ao final com apenas 37 navios de linha. Essa falha grave na concentração estratégica de forças navais inglesas no canal teria resultados desastrosos. Um grande comboio holandês, escoltado por forte aparato de navios de guerra, foi visto cruzando o Canal da Mancha em direção ao Atlântico sob o comando do almirante batavo Tromp. Blake, inferiorizado em números, procurou o combate, sendo batido vigorosamente por Tromp na Batalha de Dungeness em 10 de dezembro de 1652. Essa falha gritante de Cromwell em não concentrar provocou a chamada do grosso das forças navais inglesas do Mediterrâneo de volta para o canal, restituindo a superioridade perdida. Segundo Mahan, a concentração da esquadra inglesa depois de 1653, combinada com a organização naval superior e a sagacidade governamental inglesa decidiram a guerra a seu favor.⁵³²

Mahan preocupava-se com a situação da Marinha norte-americana no final do século XIX. Dizia ele que existiam razões estratégicas para posicionar a esquadra dos EUA ou no Pacífico ou no Atlântico, contudo não existiam boas razões para dividi-la entre as duas costas. Acreditava que o governo deveria escolher uma costa onde a ameaça fosse mais iminente e lá posicionar o grosso da esquadra concentrada, com uma postura ofensiva, enquanto na outra costa o restante da força naval enfraquecida permaneceria com uma postura defensiva.⁵³³ Tinha convicção que o importante era concentrar o grosso das forças navais onde a ameaça se apresentasse mais evidente. Assim era de fundamental importância o controle do Canal do Panamá, de modo a permitir a passagem das esquadras de um oceano para o outro. E exatamente nesse ponto que o segundo princípio, juntamente com a concentração, emergiu em sua concepção estratégica que foi o da posição central.

- Posição central.

⁵³² MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 73.

⁵³³ *Ibidem*, p. 58.

O princípio da posição central significava a vantagem que um país ou força naval poderia obter de uma posição geográfica central entre dois antagonistas. Esse país ou força agiria como uma cunha impedindo a união de dois inimigos e poderia desferir ataques de flanco contra as iniciativas desses dois adversários ou forças navais inimigas que quisessem se unir. De posse de uma posição central, determinado país poderia, também, fustigar e ameaçar as linhas de comércio de um antagonista que passasse próximo dessa posição. Mahan repetia Napoleão que dizia que a guerra era uma questão de posições e nesse ponto não deixava de ter razão. Assim, mais uma vez, Mahan recorria a Jomini para definir posição central. Jomini chamava de “pontos estratégicos de manobra” os locais que tivessem valor resultante de sua relação com as posições das massas de tropas adversárias e com as ações que provavelmente seriam desencadeadas sobre elas e de “pontos defensivos geográficos” que seriam aqueles pontos cuja posse daria o controle dos nós de diversos vales ou de centros das principais linhas de comunicação de uma região⁵³⁴. A conjugação desses dois pontos constituiria as posições centrais.

Mahan complementava, no entanto, a vantagem da posição central afirmando que não adiantava ter essa posição vantajosa se o inimigo fosse mais forte nos dois lados da posição central. Em síntese, era o poder ofensivo e a posição central que constituíam uma vantagem em relação somente ao poder ofensivo sem posição central, assim a composição ideal de força congregava poder mais posição e não apenas um fator⁵³⁵.

Recorrendo a exemplos históricos de posição central Mahan lembrou a posição central de Porto Arthur na Guerra Russo-japonesa. Dessa posição estratégica, a frota russa poderia ameaçar as linhas de comércio japonesas do Japão para a Manchúria, daí a necessidade premente de conquistá-la por parte dos nipônicos. Do mesmo modo, a posição central de Gibraltar teria o mesmo efeito contra a França, isto é impedir a união das esquadras francesas de Brest no Atlântico e de Toulon no Mediterrâneo. A posse inglesa da Ilha de Malta teria o mesmo efeito que Gibraltar, ao ameaçar as linhas de comércio francesas no Mediterrâneo para a Itália.

Em complemento, Mahan citou a posição favorável da França entre 1500 e 1700, em relação a Espanha dos Habsburg e as Províncias Unidas. Ela ocupava uma posição central

⁵³⁴ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 73.

⁵³⁵ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 53.

que muito prejudicou a estratégia espanhola, assim como a união entre a Espanha e a Áustria Habsburg.

No Caribe as posições de Cuba e da Jamaica seriam fundamentais para a estratégia de defesa norte-americana, assim como a posição do Canal do Panamá. Se algum adversário adquirisse essas importantes posições estratégicas, a segurança naval dos EUA estaria seriamente ameaçada. Esse adversário obteria uma posição central em relação aos EUA. Pode-se compreender, assim, a preocupação dos norte-americanos com essas posições estratégicas até os dias atuais. Mahan exercia um papel relevante na concepção de defesa hemisférica de seu país. Imaginava que no caso de seu país se defrontar contra dois adversários, um no Pacífico e outro no Atlântico e se fosse superior a cada um de per si e não contra os dois juntos, o controle da posição central por parte dos EUA poderia permitir a derrota de um e depois a derrota de outro, impedindo decididamente a união dessas duas forças inimigas⁵³⁶. Assim o controle da posição estratégica do Canal do Panamá seria fundamental, pois essa posição seria a própria posição central.

- Linhas interiores.

Mahan definia linhas interiores como linhas estratégicas com a característica de se prolongar em uma ou mais direções a partir de uma posição central, favorecendo uma interposição entre corpos distintos do inimigo, possibilitando a conseqüente concentração de poder contra qualquer um dos corpos inimigos, mantendo os demais corpos bloqueados, muitas vezes até por forças menos poderosas. Uma linha interior poderia ser concebida como uma extensão da posição central ou mesmo como uma série de posições centrais conectadas entre si, da mesma forma que uma linha geométrica era a união de uma série de pontos geométricos contínuos⁵³⁷.

Dizia ainda Mahan que a expressão linhas interiores provinha de que, a partir de uma posição central, se poderia concentrar mais rapidamente em qualquer ponto perante o inimigo e assim utilizar a força de ataque mais eficientemente. Correlacionava com a situação de um triângulo no qual qualquer ponto em seu interior ligando a dois ângulos

⁵³⁶ Ibidem, p.55.

⁵³⁷ Ibidem, p. 31.

internos provocaria linhas de menor extensão que os lados que delimitassem esses ângulos internos.⁵³⁸

Mahan, mais uma vez, recorria a Jomini para propor a vantagem de linhas interiores. Jomini definiu “linhas de operações interiores” como aquelas que eram dotadas por um ou dois exércitos para se oporem a diversos corpos adversários. Sua direção permitia ao general concentrar as massas e manobrar com o conjunto da força, antes que o inimigo pudesse ter a possibilidade de opor a elas uma força maior.⁵³⁹ Jomini complementava dizendo que as linhas interiores simples habilitavam um general a por em ação, por movimentos estratégicos sobre o ponto importante, uma força maior do que a do inimigo⁵⁴⁰. Os fracassos estratégicos na história militar ocorreram por que não foram procuradas as linhas interiores no confronto entre exércitos, dizia o teórico suíço.

Mahan gostava de mencionar dois exemplos, para ele clássicos, de pontos estratégicos que possuíam as vantagens de uma posição central e linhas interiores. O primeiro era o Canal de Kiel que se apresentava como uma linha interior entre o Báltico e o Mar do Norte, provocando uma boa vantagem para a Marinha alemã. O segundo exemplo era o caso da França que, por possuir a vantagem de linhas interiores em relação ao Reno e aos Pirineus, poderia congrega 20.000 soldados no Reno ou nos Pirineus rapidamente, comparado com a Espanha que só poderia congrega esse número de soldados nos Pirineus e com maior dificuldade no Reno, pois necessitava passar pela França, considerando que o mar não estivesse sob o controle espanhol. Assim, para Mahan, as linhas interiores, intimamente ligadas a posição central, dependeria da posição geográfica de um país ou de uma posição estratégica devidamente conquistada em uma campanha militar.

Dentro dessa combinação posição central e linhas interiores, Mahan ressaltava a importância que teria para os EUA o Arquipélago do Havaí dispondo de portos naturais favoráveis. A posição desse arquipélago era fundamental para a prosperidade norte-americana no Pacífico, uma vez que o Havaí distava quase a mesma distância de São Francisco na Califórnia, cerca de 2.100 milhas, e das Ilhas Marshall, Gilbert, Samoa, Society e Marquesas. Além disso, o controle das ilhas havaianas ocupando uma posição central na rota entre o Canal do Panamá e o Japão e a China, importava condições ideais para

⁵³⁸ Ibidem, p. 32.

⁵³⁹ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 78.

⁵⁴⁰ Ibidem, p. 79.

interferir nesse comércio. A sua posse proporcionaria um controle total das linhas de comunicações marítimas no Pacífico Norte e a agregação das Aleutas, com a conseqüente posse e extensão das linhas interiores, indicando uma posição estratégica fundamental para o domínio norte-americano nessa região marítima. Pode-se entender o interesse dos EUA no Havaí e no domínio de ilhas estratégicas que compunham as linhas interiores com o conseqüente domínio das linhas de comunicação marítimas no Pacífico setentrional e central. Como afinal Mahan definia uma linha de comunicação ?

- **Linhas de comunicação.**

Para Mahan a economia internacional era baseada no comércio marítimo, no qual os interesses econômicos dos Estados seriam disputados por pura competição ou por mútuo benefício⁵⁴¹. Dessa maneira, as comunicações marítimas eram mais eficientes que as comunicações terrestres, sendo que os mares e oceanos poderiam ser comparados a uma grande e ininterrupta planície. Essas comunicações marítimas possibilitavam o encontro e a amálgama dos vários componentes do poder de um Estado, sendo que a guerra naval, em grande parte, seria uma luta travada pelo controle dessas comunicações⁵⁴². A importância a ser dada a cada linha de comunicação devia ser subordinada ao fluxo comercial que por lá transitava. Se uma linha não tivesse relevância comercial, a disputa por ela não ocorreria. Outras linhas poderiam adquirir relevância comercial durante determinado período de tempo e assim passível de disputa temporal, enquanto outras linhas teriam grande importância comercial e assim estariam sempre em permanente disputa entre Estados. Dessa maneira, as linhas de comunicação marítimas não eram vias físicas, somente se materializando quando existissem navios de transporte navegando com suas cargas.⁵⁴³

Dizia ele que as linhas de comunicação eram linhas de movimento nas quais esquadras e exércitos eram mantidos em condições de máxima prontidão e em conexão permanente com o poder nacional⁵⁴⁴. Essas linhas dominavam a guerra e a sua manutenção permitiria que os exércitos continuassem combatendo em território hostil. Os exércitos que não fossem abastecidos sofreriam muito mais que as esquadras, pois elas trariam em seus

⁵⁴¹ SUMIDA, op.cit. p. 92.

⁵⁴² CAMINHA, op.cit. p. 50.

⁵⁴³ COMANDO DA MARINHA. *Noções de Estratégia Naval*. EGN 305. op.cit, p.26.

⁵⁴⁴ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 32.

próprios meios os abastecimentos necessários a sua salvaguarda. As linhas de comunicação não significavam necessariamente linhas geográficas, mas sim linhas por onde passavam os abastecimentos indispensáveis a manutenção de um Estado ou um Exército⁵⁴⁵. As linhas de comunicação seriam, também, pontos essenciais para garantir a segurança de um Exército ou de uma força naval.

Para Mahan existiam dois tipos de Estados. O primeiro tipo, cujas comunicações na maior parte, eram dependentes de estradas e caminhos terrestres e o segundo tipo, que na maior parte, seriam dependentes das comunicações marítimas. As linhas de comunicação marítimas eram em maior número e mais fáceis de serem estabelecidas. Essas linhas eram os elementos mais importantes na estratégia, na política e no campo militar. O controle sobre essas linhas era de fundamental importância. A energia vital de um Estado marítimo dependia da segurança de suas linhas de comunicação. Para um Estado marítimo todo o vigor e energia proveriam do mar⁵⁴⁶. Assim, a interrupção desse fluxo comercial nas linhas de comunicação de um Estado traria o fracasso e a derrota. Comunicações seguras significavam controle do mar e as esquadras eram os meios bélicos capazes de garantir esse controle.

Mais uma vez, Mahan se baseou em Jomini na definição do que seria uma linha de comunicação. Para o teórico suíço uma linha de comunicação designava o itinerário praticável entre as diferentes porções do Exército que ocupavam diferentes posições em toda a zona de operações⁵⁴⁷. Para Jomini, assim como para Mahan, uma linha de comunicação permitia a ligação entre porções de forças que ocupavam posições distintas na zona de combate.

Mahan gostava de mencionar como uma linha de comunicação relevante e típica a linha de comércio que unia a Espanha e suas possessões nas Províncias Unidas nos séculos XVI e XVII. A manutenção de seus Exércitos em permanente combate contra os holandeses sempre foi problemática, pois suas linhas de comunicação passavam na costa ocidental francesa e ao norte no Canal da Mancha, sofrendo assédios constantes, tanto de forças navais francesas como inglesas⁵⁴⁸. Tanto a França como a Inglaterra possuíam como vantagem a posição central e as linhas interiores em relação a essas linhas de comunicação.

⁵⁴⁵ Ibidem, p. 166.

⁵⁴⁶ WESTCOTT, Allan. *Mahan on Naval Warfare*. op.cit. p. 77.

⁵⁴⁷ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 78.

⁵⁴⁸ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 33.

Dessa maneira, de modo a proteger as linhas de comunicação de qualquer Estado avultava para Mahan a conquista ou aquisição de bases e pontos estratégicos que margeassem essas linhas. Quais seriam as características dessas posições, em relação às linhas de comunicação ?

- **Posições estratégicas e bases.**

Mahan dizia que na análise de qualquer teatro de operações ou zona de combate o principal e mais importante aspecto que devia ser considerado era a posição ou cadeia de posições que, por sua localização geográfica ou vantagens inerentes, poderiam afetar o controle da maior parte dessa área. Dizia ele que o controle dos mares, em especial, ao largo das grandes rotas traçadas pelo interesse e pelo comércio nacional, era o principal dos elementos puramente materiais do poder e prosperidade das nações. Para que esse controle fosse assegurado era indispensável apoderar-se daquelas posições marítimas que contribuíssem para assegurar o seu domínio⁵⁴⁹. A essas posições vantajosas Mahan cunhou de posições estratégicas.

A relevância de uma posição estratégica residia em sua posição geográfica próxima das principais linhas de comunicação envolvidas na contenda e da capacidade que ela teria em apoiar minimamente as forças navais, elemento fundamental para a obtenção do controle do mar. O poderio naval envolvia, sem dúvida, a posse de pontos estratégicos, no entanto a força naval era o fator mais importante na guerra naval. Se a posse de um grande número de pontos estratégicos significasse a dispersão da força naval seu efeito seria danoso. A concentração da frota era o princípio elementar a ser perseguido.

Mahan repetia Jomini ao dizer que, se não fosse possível controlar toda a zona de combate, seria melhor e mais vantajoso controlar os pontos importantes para proporcionar o domínio de grande parte dessa zona⁵⁵⁰. A conquista de posições em direção a área controlada pelo inimigo seria uma grande vantagem, no entanto um cuidado especial deveria ser dispensado ao estiramento de suas próprias linhas de comunicação, ao colocar

⁵⁴⁹ COMANDO DA MARINHA. *Noções de estratégia naval*. op.cit. p. 7.

⁵⁵⁰ Volta aqui a discussão da indivisibilidade do mar, confirmando a interpretação deste autor de que se não fosse possível controlar toda a área marítima seria melhor controlar pontos importantes para dominar grande parte dessa área.

em perigo as forças navais em posições avançadas⁵⁵¹. As linhas de comunicação muito extensas provocavam certamente uma fragilidade operacional relevante ao aumentar o tempo disponível para os suprimentos chegarem às forças navais ou posições estratégicas avançadas na zona de combate e pela própria extensão e vulnerabilidade dessas linhas a ataques provindos do inimigo em áreas pouco patrulhadas por causa de seu comprimento.

O valor estratégico de um ponto ou posição dependia, segundo Mahan, de três condições principais. A primeira e indispensável era a sua posição geográfica em relação às linhas estratégicas e de comunicação. Se essa posição se localizasse em pontos de cruzamento de comunicações marítimas, essa vantagem poderia duplicar, assim como pontos localizados em mares fechados seriam mais vantajosos que em mares abertos. pois nesse segundo caso poderiam ser descobertas pelo inimigo rotas mais afastadas dessa posição favorável. A segunda por seu poderio militar, tanto ofensivo como defensivo. Uma posição poderia ser bem localizada e possuir grandes recursos, no entanto ter pequeno valor estratégico, se fosse pouco defendida. Nesse caso era urgente fortificá-la. E a terceira condição, a disponibilidade de recursos naturais e artificiais no próprio ponto ou em seus arredores, o que poderia ser compensado, caso inexistissem, pelo abastecimento contínuo por um poder marítimo prevalente⁵⁵². Logicamente que seria preferível que os recursos fossem obtidos na própria região ao invés de trazidos de longe, argumentou Mahan.

Um desses pontos estratégicos mencionados por Mahan foi Gibraltar que se encontrava admiravelmente localizado, sendo poderoso tanto defensiva como ofensivamente, no entanto não possuíam os recursos necessários. A manutenção dessa posição estratégica dependia do poder marítimo britânico e do controle do mar, ao se manter essa posição suprida de mantimentos essenciais. Acreditava que o controle de uma posição dotada de maior território era melhor que uma posição de menor extensão, considerando que ambas possuíssem idênticas qualidades geográficas em razão da maior disponibilidade de recursos. Recorria ao exemplo do almirante Rodney no período da Guerra de Independência Americana em relação a Porto Rico e outras ilhas menores. Disse Rodney o seguinte:

⁵⁵¹ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 127.

⁵⁵² MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 133.

Porto Rico, nas mãos da Grã-Bretanha, será de grande benefício, e de muito maior valor que todas as ilhas do Caribe reunidas. Porto Rico poderá ser defendida muito mais facilmente e com muito menos custo que aquelas pequenas ilhas. A dispersão provocada por essa defesa [das ilhas] facilitará o ataque de um inimigo decidido; no entanto [Porto Rico] será um empecilho tanto para a França como para a Espanha, uma vez que ameaçará sempre a Ilha de Santo Domingo e na mão da Grã-Bretanha permitirá que todo o tráfego marítimo provindo da Europa para Santo Domingo, México, Cuba ou territórios espanhóis seja cortado.⁵⁵³

Mahan considerava ser de fundamental importância o controle de Cuba como ponto avançado norte-americano no Caribe e no Golfo de México, além de sua natural posição central nessa região. Enquanto ela permaneceu sob controle espanhol, os EUA dependiam de dois pontos estratégicos continentais importantes, Pensacola e a boca do Mississipi. Com Cuba sob influência dos EUA nenhuma potência européia se aventuraria no Golfo do México, pois exporia suas linhas de comunicação a intervenção norte-americana a partir de Cuba. Por mais essa razão, Cuba deveria permanecer sob influência norte-americana.

Sua definição de posição estratégica baseava-se na definição de Jomini, da mesma maneira como utilizada em outros conceitos apresentados, no entanto o autor suíço visualizava a “posição estratégica geográfica” como fixa na maior parte das vezes. Jomini definia como ponto estratégico geográfico todo o ponto de um teatro que tivesse importância militar, seja em consequência de sua posição como centro de comunicações ou resultante da presença de estabelecimentos militares ou fortificações⁵⁵⁴. Uma posição estratégica para Mahan poderia ter um estabelecimento militar ou não, o que prevaleceria efetivamente era sua posição estratégica em relação às linhas de comunicação. Jomini considerava, também, outros pontos estratégicos móveis em relação às tropas inimigas em relação ao resultado da campanha e sobre determinada operação⁵⁵⁵.

Uma base seria uma posição fortificada de apoio a uma força naval com facilidades de reparo, manutenção e de fundeio, providas de auto-defesa. Nem sempre seria uma posição estratégica. Um exemplo seria a base norte-americana de Norfolk na Virginia na costa atlântica. Ela seria uma base sem constituir uma posição estratégica. Por outro lado, a

⁵⁵³ Ibidem. p. 133.

⁵⁵⁴ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 72.

⁵⁵⁵ Jomini chamava de “pontos estratégicos de manobra e decisivos”. Fonte: Ibidem, p. 73.

base naval de Pearl Harbor no Havaí era uma base e uma posição estratégica por se localizar próximo às linhas de comunicação entre os EUA e o Japão.

Mahan diria que a condição essencial para a manutenção do poderio nacional no mar era a posse de uma frota naval superior a do inimigo na região considerada. A posse de bases militarmente seguras de apoio a essa frota, apesar de necessária, era secundária em relação a própria frota.⁵⁵⁶ Quando da seleção e preparação dessas bases, alguns princípios deveriam ser seguidos. O primeiro, o número de bases a serem mantidas devia ser cuidadosamente avaliado, de modo a que não fossem drenados recursos de áreas vitais e estratégicas. Assim, as bases consideradas mais importantes poderiam receber maior quantidade de recursos. O segundo princípio apontava para a seleção de portos ou bases localizadas no próprio território como prioritárias, uma vez que poderia ocorrer uma ameaça direta ao território desse Estado, havendo a necessidade de proteção a sua população e a seus recursos nacionais. A escolha dessas bases nacionais dependeria do tempo histórico considerado. As bases afastadas do território nacional, essenciais para a projeção de poder marítimo além-mar, deviam ser consideradas da mesma maneira, compondo com as bases nacionais um sistema de defesa. Indicava Mahan que, por ocasião das Guerras Anglo-holandesas, a Holanda era a inimiga e assim a base de Chatham tornou-se a mais importante. A partir do início do século XVIII, os interesses britânicos foram carregados para o Mediterrâneo, e as bases de Gibraltar, Minorca e Malta passaram a ter primazia. No final desse século os interesses da GB no Mediterrâneo permaneceram, porém tornaram-se secundários para as Índias Ocidentais e América do Norte. No início do século XX a Alemanha havia se transformado na grande antagonista e a base mais importante passara a ser Rosyth⁵⁵⁷. A função primordial de uma base seria manter a frota naval na máxima eficiência no mar. Em consideração as vantagens de uma base, ela seguiria os mesmos princípios que governavam as posições estratégicas, a sua posição, seu poderio e os seus recursos. No caso específico dos EUA, Mahan propugnava pela manutenção de duas bases navais em cada costa. Uma principal e mais poderosa e outra secundária. Para bases afastadas do território norte-americano ele não mencionou números, no entanto

⁵⁵⁶ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 191.

⁵⁵⁷ *Ibidem*, p. 193.

afirmou que poderiam depender da política nacional adotada em determinado período histórico⁵⁵⁸.

Com essas definições discutidas, como Mahan imaginava tornar prevalente o poder marítimo de uma Nação?

- O poder marítimo e a obtenção do controle do mar.

De acordo com o discutido, Mahan acreditava que para se obter o controle do mar era de fundamental importância destruir a esquadra inimiga, principal objetivo estratégico em uma campanha naval, por meio de uma batalha de aniquilamento ou decisiva. Ele tinha consciência, conforme apresentado, da dificuldade de se forçar essa batalha em um adversário que se recusasse o confronto ou por estar em inferioridade naval ou por preferir outro tipo de concepção estratégico-naval mais favorável. De qualquer forma, segundo ele, a batalha era o propósito a ser perseguido por uma força que desejava obter o controle do mar. Considerava, também, que a ofensiva e a defensiva eram complementares e não opostas. A melhor e a única forma de defesa era tomar a ofensiva.⁵⁵⁹ Isso não significava que não considerasse válida, em certos aspectos, a afirmativa de Clausewitz de que a defensiva era mais vigorosa que a ofensiva⁵⁶⁰, entretanto acreditava que a defensiva só era assegurada se houvesse uma intenção fundamental de se passar rapidamente a ofensiva para se obter uma decisão definitiva no mar. Se a força na defensiva pudesse se fortalecer devido a inação da força que presumidamente estivesse na ofensiva, a iniciativa passaria forçosamente para a força defensiva que estaria melhor preparada para passar para uma postura ofensiva. Assim, em sua concepção a ofensiva teria sempre primazia.

Mahan gostava de citar duas frases de Horatio Nelson para demonstrar a pertinência do princípio da batalha decisiva como objetivo estratégico de uma força naval que desejava a obtenção do controle do mar. Dizia Nelson que “o que o país [a GB] necessita é a aniquilação do inimigo. Somente números podem aniquilar”.⁵⁶¹ Outra frase de Nelson muito citada por Mahan era “ se dez navios de onze forem tomados, eu nunca direi que é o

⁵⁵⁸ Ibidem, p. 198.

⁵⁵⁹ MAHAN, Alfred. *Retrospect and prospect*. op.cit. p. 40.

⁵⁶⁰ MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 277.

⁵⁶¹ Ibidem, p. 267.

bastante, se não pudermos tomar o décimo primeiro”.⁵⁶² Com esses exemplos (e Mahan sempre escolhia exemplos que reafirmassem o seu pensamento) ele demonstrava o valor da ofensiva e da iniciativa para um comandante de força naval. Nelson era o seu paradigma.

Por considerar que a batalha decidiria quem era o senhor dos mares, Mahan privilegiava a constituição de uma esquadra de batalha potente, concentrada, manobrada em linha de coluna constituída dos navios mais poderosos da Marinha, isto é dotados de grande poder de fogo, boa proteção de couraças, e boa velocidade. Para ele as esquadras de batalha eram realmente os elementos determinantes na guerra naval.⁵⁶³ A constituição de uma esquadra de batalha potente deveria ser o objetivo fundamental de qualquer Estado em tempo de paz, de modo a dissuadir qualquer intenção hostil de um suposto inimigo.

Para Mahan o navio capital que deveria compor a esquadra de batalha que, no passado, era o navio de linha, a nau, no final do século XIX e início do XX deveria ser o encouraçado.⁵⁶⁴ A ênfase que Mahan imputou ao encouraçado, cada vez mais poderoso, fez com que muitos países reformulassem seus programas de construção naval optando por linhas de batalha compostas por verdadeiros gigantes muito bem armados. Strout afirmou que o próprio Ato Naval de 1890 dos EUA, autorizando a construção de navios mais poderosos, era uma clara demonstração da política esposada pela análise do poder marítimo de Mahan.⁵⁶⁵

As Guerras Sino-japonesa de 1894 e Russo-japonesa de 1905 demonstraram a pertinência da construção de encouraçados cada vez mais bem armados e dotados de couraças cada vez mais poderosas. Essas concepções extrapolaram os projetos de constituição de forças navais dos principais poderes marítimos do início do século XX. Países com menos tradição e poderio naval como o Brasil, a Argentina, o Chile e a Turquia adotaram os encouraçados como elementos fundamentais de suas esquadras de batalha. Entretanto, imputar somente a Mahan todo esse movimento de renovação da panóplia naval parece exagerado. Ele não pode ser responsabilizado por uma corrida armamentista, que já vinha se delineando antes mesmo da publicação de sua obra magna de 1890, no entanto seus estudos foram habilmente utilizados como justificativa para a construção de grandes e

⁵⁶² Ibidem, p. 268.

⁵⁶³ SUMIDA, op.cit. p. 75.

⁵⁶⁴ Ver a discussão sobre a constituição do navio capital no final do século XIX e início do XX, o encouraçado no Capítulo 1, item 1.2.

⁵⁶⁵ SPROUT, Margaret. *The Evangelist of Sea Power*. op.cit. p. 437.

poderosos encouraçados. Mahan, inclusive, tinha consciência de que o aumento do tamanho e poder dos encouraçados trariam um incremento nos custos que poderia ter sérias implicações políticas, podendo até afetar o programa de construção naval do Estado. Considerava que, na construção de grandes navios, deveriam ser considerados também os fatores militares e não apenas técnicos; assim acreditava que seria melhor a posse de um grande número de navios moderadamente poderosos que um pequeno número de encouraçados poderosos.⁵⁶⁶

No caso de uma esquadra inferior a do inimigo, Mahan propunha que ela se estabelecesse em portos ou bases bem defendidas, impondo sobre o mais forte a tarefa de manter estrita vigilância, de modo a impedir que ela se fizesse ao mar para qualquer ação ofensiva, que deveria ser sempre o objetivo de uma força naval, independente de seu poderio. A essa concepção estratégico-naval chama-se esquadra em potência⁵⁶⁷. Ela geralmente foi utilizada na história naval pelo poder naval mais fraco, que assim evitava o combate naval e mantinha as forças inimigas em prontidão para impedir qualquer incursão. Aconselhava Mahan a manutenção da mobilidade dessa força inferior, de modo a incrementar ainda mais a sua efetividade, principalmente como uma ameaça às linhas de comunicação⁵⁶⁸. Essa concepção foi utilizada pelos alemães na Grande Guerra de 1914 e pelos italianos no Mediterrâneo na Segunda Guerra Mundial contra os ingleses. Mahan considerava, no entanto, que existia uma crença exagerada na eficácia dessa concepção estratégica. Essa postura limitava a ação da força mais fraca e que, ao final, a força superior prevaleceria⁵⁶⁹.

O comércio marítimo era um grande fator de prosperidade para as nações com acesso livre ao mar, daí ser fundamental para o poder marítimo defender esse comércio de inimigos. O ataque contra os navios mercantes do inimigo poderia atingir seriamente os recursos nacionais. Uma das maneiras de atacar as linhas de comércio era pela utilização da guerra de corso pela interdição de navios mercantes em alto mar por corsários. A predileção

⁵⁶⁶ SUMIDA, op.cit. p. 63.

⁵⁶⁷ Em inglês “fleet in being”. Termo inicialmente usado por Lorde Torrington em carta para a rainha da Inglaterra em 1690 justificando-se por não ter enfrentado seu grande adversário almirante francês de Tourville, comandante de uma esquadra mais poderosa que a dele. Tourville havia ganho a Batalha de Beachy Head na Guerra da Liga de Augsburg e dominado temporariamente o canal da Mancha. Fonte: BRODIE, op.cit. p. 94. Mahan atribuía sua concepção e disseminação ao almirante Philip Colomb da Marinha inglesa. Fonte: MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 428.

⁵⁶⁸ MAHAN, Alfred. *Lessons of the war with Spain*. op. cit. p. 77.

⁵⁶⁹ SPROUT, Margaret. *Mahan: evangelist of Sea Power*. op.cit. p. 434.

francesa por esse tipo de guerra, realizada contra o tráfego marítimo inglês nos séculos XVIII e XIX, poderia ser explicada como uma forma mais barata de guerra contra um adversário mais poderoso no mar, aliviando os cofres já combalidos do tesouro real, além da preocupação com as campanhas terrestres no continente europeu, relegando o poder marítimo a uma posição secundária na estratégia nacional. No entanto, essa postura era para Mahan um erro fundamental, pois ele não acreditava na eficácia da guerra de corso contra o comércio inglês. Dizia Mahan o seguinte:

Não era o ataque a navios individuais ou a comboios, sendo eles poucos ou muitos, que sangraria os recursos de uma Nação; era a posse daquele poder avassalador⁵⁷⁰ no mar que afastaria a bandeira inimiga do mar ou permitiria que ele só aparecesse como fugitivo; e o controle dos mares bloquearia as linhas de ida e vinda do comércio e das costas inimigas. Esse poder avassalador só podia ser exercido pelas grandes esquadras.⁵⁷¹

Considerava a utilização da guerra de corso como ineficaz citando, por exemplo, o caso dos navios da Confederação na Guerra de Secessão que utilizaram essa concepção estratégica sem obterem os resultados esperados. Para Mahan o uso do corso era realmente o recurso típico para um poder marítimo mais fraco, no caso a Confederação e a França. Essa concepção fazia com que essas Nações abdicassem de disputar o controle do mar com os adversários.

Uma concepção mais apropriada para estrangular o comércio inimigo era o bloqueio marítimo⁵⁷² nas costas e portos controlados pelo adversário, no entanto as esquadras de batalha serviam exatamente para proteger as linhas de comunicação e atacar as linhas inimigas e a melhor forma de cumprir a segunda tarefa era atrair a força naval inimiga para uma batalha decisiva e aniquilá-la. O bloqueio aos portos inimigos permitiria que o tráfego comercial fosse interrompido e que a força naval adversária ficasse encurralada sem

⁵⁷⁰ A palavra utilizada por Mahan foi 'overbearing' que traduzi para avassalador. O sinônimo em inglês seria masterful ou domineering. Avassalador parece ser a acepção desejada por Mahan.

⁵⁷¹ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 138.

⁵⁷² O bloqueio naval pode ser definido como o impedimento de saída da força organizada inimiga ou de navios mercantes de um porto ou espaço determinado. Pode também evitar sua aproximação a uma área especificada. Será destruída se tentar fazê-lo. Ele terá duas vertentes, o bloqueio aproximado, quando em área próxima a costa e constitui-se em método indireto de conquista do controle do mar e bloqueio afastado, em local distante do porto inimigo. Fonte: COMANDO DA MARINHA. *Noções de estratégia naval*. op.cit. p.41 e 45.

possibilidade de intervir. A única possibilidade disponível ao inimigo era fazer-se ao mar e enfrentar a força bloqueadora, pensava Mahan.

Uma interpretação interessante de Mahan, pouco compreendida, era a distinção que ele fazia entre a guerra de corso e a destruição do comércio. As duas concepções não eram equivalentes como muitos pensavam. A primeira era uma forma muito branda de ação em relação a destruição do comércio⁵⁷³. Os ataques de corso ao comércio marítimo seriam esparsos e sem a eficiência desejada. O uso do bloqueio servia exatamente para destruir o comércio e não como uma variante do corso, embora ambas tentassem em essência a interrupção do comércio marítimo adversário. A batalha decisiva eliminaria a esquadra adversária e permitiria que o tráfego marítimo inimigo ficasse a mercê do poder marítimo mais poderoso. Os navios mercantes se tornariam vulneráveis e seriam destruídos pelo mais forte no mar.

O estabelecimento de comboios de navios mercantes era avaliado por ele como uma medida eficiente. Dizia que o comboio era, sem dúvida, um objeto muito maior que um navio somente e que os navios assim concentrados em espaço e tempo eram mais aptos a passar incólumes de corsários que o mesmo número de navios navegando independentemente e espalhados em um grande espaço de mar, podendo assim ser muito mais facilmente detectados⁵⁷⁴. Mahan ainda não tinha conhecimento das medidas de apoio e proteção aos comboios desenvolvidos durante a Grande Guerra de 1914. Além disso, não imaginava como seriam eficientes os submarinos durante essa guerra como armas de ataque aos navios mercantes.

Mahan procurou com sua teoria de emprego do poder marítimo e concepção de controle do mar enfatizar a importância do mar para o desenvolvimento das Nações. A centralidade do mar no destino desses países atendeu perfeitamente determinada contingência política no final do século XIX e início do XX. Apesar de reconhecido e festejado, sua teoria passou por provas irrefutáveis. A batalha decisiva tão esperada na Grande Guerra acabou não ocorrendo. Os alemães evitaram-na a todo o custo e mantiveram a esquadra britânica em estado de permanente prontidão. O avanço tecnológico naval como, por exemplo, a introdução do avião e do submarino não foi percebido por ele. Sua fixação no navio capital, o encouraçado fortemente armado, não o fez perceber que a guerra no mar

⁵⁷³ MAHAN, Alfred. *Some Neglected Aspects of War*. op.cit. p. 174 e SUMIDA, op.cit. p. 72.

⁵⁷⁴ MAHAN, Alfred. *The War of 1812 v.1*. op.cit. p. 409.

podia mudar dramaticamente. Anos depois da Segunda Guerra Mundial alguns historiadores ainda persistiam em afirmar que a vitória norte-americana sobre o Japão em 1945 foi a validação das idéias de Mahan, o que não correspondeu a realidade⁵⁷⁵. O encouraçado deixou de ser o navio capital, os desembarques anfíbios, aspecto pouco abordado por ele, foram decisivos para a vitória no Pacífico, a guerra de curso conduzida por submarinos, o predomínio da aviação baseada em porta-aviões e a inexistência da batalha decisiva foram pontos que não corroboraram suas idéias. A frase do almirante Armando Vidigal talvez aponte a real contribuição de Mahan para a história e a estratégia naval na primeira metade do século XX. Disse ele:

É impossível negar que as duas guerras mundiais comprovaram as idéias básicas de Mahan relativamente à importância do poder marítimo para determinar a vitória na guerra mas, ao mesmo tempo, mostraram as limitações de sua concepção relativamente à guerra de atrição ou de desgaste, à relatividade do domínio do mar, à projeção do poder naval sobre terra⁵⁷⁶.

Novos teóricos surgiam para discutir as idéias de Mahan. Dentre esses surgiu na Inglaterra um dos mais criativos teóricos navais de sua geração. Sir Herbert William Richmond. Suas idéias serão discutidas no próximo capítulo.

CAPÍTULO 3

HERBERT WILLIAM RICHMOND: O ERUDITO DO PODER MARÍTIMO

⁵⁷⁵ CROWL. op.cit. p. 476.

⁵⁷⁶ VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Apontamentos de Estratégia Naval. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. jul/set, 1998, p. 116.

O marinheiro e erudito. Com essas duas palavras o historiador canadense Barry Hunt, um dos maiores especialistas na obra de Herbert Richmond, cunhou o seu livro de 1982.⁵⁷⁷ Disse Hunt que “o almirante Sir Herbert Richmond foi um fenômeno único da Marinha vitoriana e eduardiana, um profissional competente e oficial de sucesso que era também um intelectual. Isso foi o bastante para assegurar que o seu progresso seria tormentoso”.⁵⁷⁸

Herbert William Richmond foi um historiador influente no período entre as duas guerras, participando ativamente das discussões navais que se seguiram a Grande Guerra de 1914 a 1918. Embora tenha sido um historiador de prestígio na época, poucos historiadores no tempo presente têm se dedicado a se debruçar sobre os seus escritos. Mesmo na Inglaterra, seu país natal, são poucos os especialistas em seus trabalhos teóricos e históricos, quase todos ligados às escolas de altos estudos militares e ao King’s College da Universidade de Londres, onde se destacam os historiadores Geoffrey Till e Andrew Lambert.

No Brasil não existem trabalhos acadêmicos que analisem as suas concepções. Mesmo na Marinha de Guerra brasileira, no seu principal veículo de discussão acadêmica, a *Revista Marítima Brasileira* só existe um artigo analítico específico sobre Richmond, publicado em 2006.⁵⁷⁹ Muito pouco para um periódico editado pela primeira vez em 1851.

Afinal, quem foi esse personagem da história britânica que suscitou tão poucas pesquisas ? Como ele imaginava a história naval e como ele se diferenciou de Alfred Mahan ?

É o que será discutido nesse capítulo.

3.1- Herbert William Richmond. Um marinheiro engajado e autor sofisticado.

Herbert William Richmond nasceu em Hammersmith na Inglaterra em 15 de setembro de 1871, segundo filho homem de Sir William Blake Richmond e Clara Jane Richards. Seu

⁵⁷⁷ HUNT, Barry. *Sailor-Scholar: Admiral Sir Herbert Richmond 1871-1946*. op.cit. capa.

⁵⁷⁸ *Ibidem*, p. 2.

⁵⁷⁹ ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A trajetória de um historiador esquecido: Sir Herbert Richmond e o Poder Naval britânico, 1905-1945. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v.129, n. 04/06. p. 24-35, abr/jun, 2006.

pai William foi um pintor famoso da época vitoriana e professor de Artes na Universidade de Oxford entre 1879 e 1883, assim como seu avô George Richmond, fora também pintor notável. Talvez devido a essas grandes influências, cedo se interessou pelo desenho e pintura, no entanto as artes não seriam o seu destino, embora demonstrasse um talento inato para o desenho e caricaturas.

Herbert tinha, quando jovem, temperamento alegre e descontraído, no entanto já demonstrava propensão para comandar homens e o desejo de liderar. Foi assim criado em uma atmosfera de artistas e pessoas ligadas às artes. Ele tinha, também, forte ligação com a sua mãe e irmã.

O ponto de inflexão de sua juventude ocorreu quando em 1880, com nove anos de idade, juntamente com um amigo mais velho da família, visitou a base de Portsmouth e ficou deslumbrado com os marinheiros em seus vistosos uniformes e belos navios, bem conservados e limpos. Disse a esse seu amigo que “aquilo era exatamente o que ele gostaria de ser”.⁵⁸⁰

Seu desempenho escolar foi sofrível, uma vez que detestava a sua escola secundária, St Martin School em Windsor, tendo especial horror ao estudo de latim, grego e matemática. A ida para a Marinha o afastaria daquele mundo escolar que o desagradava.

Seu irmão Arthur Richmond disse sobre Herbert o seguinte:

Quando garoto, ele [Richmond] recebeu ajuda de nosso pai para desenvolver seus talentos de pintura. No entanto tinha um temperamento dinâmico procurando continuamente extravasar suas energias, o que na infância resultou em certa frustração. Eu não sabia o que lhe satisfazia. Sua escolha pela Marinha, me disse, foi acidental. Ele desgostava intensamente a escola privada que freqüentava e me declarou que essa escolha ocorreu por que queria escapar dessa escola[...] ele sempre em sua vida estava possuído de uma verve criativa. Mesmo como cadete não mantinha seu livro texto intacto. Ele tinha a necessidade de ilustrá-lo e desenhá-lo e mesmo naquele tempo ele era um grande escritor de cartas. Acredito que ele tinha sempre o que escrever[...] e escreveu excelentes cartas. Por natureza tinha que procurar a perfeição.⁵⁸¹

⁵⁸⁰ MARDER, Arthur. *Portrait of na Admiral. The Life and papers of Sir Herbert Richmond*. op.cit, p. 16.

⁵⁸¹ TREVELYAN. George. *Admiral Herbert Richmond, 1871-1946. Proceedings of the British Academy*. London: Geoffrey Cumberlege, v.xxxii, 1946, p.4.

Em 1883, em sua primeira tentativa para entrar para a Marinha, não foi aprovado. No ano seguinte, finalmente foi admitido e em 1885 entrou oficialmente para a Marinha Britânica como um cadete no navio-escola *Britannia*.

3.1.1- Primeiros tempos na Marinha:

O historiador naval Lisle Rose comentou que a vasta maioria dos oficiais da época vitoriana e eduardiana estava convencida de que tradição, arrogância e indolência constituíam a melhor educação⁵⁸². A entrada na Escola Naval era realmente um grande desafio. O aspirante deveria provir de uma família abastada que pudesse pagar anualmente setecentas libras, uma verdadeira fortuna na época, para manter-se no *Britannia*⁵⁸³. Herbert provinha de uma família de posses e permaneceu no *HMS Britannia*⁵⁸⁴ por dois anos, sendo designado aspirante em 1887 para se agregar ao *HMS Nelson*⁵⁸⁵, capitânea do Esquadrão Australiano.

Em 1892 Herbert, já capitão-tenente⁵⁸⁶, serviu no Serviço Hidrográfico durante dois anos, no entanto, devido a demora nas promoções nesse serviço, solicitou sua transferência para a Escola de Torpedos. Dessa escola foi mandado servir no Mediterrâneo em três navios seguidos, os *HMS Empress of Índia*, *Ramillies*⁵⁸⁷ e *Canopus*⁵⁸⁸. Seu interesse pela história começou nessa comissão.

Em 1899 foi designado para o Esquadrão do Canal a bordo do *HMS Majestic*⁵⁸⁹, lá permanecendo até 1903. No início desse ano foi promovido a capitão-de-fragata⁵⁹⁰, com

⁵⁸² ROSE, Lisle. *Power at Sea. The Age of Navalism, 1890-1914*. Columbia: University of Missouri Press, 2007, p.28.

⁵⁸³ Ibidem, p.28.

⁵⁸⁴ O *HMS Britannia* era um navio-escola que servia como local de treinamento para jovens candidatos a oficial na Marinha Real britânica. HMS significa “her majesty ship”.

⁵⁸⁵ O *HMS Nelson* era um cruzador protegido misto, vapor e vela, de 7.630 toneladas, armado com 4 canhões de 10 polegadas. Fonte: ARCHIBALD, E.H.H. *The Metal Fighting Ships in the Royal Navy 1860-1970*. New York: Arco Publishing, 1971, p.48.

⁵⁸⁶ Na Marinha britânica o posto é Lieutenant.

⁵⁸⁷ O *HMS Empress of Índia* e o *Ramillies* eram encouraçados de mesma classe, lançados ao mar em 1891 e 1892, deslocando 15.585 toneladas, com 4 canhões de 13.5 polegadas e 10 de 6 polegadas. Fonte: Ibidem, p.33.

⁵⁸⁸ O *HMS Canopus* era um encouraçado lançado ao mar em 1897, deslocando 12.950 toneladas, armado com 4 canhões de 4 polegadas e 12 de 6 polegadas. Fonte: Ibidem, p.62.

⁵⁸⁹ O *HMS Majestic* era um encouraçado de 14.900 toneladas, armado com 4 canhões de 12 e 12 de 6 polegadas. Fonte: Ibidem, p.62.

⁵⁹⁰ Em inglês commander. Naquela ocasião a Marinha Real não possuía ainda o posto de capitão-de-corveta, lieutenant-commander, posto intermediário entre o lieutenant e commander.

“apenas” onze anos no posto de capitão-tenente⁵⁹¹, o que significava um avanço em relação aos seus colegas que podiam permanecer até vinte anos nessa graduação.

No ano seguinte foi designado imediato do *HMS Crescent*⁵⁹², capitânea do contra-almirante John Durnford, comandante do Esquadrão do Cabo da Boa Esperança, por dois anos. Nessa função Herbert se destacou sobremaneira, tendo um oficial sob as suas ordens dito que Richmond era “o melhor comandante que ele conhecera”.⁵⁹³

Em dezembro de 1906 foi designado para servir como assistente do almirante Sir John Fisher, Primeiro Lorde do Mar e grande reformador da Marinha Real britânica.⁵⁹⁴ Para Richmond foi um período de grande aprendizagem, pois participou das grandes mudanças revolucionárias efetuadas por Fisher na Marinha. Ele fazia parte de um grupo de oficiais muito estimados por Fisher que os considerava os futuros chefes da Marinha britânica.⁵⁹⁵

Richmond viria posteriormente a se afastar de Fisher, quando esse almirante não aceitou criar um estado-maior naval, receoso de perder o seu enorme poder na questão do planejamento estratégico da força, e na previsível perda de influência de seus colegas do Almirantado. Richmond era um firme advogado da criação desse estado-maior. Sua opinião era que o estado-maior naval devia assistir ao Almirantado, provendo os planos de guerra baseados em seus próprios estudos e coordenados com o recentemente criado Comitê de Defesa Imperial. A Divisão de Inteligência Naval proveria as informações necessárias para a formulação estratégica naval. Acreditava que, com essa estrutura, não “dependeria da energia de apenas um homem”⁵⁹⁶, conforme suas palavras, referindo-se ao centralismo exacerbado de Lorde Fisher.

No ano de 1907 Richmond casou-se com Elsa Bell, filha de um magnata da indústria de aço, Sir Hugh Bell. Lady Richmond diria anos depois que “quando ele me cortejava a única coisa que me lembro de nossa conversa era o seu fervor na formulação de um estado-maior naval”.⁵⁹⁷ Os próximos sete anos que se seguiram a seu casamento foram os

⁵⁹¹ MARDER, op.cit, p.17.

⁵⁹² O *HMS Crescent* era um cruzador protegido de 7.700 toneladas, armado com 1 canhão de 9.2 e 12 de 6 polegadas. Ele foi incorporado em 1892. Fonte: ARCHIBALD, op.cit. p.107.

⁵⁹³ Tratava-se do futuro vice-almirante Bowden Smith. Fonte: MARDER, op.cit. p.17.

⁵⁹⁴ Ver subitem 1.3.3.

⁵⁹⁵ Os oficiais que faziam parte desse círculo eram chamados de oficiais do “Fish Pond”, uma corruptela para a “lagoa do peixe”, uma expressão usada na época para designar os protegidos de Fisher. Fonte: HUNT, op.cit. p.6.

⁵⁹⁶ SCHURMAN, op.cit. p.123.

⁵⁹⁷ MARDER, op.cit. p.18.

melhores de sua vida. Estava prestigiado na carreira, sua vida familiar era alegre e seus amigos, muito queridos por ele. Seu cunhado e particular amigo, o historiador, professor da Universidade de Cambridge, George Trevelyan, comentando, anos depois, esse período diria:

A casa dos Bell na Rua Sloane 95 e sua casa de verão em Yorkshire eram centros de uma grande sociedade de primos e amigos, no qual Herbert era o favorito. Ele [Richmond] adorava a vida social de Londres e em Yorkshire se dedicava a qualquer coisa que estivesse acontecendo, a caça, o tiro ao alvo, a dança, a patinação no gelo, a representação de peças e todas as atividades campestres. Era um tipo da vida inglesa que ele não conhecia anteriormente e ele adorou cada minuto dela. Esse foi um período feliz para ele, nos anos anteriores a 1914, com tanta coisa ainda à frente e uma carreira cheia de possibilidades.⁵⁹⁸

Herbert e Elsa tiveram cinco filhos, quatro mulheres e um homem, a primeira foi Mary Florence, nascida em 1908, seguida de Bridget Horatia, em 1910, Valentine em 1912, William Herbert Lowthian em 1918 e por fim Eleanor Faith em 1923.

No final de 1908 Richmond foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra⁵⁹⁹ e designado para o estado-maior do almirante William May, comandante-em-chefe da Home Fleet⁶⁰⁰. Alguns meses depois, foi indicado para assumir o seu primeiro comando no mar, o do navio mais poderoso da Armada Real, o célebre *HMS Dreadnought*.⁶⁰¹

Richmond, ao assumir o comando desse navio, determinou que os aspirantes embarcados aprendessem alemão e lessem o periódico *Marine Rundschau* da Marinha germânica, uma vez que estava convencido de que uma guerra com a Alemanha ocorreria cedo ou tarde. Ele não gostava da rotina administrativa excessivamente burocrática da Marinha, preferindo concentrar-se no estudo da tática e da estratégia. Era, também, um oficial de pontos de vista firmes, o que nem sempre agradava aos almirantes que viam nessa atitude um desprezo pela disciplina, hierarquia e unidade de pensamento. Richmond, certamente, demonstrava sua insatisfação com certas decisões emanadas dos altos níveis que considerava irrealis e com pouca fundamentação técnica. Não era raro ver Richmond

⁵⁹⁸ TREVELYAN, op.cit. p. 6.

⁵⁹⁹ Na Marinha britânica captain.

⁶⁰⁰ Home Fleet era a esquadra localizada no norte do Reino Unido, a mais poderosa das esquadras britânicas.

⁶⁰¹ Ver nota 81. O *HMS Dreadnought* era o encouraçado mais moderno da época. Certamente Fisher teve participação direta nessa nomeação de Richmond. Fonte: ARCHIBALD, op.cit. p.67.

clamar abertamente que muitos almirantes eram amadores travestidos de chefes, com pouca imaginação, afastados do realismo quando abordavam a tática e a estratégia⁶⁰². Além disso, afirmava que pior que ser amador era não permitir que as idéias originais florescessem, especialmente de oficiais mais modernos, naturalmente com grande espírito ofensivo, entusiasmo e originalidade.

Richmond criticava, também, a preocupação excessiva dos almirantes com o que ele chamava de “spit and polish”⁶⁰³, em detrimento dos exercícios táticos. Para corroborar essa visão de Richmond, Lisle Rose afirmou que nos anos 80 e 90 do século XIX um almirante inglês julgava a eficiência de um navio de Sua Majestade pela limpeza de sua luva branca ao final de uma inspeção⁶⁰⁴. Em 1890 a mania generalizada de limpeza e arrumação alcançava o ponto ridículo e perigoso de afastar qualquer exercício que sujasse o navio.⁶⁰⁵ Richmond se rebelou exatamente contra isso. Para ele o estudo da guerra era negligenciado pelos chefes, preocupados em manter os navios limpos, com os desfiles navais e a prática pura e simples da artilharia, sem nenhuma análise dos resultados. No Almirantado não existia nenhuma seção preocupada com os planos de guerra e com a educação dos futuros chefes navais, segundo sua visão. Pode-se imaginar a antipatia que criou com os chefes que o viam como arrogante e indisciplinado. Seus colegas tampouco eram poupados. Disse ele em 1909 que “parece-me que todos, de capitão-de-mar-e-guerra até o marinheiro mais moderno, necessitam aplausos, ou uma batida nas costas, um cumprimento por qualquer coisa que façam...oficiais deveriam fazer o seu trabalho sem aplausos”.⁶⁰⁶

Richmond se frustrou com o comandante-em-chefe da Home Fleet, almirante Sir William May, seu chefe direto, durante o seu período de comando. Considerava May despreparado para o exercício de tão alta função. Disse ele o seguinte:

Eu queria que ele [May] discutisse comigo, que destruísse meus argumentos, se estivessem errados, concordasse se estivessem certos, e se correspondesse com o Almirantado, em caso de discordância com suas opiniões. O Almirantado, então, poderia apontar falhas ou acertos, mas pelo amor de Deus, permita-nos clareza de pensamento e permita que a mente do comandante-em-chefe esteja absolutamente clara como cristal

⁶⁰² MARDER, op.cit. p.20.

⁶⁰³ Spit and polish era uma expressão que significa “cuspir e limpar”, isto é uma ênfase exagerada com a aparência, em detrimento do treinamento para a guerra.

⁶⁰⁴ ROSE, op.cit. p.28

⁶⁰⁵ Ibidem, p. 29.

⁶⁰⁶ Diário de Herbert Richmond de 11 de abril de 1909 em Cromarty Firth. Fonte: MARDER, op.cit. p.48.

sobre tudo que iremos fazer e por que estaremos fazendo aquilo. Sem discussão isso me parece impossível e sem estudo não haverá discussão, mas ele [May] não tem estudado nada.⁶⁰⁷

Richmond considerava May com pouca imaginação, afirmando que esse almirante passava horas discutindo aspectos menores da tática e dos exercícios realizados, criticando os navios pela incompreensão dos sinais táticos enviados e na forma como os navios eram manobrados⁶⁰⁸, esquecendo no entanto de analisar a qualidade dos treinamentos e de que forma a esquadra deveria ser utilizada para enfrentar os alemães, que ele acreditava, seriam os próximos adversários.

Richmond, apesar desses atritos com oficiais mais antigos, foi muito considerado por seus oficiais. O futuro vice-almirante Kenneth Dewar, cuja amizade com ele se iniciou a bordo do *Dreadnought* disse o seguinte:

Ele [Richmond] era um tipo de oficial que eu nunca tinha encontrado. Além de ser um competente imediato, era um fenômeno raro na Marinha, sendo também um estudante de história. Eu servi com bons comandantes, mas H.W. Richmond era mais que isso. Ele encorajava a se pensar e olhar além dos limites finitos da vida de bordo[...] Richmond desenvolveu um instinto tático e estratégico, estudando os acontecimentos da guerra.⁶⁰⁹

Em março de 1911, ao terminar seu tempo de comando, Richmond foi enviado para comandar um antigo cruzador de segunda classe, o *HMS Furious* e depois o *HMS Vindictive*⁶¹⁰, quase como um castigo por suas observações, consideradas impertinentes pelos superiores. Se por um lado essa comissão era desprestigiada, por outro, permitia que aceitasse a incumbência de Sir John Knox Laughton de editar para o Naval Records Society

⁶⁰⁷ Diário de Herbert Richmond de 22 de junho de 1909 em Cromarty Firth. Fonte: Ibidem, p.53.

⁶⁰⁸ MARDER, op.cit. p.68.

⁶⁰⁹ DEWAR, Kenneth. *The Navy from within*. London: Gollancz, 1939, p.115.

⁶¹⁰ Ambos os navios, os *HMS Furious* e *Vindictive* eram da mesma classe, incorporados em 1896 e 1897, deslocando 5.750 toneladas e armados com 10 canhões de 6 polegadas. Fonte: ARCHIBALD, op.cit. p. 101.

⁶¹¹(NRS) o volume *The Loss of the Minorca 1756*⁶¹², o que lhe trouxe muito gosto e alegria, tendo sido publicado em 1913. Nessa obra, Richmond discutiu na introdução o desastre da perda da Minorca para os franceses na Guerra dos Sete Anos, por parte do almirante inglês Byng, o que acabou levando a seu fuzilamento posterior, um caso raro na Marinha Real. Richmond, comentando essa campanha, disse que “ela enuncia alguns pontos de estratégia que são verdadeiros hoje [em 1913] como foram quando escritos [em 1756]”.⁶¹³

Como editor dessa obra, Richmond compilou a documentação do Almirantado relativa aos eventos envolvendo o almirante Byng, a situação estratégica e a inteligência disponível em janeiro de 1755 até maio de 1756. Na primeira parte da compilação são descritos os eventos ocorridos desde 11 de março até 16 de junho de 1756. Em seguida, Richmond compilou a documentação relativa a inteligência entre janeiro e dezembro de 1755, as observações do Almirantado em relação a situação estratégica até 11 de março de 1756, a documentação de inteligência de dezembro de 1755 a 6 de abril de 1756, as conclusões do Almirantado, os planos de ação de maio e por fim as instruções de Sir Edward Hawke.⁶¹⁴ Trata-se, assim, de uma obra importante para se compreender a tragédia que se abateu sobre Byng e a primeira grande compilação de Richmond.

Nos anos de 1911 e 1912 Richmond encontrou tempo para ministrar palestras na Escola de Guerra Naval Real (EGN-GB) em Portsmouth, afirmando que apesar da mudança tecnológica nas armas e métodos, existiam “princípios” que derivavam do passado que poderiam ser aplicados na guerra naval moderna, demonstrando aproximação com as idéias de Alfred Mahan⁶¹⁵.

⁶¹¹ O Naval Records Society foi fundada pelo eminente professor de história naval do King’s College, Sir John Knox Laughton em 1893. Essa sociedade tinha a tarefa de servir a Marinha e ao Estado no campo da história naval, publicando documentos e obras que descrevessem eventos e estudos da história marítima britânica. Alguns de seus membros foram o Príncipe Louis de Battenberg, Reginald Custance, Alfred Thayer Mahan, William Clowes, o próprio Herbert Richmond, Julian Corbett, Joseph Chamberlain, o Duque de Norfolk, George Sydeham Clarke, Caspar Goodrich, Phillip Colomb, Montagu Barrows e Sir John Seeley, dentre alguns intelectuais. Essa sociedade existe até hoje e tem produzido obras importantes de história, congregando os principais historiadores navais ingleses. Fonte: LAMBERT, Andrew. *The Foundations of Naval History. John Knox Laughton, the Royal Navy and the historical profession*. London: Chatham Publishing, 1998, p.142.,

⁶¹² RICHMOND, Herbert William. *Papers relating to the Loss of Minorca in 1756*. v. xlii, London: Naval Records Society, 1913.

⁶¹³ Ibidem, p. 151.

⁶¹⁴ Sir Edward Hawke era vice-almirante, comandante em chefe da Esquadra Britânica no Mediterrâneo, substituto de Byng.

⁶¹⁵ Para a compilação dos pontos coincidentes e discordantes referentes às trajetórias pessoais e acadêmicas entre Mahan e Richmond, ver Apêndice A).

Um de seus alunos ainda se lembra das palestras ministradas por Richmond. O futuro almirante Roger Bellairs disse :

Era um prazer para nós estudantes sabermos que Richmond ia ministrar as aulas. Tínhamos certeza que seria apresentado um panorama importante para a história naval do futuro. Depois da aula haveria uma discussão livre e aproveitaríamos de seu vasto conhecimento baseado na grande quantidade de leitura histórica, combinada com sua grande facilidade de expressão e a ansiedade de todos nós.⁶¹⁶

Pouco antes de transmitir o comando do *Vindictive*, Richmond imaginou criar uma sociedade que, além de estimular a criatividade e influenciar a educação dos jovens oficiais, permitiria que eles pudessem publicar artigos, sem as peias regulamentares que restringiam a livre discussão de temas de tática, estratégia e política naval. Seu propósito seria promover o avanço e a disseminação, dentro da Marinha Real, de conhecimentos relevantes aos maiores aspectos da profissão naval⁶¹⁷. Dessa forma, convidou diversos colegas para juntos criarem a *Naval Society*⁶¹⁸. Esse grupo temia a interferência e proibição do Almirantado em publicar e veicular artigos em um periódico que circularia entre os membros associados da sociedade. Assim, imaginou-se uma sociedade privada, com um periódico também privado, com circulação restrita, mantendo a anonimidade dos autores, por meio do uso de pseudônimos, de modo a evitar retaliações contra aqueles que criticassem a situação vigente na Marinha.

Reuniões formais da sociedade foram logo descartadas como impraticáveis, no entanto para manter um periódico circulando era necessário estipular anuidades, inicialmente de duas libras por membro associado.⁶¹⁹ Para atuar como editor-chefe foi escolhido um oficial general de prestígio que, de uma certa forma, serviria como para-choques das críticas provindas do Almirantado, o almirante William Henderson que, também, seria o tesoureiro da sociedade. Seriam aceitas inscrições para membro associado

⁶¹⁶ MARDER, op.cit. p.21.

⁶¹⁷ *Naval Review*, n.1, v.96, fevereiro, 2008, p.1,

⁶¹⁸ Os membros fundadores da *Naval Society* eram os seguintes oficiais: capitão-de-mar-e-guerra Herbert Richmond, capitães-de-fragata Kenneth Dewar, Drax Plunkett, capitães-tenentes Ralph Bellairs, T. Fisher, H. Thursfield, capitão dos Fuzileiros Reais E. Harding e o almirante W. Henderson como editor. Essa sociedade existe até hoje e contava com 2.464 membros em agosto de 2007. Este autor é membro associado desta sociedade desde 2004. Fonte: *Naval Review*. N.3, v.95, agosto, 2007, p.205.

⁶¹⁹ HUNT, op.cit. p. 33.

até o posto de capitão-tenente, sendo posteriormente estendidas para todos os oficiais da Marinha Real.

Entre a fundação da sociedade em outubro de 1912 e a distribuição do número um do periódico no início de 1913, que recebeu o nome de *Naval Review*, o número de associados subiu de 8 para 60. Em janeiro de 1914 atingiu 596, em setembro deste ano, 722 e no natal de 1915, 1.260 membros.⁶²⁰

Richmond tinha consciência de que estava mexendo em um vespeiro ao não submeter o *Naval Review* à crítica do Almirantado. Em seu diário escreveria que “o que desejo desenvolver é o hábito mental de compreender os assuntos, indo a fundo na análise, evoluindo para estabelecer princípios e disseminando o interesse no melhor lado de nosso trabalho. Eu imagino o que as autoridades dirão quando o periódico for lido por eles !”⁶²¹. Richmond certamente gostava da provocação e do embate !

Nos anos que se seguiram o *Naval Review* sofreu diversas censuras, principalmente no período de guerra, entre 1914 a 1918, por temor de se revelar planos de guerra, possíveis operações, o estado de espírito e a moral das forças navais aliadas. Richmond, em todas as ocasiões, tentou refutar essas alegações, na maioria das vezes, sem sucesso. O que mais o preocupou foi a censura não especificada, sem justificativas e explicações. O artigo era censurado e ponto final ! Richmond acreditava, em realidade, que as censuras eram motivadas pela própria incapacidade do Almirantado em conduzir a guerra corretamente, motivando assim a censura para esconder suas próprias deficiências.⁶²² Nesse ponto Richmond estava certamente correto, pois dois artigos do *Naval Review* foram censurados pelo Almirantado, por exporem deficiências marcantes na condução da guerra. O primeiro tratou do desastre britânico na Batalha de Coronel em 1914, quando foi morto em combate o almirante inglês Sir Christopher Craddock⁶²³. O segundo, já em 1919, por um virulento artigo sobre a escapada do *Goeben e Breslau* no Mediterrâneo, fruto da incapacidade

⁶²⁰ Ibidem, p.34.

⁶²¹ Diário de Herbert William Richmond, datado de 27 de outubro de 1912, a bordo do *HMS Vindictive*. Fonte: MARDER, op.cit. p.89.

⁶²² HUNT, op.cit. p. 38.

⁶²³ O almirante Sir Christopher Craddock tem uma forte ligação com a história naval brasileira pois era o comandante da canhoneira *HMS Dolphin* em 1892 no Mar Vermelho, quando auxiliou os naufragos brasileiros do cruzador escola *Almirante Barroso* em plena viagem de instrução de guardas-marinha que afundou próximo a Rãs Zeitti na Península Arábica. Fonte: MENDONÇA, Lauro Furtado. A Marinha Imperial. In: *História Naval Brasileira*. 4.v. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2001.

britânica de bloquear os dois navios. Nesse caso específico, o autor foi descoberto e devidamente repreendido, apesar dos protestos veementes de Richmond e dos editores.⁶²⁴

Seja como for o *Naval Review* sobreviveu à guerra e continua até hoje a ser um fórum de discussão de assuntos navais, sem censuras, utilizando ainda pseudônimos para os autores com as mesmas motivações do passado.

O *Naval Review* foi, também, o veículo de discussão de um movimento que atingiu a Marinha britânica naquele início de século XX, formado por jovens oficiais até o posto de capitão-de-mar-e-guerra. Esse grupo de oficiais foi chamado de “jovens turcos” e tinha o propósito de reformular os procedimentos ultrapassados que governavam a Marinha naquele período. Esses jovens oficiais acreditavam que os velhos almirantes impediam o desenvolvimento do poder naval britânico, com suas idéias ultrapassadas e antiquadas. Propugnavam uma mudança geral na organização naval e na forma como a guerra deveria ser conduzida⁶²⁵. Richmond era um dos líderes desse movimento renovador.

Com o desenrolar da guerra de 1914, os “jovens turcos” passaram a criticar abertamente a postura defensiva e cautelosa do Primeiro Lorde do Mar e ex-comandante das forças navais inglesas na Batalha da Jutlândia, almirante Lorde Jellicoe. A campanha que fizeram para a sua remoção, apesar de justificada e coroada de sucesso, não foi bem recebida nos meios navais que a consideraram virulenta demais contra um almirante que, apesar das limitações pessoais, ainda era um oficial-general da Armada Real e assim merecedor de todas as considerações. Ao terminar a guerra, disse o historiador Barry Hunt, “os jovens turcos foram vistos como párias...e seus métodos e não seus motivos é que foram mais lembrados”.⁶²⁶

Em fevereiro de 1913, Richmond foi designado assistente do diretor de operações no recentemente criado estado-maior naval. Esse foi um período de muito desgaste para ele, pois chocou-se diretamente com seus chefes em virtude de “erros de preparação”⁶²⁷, segundo ele, nos planos de guerra sendo delineados. Richmond afirmava que a preparação para a guerra não significava somente construir um grande número de navios, armá-los com munição e homens. Preparação para a guerra, de acordo com o seu pensamento, significava

⁶²⁴ ROSKILL, Stephen. The Richmond Lecture. *Naval Review*. London: Naval Society, v.lvii, N.2, abr, 1969, p.138.

⁶²⁵ HUNT, op.cit, p.57.

⁶²⁶ Ibidem, p. 81.

⁶²⁷ MARDER, op.cit. p. 21.

estudar como esses navios deveriam ser empregados ofensivamente contra os inimigos e defensivamente para proteger o Império. Para isso a preparação dos oficiais deveria ser revista, com ênfase no estudo da guerra e não nos aspectos puramente materiais e tecnológicos. Além disso, considerava que o estado-maior naval recém-criado não era em realidade um estado-maior, pois não assessorava o Almirantado e seu trabalho era infrutífero. Ao eclodir a guerra, Richmond se encontrava nessa função que muito o desagradava. Comentando em seu diário sobre esse período, disse o seguinte:

Faz-me doente ver a guerra ser conduzida dessa forma. Não há o vislumbre dos básicos princípios de emprego eficaz de forças navais e ninguém tem o estofo ou pelo menos o conhecimento para impedir esses esdrúxulos projetos de serem conduzidos[...] Leveson [o diretor de operações] teve sucesso em me isolar completamente. Ele não me consulta, nem me pergunta nada...minha posição está insustentável[...] não há nenhum navio para onde possa ir, assim devo sentar aqui e aceitar qualquer coisa que ele desejar jogar sobre mim[...] não há dúvida de que nós somos os mais horríveis amadores que em algum tempo tentaram conduzir a guerra[...] não treinamos os nossos oficiais nos princípios de guerra, nem os fazemos concentrar em como conduzir a guerra.⁶²⁸

A Marinha britânica, no início da Grande Guerra em 1914, era dirigida por Winston Churchill, como Primeiro Lorde do Almirantado⁶²⁹ e pelo venerado e idoso almirante de 73 anos de idade, Lorde Jack Fisher, Primeiro Lorde do Mar, que regressava a essa função, depois de sua reserva em 1910. Veio substituir o Príncipe de Battenberg, Primeiro Lorde do Mar em 1914, injustamente acusado de ser germanófilo por opositores⁶³⁰.

Churchill, de índole autoritária, se imiscuía nos assuntos operacionais, tudo controlando e tudo decidindo. Por características pessoais era dotado de grande espírito ofensivo e excessivamente impulsivo, ao mesmo tempo em que Fisher, já abatido pela idade, não tinha o mesmo poder e disposição do passado, tudo aceitando.

⁶²⁸ Diário de Herbert Richmond de 14 de agosto, 17 e 24 de setembro de 1914, escrito no Almirantado. Fonte: *Ibidem*, p.99, 108 e 110.

⁶²⁹ Primeiro Lorde do Almirantado é o mesmo que Ministro da Marinha e Primeiro Lorde do Mar o Comandante Militar da Marinha.

⁶³⁰ O almirante Príncipe Louis de Battenberg era um brilhante oficial de marinha, aparentado da rainha Vitória. Ao eclodir a guerra, Battenberg, por ter nascido na Alemanha, foi declarado germanófilo e afastado injustamente do cargo de Primeiro Lorde do Mar, embora tenha feito toda a sua carreira na Marinha britânica e se considerar um inglês. Esse fato foi um dos mais desabonadores para a Armada Real Britânica. Battenberg foi o pai de Lord Louis de Mountbatten, tio da atual rainha Elizabeth II e morto pelo IRA no ano de 1979.

O fracasso aliado nos Dardanelos veio a realçar essas deficiências. Churchill partiu inicialmente da premissa de que, com navios poderosos, poderia dobrar a resistência turca em Gallipoli. Esqueceu que navios são incapazes de tomar objetivos terrestres. Em seguida, quando decidiu empregar forças terrestres, o desembarque anfíbio já estava comprometido, além de ter sido mal conduzido. O desastre foi total, culminando com grande número de baixas nos aliados e posteriormente a retirada das forças da península. Richmond não ficou indiferente a esse fiasco naval. Disse que “Winston não entende de estratégia naval. Ele nunca leu nada a respeito. Imagina que pode aplicar algumas regras mnemônicas derivadas de livros militares, todos traduzidos de expressões navais”.⁶³¹ Sobre Fisher não foi mais benevolente. Disse o seguinte de seu ex-chefe:

Ele [Fisher] está pavimentando o caminho para a derrota. E este é o mestre que seus admiradores nos fizeram acreditar ser bem dotado em estratégia ! Em realidade ele nada faz. Ele vai para casa e dorme à tarde. Está velho, cansado e nervoso. É triste colocar os destinos do Império nas mãos de um velho homem decadente, ansioso por popularidade, temeroso que algum acidente coloque abaixo seus planos. É triste.⁶³²

Richmond incomodava Churchill e assim deveria sair do Almirantado. Em maio de 1915 foi designado para ser oficial de ligação junto à Armada italiana, a bordo do encouraçado *Cavour*, lá permanecendo até outubro, quando assumiu seu quarto comando no mar, o *HMS Commonwealth*⁶³³, em Rosyth, agregado ao Terceiro Esquadrão de Batalha.

Richmond imaginava entrar em combate logo contra os alemães, no entanto o seu esquadrão permaneceu realizando pequenas patrulhas e ações secundárias. O *Commonwelath* não participou da grande Batalha da Jutlândia, ocorrida em maio de 1916, para grande desgosto de Richmond. Preocupou-se com a falta de espírito ofensivo que afligia a Marinha Real, resultando na falha em destruir a Armada germânica no encontro da Jutlândia. Acreditava que, por ser superior, a Marinha britânica perdera uma chance única de destruir a sua adversária em um combate decisivo.

⁶³¹ Diário de Herbert Richmond de 10 de setembro de 1914, escrito no Almirantado. Fonte: Ibidem, p.107.

⁶³² Diário de Herbert Richmond de 19 de janeiro de 1915, escrito no Almirantado. Fonte: Ibidem, p.138.

⁶³³ O *HMS Commonwealth* era um encouraçado pré-Dreadnought construído em 1903, deslocando 16.350 toneladas e armado com 4 canhões de 12, 4 de 9.2 e 10 de 6 polegadas. Fonte: ARCHIBALD, op.cit. p. 67.

Nesse posto permaneceu até abril de 1917, quando assumiu seu quinto comando, o encouraçado *HMS Conqueror*⁶³⁴, subordinado a um almirante que ele muito admirava, o vice-almirante Sir John de Robeck, comandante do Segundo Esquadrão de Batalha. Estava Richmond feliz com os dois outros comandantes da Esquadra, o almirante-de-esquadra Sir David Beatty, comandante da Esquadra britânica e seu chefe de estado-maior, contra-almirante Osmond Brock. Pela primeira vez na guerra sentia confiança nos chefes. Beatty inclusive era um amigo que Richmond muito admirava por seu espírito ofensivo e liderança em combate. Ele considerava, ao contrário, o comandante-em-chefe da Esquadra anterior a Beatty, Lorde Jellicoe, um despreparado. Citou o caso de Jellicoe nunca ter lido um livro de estratégia antes da guerra de 1914, até ter lido o livro de Mahan *The Influence of Sea Power upon History*. Ao lê-lo, Jellicoe mencionou a Beatty, com alegria, uma citação de Nelson, como se fosse uma nova descoberta no campo da estratégia naval. Beatty, muito polidamente, retrucou dizendo que aquela citação de Nelson era repetida inúmeras vezes por Mahan em seu livro seguinte *The Life of Nelson*, não sendo assim nenhuma novidade⁶³⁵. Richmond ridicularizava a “descoberta” de Jellicoe como infantil e primária !

Nessa comissão a bordo do *Conqueror* permaneceu até abril de 1918, quando foi designado diretor da recentemente criada divisão de treinamento no Almirantado. Sua despedida do navio foi triste e emocionante. Disse que ao desembarcar “estava muito tocado. A tripulação me festejou e cantou músicas de despedida. Foi muito tocante e eu não merecia tudo aquilo, mas adorei mais do que as palavras podem descrever. Um excelente grupo de companheiros”.⁶³⁶

Imediatamente procurou implementar melhoramentos no treinamento de oficiais e praças. Uma de suas idéias era permitir o acesso de alunos provenientes de escolas públicas ao corpo de oficiais, o que não era permitido à época. Suas idéias, no entanto, eram muito avançadas para aquele período e a tradição falou mais alto. A maioria dos almirantes no Almirantado, além de não simpatizar com Richmond como pessoa, não tinha simpatias por concepções não ortodoxas.⁶³⁷

⁶³⁴ O *HMS Conqueror* era um belo encouraçado Super-Dreadnought construído em 1911, deslocando 22.500 toneladas e armado com 10 canhões de 13.5 e 16 de 4 polegadas. Fonte: Ibidem, p.74.

⁶³⁵ Diário de Herbert Richmond de 15 de maio de 1917 a bordo do HMS Conqueror. Fonte: MARDER, op.cit. p.251.

⁶³⁶ Diário de Herbert Richmond de 10 de abril de 1918 a bordo do HMS Conqueror. Fonte: MARDER, op.cit. p.309.

⁶³⁷ TREVELYAN, op.cit. p. 8.

Uma de suas idéias, no entanto, foi aceita depois do término da guerra. Para o caso de sub-tenentes⁶³⁸ que tiveram a sua educação limitada pela guerra, podiam ser mandados para a Universidade de Cambridge para complementar os seus estudos interrompidos.

Durante esse seu período no Almirantado, teve alguns atritos com o novo Primeiro Lorde do Mar que substituíra Lorde Jellicoe, o Almirante Wemyss, que, inclusive, foi contra a sua designação para aquela função.

A grande preocupação da Marinha britânica desde 1915 era o grande número de afundamentos de navios mercantes aliados por submarinos alemães. Somente com o estabelecimento de comboios, escoltados por contratorpedeiros, foi possível diminuir os torpedeamentos e aumentar a destruição dos submarinos inimigos. Richmond, ainda sem compreender o alcance que a guerra submarina teria na conduta da campanha naval, comentou o seguinte:

Que tipo de guerra é essa guerra naval !! Não se trata mais de uma guerra de cavalheiros. Trata-se de uma guerra de astúcia, de enganos, de contrabandistas, de bandidos, de subornos, de bandeiras nacionais falsas, de navios travestidos, de oficiais disfarçados, todos agindo sornateiramente. Tudo que possa existir a respeito de honra desapareceu com o submarino. Como o submarino, tudo o mais naufragou. É repugnante.⁶³⁹

Richmond nessa comissão teve um grande dissabor. Em certo almoço de serviço, em julho de 1918, com o Primeiro Lorde do Almirantado, Eric Geddes, não concordou com a opinião desse político, a respeito do modo como a educação naval estava sendo conduzida. Imediatamente, houve forte reação de Geddes, que levantou ameaçadoramente o dedo em riste contra Richmond. Incontinenti, Richmond contra-argumentou, dizendo que estava muito tempo na Marinha para entender o que era disciplina, obediência e subserviência e que sempre preservou seu julgamento em qualquer questão e que não mudaria a sua opinião, apesar da rudeza do Primeiro Lorde. Seguiu-se um período de silêncio e constrangimento. Geddes, imediatamente, mudou o seu tom de voz e assunto para o preço dos charutos na Inglaterra, desanuviando o ambiente⁶⁴⁰. O mal, no entanto, estava feito. Era mais um inimigo de Richmond que surgia. Deve ser considerado, no entanto, que

⁶³⁸ O posto de sub-tenente corresponde ao de segundo-tenente na Marinha brasileira.

⁶³⁹ Diário de Herbert Richmond de 30 de junho de 1915 no Mar Adriático. Fonte: MARDER, op.cit. p. 178.

⁶⁴⁰ Diário de Herbert Richmond de 18 de julho de 1918 no Almirantado. Fonte: MARDER, op.cit. p.315.

Richmond tinha coragem moral para discordar de qualquer pessoa, fosse ela quem fosse, mesmo se essa pessoa fosse o Primeiro Lorde do Almirantado. Logo que pôde, Geddes viria a afastar Richmond dessa função, o que já imaginava ele.

Em janeiro de 1919, já terminada a guerra, Richmond foi dispensado, como esperado e mandado assumir seu sexto comando no mar, o *HMS Erin*⁶⁴¹ no Segundo Esquadrão de Batalha. Lá permaneceu até novembro de 1919. As promoções passaram a ser mais lentas com o fim do conflito, além disso, não contava com a simpatia de muitos almirantes e políticos que o viam como um indisciplinado e prepotente, embora muitos o reconhecessem como um competente profissional.

Richmond começou a se preparar para deixar o serviço ativo, pois tinha certeza que seria preterido a almirante. Um dos contatos que teve foi com o seu amigo Sir Julian Corbett que lhe ofereceu o cargo de professor de História na Universidade de Cambridge, o qual não aceitou por razões pessoais⁶⁴². Outro convite que muito o tentou foi para assumir uma função executiva no negócio de petróleo na Companhia Anglo-persa, no entanto esse convite coincidiu com a nomeação de seu amigo Lorde Beatty para ser Primeiro Lorde do Mar em janeiro de 1920. Esperava ser chamado para trabalhar com ele no Almirantado.

Ao invés de ser chamado para o Almirantado, foi promovido a contra-almirante, com o apoio de Beatty, que o escolheu para dirigir a EGN(GB) em Greenwich. Iniciava Richmond uma nova fase de sua carreira naval e intelectual.

3.1.2- O almirante e o intelectual:

⁶⁴¹ O *HMS Erin* era um encouraçado super-Dreadnought com 23.000 toneladas de deslocamento, armado com 10 canhões de 13.5 e 16 de 6 polegadas. Fonte: ARCHIBALD, op.cit. p. 79.

⁶⁴² O cargo de docente para o qual foi indicado por Corbett era para a cadeira de História Vere Harmsworth, criado pelo Lorde Rothermere em homenagem a seu filho morto na Grande Guerra em 1916. Segundo Roskill, Rothermere, um dos expoentes em Cambridge, acabou indicando outro nome, o professor Holland Rose que assumiu a função logo depois. Fonte: ROSKILL, *Richmond Lecture*, op.cit. p. 141.

Logo ao assumir sua nova função, Richmond ficou encarregado de re-inaugurar o curso de Guerra Naval para oficiais superiores interrompido, desde o início da guerra, em 1914.

Oficialmente a Escola Naval Real (EGN-GB)⁶⁴³ foi estabelecida em Greenwich em 1873, no entanto os seus currículos eram voltados basicamente para o estudo técnico. O propósito dessa escola era estreitar os laços com as universidades e os cursos oferecidos para os oficiais com patentes acima de sub-tenente eram voltados para a técnica em detrimento da estratégia e da história. Das treze disciplinas oferecidas apenas uma lidava com história naval e tática.⁶⁴⁴

O curso de guerra naval foi aberto oficialmente em 1900, sob a batuta de Lorde Fisher⁶⁴⁵ que incluía o estudo da história e de estratégia. Antes dessa data, a Marinha britânica não possuía um local especificado para o ensino de tática, estratégia e da conduta da guerra. Presumia-se que ser promovido a almirante já era credencial suficiente nesses assuntos específicos profissionais. Nesse ano, no entanto, um curso para voluntários foi criado em Greenwich. Em 1906, o curso foi transferido para Portsmouth com duas classes anuais, com duração de três ou quatro meses cada, para voluntários dos postos de almirantes, capitães-de-mar-e-guerra e alguns capitães-de-fragata. As aulas consistiam de palestras, exercícios estratégicos e jogos de guerra. Existiam também aulas sobre inteligência e de direito internacional, no entanto segundo um dos instrutores do curso, Kenneth Dewar, depois almirante, “as informações transmitidas estavam todas contidas em livros de referência e tinham pouco a ver com as principais disciplinas de estratégia e tática”.⁶⁴⁶ Nada era ensinado sobre métodos de comando em situação de crise ou guerra e o sistema de ensino utilizado pouco fez para preparar os oficiais superiores para a guerra que se aproximava, segundo Dewar.⁶⁴⁷

Em 1912 Winston Churchill determinou que a EGN-GB modificasse o seu currículo para treinar oficiais de estado-maior para a guerra.⁶⁴⁸ Mudanças foram tentadas para aumentar a carga horária de história, geografia, e operações de guerra, além da mudança

⁶⁴³ Tradução de Royal Naval College.

⁶⁴⁴ LAMBERT, op.cit. p. 35.

⁶⁴⁵ Na ocasião Lorde John Fisher era Segundo Lorde do Mar, e assim responsável pela Instrução e Ensino na Marinha britânica.

⁶⁴⁶ DEWAR, op.cit. p. 130.

⁶⁴⁷ Ibidem, p.133.

⁶⁴⁸ Ibidem, p.153.

dos métodos que passariam a ser de tutoria e não apenas discursivos. Na prática, no entanto, ênfase foi dada a tarefas rotineiras dos oficiais de estado-maior e não ao estudo aprofundado de novas disciplinas.⁶⁴⁹ O primeiro grupo de oficiais nessa nova tentativa de mudança curricular reuniu-se em março de 1912 para um curso de nove meses⁶⁵⁰, entretanto o espírito geral do curso, infelizmente era “hostil ao trabalho criativo”, segundo Dewar⁶⁵¹.

Richmond, nesse período, foi convidado para proferir palestras sobre história e estratégia na EGN-GB. Muitos anos depois dessas aulas, um dos seus alunos, Reginald Plunkett Ernle Drax recordaria o seguinte:

Seu julgamento [de Richmond] em assuntos de política ou estratégia nunca era relutante e geralmente era bem à frente de seus contemporâneos...Na Escola de Guerra Naval e mais tarde no Colégio Imperial de Defesa, ele discutia princípios com uma maturidade intelectual que era reconhecida por todos. Estava sempre disposto a escutar a opinião dos alunos e se discordassem do que era dito, procurava contra-argumentar com razões lúcidas e pertinentes.⁶⁵²

No período de guerra, o curso foi descontinuado. O professor Andrew Lambert mencionou que “o trabalho realizado na EGN-GB antes de 1914 foi limitado, dominado por questões técnicas e houve pouca contribuição para o desenvolvimento do pensamento naval”.⁶⁵³ Richmond vinha para mudar esse quadro. Voltava como Presidente da Escola de Guerra para reorganizar os cursos, segundo suas próprias idéias. Sua amizade com o Primeiro Lorde do Mar, Earl Beatty facilitava essa tarefa, ou pelo menos assim pensava.

Nesse ano de 1920 foi lançado no mercado editorial o seu primeiro livro de pesquisa histórica, o *The Navy in the War of 1739-1748*⁶⁵⁴ em três volumes. O mentor desse seu trabalho foi Sir Julian Corbett. Amigo de Richmond, Corbett era um dos mais influentes historiadores navais do Reino Unido e pupilo de Sir John Knox Laughton. Corbett não só o influenciou nessa empreitada, como, também, o ensinou a pesquisar em fontes primárias

⁶⁴⁹ HUNT, op.cit. p. 31.

⁶⁵⁰ DEWAR op.cit. p.153.

⁶⁵¹ HUNT, op.cit. p. 31

⁶⁵² Ibidem. p. 31.

⁶⁵³ LAMBERT, Andrew. History is the sole foundation for the construction of a sound and living common doctrine: the Royal Naval College, Greenwich, and Doctrine development down to BR 1806. In : DORMAN, Andrew; SMITH, Mike Lawrence; UTTLEY, Matthew. *The Changing Face of Maritime Power*. London: MacMillan Press, 1999, p.47.

⁶⁵⁴ RICHMOND, Herbert. *The Navy in the War of 1739-1748*. Cambridge: Cambridge University Press, 1920.

inéditas, o que muito o ajudou em toda a sua carreira de historiador. A aproximação entre os dois se dera por ocasião de sua associação com Lorde Fisher em 1906, uma vez que Corbett era grande amigo também de Fisher, tornando-se posteriormente o historiador naval oficial da Primeira Guerra Mundial. Richmond levou muitos anos escrevendo essa obra, terminando-a em 1914, no entanto devido à guerra, postergou o seu lançamento até 1920.

Esse livro monumental abarcou a chamada Guerra Espanhola de 1739 e a Guerra da Sucessão da Áustria que se encerrou em 1748. Seu objeto foi a guerra naval entre as Marinhas britânica e francesa que se estendeu por todo esse período. Essa obra, que ainda é considerada a referência para esses dois conflitos no mar, foi por ele escrita para lhe “auto-agradar”, conforme suas próprias palavras.⁶⁵⁵ Parte desse prazer foi motivado pela falta de pressão dos editores e quase como um hobby.

Sua pesquisa foi detalhada e extensiva nos arquivos ingleses e franceses. Utilizou documentos oficiais do Parlamento inglês e do Almirantado, assim como, também, os diários dos almirantes Sir John Norris, e do Duque de Newcastle, além dos relatos das ações navais retirados dos livros dos navios, de relatórios de comandantes de esquadrão e de frotas navais. O que mais surpreendeu os historiadores profissionais foi que tal livro foi escrito por um capitão-de-mar-e-guerra, sem maiores credenciais, até aquele momento, e em função de atividade, geralmente embarcado em navios da Armada Real. O professor Donald Schurman assim se pronunciou a respeito dessa obra-prima de guerra naval:

O primeiro trabalho de Richmond nas guerras de 1739 a 1748 foi o mais detalhado e compreensível de seus livros. O julgamento de Corbett quando escreveu para Richmond foi que aquela foi a “sua guerra ” e não alteraria uma palavra dele[...] tal produção teria sido muito bem apreciada se ela tivesse provindo da pena de um catedrático de Oxford; como um produto de um comandante da época do *Dreadnought* foi e é um trabalho admirável. Ele foi o primeiro inglês a escrever sobre aquelas guerras inteiramente e discutir suas implicações estratégicas e táticas com um olho de historiador.⁶⁵⁶

A narrativa de Richmond, baseada em farta documentação, se mesclava com conclusões derivadas de seu amplo conhecimento, tanto nos aspectos táticos como da

⁶⁵⁵ SCHURMAN, op.cit. p. 132.

⁶⁵⁶ Ibidem, p.132.

estratégia. Queria que essas guerras do passado fossem lidas pelos oficiais da época dos grandes encouraçados para que percebessem que essas ações ainda tinham relevância no presente e que os políticos podiam interferir diretamente nas ações navais, prejudicando a condução operacional correta da guerra, o que era indesejável⁶⁵⁷. Churchill povoava os seus pensamentos quando chegou a essa conclusão.

Em 1921 a Marinha britânica sofreu forte restrição orçamentária e a EGN-GB foi também atingida. Dos 24 alunos do curso, 19 foram transferidos para a reserva, o que confirmou, em seu juízo, que as autoridades consideravam a escola como de valor marginal, o que acreditava ser um erro que prejudicava a preparação de futuros líderes navais. Sua amizade com Beatty não o tornava imune como podia perceber.

Esse seu período na escola foi marcado pela discussão em torno da Batalha da Jutlândia. Teria a batalha sido vencida pelos ingleses ? Teria Jellicoe sido muito cauteloso e Beatty muito ousado ? Questões que dividiram a Marinha. Richmond era amigo de Beatty e não gostava de Jellicoe, logo sua posição era de apoiar os argumentos de Beatty, embora não explicitamente. Sua atuação nesse processo doloroso foi apenas periférica. Ao final Jellicoe saiu com sua reputação arranhada⁶⁵⁸.

Nesse período, seu grande amigo Julian Corbett faleceu, o que foi para ele uma perda pessoal. Fora, inclusive, Corbett que propusera Richmond para editar outra obra do NRS. Tratavam-se dos volumes III e IV com os papéis e correspondência privada de Sir George, Segundo Conde Spencer, Primeiro Lorde do Almirantado entre 1794 e 1801. A obra levou o título de *Private Papers of George, Second Earl Spencer*⁶⁵⁹, publicados em 1923 e 1924. Corbett, naquela ocasião, estava envolvido com a grandiosa obra de escrever a história da Grande Guerra e indicara Richmond para coordenar esse trabalho.

Em fevereiro de 1923 ele deixou a presidência da escola e foi designado comandante-em-chefe do Esquadrão das Índias Orientais. Esse comando não era dos mais prestigiosos da Marinha, no entanto era um comando no mar, o que agradou Richmond imensamente. Seu esquadrão era composto de três cruzadores e alguns navios auxiliares, baseado em Singapura. A responsabilidade dessa pequena força naval era grande. Ela deveria controlar

⁶⁵⁷ Ibidem, p.135.

⁶⁵⁸ HUNT, op.cit. p. 118.

⁶⁵⁹ RICHMOND, Herbert. *Private Papers of George, Second Earl Spencer*. 2 vol. London: Naval Records Society, 1923/1924, v. III / IV.

uma vasta área que ia da costa leste da África até a região de Singapura, incluindo todo o Mar Índico e o Golfo Pérsico, com suas linhas de comunicação vitais para o Império.

Vinte anos depois de assumir essa função Richmond diria em uma palestra no Instituto Real de Relações Internacionais o seguinte a respeito da área de operações de seu comando:

Quando vinte anos atrás eu comandi o Esquadrão das Índias Orientais tive primeiro que conhecer bem as rotas de comércio, os portos, a natureza das importações e exportações realizadas na área, o tráfego costeiro e o grau de importância que ele tinha no sistema de distribuição no Índico. Com essas informações e conhecimento das forças e portos dos inimigos potenciais, tive que verificar o que deveria ser feito, como fazê-lo e com quais forças deveria cumprir a minha missão, onde os comboios deveriam passar com eficácia e economia e onde deveria patrulhar.⁶⁶⁰

Richmond cumpriu, assim, suas tarefas muito seriamente, propondo o aumento na segurança das linhas de comunicação no Mar Índico e maior participação do Vice-Reinado da Índia no sistema imperial global de defesa. Além disso, realizou inúmeros exercícios combinados com o Exército hindu e foi palestrante costumeiro no Colégio de Estado-Maior em Quetta na Índia.⁶⁶¹ Ele acreditava que o governo deveria fortificar a base de Singapura, mas não apenas com armamento pesado em terra, mas principalmente com o aumento de forças navais, pois acreditava que haveria uma guerra com o Japão no futuro e que o eixo de ataque japonês seria dirigido ao Sudeste Asiático e a Índia, ao invés da Austrália e do sul do Pacífico.⁶⁶² Tinha convicção que o ataque contra Singapura seria combinado e não somente naval. Pode-se, assim, comprovar que estava parcialmente correto, uma vez que os japoneses atacaram segundo dois eixos principais. Um, de acordo com a idéia de Richmond e outro em direção ao Pacífico Central e Sul. Quanto a Singapura, ele estava totalmente correto.

Em 1925 Richmond deixou o seu comando e foi promovido a vice-almirante, sob a proteção discreta de Beatty, que ainda continuava como Primeiro Lorde do Mar. Em julho de 1926 foi elevado pelo rei a Cavaleiro da Ordem do Banho⁶⁶³ e assim elegível para apor

⁶⁶⁰ RICHMOND, Herbert. *The Modern Conception of Sea Power. Brassey's Naval Annual*. New York: The MacMillan Co, v.54, 1943, p.110.

⁶⁶¹ ROSKILL, *Richmond Lecture*, op.cit. p.141.

⁶⁶² HUNT, op.cit. p. 138.

⁶⁶³ O título em inglês é Knight Commander of the Order of the Bath (KCB).

antes de seu nome o título de Sir. Nesse ano, também, recebeu a Medalha de Ouro Chesney da RUSI, distinção previamente conferida a apenas um oficial de marinha, Alfred Thayer Mahan, pela qualidade de sua obra *The Navy in the War of 1739-1748*. Em setembro desse ano foi novamente brindado por Beatty, ao ser nomeado primeiro comandante do recém-inaugurado Colégio Imperial de Defesa (CID)⁶⁶⁴ que iniciaria suas atividades em janeiro de 1927.

A tarefa principal dessa instituição era congregar os oficiais de média patente, oficiais superiores, das três Forças Armadas, Marinha, Exército e Força Aérea, juntamente com civis funcionários governamentais, aptos a disputar funções de comando e direção, para que se aperfeiçoassem e treinassem em assuntos de estratégia e política concernentes à defesa do Império. A função primordial desse novo órgão de ensino era permitir a troca de experiência entre oficiais e civis de diferentes matizes e incentivar a cooperação entre eles. Segundo Roskill o colégio foi “um primeiro passo para o que hoje se chama integração das Forças Armadas”.⁶⁶⁵

Richmond foi a escolha certa, uma vez que sempre defendera a cooperação e a integração entre as Forças Armadas, com o estabelecimento de uma doutrina comum, além de apreciar demasiado a função de ensino. Pouco antes, Richmond defendera a criação de um estabelecimento de ensino com essas características.⁶⁶⁶

O colégio estava localizado em Londres e os cursos teriam a duração de um ano para oficiais britânicos e dos Domínios, que já tivessem os cursos de estado-maior de suas respectivas forças. Inicialmente as turmas teriam 35 oficiais de cada força, 12 dos Domínios e três civis de cada departamento envolvido com assuntos de defesa, isto é assuntos estrangeiros, tesouro, comércio, interior e colonial.⁶⁶⁷

A Richmond e a um grupo escolhido de oficiais recaiu a organização do primeiro curso do colégio. Nesse mister, Richmond tornou-se o que efetivamente não fora até ali, humilde. Em uma de suas cartas para Henderson do *Naval Society*, escreveu o seguinte:

Eu intensamente detesto publicidade. Tenho um grande trabalho à frente e se terei a confiança das três forças dependerá mais do que farei do que escrevi até aqui. Eu preferiria deixar como está e não levantar grandes

⁶⁶⁴ O nome em inglês é Imperial Defense College.

⁶⁶⁵ ROSKILL, *Richmond Lecture*, op.cit. p.142.

⁶⁶⁶ HUNT, op.cit. p. 150.

⁶⁶⁷ Ibidem, p. 155.

expectativas em mim nas cabeças daqueles que me nomearam e do qual tenho medo de desapontar⁶⁶⁸.

O curso era composto de nove ou dez grandes exercícios tipo jogos de guerra, no nível político e estratégico, quando cada aluno participava como um ator político distinto em situações de crise ou de guerra. Em seguida, era confeccionado um relatório com todos os ensinamentos colhidos, com comentários sobre os acertos e erros. Infelizmente, esses relatórios foram tratados pelos estados-maiores como exercícios acadêmicos e não foram devidamente aproveitados.⁶⁶⁹

Em complemento, existiam palestras formais proferidas por renomadas personalidades da GB como o rei, o primeiro-ministro, os demais ministros, comandantes de força, almirantes, brigadeiros e generais, além de visitas de estudo, viagens no país e no exterior. Richmond, pessoalmente ministrava algumas palestras. Uma de suas palestras favoritas tinha o título de “Os objetos de guerra”, no qual discutia com a turma aspectos importantes de estratégia e política, procurando formular princípios e conclusões com argumentação bem fundamentada.

O então assistente de ensino de Richmond, depois almirante, Sir Gerald Dickens, comentou o seguinte sobre suas preleções;

Sua [de Richmond] erudição geral, seu vasto conhecimento de história militar e naval, seu poder de análise e exposição, sua disposição de ouvir cada ponto de vista apresentado, trouxe imediatamente a atenção e respeito de todos que trabalham com ele.⁶⁷⁰

Richmond, por ser excessivamente voltado para assuntos navais, ofendeu algumas vezes oficiais de outras forças, principalmente da Força Aérea Real. Um desses oficiais, o comandante de grupo Phillip Joubert de la Ferte comentaria que Richmond dizia sempre que “a Marinha vinha primeiro, em último e em todas as circunstâncias, e que se dane a história se ela disser outra coisa”.⁶⁷¹ Muitos de seus acusadores diriam posteriormente que ele não percebia com clareza a importância do poder aéreo. Richmond certamente tinha

⁶⁶⁸ Carta de Herbert Richmond para William Henderson de 3 de setembro de 1926. Fonte: Ibidem, p.158.

⁶⁶⁹ Ibidem, p.158. Muitos desses exercícios retrataram, com grande exatidão, situações que ocorreram posteriormente na Segunda Guerra Mundial.

⁶⁷⁰ MARDER, op.cit. p. 28.

⁶⁷¹ HUNT, op.cit. p. 160.

arestas com oficiais da Força Aérea. Diria ele, maldosamente, que eles eram mentalmente inferiores aos oficiais das outras forças e que “alguns dos trabalhos por eles escritos eram quase produtos de crianças parcialmente educadas”.⁶⁷² Uma maldade certamente, no entanto Barry Hunt acreditou que todo esse preconceito era baseado na estratégia de terror defendida por muitos aviadores ingleses de bombardear maciçamente áreas urbanas, uma distorção moral não aceita, pois não correspondia ao modo inglês de conduzir a guerra, segundo Richmond. Prosseguiu Hunt, afirmando que a filosofia de política imperial naval explícita comentada por Richmond não justificaria o slogan pejorativo adotado pelos oficiais da Força Aérea de “Marinha primeiro, em último e em todas as circunstâncias”.⁶⁷³ Uma malidicência contra Richmond com toda a certeza.

O novo Primeiro Lorde do Mar era o almirante Sir Charles Madden desde julho de 1927, que não simpatizava com Richmond. Madden fora chefe do estado-maior e dileto amigo de Jellicoe no comando da Esquadra em 1916 e assim um adversário tanto de Beatty como de Richmond. Além disso, era um oficial de difícil trato, bem mais velho e antigo que ambos, já tendo sido agraciado com o título de barão pelo rei em 1919. Richmond sabia que, a partir daquele momento, contaria com um grande inimigo no Almirantado.

Nesse período Richmond lançou três livros. O primeiro recebeu o nome de *Command and Discipline*⁶⁷⁴, uma antologia de passagens escritas por autores renomados de história militar e naval. Essa obra foi dividida por Richmond em dois grupos, o primeiro com frases relativas a “arte” de comandar, o segundo relativo à disciplina, com um total de 14 capítulos. A escolha dos autores por Richmond já indicava os seus textos militares preferidos. Ele nutria forte admiração por Lorde Horatio Nelson, a exemplo de Mahan, transcrevendo sete verbetes desse herói inglês. Admirava também intensamente o próprio Alfred Mahan com 14 verbetes, o marechal Ferdinand Foch, com dez verbetes, e Napoleão com sete verbetes. Ao todo, transcreveu dezenas de verbetes de cerca de 90 personagens. Seus heróis ingleses admirados eram além de Nelson, Wellington e Lorde Saint Vincent. Interessante notar que Richmond não mencionou nenhuma vez nem Laughton nem Corbett, influências importantes em sua vida acadêmica.

⁶⁷² Carta de Herbert Richmond a William Henderson de 15 de setembro de 1928, dia de seu aniversário. Fonte: Ibidem, p.161.

⁶⁷³ Idem.

⁶⁷⁴ RICHMOND, Herbert. *Command and Discipline*. London: Edward Sanford, 1927.

Nesse mesmo ano, Richmond lançou o *Naval Warfare*⁶⁷⁵ que era composto de dois grandes capítulos, ambos retratando palestras ministradas por ele no King's College na primavera de 1926. O propósito desse livro era estabelecer, por uma forma simples e direta, em um texto enxuto, “os amplos princípios básicos que cobrem o uso do poder marítimo na guerra”, segundo suas próprias palavras⁶⁷⁶. Na primeira parte, Richmond procurou estabelecer princípios gerais e objetos da guerra no mar, correlacionando esses princípios com a história naval. Na segunda parte, ele abordou os diversos tipos de operações navais que podiam ser conduzidas, principalmente a defesa do comércio marítimo e defesa contra invasões. A sua linguagem era direta e simples, podendo ser compreendida por leigos, sua principal audiência.

Em 1928 Richmond lançou o terceiro livro desse período, o *National Policy and Naval Strength*⁶⁷⁷. Tratava-se de uma compilação de diversas palestras ministradas por ele na Academia Britânica⁶⁷⁸, de artigos no *Naval Review*, de conferências no RUSI e no Instituto Real de Relações Internacionais, nas Universidades de Cambridge e de Londres e na EGN-GB, sob o título de “políticas nacionais e força naval dos séculos XVII ao XX”, sendo o primeiro livro de história que pode ser chamada de história popular, segundo entendimento de Hunt⁶⁷⁹. Richmond solicitou que o prefácio fosse feito por seu amigo Lorde Sydenham of Combe que apontou a importância do estudo da história para políticos e uma crítica direta à política naval britânica adotada na Grande Guerra.

O livro foi dividido em 15 capítulos, cada um representando uma conferência distinta, no mesmo modelo adotado por Mahan em suas diversas obras escritas. Os capítulos históricos referem-se às políticas nacionais e poderio naval; à utilização de estratégias combinadas por parte da Marinha e do Exército britânicos nos séculos XVII e XVIII; algumas influências do poder marítimo na Guerra de 1914 a 1918; a estratégia naval inglesa na Guerra de Sucessão da Áustria, um de seus temas favoritos; a influência do poder marítimo na guerra contra a França na América do Norte e Índia entre 1744 e 1762; as reformas conduzidas por Sir James Graham no sistema de comando e administração do Almirantado no início do século XIX; a atuação de corsários franceses contra as linhas de

⁶⁷⁵ RICHMOND, Herbert. *Naval Warfare*. London: Ernest Benn, 1927.

⁶⁷⁶ Ibidem, p.iii.

⁶⁷⁷ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. London: Longmans and Green, 1928.

⁶⁷⁸ Chamadas de Palestras Raleigh de História.

⁶⁷⁹ HUNT, op.cit. p. 130.

comunicação inglesas e por fim a importância que o poder marítimo teve e tem para o Império britânico. Os capítulos teóricos se referem à importância da cooperação no estabelecimento de políticas e estratégias nacionais; a importância de se informar os subordinados; um outro concernente à reflexão e discussão de temas de história e estratégia; o lugar da história na educação naval; o uso que deve ser feito dos estudos de história e uma bela discussão sobre os cruzadores de batalha, uma criação de Fisher.

Esse livro foi voltado para historiadores, especialistas em guerra naval, políticos e oficiais de marinha, tornando-se, dessa maneira, um texto básico para se compreender o pensamento de Richmond.

Em dezembro de 1928 ele deixou o CID e em outubro do ano seguinte foi promovido a almirante-de-esquadra, apesar da oposição de Madden. Essa promoção não significou novas comissões de maior prestígio, muito pelo contrário. A única função que lhe foi confiada foi ser Presidente da Conferência Internacional para a Segurança da Vida no Mar, muito insignificante para a o seu intelecto e preparação profissional. Madden não lhe deu mais nenhuma função a partir daí.

O que veio a complicar ainda mais a sua situação foi uma série de artigos que Richmond escreveu para o periódico *The Times* em 21 e 22 de novembro de 1929, cujos títulos foram *Menores Marinhas - um padrão para todas e O Navio Capital*⁶⁸⁰. Neles Richmond atacou veementemente a política naval vigente na GB ao propor o absurdo, segundo ele, de procurar uma fórmula para limitar o número de navios de cada poder marítimo. Sugeria ele que cada Nação deveria procurar seus próprios números, de acordo com seus interesses no mar e não em relação a seus oponentes. Para ele, a única forma de limitar cientificamente o poder de uma Marinha de guerra era controlar o tamanho de cada navio individualmente, mas nunca a Marinha como um todo. Os navios a serem construídos deveriam estar limitados pela autonomia em cerca de 8000 milhas a 15 nós de velocidade, velocidades entre 24 e 28 nós e capacidade de combate com canhões até 6 polegadas. Essas qualidades corresponderiam a um cruzador de cerca de 10.000 toneladas⁶⁸¹. A lógica de seu pensamento determinava que as Marinhas concorrentes teriam uma tonelagem total acertada por acordos internacionais. Disse ele o seguinte:

⁶⁸⁰ Os títulos em inglês foram *Smaller Navies. A Standard to All e The Capital Ship*, publicados no *The Times* de Londres.

⁶⁸¹ No subitem 3.3.3 serão discutidas, com maior intensidade, essas idéias de Richmond.

As Nações deveriam ser livres para distribuir a tonelagem em seus próprios navios como quisessem, tendo como parâmetros o armamento, a proteção, a velocidade e a autonomia. Esses requisitos podiam todos ser alcançados dentro da tonelagem menor que 10.000 toneladas, de modo a que tal tonelagem lhes dessem condições de atender os requisitos próprios de cada política de defesa.⁶⁸²

Richmond já havia defendido esses pontos de vista anteriormente e eles não agradaram ao Almirantado que ainda defendia a construção de grandes navios encouraçados, dentro da tradicional concepção de Alfred Mahan de batalha decisiva. Richmond defendia a construção de cruzadores menores em detrimento dos grandes navios encouraçados, afirmando que se perdeu na conferência do desarmamento de Washington de 1922 a chance de diminuir uma futura escalada de construção de grandes navios, sem sacrificar a segurança dos Estados envolvidos. Em uma palestra proferida por ele em abril de 1926 em Chatham House defendeu esses pontos de vista, criticando duramente o Almirantado. Foi, então, imediatamente repreendido pelo vice-almirante Frederick Field, vice-chefe do estado-maior naval que determinou que naquelas circunstâncias Richmond deveria se refrear de declarações públicas que viessem a embarçar o Almirantado em questões que envolvessem projetos de força e políticas navais. Por estar ainda sob a batuta de Beatty, a questão foi abafada e nada ocorreu.

Nesse novo caso que surgiu Beatty já estava na reserva e o Primeiro Lorde do Mar era Madden, seu inimigo declarado. Novamente houve uma reprimenda pública, com a intenção de forçá-lo a transferir-se para a reserva, no entanto, desta feita, em março de 1930 Richmond recebeu uma carta do Primeiro Lorde do Almirantado A V Alexander informando-o de que não haveria uma nova comissão para ele naquele ano.

Logo em seguida, foi preterido novamente para um grande comando de força naval no mar. O novo Primeiro Lorde do Mar era o almirante Frederick Field, o mesmo que o repreendera quatro anos antes pelo mesmo motivo. Field insinuou, então, que precisava da vaga de Richmond para acelerar as promoções dos postos abaixo.⁶⁸³ Era a máxima

⁶⁸² MARDER, op.cit. p.30.

⁶⁸³ Ibidem, p.31.

humilhação que Richmond poderia suportar. Em abril de 1931 Richmond era transferido para a reserva, sob forte emoção e frustração.

Embora não imaginasse na ocasião, Richmond começaria uma nova etapa em sua vida, etapa que muito o agradaria.

3.1.3- Uma carreira de realizações acadêmicas;

Richmond afastou-se, imediatamente, para sua casa localizada em Great Kimble no Condado de Buckinghamshire a sudeste da Inglaterra. Nesse período, ele continuou suas pesquisas e a escrever livros, procurando esquecer a sua saída da Marinha. Encontrou, também, na jardinagem um derivativo. Eventualmente vinha a Londres ministrar palestras na University College da Universidade de Londres e no Trinity College.

Pela primeira vez sentia uma grande liberdade em escrever o que bem entendesse, sem as peias que o serviço ativo demandava de seus oficiais. Censuras não mais existiam.

Nos próximos três anos, de 1931 a 1934, foram lançados quatro livros de sua autoria. O primeiro, *The Navy in India 1763-1783*⁶⁸⁴ uma densa obra histórica que foi terminada no seu período de comando no Índico, só sendo lançada em 1931. Nesse livro Richmond tentou demonstrar como a política tende a se subordinar a fatores materiais e administrativos.⁶⁸⁵ Ele procurou indicar as causas que afetaram a estratégia e as influências que governaram a tática empregada pelos comandantes na cena de ação, em especial o duelo Hughes-Suffren e trazer à discussão as muitas circunstâncias de tempo, de suprimentos, de saúde e materiais que tiveram um destacado papel na campanha⁶⁸⁶.

Suas buscas foram feitas em arquivos na Índia, África do Sul, Holanda, França e Inglaterra, com farta documentação primária de referência. Sua análise concentrou-se nos campos político, estratégico e operacional, no entanto isso não impediu que analisasse algumas batalhas, a exemplo do que Mahan fizera em seu *The Influence of Sea Power upon History*, obra inclusive referenciada por Richmond. Ele chegou a mencionar que não tinha o propósito de detalhar os movimentos de esquadras ou navios individuais, já devidamente

⁶⁸⁴ RICHMOND, Herbert. *The Navy in India 1763-1783*. London: Ernest Benn, 1931.

⁶⁸⁵ HUNT, op.cit. p. 136.

⁶⁸⁶ RICHMOND, *The Navy in India*, op.cit. p. 13.

descritas por outros autores⁶⁸⁷. Ele procurou, no entanto, discutir questões estratégicas com maior profundidade que Mahan.

As operações navais realizadas naquele teatro de operações do Índico foram influenciadas pelas operações em terra, o que se afastou da idéia de Mahan sobre a centralidade da guerra no mar. A conclusão mais interessante dessa obra de Richmond foi que o poder marítimo, em íntima cooperação com o poder terrestre, foi o elemento fundamental para preservar o comércio britânico no subcontinente indiano.

O segundo livro lançado em 1931 foi o *Economy and Naval Security: a plea for the examination of the problem of the reduction in the cost of naval armaments on the lines of strategy and policy*⁶⁸⁸. Richmond, ao escrever esse livro, tinha o propósito de discutir o problema da redução do custo dos armamentos navais em relação à estratégia e à política. Logo no início de sua discussão apontou que não existia uma concordância geral em relação a economia nacional e os requisitos de segurança. De acordo com uma primeira linha de pensamento, os armamentos eram a causa da guerra, logo se reduzindo o gasto em armas as chances de guerra diminuiriam. Em uma segunda linha de pensamento, o propósito seria o inverso, assim a compra de armamentos teria um efeito coercitivo e assim dissuadiria qualquer país de se aventurar em um conflito. Uma terceira linha, do qual Richmond era partidário, preconizava que o propósito dos armamentos era obter segurança. Se gastar mais em armas significasse maior segurança, se deveria gastar mais. Se o adversário mantivesse, segundo a sua visão, o nível adequado de segurança, haveria economia e sua discussão centrou-se nesse caso específico.⁶⁸⁹

O livro, assim, foi dividido em sete capítulos, sendo o primeiro a discussão dos requisitos necessários dos princípios que governavam o poderio de Marinhas de guerra em diversas operações navais específicas. Em seguida, Richmond analisou o tamanho ideal dos navios de combate em relação ao armamento, velocidade, autonomia e capacidade de combate. Nos capítulos seguintes procurou discutir os princípios que limitavam o poder naval em termos de qualidade e quantidade, combinados com as necessidades de economia, com a competição internacional e a segurança de cada país⁶⁹⁰ e as objeções e limitações que

⁶⁸⁷ Ibidem, p.13.

⁶⁸⁸ RICHMOND, Herbert. *Economy and Naval Security: a plea for the examination of the reduction in the cost of naval armaments on the lines of strategy and policy*. London: Ernest Benn Ltd, 1931.

⁶⁸⁹ Ibidem, p.11.

⁶⁹⁰ Ibidem, p.127.

surgiram nessas configurações de força, para em seguida terminar o livro com um sumário de suas conclusões, indicando uma abordagem didática interessante e original.⁶⁹¹

O livro seguinte por ele lançado foi o *Imperial Defence and Capture at Sea in War*⁶⁹² que tratou de questões envolvendo dois grupos de capítulos distintos. O primeiro grupo composto de seis capítulos abordou a questão da defesa imperial, discutindo aspectos políticos envolvidos na guerra e na paz, e um tema que muito o interessou que foi a defesa do comércio marítimo da GB e a defesa contra invasões. No segundo grupo de capítulos, quatro no total, analisou a questão, sempre sensível, de capturas marítimas em alto-mar no caso de guerra.

Embora Richmond tenha apresentado uma re-configuração original do sistema de defesa do Império⁶⁹³ logo no início de sua apresentação, sua aceitação não foi unânime entre os historiadores e analistas. Muitos criticaram suas concepções como dissociadas da realidade, que começava a se alterar, afetando o relacionamento das unidades políticas dentro do Império. Schurman comentou que qualquer que fosse sua lógica na apreciação militar naquela oportunidade, para se encaixar em situações estratégicas correntes, essas situações não mais existiam em 1932. Disse ele que “apesar de seu conhecimento em assuntos de política naval, uma cabeça como a de Richmond não estava preparada para lidar com a natureza das mudanças de relações na Comunidade Britânica que afetavam a base das concepções estratégicas”.⁶⁹⁴

Hunt também criticou Richmond, afirmando que sua concepção de defesa era amorfa, e algumas vezes ambígua em relação às suas implicações, não tendo ele se baseado em qualquer discussão teórica de relações internacionais. Além disso, acreditava que Richmond, como todos os ingleses de sua geração, não eram “sensíveis às forças nacionalistas que se desenvolviam no seio do Império e a natureza mutante das conexões que mantinham o Império coeso”⁶⁹⁵.

Por outro lado, essas críticas não foram unânimes. O historiador Robin Higham afirmou que:

⁶⁹¹ Ibidem, p.221.

⁶⁹² RICHMOND, Herbert. *Imperial Defence and Capture at Sea in War*. London: Hutchinson & Co, 1932.

⁶⁹³ Ibidem, p. 11.

⁶⁹⁴ SCHURMAN, op.cit. p. 129.

⁶⁹⁵ HUNT, op.cit. p. 135.

O *Imperial Defence and Capture at Sea in War* continha uma grande quantidade de sábias lições. Diferentemente de muitos outros autores, Richmond estava preocupado com as funções das Forças Armadas em tempo de paz e de guerra. O combate tinha mais visibilidade e interesse para a imaginação da opinião pública, no entanto a sobrevivência dependia de que preparativos fossem realizados não só para a guerra, mas também para se evitar a guerra. Dessa maneira as tarefas das Forças Armadas, em períodos entre conflitos, eram a preservação da ordem, manutenção para a guerra e treinamento.⁶⁹⁶

Seja como for, trata-se de um livro que, mercê todas as críticas, tem uma grande importância, pois discute intensamente conceitos importantes sobre defesa.

Seu livro seguinte foi *Naval Training*⁶⁹⁷ de 1933. O tema desse livro foi um de seus favoritos, a educação e o treinamento do pessoal da Marinha Real. Os primeiros rascunhos foram escritos em 1918 quando ele assumiu a função de chefe da divisão de treinamento do Almirantado⁶⁹⁸. Desde muito cedo, Richmond se envolveu com a área de ensino da Marinha. No seu tempo de assistente de Lorde Fisher ele já pôde perceber as alterações conduzidas por seu chefe na área de treinamento e ensino que vieram modificar totalmente a política naval até então. Richmond, a partir daí, começou a formular a sua própria concepção e procurou aproximar a Marinha da academia e implementar novos métodos de ensino, tais como estudos de caso e discussões dirigidas. Além disso, acreditava que se deveria aumentar a carga de estudos de história naval e estratégia nos cursos de altos-estudos. Afinal Richmond fora tanto diretor da EGN-GB como do CID, o que acreditava lhe conferia credibilidade o suficiente para apontar os defeitos no sistema de ensino naval e militar.

Esse livro tem a importância de ser uma história concisa da educação dos oficiais ingleses e uma análise crítica dos métodos existentes de seleção e treinamento dos entrantes na Marinha.⁶⁹⁹ Acreditava que a Marinha deveria abolir a entrada de jovens adolescentes de 13 ou 14 anos, como inclusive foi o seu caso e de toda a sua geração, em prol da entrada de jovens mais velhos com idades entre 16 e 18 anos, provindos de escolas públicas. O livro foi composto de 11 capítulos e um sumário, a exemplo da metodologia que ele utilizou em

⁶⁹⁶ HIGHAM, Robin. *The Military Intellectuals in Britain: 1918-1939*. Westport: Greenwood Press Publishers, 1966, p.53.

⁶⁹⁷ RICHMOND, Herbert. *Naval Training*. London: Oxford University Press, 1933.

⁶⁹⁸ HUNT, op.cit. p. 212.

⁶⁹⁹ Ibidem, p.212.

Economy and naval security. Richmond concluiu seu livro dizendo que a entrada de jovens na Marinha deveria ser por exame, provindos de escolas públicas, onde os diretores deveriam testemunhar qualidades nos candidatos, tais como capacidade de influenciar os colegas, liderança, caráter, habilidades especiais e requisitos atléticos. Os exames obrigatórios seriam em matemática, língua estrangeira, história geral, grego e o latim, matemática superior, ciência natural, uma segunda língua estrangeira, história européia, geografia e economia. Seu plano de carreira previa um tempo de 18 meses como aspirante, basicamente em terra e algumas viagens de treinamento, dois anos no mínimo no mar como aspirante e guarda-marinha, avanço a tenente se recomendado por seu comandante, por um período de mais dois anos e EGN-GB como tenente durante mais um ano. Previa ele que entre 22 e 24 anos de idade o oficial estaria apto para funções de assessoramento em estados-maiores.⁷⁰⁰

Nesse período, Richmond aproximou-se do crítico militar Sir Basil Liddell Hart⁷⁰¹ depois dos elogios do primeiro em relação a biografia de William Tecumseh Sherman escrita por Hart. Os laços se estreitaram quando Richmond contou a Hart os seus infortúnios a respeito de suas opiniões sobre as dimensões dos navios, o que provocou como punição a sua indisponibilidade e posterior afastamento do serviço ativo da Marinha. Hart, imediatamente, ofereceu-se para utilizar suas conexões com membros do gabinete de James Ramsay Mac Donald, dentre os quais se destacava Lorde Thompson, Ministro da Aeronáutica e rediscutir aquela situação. A morte de Lorde Thompson em um acidente aéreo pouco depois abortou essa iniciativa, no entanto Richmond e Liddell Hart mantiveram-se em contato até a morte do primeiro.

Em fevereiro de 1934 a vaga de Holland Rose em Cambridge foi aberta, depois de dois anos de docência. O nome de Richmond foi eleito pela congregação da universidade para assumir essa vaga por um período de dois anos.⁷⁰² Era realmente uma grande honra para um oficial de marinha ser professor daquela prestigiosa universidade, inclusive por que Richmond tinha duas obras fundamentais de história que lhe davam credenciais mais que relevantes, *The Navy in the War of 1739-1748* e *The Navy in India*, seus dois livros mais importantes e conhecidas no meio historiográfico. O próprio professor Rose diria que

⁷⁰⁰ RICHMOND, *Naval Training*, op.cit p.141.

⁷⁰¹ Autor de diversos livros de história militar e formulador da teoria de aproximação indireta em estratégia.

⁷⁰² A cadeira assumida por Richmond era chamada de Vere Harmsworth de história naval e imperial. Ver item 3.1.1.

“Richmond não possui somente um belo currículo no serviço ativo naval, ele tem estudado profunda e longamente a história da Marinha e sua influência em nosso desenvolvimento nacional e além mar”.⁷⁰³

George Trevelyan, seu cunhado e amigo íntimo, professor régio⁷⁰⁴ de história moderna em Cambridge, diria posteriormente que a escolha do nome de Richmond foi marcada por sua “eminência como historiador em razão da idade limite que afetava o corpo docente, ele só poderia permanecer por dois anos, porém sentimos que suas qualificações eram tão grandes que mesmo essa desvantagem poderia ser relevada. Ele era um excelente professor e palestrante”⁷⁰⁵

Richmond dedicou-se de corpo e alma, com extrema alegria, a nova carreira docente. Além disso, tornou-se mais tolerante com opiniões contrárias as suas. Toda a sua agressividade e prepotência foram deixadas para trás. Parecia que tinha nascido para ser professor de história, sua terceira grande paixão, depois da família e da Marinha Real. Ele foi reconhecido em Cambridge como um educador gentil, paciente, sensível e charmoso.⁷⁰⁶ Sua vitalidade e dedicação foram muito apreciadas por seus alunos e colegas professores. Além disso, desenvolveu um refinado senso de humor que fazia de suas aulas um delícia de ser assistida. Richmond, também, era fluente em francês e italiano, o que facilitava suas pesquisas e referências em sala de aula, pois indicava as diferentes visões de outros autores estrangeiros.

Nesse período de docência Richmond lançou novo livro *Sea Power in Modern World*.⁷⁰⁷ Nessa obra ele retornou ao tema de segurança e voltou a criticar as doutrinas em voga nas Marinhas dos anos 30 que enfatizavam a quantidade de meios e as grandes dimensões dos navios, em detrimento de razões estratégicas e políticas. Reconheceu que um bloqueio naval só seria efetivo se um poder marítimo estivesse aliado a um poder terrestre, aproximando-se do pensamento de seu querido amigo Julian Corbett.

Richmond nesse livro, também, apontou que o poder marítimo era o melhor instrumento político e estratégico do que o nascente poder aéreo, pois o primeiro poderia transportar grandes quantidades de tropas pelo mar e manter essas tropas lutando em um

⁷⁰³ HUNT, op.cit. p. 217.

⁷⁰⁴ Título correspondente a catedrático ou professor titular. Trevelyan posteriormente seria Reitor do Trinity College em Cambridge. Fonte: Ibidem, p. 218.

⁷⁰⁵ TREVELYAN, op.cit. p. 12.

⁷⁰⁶ HUNT, op. cit. P. 217.

⁷⁰⁷ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in Modern World*. London: G.Bell & Sons, 1934.

teatro de operações afastado, com boa cadeia logística, ao contrário da Força Aérea, limitada pela dimensão restrita de seus meios. Concluía, assim, que o poder marítimo era um poder mais adequado a segurança coletiva que o poder aéreo, o que mais uma vez trouxe a insatisfação de seus colegas da Força Aérea.

Richmond dividiu o livro em nove capítulos, iniciando uma discussão interessante sobre poder marítimo e Alfred Mahan para em seguida analisar as causas, elementos, limitações e mudanças ocorridas no poder marítimo⁷⁰⁸. Sua comparação entre os poderes aéreo e marítimo se seguiu, além da sempre presente discussão sobre os números de navios das Marinhas de guerra e suas implicações; uma análise sobre a arma submarina e a segurança individual e coletiva, terminando com um capítulo referente aos modernos instrumentos do poder marítimo.

Depois de dois anos de docência e ao ver expirar o seu período na cadeira Vere Harmsworth, Richmond foi eleito pela própria congregação de Cambridge para assumir a reitoria do Downing College, um dos colégios da universidade, onde permaneceria até o seu falecimento.

Esse período como reitor foi um dos mais produtivos e felizes de sua vida. Entre 1936 e 1946 escreveu mais cinco livros, além de opúsculos e artigos para diversas revistas e periódicos. Além de se realizar como administrador universitário, Richmond ainda proferia inúmeras palestras. Foi agraciado com o título de doutorado honorário pela Universidade de Oxford, como membro efetivo da Academia Britânica e membro associado da Academia de Marinha da França.

Na revista de Cambridge, um dos editores escreveu o seguinte sobre o reitor Richmond:

Seu charme [de Richmond] e sua afabilidade demonstraram como ele sabia bem encorajar jovens. Ele levou a sua função muito seriamente. Sentia-se como um comandante de navio, preocupado primariamente com o bem-estar de toda a tripulação[...] a modéstia de Richmond produziu uma boa expectativa em ter sua companhia no campus[...] como chefe do campus acreditava na expressão ‘bando de irmãos’⁷⁰⁹ e provou que essa crença se espalhava por todos.⁷¹⁰

⁷⁰⁸ Esses conceitos serão detalhadamente discutidos no item 3.3.

⁷⁰⁹ Em inglês ‘band of brothers’, expressão comumente utilizada por Lorde Horatio Nelson para designar os seus comandantes de navios.

⁷¹⁰ Retirado do *Cambridge Review* de 25 de janeiro de 1947, escrito por W.L. Cuttle. Fonte:HUNT, op.cit. p. 218.

Richmond observou, com preocupação, nos períodos anteriores à guerra de 1939 o rearmamento da Alemanha e a doutrina que privilegiava unicamente a batalha decisiva entre grandes esquadras, em prol de uma estratégia voltada para o ataque às linhas de comunicação. Temia que a Marinha Real não tivesse cruzadores em número suficiente para se contrapor aos alemães que iniciavam, com afinco, a construção de encouraçados de menores dimensões, os chamados “encouraçados de bolso” que tinham a missão de atacar o tráfego marítimo. Durante anos Richmond defendera a concepção de se aumentar o número de cruzadores, em detrimento dos grandes encouraçados e isso lhe trouxera o rancor do Almirantado e seu posterior afastamento da Marinha.

Em 1937 Richmond lançou o *The Navy*⁷¹¹, um livro destinado a compor uma série de três obras sobre defesa nacional destinada a explicar, em linguagem simples, para o ‘homem comum’ a dimensão, alcance e limitação dos diversos setores governamentais ligados à segurança nacional. Cada um dos três livros foi escrito por um especialista, o da Força Aérea pelo vice-marechal do Ar E. L. Gossage, o do Exército pelo brigadeiro R.H. Dewing e o da Marinha por Richmond. Nesse livro de pouco mais de 125 páginas, Richmond fez um sumário da história naval britânica, devotando uma grande parte para explicar a importância da Marinha para a defesa do Império na guerra moderna e na proteção das suas linhas de comunicação. Foram escritos nove capítulos em que ele discutiu, em linguagem de fácil compreensão, os problemas envolvidos na defesa, os princípios gerais da guerra marítima, sua dimensão apropriada, além das bases disponíveis, tamanho dos navios e abastecimento da Marinha Real para a defesa do Império.

Ao ser deflagrada a guerra em 1939, Richmond se envolveu diretamente no esforço de guerra, assumindo a função de chefe da junta de recrutamento universitário de Cambridge, selecionando no meio universitário jovens que pudessem ser aproveitados pela Marinha por suas qualificações pessoais. Muitas vezes o Almirantado não aproveitava suas sugestões, o que o deixava frustrado, chegando a escrever a seus colegas almirantes que “o Almirantado imputa pouco valor ao estudante universitário como um oficial de marinha em potencial”.⁷¹² Isso não o impediu de ser um importante consultor em assuntos de estratégia

⁷¹¹ RICHMOND, Herbert. *The Navy*. London: William Hodge & Co Ltd, 1937.

⁷¹² HUNT, op.cit. p. 223.

para esse mesmo Almirantado. Roskill chegou a dizer que “entre 1939 e 1945 Richmond agia como um consultor não oficial da Marinha e claro não pago na divisão de recrutamento”.⁷¹³

Ele foi, também, um crítico ferrenho do bombardeio estratégico contra centros urbanos que ele classificava como ataques terroristas contra a população civil. Considerava que nesses bombardeios não existiam alvos estratégicos militares de valia e por isso eram ineficazes e produziam resultados políticos devastadores, além de serem moralmente reprováveis.⁷¹⁴

Em 1940 Richmond sofreu um violento ataque cardíaco que quase o levou a morte. Embora continuasse escrevendo, seu vigor físico ficou abalado.

Em 1941 ele lançou dois pequenos livros. O primeiro *British Strategy. Military & Economic. A Historical Review and its Contemporary Lessons*⁷¹⁵. O propósito de Richmond com esse livro era discutir um problema estratégico que se apresentou ao poder político desde os tempos elizabetanos. Como conciliar o poder nacional em suas várias formas, com os armamentos disponíveis e os esforços provindo de seus aliados ? Perguntava de que maneira poderia a GB melhor empregar seus instrumentos de combate, juntamente com o seu poder econômico e posição geográfica, em combinação com as forças militares de seus aliados ? Deveria atacar as forças inimigas em terra ou suas linhas de comunicação ? Segundo ele, esse poder nacional consistia não somente de forças navais e terrestres de combate, mas também de suas finanças, seu comércio e sua situação geográfica. Dizia que isso não era um problema de fácil resolução e nem sempre o poder nacional se apresentava da mesma forma em todos os períodos históricos. O tema do livro deveria gravitar, assim, em torno do que ele chamou de “guerra econômica”.⁷¹⁶

Richmond dividiu esse pequeno livro de pouco mais de 150 páginas em oito capítulos, iniciando sua discussão pelas guerras elizabetanas, passando pela chamada Guerra dos Nove Anos, as Guerras de Sucessão Espanhola e Austríaca, a Guerra de Sete Anos, a Guerra da Revolução Americana, as Guerras da Revolução e Napoleônicas, terminando com as guerras do século XIX e a Grande Guerra de 1914 a 1918. Uma grande

⁷¹³ ROSKILL, *The Richmond Lecture*. op.cit. p. 145.

⁷¹⁴ HUNT, op.cit. p. 222.

⁷¹⁵ RICHMOND, Herbert. *British Strategy. Military & Economic. A Historical Review and its Contemporary Lessons*. Cambridge: Cambridge University Press, 1941.

⁷¹⁶ *Ibidem*, p. viii.

omissão foi a falta de discussão das Guerras Anglo-holandesas, que podem ser consideradas como um marco importante para o estabelecimento do poder marítimo inglês, conforme discussão no capítulo um.

O segundo livro lançado em 1941 foi o *The Invasion of Britain : an account of plans, attempts & counter-measures from 1586 to 1918*⁷¹⁷, publicado sob os auspícios da Associação Histórica Britânica. Nessa pequena obra de apenas 80 páginas ele discutiu as tentativas de invasão do Reino Unido desde a aventura espanhola de 1586 até o final de 1918 e as medidas tomadas para frustrá-las. Trata-se, assim, de um livro essencialmente de história naval para um público não especializado. O interessante é que Richmond utilizou, além de documentação do NRS, livros de referência de seu grande amigo Julian Corbett com os seus clássicos *Some Principles of Maritime Strategy, Drake and the Tudor Navy, Successors of Drake, England in the Mediterranean, England in the Seven Years War, Campaign of Trafalgar e War of 1914-1918*. Outros autores por ele referenciados foram John Knox Laughton, J.B. Black, Holland Rose, E. B. Powley, Raul Castex entre os principais.

Em 1943 Richmond escreveu um livro que seria a ele associado da mesma forma que o *The Influence of Sea Power upon History* estava associado a Alfred Mahan, *Statesmen and Sea Power*. Essa obra foi baseada em palestras por ele proferidas na Universidade de Oxford sob o título de Palestras Ford⁷¹⁸ sobre a estratégia britânica desde Elizabeth I. O propósito desse livro era apresentar uma ampla idéia dos fundamentos de estratégia marítima. Nessa grande obra Richmond contou com o auxílio inestimável de sua filha Eleonor Faith, por ele chamada de Nora. Arthur Marder afirmou que *Statesmen and Seapower* foi o melhor de seus livros, tendo muitos historiadores afirmado, inclusive, que foi sua obra-prima, uma expansão mais aperfeiçoada de suas palestras originais em Oxford em 1943. O livro é uma investigação penetrante do uso do mar pela GB do século XVI até a Segunda Guerra Mundial.⁷¹⁹ Robin Higham disse também que :

O melhor trabalho de Richmond veio depois de 1940 quando ele produziu seu clássico *Statesmen and Seapower*, no qual em ampla varredura procurou educar políticos e oficiais de marinha na forte

⁷¹⁷ RICHMOND, Herbert. *The Invasion of Britain an account of plans, attempts & counter-measures from 1586 to 1918*. London: Methuen & Co Ltd, 1941.

⁷¹⁸ Ford Lectures em inglês.

⁷¹⁹ MARDER, op.cit. p. 41.

correlação entre a política e a estratégia militar. Nele ele discutiu dois temas mais importantes: o que foi e o que deveria ser a política naval do governo e do Almirantado e como ela foi conduzida pelos oficiais em comando com as forças que o país colocou à disposição. No *Statesmen and Seapower* em realidade suas palestras Ford em Oxford em 1943, Richmond apresentou com grande clareza o tema que mais tarde desenvolveria no seu inacabado *Navy as an Instrument of Policy*.⁷²⁰

O livro contou com nove capítulos apresentando a história da GB sob o ponto de vista naval, fazendo incursões nos campos da política, da economia e das relações internacionais. O interessante é que ele iniciou o seu relato definindo o que seria poder marítimo e seus elementos constitutivos⁷²¹ para, em seguida, afirmar que o homem público tem a responsabilidade final na definição de objetivos nacionais e pelo desenvolvimento de políticas visando o poder marítimo, tanto na guerra como na paz. Nesse ponto, Richmond procurou repetir o conhecido historiador militar inglês Sir John Fortescue, que afirmou que competia ao homem público decidir quando, onde e como atacar, demonstrando que as Forças Armadas eram apenas armas da grande estratégia.

Desse modo, Richmond se aproximou de Clausewitz ao dizer que os políticos não poderiam culpar as Forças Armadas por fracassos, quando as forçassem para uma guerra na qual estivessem despreparadas. A esses políticos competia preparar as forças militares do país para as guerras e essa função cabia a eles e somente a eles. Richmond disse também que os políticos deveriam indicar a quantidade de força naval disponível em relação a outros países, avaliando os instrumentos de ação, as bases, a capacidade de transportar bens por mar, o treinamento dos combatentes navais e a capacidade da indústria naval em responder às demandas. Dizia que os políticos não podiam permitir que a economia fosse embotada por atores que tinham tradicionalmente desejado aproveitar-se de todos os conflitos.⁷²²

Richmond, também, afirmou que o meio mais efetivo e barato de se evitar uma guerra era ter uma força de dissuasão com credibilidade para que conflito não ocorresse. Sua análise percorreu os nove capítulos com comentários relativos às políticas desde Elizabeth I, que não escapou de suas críticas quanto a postura defensiva em relação a Espanha, ora

⁷²⁰ HIGHAM, op.cit. p. 58.

⁷²¹ Esse conceito e seus elementos serão apresentados no item 3.3,

⁷²² Ibidem, p. 59.

apoiando ações ofensivas no mar, ora impedindo ações mais efetivas contra os galeões que vinham carregados de ouro e prata do Novo Mundo. Com os Stuart e depois com Cromwell afirmou que a Marinha passou a ser um instrumento nacional, de modo a atingir os objetivos políticos determinados, o que foi uma política acertada. Contra a França no século XVIII as políticas britânicas oscilaram, ora em apoio a escola marítima, ora em apoio a escola continental. Somente após a vitória da primeira escola foi possível se concentrar em enviar tropas para lutar no continente europeu. Ele concluiu pela necessidade de se fortalecer o poder marítimo como única forma de manter a integridade do Império.

O *Statesmen and Seapower*, embora fosse a sua melhor obra analítica, não devia ser lida separada de uma obra, a sua última, publicada após sua morte, em 1953, com edição do professor do Trinity College de Cambridge, E.A Hughes, *The Navy as an Instrument of Policy, 1558-1727*.⁷²³ Richmond desejava escrever a sua principal obra de história e estratégia, conforme seu desejo e no início dos anos 40 principiou a pesquisa do que viria a ser esse livro.

Após o seu falecimento, Lady Richmond chamou o professor Hughes para analisar algumas páginas escritas por seu marido, nas quais encontrava-se uma nota datada de 1 de março de 1942 definindo o propósito dessa nova obra. O seguinte estava escrito no seu frontispício:

O primeiro volume de minha história traça a utilização feita pelos políticos da Marinha como instrumento de guerra de Elizabeth até o fim da Guerra do Norte de 1727. Eu pretendo conduzir esse projeto até a última guerra de 1918. Então essa guerra veio [de 1939] e pelos últimos dois anos eu não tenho sido capaz de me concentrar na guerra de 1914. Agora tudo está em jogo e se depois dessa guerra existir uma Marinha ou se o país se interessar e tomar medidas para assegurar que o seu povo tenha consciência da importância do poder marítimo e aprendido, não somente por nossa terrível experiência, a não prejudicar a Marinha nesses anos fatais desde 1918, mas também pela longa experiência do passado, eu não posso predizer. Eu temo que o que ocorreu anteriormente venha a repetir-se e a Nação e o Império, mesmo se sobreviverem, repitam o erro com complacência. Desejo que alguém termine o livro com um segundo volume, tendo em vista o mesmo objeto que é explicar a estratégia de guerra, não a pequena estratégia, nem a tática, nem a explicação

⁷²³ RICHMOND, Herbert. *The Navy as an Instrument of Policy, 1558-1727*. Cambridge: Cambridge University Press, 1953.

detalhada das campanhas, mas sim o esboço do que os ministros queriam e como suas intenções foram transformadas em planos de ação.⁷²⁴

O desejo expresso por Richmond de que o segundo volume fosse completado por outro historiador não foi figura de retórica. Ele compilou grande quantidade de material primário para futura edição desse volume e declinou, com tristeza, de conduzir essa empreitada por estar com a saúde abalada e por circunstâncias ligadas a outras atividades tais como a guerra de 1939. O material estava disponível e Hughes, o editor do primeiro volume, no prefácio, concitou os historiadores a se debruçarem sobre ele.⁷²⁵

Nessa primorosa obra Richmond utilizou 16 capítulos para descrever em detalhes a Marinha Real dos Tudors e dos Stuart. Nos quatro capítulos seguintes abordou as três Guerras Anglo-holandesas (o que foi auspicioso) e a Espanhola para, em seqüência, discutir a Guerra da Liga de Augsburgo em três capítulos, a Guerra da Sucessão de Espanha em quatro capítulos e por fim a Guerra do Norte e Espanhola de 1718 e 1725. A documentação por ele utilizada foi vasta e detalhada, com ênfase em fartas referências primárias e ampla bibliografia de apoio. Essa obra foi a que mais lhe tocou e infelizmente permanece ainda sem um término.

Os dois últimos anos de vida de Richmond foram de muita agonia, pois seu coração falhava constantemente. Isso não impediu que publicasse diversos artigos no *Naval Review* no *The Times* de Londres e no *Fortnightly Review*. Ele tinha 75 anos de idade quando sofreu novo ataque cardíaco, vindo a falecer em 15 de dezembro de 1946, tendo sido cremado em sua querida Universidade de Cambridge. Na elegia fúnebre, seu amigo íntimo e colega de universidade, professor George Trevelyan diria o seguinte:

Em todas as relações de vida, ele [Richmond] era tão perfeito como pode ser um homem e aqueles que estiveram mais perto dele conheciam melhor o que ele era. Quando a bondade e a beleza de caráter, muito superior ao que homens comuns podem demonstrar, estão unidos ao poder da mente bem disciplinada, podemos perceber a qual altura o homem irmão pode alcançar.⁷²⁶

⁷²⁴ Ibidem, p. i.

⁷²⁵ Idem.

⁷²⁶ TREVELYAN, op.cit. p. 15.

Robin Higham diria sobre sua trajetória o seguinte :

Sir Herbert Richmond é uma das tragédias da Marinha Real. Apesar de ter atingido altos postos, de ser um eficiente oficial e um marinheiro leal, não foi autorizado a exercer seus talentos no processo de tomada de decisão política[...] em virtude de ciúmes entre as Forças Armadas, não lhe foi permitido permanecer mais que dois anos no Colégio Imperial de Defesa e quando suas palavras começaram a influenciar os políticos, se viu afastado para o campo acadêmico. A perda para a Marinha Real se transformou em ganho para a história, pois ele se tornou um competente intelectual no seu sentido mais amplo.⁷²⁷

Como uma coincidência do destino, Richmond nasceu em setembro assim como Mahan. Veio a falecer em dezembro, assim como Mahan. Um ataque cardíaco o atingiu, assim como a Mahan. Ambos tinha praticamente a mesma idade, Richmond 75 anos e Mahan 74 anos de idade.

As trajetórias de ambos possuíam, também, pontos concordantes e discordantes interessantes. Provindos de meios sociais distintos, Mahan de uma classe média militar norte-americana e Richmond de uma família aristocrática da época vitoriana, ambos foram oficiais de marinha. Tiveram certamente trajetórias distintas. Enquanto Mahan desgostava da rotina naval e de exercícios navais, preferindo funções em terra que o afastassem o mais possível daquele mundo, Richmond adorava a vida embarcada, tendo, inclusive, comandado seis navios de combate, dentre os quais se destacou o encouraçado *Dreadnought*, a fina flor da Marinha britânica. Seu pendor para a história se deu da mesma forma que com Mahan, uma atividade inicialmente paralela à carreira, que se transformou com o correr dos anos em atividade principal.

Mahan completou 40 anos de serviço, enquanto Richmond se aposentou da Marinha com 46 anos de atividade. Ambos foram oficiais-generais, Mahan na inatividade e Richmond no serviço ativo. Mahan escreveu cerca de 20 livros abarcando o período de 1648 a 1914, enquanto Richmond escreveu 17 obras do período de 1540 a 1945. O primeiro livro de Mahan foi escrito na idade de 43 anos, enquanto que Richmond escreveu o seu primeiro com 49 anos de idade, o que demonstra uma produção tardia de ambos. O período

⁷²⁷ HIGHAM, op.cit. p. 61.

profícuo de produção acadêmica de ambos variou de 30 anos para Mahan e 26 anos para Richmond, o que aponta para uma similaridade produtiva.

Quanto à personalidade, ambos eram muito diferentes. Mahan era normalmente modesto, religioso e tímido. Por seu lado, Richmond era vaidoso, muitas vezes arrogante e prepotente, entretanto com o correr do tempo, principalmente após a sua transferência para a reserva, tornou-se mais flexível e compreensivo com as falhas alheias. Ambos eram casados, Mahan com três filhos, Richmond com cinco filhos e permaneceram casados por muitos anos, Mahan por 42 anos e Richmond por 39 anos.

Talvez o principal ponto coincidente entre os dois tenha sido a atração que as Escolas de Guerra Naval de seus respectivos países exerceram sobre ambos. A elas os dois se ligaram fortemente, tornando-se professores renomados e posteriormente dirigentes dessas organizações de ensino naval.

Em que pese alguns pontos importantes coincidentes, ambos perceberam diferentemente a história. É exatamente o que será discutido no próximo item.

3.2- Herbert Richmond: um historiador sofisticado.

Donald Schurman, ao descrever as diferenças principais entre Mahan e Richmond⁷²⁸, comentou que o último não estava preocupado com a questão do mérito da história como o norte-americano. Richmond sempre se percebeu como um marinheiro que escrevia história ao invés de um historiador que era obrigado a ir para o mar, uma clara alusão a Mahan. Para ele a história era um veículo e não o destino final.⁷²⁹ Em que pese essa sua declaração, os trabalhos historiográficos de Richmond primavam pela pesquisa acurada, sofisticação, balanceamento de análise e pela profundidade da conclusão.

Richmond tinha todas as qualidades necessárias para ser um bom historiador. Como dizia Marder, ele possuía uma “paixão pela descoberta e disseminação do que considerava a verdade, um lúcido e sucinto estilo, profundidade de percepção, uma habilidade para analisar situações e deduzir delas princípios fundamentais”.⁷³⁰ Nesse comentário de Marder

⁷²⁸ Para a descrição dos pontos coincidentes e discordantes na percepção da história e no ofício do historiador entre Mahan e Richmond, ver Apêndice B).

⁷²⁹ SCHURMAN, op.cit. p. 131.

⁷³⁰ MARDER, op.cit. p. 36.

já se percebe o primeiro ponto comum com Mahan, a instrumentalização de princípios fundamentais deduzidos do estudo da história.

Richmond leu atentamente Mahan e concordou com diversas de suas conclusões, no entanto nem todos os pontos lhe eram coincidentes. Ele trouxe, como Mahan, à ordem do dia a discussão sobre a importância do poder marítimo na história, até com maior abrangência analítica que Mahan, ao iniciar sua discussão a partir do período imediatamente anterior a Elizabeth Tudor, em torno de 1540, quando reinava na Inglaterra seu pai Henrique VIII. Sua abrangência foi até ao final da Segunda Guerra Mundial. Como visto, Mahan iniciou sua análise, a partir do período anterior a Primeira Guerra Anglo-holandesa, em torno do final da Guerra dos Trinta Anos em 1648, assim mesmo com pouca discussão analítica. O que lhe interessava principalmente era a guerra naval ao final do século XVII e em especial a guerra no mar dos dois séculos seguintes, com incursões nas campanhas navais do início do século XX. Mahan morreu logo no início desse século e não pôde perceber as influências que a tecnologia naval faria no modo de se combater no mar.

Outro ponto que o distinguiu de Mahan foi o estilo bem mais agressivo de seus escritos, não poupando nada nem ninguém. Isso lhe trouxe dissabores e em última instância o seu afastamento do serviço ativo da Marinha britânica. Sua pena ferina lhe trouxe muitos inimigos, ao contrário de Mahan que possuía um estilo mais ameno, evitando grandes choques de opiniões. Richmond apreciava a controvérsia e queria influenciar os seus pares com suas opiniões, muitas vezes agressivas e descorteses.

Richmond era um produto da sociedade inglesa vitoriana, preocupado com a perda da capacidade britânica de projetar poder e mais que isso, um observador da ascensão dos EUA e do re-armamento da Alemanha após a subida de Hitler ao poder. Por outro lado, Mahan era um produto direto da ascensão de seu país como um poder perturbador, dotado de enorme capacidade industrial e fortalecendo-se militarmente. Além disso, defendia a expansão dos EUA em direção ao Pacífico e ao Caribe, chegando a declarar explicitamente que se considerava um imperialista. Disse ele o seguinte “eu sou com certeza um imperialista, no sentido que acredito que nenhuma nação, e certamente nenhuma grande nação deveria, daqui por diante, manter uma política de isolamento”⁷³¹ Uma percepção diferente da esposada por Theodore Roosevelt e Cabot Lodge, imaginava ele. Margaret

⁷³¹ MAHAN, Alfred. *From Sail to Steam*. op.cit. p. 324.

Sprout apontou inclusive, confrontando as palavras de Mahan dizendo que em verdade ele era “um propagandista da recriação do imperialismo do final do século XIX”.⁷³²

Richmond, em certa medida, também era um imperialista⁷³³, embora não o declarasse explicitamente. Em seu livro *Imperial Defence and Capture at Sea in War* descreveu as medidas que deviam ser seguidas pela GB para a defesa de seu vasto e indefeso Império. Ele acreditava que as colônias do Império serviam para dois propósitos. O primeiro como uma comunidade distante para o comércio com a metrópole e o segundo como uma base avançada de defesa e de interesse da metrópole⁷³⁴. Ele não discutia o mérito do colonialismo, embora temesse o que chamou de “state-patriotism”, uma ameaça a cooperação de defesa entre o Reino Unido e as colônias⁷³⁵.

Tanto Mahan como Richmond tinham percepções idênticas no que diz respeito ao papel de seus países no contexto internacional. Mahan acreditava que os EUA estavam se projetando para trazer a civilização aos povos ‘pouco evoluídos’ e a intervenção norte-americana em Cuba tinha o propósito de expulsar os colonialistas espanhóis dessas paragens. Uma visão enviesada do que era “libertar” os cubanos do colonialismo. Por outro lado, Richmond acreditava que a GB tinha o mesmo papel civilizador, embora não o afirmasse explicitamente. Sua preocupação com a questão do nacionalismo em diversos rincões do Império bem indicava para ele a necessidade de fortalecer essas regiões. Assim, ambos espelhavam posições comuns. Mahan como um produto de um Estado que surgia no papel de um poder emergente na arena internacional, dotado de grande poderio econômico e industrial. E Richmond como um produto de uma comunidade que perdia prestígio e poder rapidamente no Século XX, procurando, assim, com suas idéias, prolongar o mais possível essa queda.

⁷³² SPROUT, Margaret. *Mahan: evangelist of Sea Power*. op.cit. p. 415.

⁷³³ Aqui o Imperialismo deve ser indicado como restrito à atividade de aquisição de colônias e/ou a ações políticas e militares de um governo no sentido de proteger os investimentos externos de seus cidadãos. Considerando desse modo, o conceito de imperialismo fica restrito a um estreito âmbito de práticas e políticas. Estas são simples casos especiais de uma realidade muito mais complexa na busca de novos mercados extra-europeus, um subproduto da industrialização, uma corrida por novas colônias. Estes são simples casos especiais de uma realidade mais complexa, na qual existe o entrelaçamento do comércio com a bandeira. Fonte: MAGDOFF, Harry. *A Era do Imperialismo*. São Paulo: Hucitec, 1978, p.188 apud MENDONÇA, Nadir Domingues. *Uma questão de interdisciplinaridade. O Uso de conceitos*. Petropolis: Vozes, 1985, p. 153. Em verdade tanto Mahan como Richmond defendiam esse conceito clássico de imperialismo como definido por Harry Magdoff.

⁷³⁴ RICHMOND, Herbert *Imperial Defence and Capture at Sea in War*. op.cit. p. 32.

⁷³⁵ *Ibidem*, p.35.

Richmond, como Mahan, não teve uma formação acadêmica formal em história. Ele criou-se no rígido regime da Marinha britânica de organização e formalismo, alheio ao campo da história, no entanto, ao contrário de Mahan recebeu diretamente de Laughton e Corbett⁷³⁶ o treinamento, o incentivo e as técnicas de trabalho com fontes que lhe seriam muito úteis quando escrevesse seus livros e lecionasse em Cambridge anos depois. Seu cunhado George Trevelyan, historiador renomado em Cambridge, também, teve destacada participação na sua preparação intelectual.

Ao contrário, Mahan foi um auto-didata, aprendendo mais pela leitura do que pelo contato com profissionais da história. A importância da procura por fontes primárias por parte de Richmond lhe foi inculcado por Laughton, embora se baseasse, também, em obras de outros autores, das quais se destacavam as de Julian Corbett e as do próprio Mahan. Outros autores que lhe serviram de referência foram Laird Clowes, Holland Rose, John Fortescue, James Graham e alguns teóricos militares franceses como Raoul Castex e Marechal Foch, sem esquecer Antoine Henri Jomini.

Como visto, a obra de Mahan trazia em seu bojo o aspecto de regras práticas, a exemplo dos escritos de Jomini, procurando transformar o fenômeno da guerra como algo compreensível e de fácil entendimento para todos. “Aplique os princípios e tudo se resolverá”, induzia Mahan. Richmond, ao contrário, apesar da convicção de que a história deveria instruir e mostrar o caminho, procurou demonstrar que a guerra possuía sua própria dinâmica e que nem sempre as “regras práticas” ao estilo mahaniano podiam ser usadas. Schurman afirmou sobre esse fato que “suas investigações históricas corroboravam as suas apreciações profissionais de que existia um sem número de forças que faziam com que as decisões estratégicas se dificultassem”.⁷³⁷ A guerra era complexa e assim deveria ser estudada, apesar de existirem princípios seguidos pelos vencedores.

A análise conduzida por Richmond transitava preferencialmente nos campos operacionais e estratégicos, com incursões freqüentes ao campo da política, ao contrário de Mahan que primava pelo detalhe tático das batalhas e de ações operacionais, com poucas incursões na estratégia e na política. Richmond não se preocupava com a descrição das ações táticas, embora considerasse necessário descrever ações táticas para a compreensão

⁷³⁶ Essas duas influências sobre o modo de proceder de Richmond como pesquisador e historiador serão apresentados no próximo subitem.

⁷³⁷ SCHURMAN, op.cit. p. 140.

do que ocorria nos níveis de decisão mais altos nos campos operacionais e estratégicos. A estratégia era a sua grande fonte de pesquisa e de explicação. Ele estudava a história da Marinha britânica como parte de seu treino como estrategista e educador, e ela servia para indicar caminhos no futuro, a partir de exemplos do passado, de modo a serem formuladas políticas navais condizentes para o tempo em que ele vivia. Queria, além disso, compreender por que houve sucessos e fracassos britânicos a partir de decisões pessoais, circunstâncias históricas e políticas adotadas ou deixadas de serem adotadas. Acreditava que existiam condicionantes políticos, geográficos, tecnológicos e militares que desafiavam as visões dos historiadores navais que limitavam o alcance de seus estudos do poder marítimo nas simples operações das esquadras⁷³⁸, numa clara crítica à visão mahaniana.

A obra de Richmond é pouco menor que a de Mahan. Seus livros podem ser divididos em três grandes grupos. O primeiro de obras históricas, em um total de sete livros. O segundo grupo de obras de estratégia e política navais com um total também de sete livros e por fim o terceiro grupo de edição de documentos históricos com três volumes⁷³⁹. Foram escritos por ele, em complemento, mais de duzentos artigos e resenhas de livros lançados no mercado editorial inglês, basicamente nos periódicos *The Naval Review*, *Journal of the Royal United Service Institution*, *The Times*, *Fortnightly Review* e *Foreign Affairs*.

As referências por ele mais usadas em suas obras históricas foram os atos do Parlamento e escritos de almirantes proeminentes, tais como os dos almirantes Norris, Hawke e Sandwich, devidamente arquivados em instituições públicas, tanto do governo, como da própria Marinha Real. A documentação francesa também foi muito consultada por Richmond.

Sua percepção da história era certamente determinista como a visão de Mahan, quando defendia a questão da “lição histórica” para as gerações seguintes, no entanto, seus instrumentos de pesquisa foram bem mais sofisticados e suas conclusões bem mais elaboradas. Além disso, era um nacionalista, como Mahan era com os EUA, que acreditava na grandeza do Império Britânico e procurava apontar para os políticos de seu país métodos para resguardar não só a integridade imperial como também defender os interesses da GB ameaçados por outros poderosos contendores.

⁷³⁸ HUNT, Barry. *The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century. The Naval War College Review*. Newport: Naval War College Press, set-out 1984, p. 98.

⁷³⁹ Ver Apêndice A).

Além dessa visão nacionalista, Richmond tinha uma percepção parecida com a de Jomini sobre a moralidade da guerra⁷⁴⁰. Jomini disse o seguinte sobre a percepção da moral na guerra:

Como um soldado, preferindo a guerra leal e cavalheiresca ao assassinio organizado, se fosse necessário fazer uma escolha, gostaria que meus preceitos estivessem a favor dos bons velhos tempos quando as guardas francesa e inglesa convidavam uma a outra a atirar primeiro, como em Fontenoy em 1745 na Guerra de Sucessão da Áustria, preferindo aqueles tempos à época em que padres, mulheres e crianças em todo o território da Espanha, tramavam o assassinio de soldados franceses.⁷⁴¹

Richmond lera atentamente Jomini e com ele concordava em diversos pontos. Além disso, essa visão romântica da guerra de ambos os teóricos indicava que a guerra mudara nos diferentes períodos históricos vividos por ambos. Para Jomini a guerra travada na Espanha contra as tropas invasoras francesas era um assassinato premeditado contra os soldados de Napoleão, enquanto para Richmond a guerra travada no mar pela Alemanha em 1917 era infamante. Tanto para Jomini como para Richmond as visões de guerra total viriam a modificar suas percepções sobre a guerra. Para Richmond, principalmente, a guerra travada por seu país contra a Alemanha se transformaria em conflito de vida ou morte e isso modificaria o seu modo de pensar a guerra naval.

De que maneira Richmond percebia a história e como via o ofício do historiador ? Quais foram os seus principais influenciadores ?

3.2.1- A história e o ofício do historiador segundo Herbert Richmond:

Richmond costumava citar o eminente historiador inglês Lord Acton que dizia que o conhecimento sobre o passado e a compilação de “verdades” reveladas pela experiência, devia ser eminentemente prático. Devia ser, também, um instrumento de ação e um poder que podia alterar o próprio futuro.⁷⁴² Essa era a visão que Richmond tinha sobre a história

⁷⁴⁰ Ver item 3.1.1, página 15.

⁷⁴¹ JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 55. Jomini mencionou a Batalha de Fontenoy, travada na Guerra de Sucessão da Áustria em 1745, quando as forças francesas, sob o marechal Maurice de Saxe derrotaram as forças anglo-holandesas e hanoverianas, sob o comando do duque de Cumberland, em um período da história militar chamado por John Frederick Charles Fuller de ‘guerras limitadas de reis e príncipes do século XVIII’.

⁷⁴² RICHMOND, Herbert. The Importance of the Study of Naval History. *Naval Review*.op.cit, p. 201.

naval. Dizia ele que a história naval era a descrição, tão acurada quanto possível, da maneira na qual a Marinha tinha, até aquele momento, sido utilizada pelo homem de Estado nos diversos períodos históricos, para alcançar os objetivos nacionais. Essa sua percepção compreendia, também, os métodos de emprego das armas navais para conquistar esses objetivos nacionais e a conduta de operações que resultaram desses métodos.

Para ele a história naval incluía os “por quês” da estratégia em todas as suas fases, da esfera política até a tática de esquadras e esquadões e dos sucessos e fracassos, incluindo aí os “comos” essas ações se desenvolviam. Ela englobava todos os elementos que entravam nos problemas e métodos empregados, isto é das relações diplomáticas entre Estados, da economia e comércio, do direito internacional, das posições e princípios de guerra, da administração, da natureza das armas empregadas e por fim das personalidades envolvidas⁷⁴³.

A história naval, por meio de seus textos, procurava descrever e analisar a conduta da guerra no mar e essa conduta era governada por “princípios”, no entanto o simples conhecimento de que eles existiam não era suficiente. Os princípios necessitavam de ilustração, de modo a serem corretamente compreendidos. Richmond transcrevia exatamente Mahan no que dizia respeito aos princípios. A história para ele fornecia a objetividade na expressão do pensamento. As ilustrações desses princípios proveriam vida e vigor nas suas aplicações e o mais importante provocariam uma forte impressão no leitor e estudante de história. Richmond apontou alguns desses princípios como sendo a concentração, a economia de forças, a segurança e surpresa⁷⁴⁴. Para ele a estratégia derivava de considerações científicas, baseadas na história. No estudo do poder marítimo residiam os princípios de guerra e estes princípios eram para serem descobertos na história das guerras.⁷⁴⁵A tecnologia mudava, os princípios continuavam inalteráveis.

A história naval era a base do estudo da estratégia e um estimulante mental para análise de campanhas do passado. Um exemplo muito citado por Richmond sobre esse estímulo que a história naval poderia prover era o caso da manutenção dos portos de Ostend e Zeebrugge e dos portos do Canal da Mancha. Para qualquer historiador naval era fundamental a percepção de que manter esses portos era de vital importância para à GB.

⁷⁴³ Idem.

⁷⁴⁴ Ibidem, p.205.

⁷⁴⁵ RICHMOND, Herbert. Sea Warfare. In: ASTON, George. *The Study of War: For Statesmen and Citizens*. London: Longmans, Green, Co, 1927, p.118.

Oliver Cromwell e seus sucessores tiveram grandes dificuldades com os corsários franceses que infestavam as águas do Canal, principalmente agindo a partir de Dunquerque, Mardyk e Saint Malo, atacando incessantemente o comércio marítimo inglês no Mar do Norte e no Canal. Nomes como DuGuay-Trouin, Jean Bart e Forbin eram preocupantes para os almirantes ingleses. A história apontava, assim, a necessidade de controlar esses portos, de modo a se proteger o comércio marítimo britânico, no entanto apesar disso, em 1914 os alemães ocuparam os portos de Ostend e Zeebrugge sem maiores dificuldades e o pior, encontraram suas instalações intactas. As dificuldades inglesas, dessa maneira, aumentaram consideravelmente. Richmond aproveitava para dizer que a “história tremulou a bandeira vermelha em nossas caras e fechamos os olhos para ela. Tivemos que pagar o preço”.⁷⁴⁶

Muitos cétricos, que não acreditavam que exemplos históricos eram fundamentais, alegavam que o mais importante para os chefes navais era ter bom senso. Richmond contrargumentava dizendo que bom senso somente não era o suficiente. Para ele o bom-senso, também, era raro na história. O uso de princípios básicos complementaria a utilização do “bom-senso”, daí a história ser fundamental. Como exemplo, citava o caso da expedição aos Dardanelos na Grande Guerra, quando o bom-senso apontava para a conquista dessa posição como fundamental para a estratégia aliada no Mediterrâneo. Até aí nenhuma novidade, o bom-senso prevalecera realmente. Faltou, no entanto, a aplicação correta do princípio da surpresa na operação. Tudo foi feito para que os turcos soubessem com antecedência o local do desembarque, a ocasião e os meios alocados para a operação. Sem aplicação do princípio da surpresa, a operação foi um fracasso retumbante.⁷⁴⁷

Richmond criticava os analistas que consideravam que as “lições da história” do tempo da Marinha à vela não poderiam ser aplicadas à Marinha a vapor com navios mais sofisticados, modernos encouraçados, cruzadores, contratorpedeiros velozes, submarinos e aviação naval. Para esses críticos, a tecnologia suplantava o estudo histórico de velhas batalhas ou mesmo batalhas mais recentes que espelhavam outras contingências. Para Richmond essa visão era totalmente distorcida. Considerava que realmente os procedimentos táticos eram diferentes, as formaturas para o combate mudaram, as comunicações se aperfeiçoaram e os movimentos ocorreram mais rapidamente, no entanto, a aplicação dos princípios não havia mudado e assim o uso da força e a natureza humana

⁷⁴⁶ RICHMOND, Herbert. *The Importance of the Study of Naval History* op.cit, p. 207.

⁷⁴⁷ *Ibidem*, p. 208.

continuavam as mesmas, resultando nos mesmos métodos de comando. A base do conhecimento, para ele, era aplicar os princípios corretamente e a história indicava os exemplos a serem seguidos. De Ruyter, Suffen e Nelson eram os seus exemplos mais notáveis. Sabiam concentrar, economizar as forças quando necessário e utilizar o tempo a seu favor. A tecnologia mudava. Os princípios, não. A negligência desses princípios conduziria a derrota.⁷⁴⁸ A história proporcionava a chance de se pensar claramente, dizia Richmond.⁷⁴⁹ Considerava que a história prescrevia “lições” que não estavam confinadas apenas à estratégia. Elas se estendiam igualmente à tática.

A história naval indicava que existiam duas escolas de pensamento tático. A primeira, baseada no indivíduo que orientava o seu método de ataque sob linhas gerais na ofensiva, sempre que as condições permitissem, agindo sobre o inimigo de modo a produzir a condição tática que melhor lhe aprouvesse e dependente de seus subordinados para o cumprimento de suas idéias previamente acordadas. A impetuosidade era estimulada e os riscos considerados antecipadamente e perfeitamente aceitos. A segunda escola de pensamento tático baseava-se na impossibilidade de se deixar à fortuna qualquer chance para o fracasso. O plano tático não era somente preparado antecipadamente, ele deveria ser seguido rigidamente e controlado pelo chefe geral. Os subordinados não deveriam ter liberdade de criar e não deveriam se afastar do plano concebido em hipótese alguma. Richmond advogava pela primeira escola, pois a história “demonstrava” que ela havia sido mais vitoriosa. Citou o caso da reclamação do almirante Calder para Lorde Jervis após a Batalha Naval de São Vicente⁷⁵⁰ dizendo que Nelson não obedecera suas ordens. O sábio almirante Jervis respondeu a Calder que “era verdade que Nelson o desobedeceu, e se alguma vez você desobedecer da mesma forma, eu prometo perdôá-lo também”.⁷⁵¹ Existiam diferenças entre personalidades dos combatentes envolvidos em uma guerra, no entanto para Richmond, aquele que seguia a primeira escola ia para a batalha com a

⁷⁴⁸ Ibidem, p.212.

⁷⁴⁹ Ibidem, p. 213.

⁷⁵⁰ Travada entre as esquadras espanhola e inglesa em 14 de fevereiro de 1791. O comandante naval britânico era o almirante John Jervis e o almirante Calder era o comandante de uma divisão naval do qual o comodoro Nelson era subordinado. Nelson desobedeceu a ordem de Calder de se manter em formatura. Resolveu a bordo de seu navio HMS *Captain* investir contra a linha espanhola, sendo seguido por outros navios, demonstrando com essa atitude independência tática, agressividade e espírito ofensivo. Essa manobra em muito contribuiu para a vitória britânica. Fonte: PEMSEL, op.cit. p. 80.

⁷⁵¹ RICHMOND, Herbert. *The Importance of the Study of Naval History* op.cit, p. 214.

determinação de derrotar o inimigo, enquanto a segunda escola indicava para o chefe que não queria ser derrotado e aí a história descrevia a diferença de atitudes mentais.

Outro aspecto por ele apontado na história era a capacidade de diversos combatentes assumirem responsabilidades. Dizia o Lorde Saint Vincent que “o teste de coragem de um homem é sua capacidade de assumir responsabilidades”.⁷⁵² A capacidade de instigar, criar e desenvolver o hábito de assumir responsabilidades era difícil, segundo Richmond. Isso requeria o uso de diversos meios e um desses meios era a história. A descrição de exemplos históricos de personagens que fracassaram e venceram ao assumir as responsabilidades deveriam ser analisados. Era fácil para um personagem histórico se esconder atrás de ordens recebidas e assim eximir-se de fracassos. Para Richmond o estudo da história naval era um tônico necessário para a fraqueza humana⁷⁵³.

Para Richmond era somente incentivando a assunção de responsabilidades pelos combatentes navais, com todas as suas conseqüências, que se esperava que esses personagens adquirissem a coragem moral esperada, geralmente derivada de situações críticas. Era pelas páginas da história que seria encontrado o estímulo e o exemplo.⁷⁵⁴ Seu grande exemplo de assunção de responsabilidades era Lorde Nelson. Nelson não somente assumia responsabilidades, mas também encorajava seus oficiais a seguirem seu exemplo.

Para Richmond a história apontava igualmente para outra questão ligada a responsabilidade que era a importância de informar os subordinados de todos os planos e intenções, o que pode parecer óbvio, contudo, segundo ele, não foi seguido muitas vezes na história, com resultados incertos e muitas vezes catastróficos. Novamente Nelson foi seu grande paradigma, principalmente antes de Trafalgar.

Richmond era um crítico mordaz da limitada ênfase dada ao estudo da história na Marinha Real, indicando que essa disciplina não tinha nenhuma importância para os almirantes da ativa e inexistia a crença no valor da reflexão crítica que o estudo da história podia oferecer.⁷⁵⁵ Dizia que o ensino de história ministrado na Escola Naval de Osborne⁷⁵⁶ era essencialmente biográfico, quando os cadetes aprendiam as vidas dos grandes personagens navais, com uma visão apologética evocativa do passado, o que para ele era

⁷⁵² Ibidem, p. 215.

⁷⁵³ Idem.

⁷⁵⁴ Ibidem, p.216.

⁷⁵⁵ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strenghth*. op.cit. p. 255.

⁷⁵⁶ A Escola Naval de Osborne era para cadetes recentemente entrados na Marinha Real, com idades variando entre 13 e 16 anos.

um erro grave. O correto era ensinar aos jovens cadetes uma idéia geral do papel exercido pelo poder marítimo, com o propósito de criar questionamentos e assim estimular a curiosidade e o esforço individual ao invés de insistir na fixação de fatos históricos. O significado da história naval e os métodos adotados pelos diferentes países ou por indivíduos deveriam ser apresentados aos cadetes, de modo a compreenderem os objetos da disciplina histórica.⁷⁵⁷ Suas críticas ferinas foram dirigidas especialmente ao professor de Osborne e depois de Greenwich na EGN-GB, Geoffrey Callender. Richmond considerava o ensino de Callender “arqueológico”⁷⁵⁸ e ultrapassado, ao ministrar aulas pouco profundas, sem análise e essencialmente enaltecidas dos fatos passados. Queria ele uma história problema e não apenas descritiva e apologética como esposada por Callender.

Nas escolas mais avançadas na carreira procurava-se discutir a estratégia e a tática sem nenhuma fundamentação metodológica, o que para ele era insuficiente. Afirmava Richmond que o jovem se tornaria um almirante sem ser capaz de definir os princípios básicos de estratégia naval ou mesmo saber como as Marinhas no passado lutaram no mar.⁷⁵⁹

O sistema educacional da Marinha Real era para ele deficiente, pois nos estágios iniciais as humanidades não tinham importância e existiam poucos incentivos para o desenvolvimento analítico do raciocínio. O que se ministrava eram questões de memorização de eventos e datas, cobrindo tópicos parciais, com um método pedagógico totalmente inadequado. Dizia-se na ocasião que os oficiais ingleses necessitavam de “formação científica”, estando a palavra “ciência” confinada aos limites das ciências naturais ou matemáticas, sendo ignorado que existiam ciências da guerra. Conheciam-se noções sobre armas, navios e assuntos correlatos, porém nenhuma discussão sobre a conduta da guerra era ministrada. Tampouco na EGN-GB a história era conduzida de forma crítica. O mais importante para os oficiais de estado-maior, dizia ele, era compreender a correlação existente entre a Marinha como instituição e o seu papel como instrumento da política nacional. Acreditava que o ensino de um historiador naval profissional deveria ser complementado pelo de um oficial de estado-maior, com amplo conhecimento dos conceitos de estratégia naval. Ambos, trabalhando em conjunto, poderiam expor, de modo

⁷⁵⁷ RICHMOND, Herbert. *Diário do dia 21 de setembro de 1916*. Fonte: MARDER, Arthur. *Portrait of an Admiral*. op.cit. p. 223.

⁷⁵⁸ HATTENDORFF, John. *Mahan is not enough*. op.cit. p.107.

⁷⁵⁹ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength* op.cit , p. 256.

mais completo e amplo, o papel do mar nas guerras e o curso das campanhas navais⁷⁶⁰.
Dizia ainda que:

Pelo estudo da história, empregando a mesma metodologia empregada na micro-biologia, treinamos para ponderar esses fatores e enquanto fazemos isso treinamos nossos raciocínios para atuar em situações similares quando acontecerem conosco, instintivamente selecionando os fatores críticos e colocando nossos dedos sobre aqueles elementos do problema, do qual tudo depende e dessa maneira guiando nossos passos verdadeira e diretamente para o cerne da questão.⁷⁶¹

Richmond acreditava que o estudo da história naval servia para separar a grande confusão de dados, considerados inúteis e sem finalidade, do objeto a ser pesquisado e aplicar os princípios previamente estudados. Esse tipo de aproximação requeria treinamento no estudo intensivo da guerra. Repetia, assim, Mahan que dizia que a GB foi a “rainha dos mares” motivada mais por falhas de seus inimigos do que por estudos sistemáticos da história naval.⁷⁶² Dizia que os seus críticos pensavam que ele era somente um historiador naval e não conheciam suas idéias e nem por que ele estudava a história. Eles não observavam, concluía, que ele utilizava a história como um meio de aprender algo sobre a estratégia naval e não a história por si própria.⁷⁶³

O papel do historiador naval devia ser o de registrar os fatos históricos, tendo em vista existirem três sujeitos principais a quem deveriam ser dirigidos os seus textos. Ao público em geral, aos políticos e aos oficiais navais.

Ao público em geral, a história naval era ou deveria ser uma parte integral da história nacional. Com isso Richmond não queria dizer que o ‘homem comum’⁷⁶⁴ deveria conhecer os detalhes pertinentes a batalhas ou campanhas, mas que deveria conhecer o papel que a Marinha tinha na vida nacional, de como e por que as necessidades de se preservar a superioridade naval do país influenciaram a política externa de seu país. Richmond ao definir o papel que a história naval teria, estava realmente se referindo à GB. Repetindo o historiador Sir Edward Grey, Richmond disse que “o que realmente determina a política

⁷⁶⁰ Ibidem, p. 272.

⁷⁶¹ Ibidem, p. 261.

⁷⁶² MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 269.

⁷⁶³ RICHMOND, Herbert. *Diário de 18 de novembro de 1919*. Fonte: MARDER, Arthur. *The Portrait of an Admiral*. op.cit. p. 359.

⁷⁶⁴ ‘Commom Man’ foi traduzido como ‘homem comum’ pelo autor.

deste país [a Grã-Bretanha] é a questão do poder marítimo. É a questão naval que determina a nossa política européia ”.⁷⁶⁵ O historiador deveria, então, descrever para o homem comum, com a maior acuidade possível, a relação existente entre a Marinha e a política nacional, de modo a que ele entendesse a história de seu país.

Aos políticos a história naval não era menos importante, em virtude de eles serem os condutores da política e quando a guerra chegasse, da condução da própria guerra. Os almirantes com suas esquadras seriam meros instrumentos nas mãos dos políticos. A eles, políticos, cabia decidir quando, onde e como atacar. Nesse ponto Richmond se baseava muito naquilo que Mahan apontou em uma de suas obras, de que caberia ao político “determinar e indicar aos militares, os interesses nacionais mais vitais que deveriam ser defendidos, tão bem como os objetivos de conquista ou destruição mais danosos ao inimigo, tendo em vista as exigências políticas a que o poder militar deveria somente servir”⁷⁶⁶. As palavras de Mahan eram as palavras de Richmond.

Os políticos, como condutores das políticas nacionais, deveriam conhecer a história naval para melhor conhecerem as mudanças ocorridas no ambiente naval, tendo em vista que os objetos do poder marítimo permaneciam inalteráveis. Richmond acreditava ser impossível que um político que conhecesse as possibilidades e limitações do poder marítimo fosse igualado a um outro político que nunca tivesse aberto um livro de história naval⁷⁶⁷. Ambos eram muito diferentes em essência.

Por fim, o terceiro sujeito a quem o historiador naval deveria se dirigir era o oficial de marinha. Para Richmond a simples leitura de textos históricos por parte do oficial de marinha seria insuficiente. A postura correta deveria ser de estudo e reflexão. O oficial naval deveria perceber o texto escrito pelo historiador diferentemente. Inicialmente ele deveria entender os elementos do poder marítimo que forneceria a base necessária para a compreensão da importância desse poder. Em segundo lugar, apontar os princípios de guerra que foram ou não aplicados pelos contendores. Em terceiro lugar, ele deveria mesclar esses conhecimentos acumulados com a própria experiência adquirida em campanhas navais pelas quais passou. Nesse ponto Richmond reconhecia a dificuldade de se adquirir experiência de combate se não existissem guerras. Acreditava, no entanto, que

⁷⁶⁵ RICHMOND, Herbert. *The Importance of the Study of Naval History*. op.cit, p. 203.

⁷⁶⁶ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power on the French Revolution and Empire*. V.ii. op.cit. p. 392.

⁷⁶⁷ RICHMOND, Herbert. *The Importance of Study of Naval History*. op.cit. p. 203.

no caso da impossibilidade de se obter a própria experiência, a experiência de outros deveria ser estudada. Citava com frequência Bismarck que afirmava que “tolos dizem que aprendem com a experiência. Prefiro aprender com a experiência de outros”⁷⁶⁸. A experiência de outros só podia ser apreendida por meio do estudo da história. Richmond reclamava sempre da negligência do sistema educacional que não criava uma cadeira específica de história naval nas universidades britânicas. A que existiu em Cambridge durou apenas alguns anos e foi depois descontinuada, amalgamada na cadeira de história imperial, da qual foi titular por dois anos, mas sem a ênfase na área naval que ele considerava necessário.⁷⁶⁹ Sendo a GB uma comunidade que dependia do mar, Richmond considerava inconcebível essa negligência.

Richmond foi um historiador mais sofisticado que Mahan, fruto exatamente das influências recebidas de dois grandes historiadores que vieram antes, Sir John Knox Laughton e Sir Julian Stafford Corbett, seus importantes mentores. Não deve ser esquecido, tampouco, uma influência também importante no seu pensamento analítico, a do próprio Alfred Mahan, lido por ele com muito cuidado. Esses três personagens moldaram o seu pensamento e escrita da história e da estratégia.

3.2.2- As influências sobre Herbert Richmond:

O principal influenciador de Richmond foi o historiador naval britânico Sir John Knox Laughton, considerado por Andrew Lambert como um dos principais intelectuais ingleses do século XIX e elemento central na moderna concepção de como deveria ser um historiador naval como profissional da disciplina.

- Sir John Knox Laughton:

“Eu me considero afortunado de vir com facilidade as suas mãos, uma vez que ele conhece mais história naval que qualquer criatura viva de língua inglesa”⁷⁷⁰. Com essas palavras Alfred Mahan escreveu para o seu mentor Stephen Luce em 1890, sobre uma

⁷⁶⁸ Ibidem, p. 204.

⁷⁶⁹ MARDER, Arthur. *The Portrait of an Admiral*. op. cit.p. 34.

⁷⁷⁰ Carta de Alfred Thayer Mahan para Stephen Luce de 20 de dezembro de 1890, escrita de Nova Iorque. Fonte: SEAGER II, 1975, V.2, p.34.

resenha escrita por John Laughton no *Edinburgh Review* a respeito do seu *The Influence of Sea Power upon History*. Certamente Mahan estava naquela carta espelhando um sentimento generalizado entre os historiadores navais de respeito ao velho mestre de história do King's College de Londres, Sir John Knox Laughton.

Laughton nasceu em Liverpool na Inglaterra em 1830, vindo posteriormente a se integrar com 23 anos de idade na Marinha Real, após graduar-se em matemática pela Universidade de Cambridge. Serviu a seguir em navios ingleses no Báltico e na China, atuando como instrutor de ciências matemáticas e navegação a bordo, prosseguindo em 1866 para uma função docente no Colégio Naval Real de Portsmouth, lá permanecendo até 1873, quando foi transferido para o Colégio Naval de Greenwich como chefe do departamento de meteorologia e assuntos marítimos.

Até 1874 suas atividades docentes foram voltadas para a meteorologia e assuntos técnicos navais, sem conotação com a atividade de historiador naval, no entanto nesse ano, com 44 anos de idade, proferiu sua primeira palestra sobre história, não interrompendo essa atividade até o seu falecimento. Essa palestra se tornaria muito conhecida, pois foi realizada na RUSI e versou sobre a importância de se analisar e não somente descrever os eventos históricos. Um fato interessante foi que em 1870 Laughton conheceu o então capitão-de-mar-e-guerra Stephen Luce na RUSI e ambos discutiram, na ocasião, a importância da história na educação naval.⁷⁷¹ Laughton acreditava que o objetivo da educação naval era adquirir conhecimentos e desenvolver a capacidade de se auto-educar, que era vital para a carreira dos jovens oficiais ingleses.

Seu interesse pela disciplina histórica começara anos antes no encouraçado *HMS Algiers*, quando travou uma forte amizade com o então capitão-tenente Cyprian Bridge⁷⁷², que mais tarde seria um reconhecido estrategista inglês. As discussões entre Laughton e Bridge sobre tática naval e a importância da história naval ficariam gravadas na mente do primeiro de forma definitiva. Greenwich ofereceria a Laughton a oportunidade para se dedicar à história anos depois.

Em 1885 Laughton retirou-se da Marinha e se tornou professor de história moderna no King's College até 1914. Em 1893 tornou-se secretário e fundador da NRS juntamente

⁷⁷¹ LAMBERT, Andrew. *The Foundations of Naval History*. op.cit. p. 30.

⁷⁷² O futuro almirante Cyprian Bridge foi diretor de Inteligência Naval, comandante-em-chefe da Divisão da Austrália e da China. Fonte: *Ibidem*, p. 20. Ver também Nota 482.

com Bridge. Em 1907 foi elevado a cavaleiro da Ordem do Banho. Em 1910 a ele foi ofertada a Medalha de Ouro Chesney conferida pelo Conselho da RUSI, em consideração a sua valiosa contribuição no campo da literatura naval⁷⁷³. Faleceu em 1915 com 85 anos de idade.

Laughton, talvez devido a sua formação matemática, acreditava que a história naval deveria ser “científica” e o propósito de se estudar a história em Greenwich era desenvolver doutrinas e inculcar liderança.⁷⁷⁴ Quando Laughton mencionou o caráter científico do estudo da história, ele queria dizer que:

Ciência é conhecimento, conhecimento acurado e exato, distinto do conhecimento vago, indefinido e empírico e nisso o verdadeiro sentido da palavra história deve ser o estudo científico como tudo o mais. Se a gênese de uma planta ou os hábitos de um inseto são coisas importantes para serem estudadas, imaginem as palavras, realizações e destinos de nossos mais nobres e distintos personagens.⁷⁷⁵

Para ele a história naval continha “lições de extrema importância” e sua percepção dessa história incluía o modo como as esquadras foram organizadas e utilizadas, o curso dos eventos históricos que conduziram a vitórias ou derrotas e os princípios de tática observados. Isso não significava que essas lições se traduzissem em dogmas. Para ele os dogmas eram perigosos para qualquer disciplina de estudo. Para a conduta da guerra eles eram o desastre. Donald Schurman lembrou que Laughton se dirigia em suas palestras a almirantes do século XIX, ainda arraigados à tradição e ao conservadorismo, por isso “sua coragem em tocar nesses assuntos se eleva”.⁷⁷⁶ O estudo científico da história para ele era o estudo da tática, da estratégia, da organização e da disciplina. Ele considerava que a história naval só seria compreendida por aqueles que combinavam a preocupação do historiador pela acuidade e estudo acadêmico, combinado com o “olho” para o mundo do combate naval.⁷⁷⁷ Os resultados desse estudo seriam uma coerente doutrina escrita, para o “benefício perene da Marinha e dos oficiais a ela pertencentes”⁷⁷⁸, segundo Andrew

⁷⁷³ Ofertada também a Mahan e Richmond.

⁷⁷⁴ Ibidem, p. 39.

⁷⁷⁵ Ibidem, p. 48.

⁷⁷⁶ SCHURMAN, op.cit. 86.

⁷⁷⁷ LAMBERT, Andrew. *The Foundations of Naval History*. op.cit. p. 57.

⁷⁷⁸ Ibidem, p. 47.

Lambert. Lambert vai mais adiante, ao afirmar que Laughton podia ser chamado justamente de o “pai da moderna historiografia naval”.⁷⁷⁹

Laughton utilizava um método crítico de análise documental, utilizando muitas vezes a comparação e seus conhecimentos navais para apontar “lições” que deveriam ser obtidas de suas pesquisas. A crítica documental de Laughton baseava-se na metodologia científica introduzida por Leopold Von Ranke que ele admirava imensamente. Acreditava, convictamente, que o historiador não deveria conjecturar o futuro, tarefa que imputava aos políticos. Para ele o passado e o presente eram os instrumentos de trabalho do historiador profissional.

Interessante que como Mahan, Laughton via em Lorde Horatio Nelson o exemplo de chefe naval modelo e herói, devido a seu supremo profissionalismo, sua grande capacidade tática e estratégica, além de soberba liderança e humanidade. Sobre a obra de Mahan, Laughton a apreciava sobremaneira, chegando a afirmar aos seus alunos que os livros do autor norte-americano deveriam ser lidos, depois lidos novamente e depois relidos pela terceira vez por que neles seriam encontradas as vitórias e fracassos de seus antecessores e a melhor explicação da importância do poder marítimo.⁷⁸⁰ Entusiasmou-se com Mahan, principalmente por ser um norte-americano escrevendo sobre a história inglesa, embora considerasse que faltava em Mahan a acuidade documental e crítica necessária para apresentar um trabalho historiográfico de qualidade. Considerava, no entanto que a obra de Mahan era importante para os oficiais de marinha, leigos e profissionais de história por ser uma bela síntese da estratégia naval.

Laughton teve, também, uma grande parcela de responsabilidade em estabelecer a história naval como parte integrante da história e no reconhecimento do profissional de história naval no Reino Unido. Além disso, devido a suas conexões políticas, conseguiu disponibilizar e organizar diversos arquivos históricos que estariam perdidos ou mesmo indisponíveis para pesquisa. Schurman mencionou que no obituário de Laughton, publicado no periódico *The Times* dizia que “ele tinha muito a ver com a história naval ter sido tirada das mãos de ‘meros especialistas ou analistas’. Isso se devia muito à aplicação de métodos críticos em fontes primárias. Laughton encorajou a crítica pelo exemplo e por meio de seu

⁷⁷⁹ Ibidem, p. 61.

⁷⁸⁰ Ibidem, p. 132,

trabalho grandes quantidades de material historiográfico foram disponibilizados”⁷⁸¹. Laughton tornou-se assim um referencial para todos os pesquisadores de história naval ligados ao NRS, dentre os quais se encontrava Richmond.

Richmond, no prefácio de sua obra *The Navy in the War of 1739-1748*, afirmou que era “afortunado em receber a ajuda do falecido Sir John Laughton que estava sempre disponível para transmitir aos outros uma boa parte de seu vasto conhecimento”.⁷⁸² Richmond não estava apenas agradecendo o auxílio de Laughton na confecção do livro. Ele estava agradecendo, efetivamente, a sua formação como historiador acadêmico, forjado pela orientação do velho mestre do King’s College de Londres.

Sua associação com Laughton intensificou-se no NRS. Em 1913 Richmond foi incentivado por Laughton a compilar e editar pela NRS um volume do *Papers Relating to the Loss of Minorca in 1756*, um trabalho de pesquisa arquivística de fôlego que foi publicado nesse mesmo ano. Laughton não mais exercia a função de secretário da sociedade, mas permanecia no seu conselho editorial. Essa importante compilação de documentação primária, incluindo cartas, memorandos, ordens de operação e despacho foi conduzida por Richmond sob a atenta supervisão de Laughton. Além disso, essa obra tinha um caráter dramático para a Marinha Real, pois descrevia um acontecimento trágico que foi o fuzilamento do almirante Sir John Byng em 1757 em plena Guerra dos Sete Anos. Byng fora mandado para o Mediterrâneo com um pequeno esquadrão naval para auxiliar a defender Minorca em poder da GB. O governo britânico designara poucos navios sob o seu comando, acreditando que os franceses não atacariam a base de Minorca. Ao lá chegar, Byng verificou que os franceses já haviam desembarcado e tomado quase toda a ilha, com exceção de um forte com tropas inglesas. Uma esquadra francesa semelhante encontrava-se no ancoradouro. Byng, então, engajou essa força, porém por falta de experiência de combate, não obteve a esperada vitória. Resolveu, então, recuar para Gibraltar, deixando que Minorca caísse nas mãos dos franceses. Byng acabou preso e submetido a corte marcial. O tribunal considerou-o culpado de covardia e de não defender Minorca como determinado, no entanto solicitou clemência ao Almirantado e ao rei. Ambos recusaram o perdão e Byng foi executado a bordo de seu próprio capitânea, *HMS Monarque* em Portsmouth.

⁷⁸¹ SCHURMAN, op.cit. p. 109.

⁷⁸² RICHMOND, Herbert. *The Navy in the War of 1739-1748*. op.cit. p. Vii.

Esse evento foi traumático e Richmond conseguiu transcrever a documentação pertinente de um modo muito preciso e profissional. Esse trabalho lhe conferiu a estatura intelectual suficiente para escrever o seu próximo livro *The Navy in the War of 1739-1748*. Laughton foi um de seus incentivadores nessa nova empreitada, juntamente com Corbett.

A capacidade de criticar as fontes e delas tirar aquilo que era pertinente ao objeto proposto foi um legado deixado a Richmond por Laughton. Outro ponto apreendido por Richmond foi a capacidade de detalhar eventos históricos, em uma seqüência lógica e desse detalhamento, apontar lições táticas e estratégias, exatamente como Laughton preconizava. A sua procura exaustiva por fontes primárias, de acordo com a metodologia utilizada por Laughton, foi outro legado que acompanharia Richmond até o seu falecimento.

Apesar de todas essas qualidades, Laughton não foi um historiador revolucionário, nem foi um autor prolífico, com uma obra prima relevante. Ele escreveu poucos livros, no entanto sua capacidade de perceber talentos em outros historiadores e encorajá-los e sua percepção de que a história naval deveria ser escrita com parâmetros científicos o tornou um paradigma relevante. O historiador Roger Knight, ao descrever as qualidades desse velho mestre inglês, afirmou que “a força de sua personalidade foi fundamental naquilo que ele conseguiu, disponibilizando acesso do público a arquivos públicos e fundando uma sociedade acadêmica [NRS]”.⁷⁸³

Outro historiador importante que muito influenciou Richmond foi Sir Julian Corbett, membro do NRS juntamente com Laughton.

- Sir Julian Stafford Corbett.

Filho de um próspero arquiteto londrino, Corbett nasceu em 12 de novembro de 1854 em Surrey na Inglaterra. Formou-se em direito por Cambridge, contudo preferiu uma carreira literária, escrevendo inicialmente novelas históricas e viajando extensivamente. Em 1882 desistiu de seguir a carreira de advogado e voltou-se integralmente para a história naval que sempre o atraiu, em especial o período de reinado de Elizabeth I.

⁷⁸³ O historiador Roger Knight escreveu uma resenha muito interessante do livro do professor do King's College, Andrew Lambert, *The Foundations of Naval History* que é utilizado em algumas passagens nessa pesquisa, em especial quando é analisado o papel de Sir John Knox Laughton na formação de Richmond. Fonte: KNIGHT, Roger. *Book Review*. Reino Unido. Resenha de LAMBERT, Andrew. *The Foundations of Naval History*. London: Chatham Publishing, 1998, 256 pag. Site eletrônico. <http://www.history.ac.uk/ihr/focus/sea/reviews/knight.html>. Acesso em: 29, jul, 2008.

Juntamente com Laughton foi um dos membros fundadores do NRS e com ele começou uma ligação que se estenderia até a morte de Laughton em 1915, tornando-se, inclusive, um de seus protegidos e mais chegados amigos.

Em 1896, incentivado por Laughton iniciou a edição dos documentos relativos a Guerra Espanhola de 1585 a 1587⁷⁸⁴ que seguramente foi o início de sua carreira de historiador naval e teórico respeitável. Em paralelo, iniciou uma vasta pesquisa sobre o corsário inglês Sir Francis Drake no período elizabetano, publicando, dois anos depois, uma obra prima muito lida até hoje pelos historiadores navais chamada *Drake and the Tudor Navy* em dois volumes. Essa obra se destaca das demais por demonstrar um equilíbrio de análise e uma “maestria nas técnicas de investigação histórica surpreendente para um virtual iniciante”, segundo Schurman⁷⁸⁵. A orientação de Laughton foi importante para o seu primeiro grande trabalho em história naval.

Corbett passou, então, a ser reconhecido como um dos mais influentes intelectuais que escreviam e pesquisavam história naval, vindo a associar-se ao almirante Jack Fisher que se impressionou com um de seus artigos sobre educação naval. Fisher, na ocasião, Segundo Lorde do Mar, convidou-o para ser professor de história e estratégia da recém-fundada EGN-GB. Em suas palestras aos oficiais alunos chamava a atenção para o uso indiscriminado dos princípios de Mahan como um dogma a ser atendido e seguido por todos. Considerava que os escritos de Mahan eram importantes, no entanto não deveriam ser tomados como regra geral, pois a guerra tinha uma dinâmica própria que extrapolava a “simplicidade jominiana” esposada por Mahan.

Suas palestras foram um sucesso, o que o fez se aproximar, cada vez mais, de Fisher que, logo em seguida, assumiu o cargo de Primeiro Lorde do Mar, iniciando uma reforma radical na Marinha Real. Corbett além das atividades na EGN-GB passou a proferir conferências de história na Universidade de Oxford, a partir de 1903.

Percebeu Corbett claramente que muitos de seus alunos oficiais careciam de leituras em história e estratégia, principalmente nas questões teóricas da guerra no mar, assim utilizando as idéias de Carl Von Clausewitz, iniciou uma série de palestras que seriam posteriormente compiladas em um livro chamado de *Green Pamphlet*, que se desdobraria

⁷⁸⁴Trata-se do volume XI do NRS com o título de *Papers relating to the Spanish War, 1585-1587* por ele editado em 1897.

⁷⁸⁵ SCHURMAN, op.cit. p. 148.

em 1911 no seu livro mais famoso e lido nas escolas de altos estudos militares, o *Some Principles of Maritime Strategy*.

A ligação estreita de Corbett com Fisher o levou a ser uma figura importante nos altos escalões navais, tornando-se assim um elemento essencial, no nível decisório mais elevado na Marinha Real e seus escritos passaram a ser praticamente, embora não explicitamente, a doutrina estratégica naval britânica.⁷⁸⁶

O principal propósito de Corbett era efetivamente formalizar uma doutrina que congregasse teorias e princípios de guerra naval, derivada da formulação teórica de Clausewitz de guerra terrestre, embora a guerra naval dela se distanciasse. Sua teoria possui uma consistência formal e teórica não encontrada em Mahan, mais prescritivo e menos analítico. Isso não significa afirmar necessariamente que Jomini fosse por ele desprezado, longe disso, considerava, no entanto, Clausewitz com um teórico mais consistente e dele utilizou muitas idéias, devidamente aplicadas à guerra naval.

Quando a Grande Guerra foi deflagrada, Corbett foi selecionado pelo Comitê Imperial de Defesa para escrever a história oficial da guerra naval, no entanto constantes interferências com o seu texto sobre a guerra o deixaram muito decepcionado e aborrecido, atingindo aos poucos a sua saúde, o que afinal contribuiria para a sua morte por ataque cardíaco em 1922.

Em 1914, assim como Mahan, Laughton e Richmond, recebeu a Medalha de Ouro Chesney da RUSI e em 1917 recebeu a Ordem do Banho, no grau de cavaleiro.

Corbett, um especialista no período elizabetano, acreditava que foi nessa época que a Inglaterra, por meio de seus estadistas formulou uma estratégia naval que seria o pontapé inicial do futuro grande Império Britânico a ser estabelecido cento e cinquenta anos depois. Defendia a idéia de que o ataque assistemático contra o comércio do inimigo era uma perda de tempo, o que o fazia se aproximar de Mahan, que assim também pensava. Certamente correlacionava esse fato à guerra de atrição ao comércio marítimo espanhol, realizado pelos corsários ingleses no século XVI, quando se destacou Sir Francis Drake. Da mesma forma que Mahan enaltecia Nelson, Corbett enaltecia Drake como o verdadeiro herói inglês.

Afinal, de que maneira Corbett influenciou Richmond ? Inicialmente Richmond travou contato com Corbett quando ambas famílias mantiveram vínculos sociais comuns,

⁷⁸⁶ PROENÇA, Domicio; DINIZ, Eugenio, RAZA, Guelfi. op.cit. p. 108.

oriundas da abastada classe média inglesa, com conexões nas altas esferas sociais. Em seguida, em 1902, Corbett escreveu dois artigos para o periódico *Monthly Review* comentando sobre as inadequações do sistema de ensino naval, assunto que muito interessava Richmond e que o impressionou pela clareza das argumentações e conclusão. Essas idéias também lhe foram transmitidas em conversações pessoais entre os dois.

Com a aproximação entre Corbett e Fisher, Richmond, assistente do último no Almirantado, se viu mais próximo do primeiro. Naquela oportunidade, Corbett já era um historiador consagrado e o interesse de Richmond em se aproximar dele foi natural. Logo depois, Richmond se agregou ao NRS, no qual pontificava Laughton e como seu sucessor Corbett.

Ambos tornaram-se amigos íntimos e confidentes. Corbett, então, incentivou Richmond a estudar e discutir a história naval britânica de um modo sistemático. Corbett, indicou Richmond para compilar os volumes três e quatro dos papéis de Lorde Spencer⁷⁸⁷ pelo NRS, que levaram mais de dez anos para serem lançados, uma vez que Richmond estava envolvido em seu grande projeto do conflito naval na Guerra de Sucessão da Áustria, publicado em 1920⁷⁸⁸. Nessa grande obra de três volumes pode-se perceber a habilidade de Richmond em lidar com assuntos da política e da estratégia naval, ao analisar detalhadamente os memorandos e ordens de operação das forças navais envolvidas no conflito, interpretando minuciosamente as ações e combates entre os contendores. Sua preocupação excessiva com o detalhe e o valor de mencionar personagens envolvidos no processo histórico, por meio da análise de documentação primária, utilizando métodos que lhe foram transmitidos por Laughton e Corbett, lhe fez herdeiro dos dois historiadores. Corbett foi um grande incentivador para que Richmond se dedicasse a escrita dessa grande obra de história naval.⁷⁸⁹ Seu julgamento sobre essa pesquisa de Richmond foi que aquela [Guerra de Sucessão da Áustria] era a “guerra de Herbert” e nada deveria ser alterado.⁷⁹⁰

Corbett denegria o valor da história aprendida “meramente de livros-texto” em comparação com a história compreendida de um longo estudo de “papéis confidenciais de

⁷⁸⁷ Trata-se do livro *Private papers of George, Second Earl Spencer, First lord of the Admiralty*. Publicado pela Naval Records Society em 1924.

⁷⁸⁸ Trata-se da *The Navy in the War of 1739-1748*.

⁷⁸⁹ TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and Nuclear Age*. op.cit, p.44.

⁷⁹⁰ SCHURMAN, op.cit. 132.

Estado” apoiado por uma observação direta das políticas e deliberações dos detentores do poder.⁷⁹¹

Corbett veio a falecer em 1922 atingindo seriamente Richmond que lamentando sua morte no periódico *Naval Review* disse que “[a morte de Corbett] tinha sido um duro golpe na história naval e como a história é matéria bruta da qual se tira o conhecimento dos princípios de estratégia e de tática, o estudo dessas artes muito sofrerá”.⁷⁹²

Richmond perdia um amigo, confidente, incentivador e mentor.

- Alfred Thayer Mahan:

Mahan teve grande influência no pensamento de Richmond. Em toda a obra de Richmond Mahan aparece com indicações de referências e comparação de percepções sobre batalhas e campanhas navais. Isso não significa necessariamente subordinação do pensamento de Richmond ao de Mahan, no entanto demonstra, pelo menos, o conhecimento do primeiro sobre a obra e idéias do autor norte-americano.

Nenhum dos dois teve formação acadêmica formal em história, no entanto, Richmond recebeu orientação acadêmica de Laughton e de Corbett, enquanto Mahan foi essencialmente um auto-didata. Os pontos centrais coincidentes de ambos os autores foram, inicialmente, a questão dos princípios e das lições da história. Richmond concordava inteiramente com Mahan, chegando a afirmar que o atendimento dos princípios e de leis estabelecidos pela história e estratégia no estudo da guerra, deveriam ser complementados pela experiência individual, como Mahan afirmara.

Ambos utilizavam o mesmo tipo de narrativa direta e determinista ao analisar a estratégia naval e a história. Richmond, embora não tão religioso quanto Mahan, percebia a guerra naval com condicionantes morais que chegavam a ser ingênuos, comparados com as visões de Mahan que acreditava que a guerra era um “mal necessário” determinado por Deus. Ambos imputavam a guerra no mar como sendo a “guerra” decisiva, embora Richmond considerasse que a função da Marinha, por si só, não fosse suficiente. Ele pregava com ardor a integração entre Forças Armadas, enquanto Mahan apregoava a

⁷⁹¹ SUMIDA, Jon. *The Historian as Contemporary analyst*. Sir Julian Corbett and Admiral Sir John Fisher. op.cit, p.131.

⁷⁹² LAMBERT, op.cit. p. 220.

centralidade do mar no conflito. Isso não significa afirmar que Mahan desprezasse a força terrestre. Muito pelo contrário. As diferenças entre ambos estavam mais na intensidade que na forma. Para Richmond a guerra tinha uma complexidade própria, menos simplista do que para Mahan, que afirmava sobre a história e a guerra, em um tom jominiano que “os ensinamentos da história têm um evidente e permanente valor por que as condições permanecem imutáveis”.⁷⁹³

Para ambos a história era uma ferramenta para o estabelecimento de conceitos estratégicos e nesse ponto Mahan veio primeiro. Richmond foi aqui muito influenciado por ele. O historiador deveria ser para ambos um educador. A função educacional da história e da estratégia era percebida por eles da mesma forma. Acreditavam que deveria existir uma mudança por parte das respectivas Marinhas, no modo como se estudava e se discutia essas duas disciplinas. Para Mahan a história era prescritiva, enquanto para Richmond ela era para ser analisada e criticada. Diferentes percepções para um modo comum de perceber a história, a ferramenta essencial para a estratégia. Mahan, com certeza, orientou Richmond nessa questão.

Ambos procuraram com seus livros influenciar o “homem da rua”, os seus pares e os políticos da importância do poder marítimo para o país. Mahan considerava que os seus compatriotas não possuíam um elemento fundamental para a expansão do poder marítimo dos EUA que era o caráter do povo voltado para as lides do mar.⁷⁹⁴ Richmond, por sua vez, reconhecia que os ingleses eram atraídos para o mar, entretanto temia que eles esquecessem o passado da Inglaterra e se voltassem para outras formas de defesa do Império que não fosse a marítima. O homem comum, imaginava Richmond, deveria ser “convencido” da pertinência das políticas adotadas pelos homens públicos do passado. Os políticos, que lhe eram contemporâneos, deveriam olhar para o passado e reconhecer que o poder marítimo deveria continuar prevalente na GB. A necessidade de influenciar foi uma característica fundamental apreendida por Richmond provinda de Mahan.

Para o desgosto de Richmond, Mahan foi muito melhor aceito que ele, fruto com certeza do período histórico vivido pelo norte-americano, no qual o navalismo⁷⁹⁵ assumia

⁷⁹³ MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op.cit. p. 7.

⁷⁹⁴ Esse elemento foi discutido no capítulo anterior.

⁷⁹⁵ Navalismo era uma teoria estratégica que estabelecia que quem dispusesse de uma grande Marinha oceânica obteria o atributo essencial para se tornar uma grande potência mundial. Mahan, sem dúvida, foi o seu principal representante. Fonte: KEEGAN, op.cit. p. 333.

um papel preponderante, enquanto contingências econômicas limitavam a expansão do já combalido Império britânico, acrescido da antipatia de políticos e almirantes com a virulência de suas observações.

Os pontos discordantes entre ambos, no que diz respeito à percepção da história, são mais de métodos de pesquisa e escrita do que propriamente de conteúdo, embora a discussão desses conteúdos fosse diferente. O método de Mahan partia de uma idéia pré-determinada, o que chamou de idéia central, obtendo conclusões que os fatos históricos iriam corroborar. Essas conclusões eram obtidas tendo em vista a aplicação de seus princípios, afirmando, dogmaticamente, que atendidos os princípios, tudo estaria sob controle. Sua aproximação do problema era mais moderada, sem críticas exageradas a situações ou fatos, embora não pudesse, em certas situações, delas se esquivar. As fontes principais eram preferencialmente secundárias, e o detalhamento excessivo de fatos era por Mahan criticado. Um método inadequado certamente. Richmond, ao contrário, era mais sofisticado. Ele começava a sua pesquisa com um objeto e um problema a ser resolvido. A pesquisa, baseada em extensa documentação primária, gravitava em torno dessa questão fundamental. Ele procurava analisar, também, o papel social dos indivíduos envolvidos nessa questão. Em seguida, procurava aplicar os princípios nas questões históricas pesquisadas, procurando concluir pela validade desses princípios em um estilo mais agressivo e profundo do que o de Mahan e nesse ponto ambos tinham conclusões parecidas, porém com métodos distintos.

Mahan temia escrever sobre a chamada história do tempo presente, embora algumas vezes isso fosse inevitável, principalmente na análise das guerras Espano-americana e Russo-japonesa. Richmond, pelo contrário, escrevia com grande frequência assuntos classificados como do tempo presente, principalmente em questões contemporâneas de projeto de força e em assuntos navais da Segunda Guerra Mundial.

Não existem dúvidas de que Mahan foi um influenciador e teve um papel importante na formação intelectual e no modo como Richmond abordava a história e a estratégia, no entanto pode-se questionar se essa influência estendeu-se na sua concepção de poder marítimo. Quais os pontos teóricos concordantes e discordantes no modo como Richmond percebia o poder marítimo ?

3.3- O poder marítimo segundo Herbert Richmond:

Quando Nações recorreram a guerra, a paz em condições favoráveis era o objetivo final a ser alcançado e uma paz duradoura só poderia ser obtida por uma vitória tão completa e total que não permitisse qualquer chance de recuperação ao perdedor. Essa vitória só poderia ser obtida, em sua forma total, quando todo o controle da vida nacional do derrotado caísse nas mãos dos vitoriosos, quando os meios de produção, de distribuição e de comércio estivessem em poder do vencedor. Não deveria haver escolha para o derrotado a não ser a rendição total, inapelável e incondicional⁷⁹⁶. Com esse pensamento, Richmond definiu como deveria ser obtida a paz ao final de uma guerra⁷⁹⁷.

Ele qualificava a guerra como um processo para submeter o inimigo a sua vontade⁷⁹⁸. Nesse ponto Richmond se aproximava de Clausewitz que dizia que a “a guerra era um ato de violência com o propósito de compelir o oponente a atender a nossa vontade”.⁷⁹⁹ A necessidade de atingir a integridade do adversário, as suas instituições políticas, seus princípios, seus territórios e seu comércio só podia ser alcançada pela guerra vigorosa. Da mesma maneira, a conquista desses interesses só podia ser conseguida pela guerra⁸⁰⁰, se os seus instrumentos de paz fossem ineficazes. A forma ideal de submeter o inimigo a sua vontade era impedir que ele trafegasse no mar trazendo importações e exportando bens. Considerava que para a GB a guerra era preferível a diminuir o seu poder marítimo.⁸⁰¹ Os poderes marítimos do passado, segundo ele, não negligenciaram o uso desse poder para cortar os fluxos de comércio de seus adversários. As guerras entre a GB e a França foram marcadas por guerras marítimas e pela luta pelo controle das linhas de comunicação. Para Richmond nenhuma Nação européia era totalmente independente do comércio marítimo, embora reconhecesse que algumas dessas Nações poderiam suportar melhor os sacrifícios impostos por um bloqueio naval do que outras⁸⁰².

⁷⁹⁶ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 80.

⁷⁹⁷ Para a discussão dos pontos coincidentes e discordantes na percepção do poder marítimo e conceitos estratégicos entre Mahan e Richmond ver Apêndice C).

⁷⁹⁸ A palavra utilizada por Richmond em seu texto para esse efeito foi “compliance” que tem o sentido de obedecer, submeter-se.

⁷⁹⁹ CLAUSEWITZ, Carl Von. *On War*. op.cit, p. 101.

⁸⁰⁰ RICHMOND, Herbert. *The Navy*. op.cit. p. 7.

⁸⁰¹ RICHMOND, Herbert *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 12.

⁸⁰² *Ibidem*, p. 60.

Existiam duas maneiras de impor a vontade sobre um adversário. As populações inimigas poderiam sofrer privações por meio de ataques diretos a cidades com grande perda de vidas, interrupção de todas as atividades domésticas e submissão total ou poderiam sofrer, também, privações ao se interromper o seu comércio marítimo, indo seus efeitos desde a simples privação de bens de consumo básicos até a fome desenfreada. Assim, a guerra, embora fosse associada ao derramamento de sangue, podia ser conduzida sem essa perda de sangue, imaginava Richmond. Dessa forma, no primeiro caso, podia-se invadir e ocupar fisicamente o território com Exércitos, impondo a vontade ao inimigo. No segundo caso, a forma de impor a vontade ao adversário era cortando todas as comunicações do inimigo com o exterior⁸⁰³. Aqueles países dependentes do mar sucumbiriam mais rapidamente no segundo caso.

Tendo a GB como referência, Richmond classificava as guerras em três categorias. A primeira categoria seria a das guerras menores com pequenos países ou o que ele chamou de países “selvagens”⁸⁰⁴, tais como as guerras na Índia, Afeganistão, Zululand, Burma e Egito. Essas guerras seriam conduzidas para manter a segurança do Império e o comando do mar (expressão usada por Richmond com frequência) não havendo ameaça à GB e não existindo um efeito direto do poder marítimo no desenvolvimento da campanha. Dessa forma, o poder marítimo teria uma participação mínima e assim a grande carga recairia sobre os poderes aéreo e militar que decidiriam o resultado da guerra. A segunda categoria seria constituída das guerras que envolveram a GB individualmente ou aliada de outros países contra um adversário de primeira classe ou de poder equivalente. Guerras como a de 1739 contra a Espanha, de Independência dos EUA, contra a França entre 1803 e 1805 e da Criméia. Geralmente elas ocorreram em razão de disputas territoriais, por direitos de navegação e outras razões específicas. Richmond comparou essas guerras com o que Clausewitz (muito referenciado por ele, inclusive) chamou de ‘objetivos limitados’. Disse Richmond que essas guerras eram conduzidas normalmente por Exércitos com o poder marítimo assumindo um papel relevante, porém secundário, ao impedir o reforço de bases inimigas e ao se confrontar com forças navais inimigas no mar. O resultado obtido pelo poder marítimo seria de apoio e o resultado seria sempre ou na maior parte das vezes obtido em terra. Citava o caso da Guerra dos Sete Anos e da Guerra da Criméia quando, apesar da

⁸⁰³ RICHMOND, Herbert. *The Navy*. op.cit. p. 9.

⁸⁰⁴ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 32.

atuação do poder naval inglês, o resultado final foi obtido no Canadá e na Criméia por Exércitos. Por fim, a terceira categoria seria a das guerras de coalizão, envolvendo grupos de Nações contra outro grupo de Nações. Exemplificava com as guerras de Luiz XIV, de Luiz XV, Napoleônicas e a Grande Guerra de 1914. As forças de terra da GB formaram parte de um todo, uma fração pequena do grande Exército aliado. Nesse caso, o poder marítimo teria um papel fundamental, ao bloquear os portos inimigos, atacar as colônias adversárias e as linhas de comunicação inimigas, proteger as suas próprias linhas e procurar destruir o poder marítimo adversário. Acreditava que nessa categoria de guerra o poder marítimo teria prevalência sobre o poder terrestre. Enfatizava, no entanto, que seria um contrasenso imaginar que uma Nação continental seria estrangulada pelo poder marítimo somente⁸⁰⁵. Se um poder terrestre poderoso não possuísse um poder marítimo que o apoiasse, certamente não obteria a vitória. Da mesma forma, um país com um poder marítimo poderoso, que não tivesse um poder terrestre compatível, não obteria tampouco a vitória. Dizia que “nada é mais claro que a interdependência entre eles [o poder marítimo e o poder terrestre], nada é mais incorreto ou discutível que atribuir o sucesso a um ou a outro poder separadamente”.⁸⁰⁶ Richmond gostava de mencionar o caso da Guerra da Independência dos EUA quando a GB perdeu a guerra em terra por não possuir um poder terrestre compatível com o seu poder marítimo.⁸⁰⁷ Guerras envolvendo dois poderes terrestres seriam decididos pelos Exércitos e o poder marítimo seria apenas de apoio, no caso de transporte de Exércitos em uma faixa de mar⁸⁰⁸. No caso de um poder terrestre contra um poder marítimo o balanceamento entre os poderes, como mencionado, seria necessário.

Richmond tinha plena consciência do relacionamento íntimo entre a diplomacia e a guerra. Segundo Schurman ele desgostava das influências e das pressões advindas do Parlamento em relação ao governo sobre a política externa, no entanto apontava cuidadosamente a existência desses fatores como fatos naturais no encaminhamento de questões políticas.⁸⁰⁹ Dentro dessa perspectiva, reputava como fundamental o apoio do povo para a manutenção do moral em uma campanha militar. Considerava, assim, o povo

⁸⁰⁵ Ibidem, p. 34.

⁸⁰⁶ Ibidem, p. 77.

⁸⁰⁷ Ibidem, p. 340.

⁸⁰⁸ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the Modern World*. op.cit. p. 47.

⁸⁰⁹ SCHURMAN, op.cit. p. 141.

como um fator de força militar e dentro dessa idéia os ataques aéreos e bombardeios costeiros realizados pelos alemães durante a guerra de 1914 foram por ele considerados ações que visavam atingir muito mais o moral inglês do que a destruição de material⁸¹⁰.

Os objetivos políticos a serem alcançados no conflito seriam determinados pelos próprios políticos que teriam um papel fundamental para a condução política da guerra, com o assessoramento dos militares. Nesse ponto, Richmond era certamente inflexível⁸¹¹. A experiência de membros do Parlamento em assuntos navais era vital, pois assim poderiam compreender claramente as vantagens e limitações do uso do poder marítimo. Citava o caso de Lorde Baltimore⁸¹², um membro proeminente do gabinete em 1744 que menosprezava esse conhecimento e experiência, considerando-as como desprezíveis para a condução da guerra no mar. Enfatizava Richmond, ao contrário, que “a auto-suficiência de Lorde Baltimore poderia ser, entretanto, melhor discutida, pelo modo peculiar e desafortunado com o qual as operações navais foram conduzidas pelo gabinete do qual fazia parte”.⁸¹³

O poderio de uma Nação não poderia ser medido somente em relação aos seus poderes marítimo, aéreo e militar. Quatro outros fatores comporiam o poder latente de uma Nação. O primeiro, a Marinha mercante, capaz de transportar bens em prol do desenvolvimento do país. O segundo fator de importância para o poderio nacional era a capacidade de financiar as forças envolvidas em combate e a mobilização nacional para a campanha. O terceiro fator seria a própria geografia, isto é a posição do país em relação aos centros de comércio e as suas rotas (as linhas de comunicação). Compunham, também, esse fator os portos nacionais, as bases navais e as colônias e por fim o quarto fator, a capacidade científica de uma Nação de modo a produzir os melhores instrumentos a serem utilizados em combate.⁸¹⁴

Passando da política para a estratégia, Richmond considerava como objeto da estratégia o estabelecimento de uma pressão sobre o inimigo ou por assalto direto ou por envolvimento e a redução da capacidade do adversário resistir a essa pressão, além de

⁸¹⁰ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 61.

⁸¹¹ BAUGH, Daniel. Richmond and the Objects of Sea Power. In: GOLDRICK, James; HATTENDORF, John. *Mahan is not enough. The Proceedings of a conference on the works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*. 1ed. Newport, RI: Naval War College Press, 1993, p. 31.

⁸¹² Richmond deveria estar se referindo a Charles Calvert quinto Barão de Baltimore, político inglês nascido em 29 de setembro de 1699 e falecido em 24 de abril de 1751. Ele foi o proprietário da Província de Maryland na colônia britânica da América.

⁸¹³ Ibidem, p. 237.

⁸¹⁴ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op. Cit. p.29.

impedir que ele exercesse uma pressão sobre o atacante. Por assalto ele indicava a capacidade defensiva de impedir uma invasão e a capacidade ofensiva de sustentar operações militares no principal teatro de combate, lançar operações diversionárias, garantir regiões que pudessem ser usadas para ameaçar as linhas de comunicações do adversário e por fim capturar bases inimigas, de modo a reduzir o seu poder marítimo. Por envolvimento ele queria dizer uma tarefa essencialmente defensiva como, por exemplo, prevenir o inimigo de impor uma pressão inaceitável sobre as linhas de comunicação amigas.⁸¹⁵ A estratégia de guerra necessitava ser formulada com uma clara idéia de que objetivos deveriam ser perseguidos⁸¹⁶. A doutrina viria como um catalizador para os três serviços trabalharem juntos e seria um facilitador para a aplicação da correta estratégia. A doutrina traria, também, a cooperação entre as Forças Armadas que ele considerava fundamental para a condução eficaz de uma guerra⁸¹⁷. Ele, inclusive, não gostava de mencionar ‘guerra naval’ ou ‘guerra terrestre’. Para Richmond existia ‘a guerra’ a ser lutada por todos⁸¹⁸. Para ele deveriam ser estabelecidos cinco passos para a definição de uma doutrina comum e a sua conseqüente cooperação, Esses passos seriam os seguintes: estabelecimento de uma doutrina de guerra em conformidade com os interesses, necessidades e capacidades em todas as suas formas; ensino dessa doutrina a todos os oficiais no início de suas carreiras; uso dessa doutrina como uma base de discussão nas Escolas de Guerra; aplicação dessa doutrina na solução de problemas futuros e por fim a validação dessa doutrina na preparação para a guerra.⁸¹⁹ Dessa maneira Richmond considerava vital o estabelecimento de uma doutrina comum as três Forças Armadas. Nesse mister, o CID, segundo ele, teria um papel relevante.

De que maneira Richmond percebia o poder marítimo e quais os seus princípios fundamentais ?

3.3.1- O poder marítimo e seus princípios fundamentais.

⁸¹⁵ BAUGH, Daniel. *Richmond and the Objects of Sea Power*. op.cit, p. 27.

⁸¹⁶ McLENNAN, Bruce. *The Historical Lessons and the Intellectual Rigour of Admiral Sir Herbert Richmond*. Australian Defense Force Journal. N.168, 2005, p. 24.

⁸¹⁷ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 200.

⁸¹⁸ Ibidem, p.195.

⁸¹⁹ Ibidem, p. 202.

Richmond reconhecia a importância de Mahan na disseminação e fundamentação dos estudos da estratégia naval. Na introdução de seu livro *Sea Power in the modern world* ele dedicou 16 páginas para discutir o poder marítimo mahaniano. Considerava, inclusive, que os estudos conduzidos pelo autor norte-americano tinham sido ‘monumentais’ e que ao se pronunciar a palavra poder marítimo, o nome de Mahan era o primeiro a surgir na mente.⁸²⁰

Ao contrário de Mahan, que procurou explicar e não conceituar o que seria o poder marítimo (sea power), Richmond definiu com clareza o que era esse poder. Disse ele que o poder marítimo era aquela modalidade do poder nacional que permitia a seu detentor enviar Exércitos e comércio sobre os oceanos, mares ou faixas de mar que se localizassem entre o seu país ou países de aliados e aqueles territórios de interesse. Ao mesmo tempo deveria impedir o inimigo de realizar o mesmo⁸²¹. Seria, então, o poder de controlar as movimentações nos mares, impedindo que o opositor recebesse os bens necessários a sobrevivência de seu povo e suas forças militares pelo mar. Dessa forma seria, então, obtido o ‘comando’ do mar (expressão preferida por Richmond⁸²²) pela única forma possível que era incapacitar os instrumentos de combate do adversário⁸²³. Richmond repetia Corbett ao se referir ao ‘comando’ do mar. Para o segundo, o objetivo da guerra naval era ligada direta ou indiretamente ao ‘comando’ do mar ou o impedimento do inimigo em obtê-lo⁸²⁴. O comando do mar significava para Corbett nada mais que o controle das comunicações marítimas, tanto para transporte marítimo militar como para o transporte comercial.⁸²⁵ A influência de Corbett se fez sentir mais intensamente nessa conceituação, pois Richmond, também, considerava que o importante era o comando do mar traduzido em sua capacidade de utilização e não como um controle ou a obtenção de poder e dominação, por si só, como concebido por Mahan.

O objeto fundamental do poder marítimo, reconhecia Richmond, era controlar as linhas de comunicação⁸²⁶, conceito similar a Mahan. Um país que tivesse uma Marinha de guerra, não necessariamente, teria capacidade de possuir um poder marítimo, isto é a

⁸²⁰ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op.cit. p. 1.

⁸²¹ RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea Power*. op. cit. p. ix.

⁸²² Isso não significava que ele só utilizasse essa expressão. Algumas vezes Richmond utilizou ‘control of the sea’ como sinônimo de ‘command of the sea’.

⁸²³ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the Modern World*. op. cit. p. 252.

⁸²⁴ CORBETT, Juliam. *Some Principles of Maritime Strategy*. Longmans, Green and Co: London, 1911, p. 87.

⁸²⁵ Ibidem, p. 90.

⁸²⁶ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the Modern World*. op. cit. p. 105.

possibilidade de exercer o controle sobre as rotas marítimas dos principais mercados comerciais e assim ter a força necessária para influenciar eventos internacionais. Outros elementos deveriam ser considerados, sendo que a Marinha de guerra era apenas um desses elementos constitutivos. No próximo subitem serão discutidos esses elementos.

Para Richmond o poder marítimo inglês se manifestou como um instrumento importante no período elizabetano, quando ocorreram as guerras contra a Espanha. A simples necessidade de auxiliar os holandeses contra os espanhóis e a defesa contra invasões fizeram o poder marítimo inglês assumir uma função fundamental na política externa de Elizabeth I.⁸²⁷ Isso não significou que em períodos anteriores aos Tudor o poder marítimo inglês não tivesse importância. Muito pelo contrário. Para os saxões o poder marítimo serviu para proteger suas costas enquanto que para os normandos e plantagenetas a principal preocupação foi a conexão marítima entre a ilha e suas possessões na França. O poder marítimo para a Inglaterra, frizava Richmond, era uma condição essencial para a sua existência.⁸²⁸

Para Richmond o poder marítimo deveria ser capaz de proteger o comércio marítimo do Estado. Utilizava, como exemplo, os escritos de Sir Walter Raleigh que enfatizava que para a Inglaterra existia apenas um interesse: ter segurança, isto é, impedir que qualquer inimigo a invadisse ou que impedisse o seu comércio. O comércio, segundo Raleigh era essencial para a Inglaterra e o “comércio requeria grandes quantidades de navios e poder de defendê-lo e essas características representavam a força da Inglaterra”⁸²⁹. Richmond corroborava essa posição de Raleigh. Dizia que o comércio marítimo era a pedra fundamental do poder marítimo. Não houve na história, segundo ele, um grande poder marítimo que não tivesse sido, ao mesmo tempo, um grande poder comercial marítimo⁸³⁰. Assim, a proteção das linhas de comércio era o fundamento primário do poder marítimo, da mesma forma que era para Mahan.

Existiam para Richmond duas condições para o desenvolvimento do poder marítimo por parte de qualquer Nação. A primeira, uma necessidade intrínseca de explorar economicamente um território para a sua população e a necessidade de proteger essa população contra ataques externos. A segunda, um desejo de conquistar ou impor aos

⁸²⁷ Ibidem, p. 32.

⁸²⁸ Ibidem, p. 34.

⁸²⁹ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 4.

⁸³⁰ Ibidem, p. 161.

adversários a vontade de seu Estado.⁸³¹ Existiam, também, duas causas que impeliam determinados países a desenvolverem o seu poder marítimo. A primeira causa era natural e espontânea provocada por movimentos econômicos e sociais. Dessa maneira, o comércio marítimo e o estabelecimento de colônias seriam a expressão do espírito nacional, da genialidade do Estado, do caráter e atividade do povo desse Estado. Essa propensão para o mar e para o fortalecimento do poder marítimo seria natural e a própria expressão do poder nacional. A segunda causa era artificial, isto é, atingiria Estados que não seriam necessariamente dependentes do comércio, mas desejosos de desenvolvê-lo para aumentar o seu poder nacional e influência, lutando para roubar ou retirar o poder estabelecido por outros Estados⁸³². Na história, Richmond afirmou, as lutas no mar ocorreram pela disputa pelo comércio. A rivalidade comercial foi o motor da guerra no mar.

Richmond considerava como potências marítimas (*maritime powers*) aqueles países que, por esforços individuais de seus cidadãos, teriam desenvolvido responsabilidades e interesses pelo mar. Assim, para que pudessem desenvolver atividades marítimas deveriam possuir navios mercantes para o comércio marítimo e unidades de proteção desse comércio por meio de meios de combate.⁸³³ Importante notar a diferença semântica e conceitual entre ‘*maritime power*’ e ‘*sea power*’. Para a primeira definição, Richmond apontou um Estado, um país, isto é uma unidade política dotada de interesses marítimos, enquanto que para a segunda enfatizou uma qualidade ou situação específica, a capacidade de influenciar os assuntos internacionais pelo seu poder e dessa forma obter o comando do mar. Um Estado poderia ser uma potência marítima (*maritime power*) sem ser um poder marítimo (*sea power*) se, apesar de possuir interesses marítimos, não tivesse a capacidade de cumprir as tarefas específicas para se tornar um ‘*sea power*’, isto é ter a capacidade de comandar o mar, expressão de mais agrado para Richmond. Assim, a França era no século XVIII uma potência marítima, no entanto seu ‘*sea power*’, em comparação com a GB, era inferior, pois não conseguiu comandar o mar na maior parte do século. Um fato, no entanto era flagrante, um poder marítimo (*sea power*) era sempre uma potência marítima (*maritime power*).

A guerra naval para Richmond era um dos ramos da guerra. As operações das forças navais constituíam uma linha de ação para se obter o propósito final de todas as forças

⁸³¹ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world. op.cit.* p. 35.

⁸³² *Ibidem*, p. 17.

⁸³³ *Ibidem*, p. 125.

militares envolvidas no conflito, qual seja, compelir o inimigo a sua vontade e forçá-lo a aceitar a solução que melhor lhe atendesse e não a solução ou interesse do adversário. O propósito final deveria ser, no entanto a paz, obtida a partir do atendimento dos objetivos da guerra. A rendição de um adversário resoluto não seria obtida pela imposição de perdas inaceitáveis em material e pessoal, mas sim pelos resultados daí advindos⁸³⁴. Como exemplo, Richmond citava a Primeira Guerra Anglo-holandesa, quando os batavos perderam batalhas navais seguidas, com grandes perdas. Não foram as perdas de navios e homens que fizeram com que a Holanda se rendesse, mas sim a impossibilidade de continuar o seu comércio marítimo. As perdas não interessavam aos holandeses, desde que continuassem a comerciar pelo mar, mantendo os lucros. A imposição da vontade nesse caso era a interrupção do fluxo comercial batavo e ele foi obtido. Voltava Richmond a enfatizar que a imposição da vontade sobre um adversário dependente do mar seria obtida, se fosse interrompido completamente o seu comércio marítimo. Entretanto alertava que quanto mais uma guerra se estendesse maiores seriam as chances de fricção.⁸³⁵ Nesse ponto Richmond se apropriava de um conceito fundamental de Clausewitz, a fricção⁸³⁶, não definida claramente pelo autor prussiano, porém muito exemplificada por ele. A fricção na guerra, segundo Clausewitz, era o fenômeno que fazia com que as coisas simples se tornassem difíceis. Uma velocidade de navio que seria de dez nós e que passasse a ser de cinco nós devido às condições adversas de mar, um bombardeio naval calculado para durar duas horas que durasse quatro em virtude de um nevoeiro no campo de batalha, uma chuva que impedisse a visualização de uma força naval inimiga ou mesmo uma ordem mal compreendida por um subordinado com conseqüências desastrosas, enfim tudo que fosse imprevisível em combate constituía a fricção. Richmond considerava a fricção como uma característica que deveria ser sempre considerada na guerra no mar.

Richmond, da mesma forma que Mahan, acreditava que o poder marítimo era composto de elementos. Quais seriam os elementos desse poder, segundo Richmond ?

3.3.2- Os elementos do poder marítimo.

⁸³⁴ RICHMOND, Herbert. *Naval Warfare*. Op.cit. p. 12.

⁸³⁵ Ibidem, p. 30.

⁸³⁶ CLAUSEWITZ, Carl. Von. *On War*. Op.cit. p. 164.

Diferentemente de Mahan, que percebia o poder marítimo com seis elementos ou fatores fundamentais, Richmond considerava que o poder marítimo possuía somente três elementos. O primeiro composto do comércio marítimo e da Marinha mercante, sem a qual nenhuma força militar poderia ser transportada pelo mar⁸³⁷. Richmond entendia como Marinha mercante os navios transporte, as tripulações que os guarneciam e a capacidade de construção naval.⁸³⁸ O segundo seria composto da força de combate e de instrumentos de todas as espécies, aptos a obter o controle ou comando do mar; e por fim o terceiro, congregando as bases e possessões, sem as quais esses instrumentos de combate estariam limitados em sua ação em alcance e tempo. Ao contrário de Mahan, que privilegiava a geopolítica, Richmond pouco dela utilizou, preferindo se ater a considerações estratégico-militares.

Esses três elementos para Richmond eram interdependentes. Recorrendo a história dizia que os homens de comércio do século XVII na Inglaterra recorriam sempre ao triângulo formado pela Marinha de guerra, ao comércio marítimo e as colônias. A Marinha de guerra permitia a expansão e proteção do comércio exterior e assim de seu poderio naval enquanto as colônias tornavam-se necessárias para o exercício desse poderio, compondo um círculo virtuoso. Richmond gostava de exemplificar o discurso de Lorde Haversham⁸³⁹ que, na Câmara dos Lordes, mencionou a simbiose existente entre esses três elementos. Disse Haversham:

A Marinha de guerra e o comércio têm uma grande relação e interferência mútua que não permite separação; o comércio é a mãe e a enfermeira dos marinheiros; os marinheiros são a vida da Marinha de guerra; e a Marinha de guerra é a segurança e proteção do comércio: ambos juntos são a riqueza, força, segurança e glória da Inglaterra.⁸⁴⁰

Richmond apontava que, uma vez perfeita e corretamente definidos os objetivos a serem atendidos pelas altas autoridades navais de um país, e o mais importante,

⁸³⁷ Richmond utilizou a palavra 'shipping' já refrenciada no capítulo 1.

⁸³⁸ RICHMOND, Herbert. Object and Elements of Sea Power. *Naval Review*. London: Naval Society, v. Xxxv, 1947, p. 9.

⁸³⁹ Richmond estava se referindo a Sir Arthur Divett Hayter, primeiro Barão Haversham, nascido em 9 de agosto de 1835 e falecido em 10 de maio de 1917, tendo sido destacado político inglês e membro do Parlamento entre 1865 e 1917.

⁸⁴⁰ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op.cit. p. 38.

resolutamente perseguidos, a influência do poder marítimo se faria sentir, considerando que os três elementos por ele apontados estivessem presentes. Ao contrário, se eles não existissem, a influência do poder marítimo não ocorreria e o fracasso sobreviria. Concordava plenamente com Mahan que o objeto final do poder marítimo era o controle do mar, que seria traduzido nos três elementos por ele apontados.

- O comércio marítimo e a Marinha mercante.

A Marinha mercante é uma parte do comércio e uma fonte de lucros. Ela desempenha um grande serviço à Nação, do qual há um retorno imediato que é o volume de exportações que paga pelas importações, dizia Richmond. A diminuição da Marinha mercante traria uma queda nos lucros, assim como a destruição de uma importante parte da indústria nacional. Se uma grande proporção de bens de um país for dependente dos navios mercantes de outras bandeiras, a vulnerabilidade nacional será maior e a interrupção do comércio trará sem dúvida, em caso de guerra, a rendição do país. A dependência de navios neutros para o abastecimento nacional seria grave vulnerabilidade, principalmente de um Estado que dependa fundamentalmente do mar como a GB.

Um país, citado por Richmond, que não incorreu nesse caso foi a Alemanha na Grande Guerra. Pouco dependente do mar, a Alemanha ocupou com os seus Exércitos o Luxemburgo, a Bélgica, a Polônia e parte dos territórios da França, Ucrânia e Romênia. Além disso, parte de seu território e de seus aliados podia prover os bens necessários à continuação da guerra. Tal Nação não era dependente de seu poder marítimo, em virtude de sua própria continentalidade, afirmou Richmond. Por outro lado, a GB, um poder marítimo natural, dependia totalmente de seu comércio e de sua Marinha mercante. A interrupção de seu comércio traria a rendição imediata. Dessa maneira, para países dependentes do comércio marítimo esse elemento era fundamental.

Uma Marinha mercante poderosa, também, poderia ser uma reserva importante para as forças navais. Nenhuma Nação poderia manter uma força naval de combate considerável em tempo de paz dotada de uma reserva estratégica compatível, pois isso tornaria os custos enormes. Assim, uma Marinha mercante robusta poderia ser uma fonte de recrutamento importante, caso houvesse um conflito. Citava Richmond o caso da Marinha britânica que

na Grande Guerra pulara de 146.000 em 1914 para 640.000 combatentes em 1918. Outro exemplo foi o da União na Guerra de Secessão dos EUA que pulou de 7.640 para 51.500 homens em quatro anos⁸⁴¹, muitos deles provindos da Marinha mercante.

Richmond considerava que ocorriam duas fases distintas durante as guerras navais nos períodos moderno e contemporâneo. A primeira fase envolvia uma disputa pelo comando do mar pelas Marinhas de guerra antagonistas e nesse período combates inconclusos ocorriam. Em uma segunda fase, estabelecia-se uma superioridade naval de um antagonista sobre outro, fazendo com que o perdedor abrisse mão de disputar o comando do mar. A partir desse ponto, a Marinha de guerra inferior recorria ao ataque ao comércio marítimo do vencedor, utilizando navios menores e mais rápidos, de modo a estrangular o tráfego marítimo do adversário. O vencedor tinha a única opção de expandir suas forças ligeiras para combater esses corsários. Esse tipo de guerra de curso infligia grande número de perdas, como foi verificado, após as Batalhas de La Hogue⁸⁴² e Trafalgar. O valor de contar com uma reserva de marinheiros se fez sentir naqueles momentos. A disponibilidade e o treinamento de homens para guarnecerem navios simples, menores e auxiliares, sem a complexidade exigida de marinheiros de guerra e assim se contraporem a esses ataques de corsários, foi muito aumentado.

Um outro motivo importante para o desenvolvimento da Marinha mercante foi a substituição dos afundamentos ocorridos durante um conflito. Quanto maior fosse o número de navios mercantes, menor seria a percentagem de perdas. Por exemplo, para 1000 navios mercantes, a perda de 100 corresponderia 10%. Para 200 navios mercantes, com o mesmo número de perdas, a percentagem será 50%. Assim quanto maior a frota mercante, melhor para o controle percentual de perdas. A substituição dessas perdas por uma indústria naval vigorosa só fará com que ela continue se expandindo, trazendo benefícios para o país. Dessa maneira, a vitalidade da Marinha mercante reside no número de seus navios e na existência de homens do mar dispostos a correr riscos, dizia Richmond.⁸⁴³

Quanto mais dependente for uma Nação de seu comércio, mais importante se torna possuir uma Marinha mercante poderosa, pois assim podem ser alcançados rincões

⁸⁴¹ Ibidem, p. 41.

⁸⁴² Batalha ocorrida durante a Guerra da Liga de Augsburgo em 28 de maio de 1692 entre ingleses e holandeses contra os franceses. O combate naval durou cinco dias e os ingleses tiveram vantagem, destruindo 15 navios franceses. Fonte: PEMSEL, op.cit. p. 60.

⁸⁴³ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op.cit. p. 44.

alternativos distantes que substituiriam fontes de fornecimento que, por contingências imprevisíveis, estariam impossibilitadas de manter o comércio fluindo em virtude de mudanças políticas e militares ou por condicionantes econômicos como uma má colheita para exportação, por exemplo.

A experiência histórica demonstrou, segundo Richmond, que a Nação dotada de um poder marítimo prevalente não alcançou o seu propósito de controlar o mar pela ação esporádica contra o comércio marítimo do oponente⁸⁴⁴. O que essa Nação realizou foi impedir que esse comércio se realizasse sem tropeços. Seu sucesso foi medido não pelo número de capturas realizadas, mas pela interrupção total do fluxo comercial do adversário⁸⁴⁵.

O desenvolvimento desse elemento sozinho não seria suficiente para imputar a um país ser um poder marítimo. Para Richmond outros dois elementos comporiam uma tríade que não poderia ser excludente. Assim ele considerava importante a proteção dessa Marinha mercante por meio da força de combate.

- Forças de combate.

Richmond considerava esse elemento fundamental e óbvio do poder marítimo. Ele preferiu chamar ‘força de combate⁸⁴⁶’ ao invés de forças navais ou navios. Essas forças de combate seriam os reais executantes do poder marítimo. A Marinha mercante e o comércio dependiam da proteção das forças de combate e as bases e possessões seriam os meios que permitiriam as forças de combate atuarem, fornecendo a capacidade de permanecerem mais tempo no mar, aumentando a sua mobilidade. O poder marítimo, assim, seria composto de uma trindade com esses três elementos interdependentes.

Para demonstrar a interdependência desses três elementos, Richmond gostava de utilizar uma analogia com o boxeador que era instado a estar em condições de atingir o seu

⁸⁴⁴ Essa idéia de Richmond será discutida mais adiante quando for abordada a questão da guerra de corso.

⁸⁴⁵ Ibidem, p.49.

⁸⁴⁶ A expressão utilizada por Richmond foi “fighting force” que foi traduzida como ‘força de combate’.

adversário, a habilidade de se mover rapidamente colocando-se aonde desejasse e o poder de derrubá-lo com um golpe demolidor com os seus músculos e preparo técnico. A Marinha mercante atuaria como uma reserva para proporcionar condições de atingir o adversário. As bases e possessões permitiriam a força de combate mover-se rapidamente, correlacionando-as com sua mobilidade e por fim o golpe demolidor seria realizado pela força de combate⁸⁴⁷.

As forças de combate tinham uma tarefa específica que era obter e exercer o controle das linhas de comunicação no mar. O modo de obter esse controle seria por meio da eliminação das forças de combate do oponente. Os instrumentos utilizados pela força de combate seriam naturalmente os da Marinha de guerra, não importando que tipo de propulsão esses meios utilizassem, nem o tamanho ou forma, a maneira como se movessem e o armamento utilizado. O princípio que deveria governar a constituição de uma força de combate seria a objetividade. Todos os instrumentos que tivessem a função de operar no mar com o propósito de obter e exercer o controle do mar deveriam ser instrumentos da Marinha de guerra⁸⁴⁸. Essa afirmação de Richmond, embora óbvia, visava garantir que tudo que se relacionasse com as atividades de combate no mar ficasse sob a responsabilidade naval e não a outro órgão governamental, como requerido durante a Grande Guerra, quando houve a idéia de criar um novo ministério na GB para cuidar especificamente da guerra submarina.

As forças de combate, que seriam as executantes do poder marítimo, eram divididas em três tipos principais. O primeiro tipo seria composto do corpo principal, o segundo das forças destacadas com grande autonomia e o terceiro de flotilhas ou forças leves, basicamente com pequenas unidades com baixa autonomia. As flotilhas teriam unidades acima d'água, como torpedeiros, abaixo d'água os submarinos e por fim no espaço as aeronaves.

Quando duas forças navais se opusessem, o procedimento normal, segundo ele, era agrupar os meios de combate em um corpo principal que se oporia ao corpo principal do adversário. Os navios típicos para esse corpo seriam os antigos 'navios de linha' e na época de Richmond os encouraçados. Essa massa de combate deveria ser apoiada por forças de esclarecimento, com navios menores que os da linha de combate e os navios ideais para

⁸⁴⁷ Ibidem, p. 55.

⁸⁴⁸ Ibidem, p. 56.

compor essas forças seriam os cruzadores. Esses navios, também, eram responsáveis pelas comunicações da esquadra e pela defesa das linhas de comunicação da Nação. Para Richmond os cruzadores eram navios fundamentais para o poder marítimo.

O princípio da massa ou concentração seria o princípio governante para o corpo principal e o navio escolhido, como visto, era o encouraçado ou o navio capital, isto é o navio mais poderoso de uma esquadra⁸⁴⁹. Eles agiriam em conjunto para tomar parte ativa no engajamento. Dos séculos XVII ao XIX compunham a linha de batalha os navios de linha, as naus. Os esclarecedores que naquele período eram fragatas serviriam como postos avançados do corpo principal. Ao tempo de Richmond os melhores esclarecedores eram os cruzadores. Outros navios atuariam como auxiliares do corpo principal tais como torpedeiros, contratorpedeiros, submarinos e aeronaves.

Os navios de combate necessitariam obrigatoriamente de bases e possessões não necessariamente localizadas no país. Esses comporiam o último elemento do poder marítimo.

- Bases e possessões.

Richmond dizia que a experiência histórica indicava que nenhuma força naval podia operar sem apoio de uma base. Uma frota naval moderna, congregando grandes navios de combate, mesmo com grande autonomia, não era capaz de se manter continuamente em combate sem o concurso de bases de apoio ou possessões. Tanto as trirremes ou galeras na Grécia clássica e Cartago, assim como os navios à vela dos séculos XVII e XVIII dependeram de bases de apoio⁸⁵⁰.

Apesar de considerar Elizabete I uma grande rainha, Richmond não poupava críticas a sua conduta estratégica. Dizia ele que Elizabete gravitava entre uma estratégia terrestre e uma estratégia naval. Ela preferia a estratégia de menor custo com todas as suas inconveniências.⁸⁵¹ Contudo, sua maior deficiência estratégica residia na falta de percepção

⁸⁴⁹ Ver capítulo 1. Richmond tinha uma interpretação distinta do que seria navio capital, o navio mais poderoso da esquadra. O navio capital para Richmond não seria necessariamente o encouraçado, mas o navio mais poderoso de determinada esquadra. Se o contratorpedeiro fosse o navio capital de certo país, ele seria o navio capital. Como exemplo citava o caso da guerra entre o Chile e o Peru no século XIX quando o navio capital dos dois países foi o cruzador couraçado de apenas 3.500 toneladas. Fonte: *Ibidem*, p. 59.

⁸⁵⁰ *Ibidem*, p. 51.

⁸⁵¹ RICHMOND, Herbert. *British Strategy Military and Economic*. op. cit. P.7.

de que faltava um elemento fundamental no poder marítimo inglês. Uma série de bases que apoiasse a nascente Marinha real. Lorde Hawkins⁸⁵² chegara a propor a Elizabete que Drake ocupasse os Açores, de modo a atacar os comboios espanhóis que vinham do Novo Mundo, a partir dessa importante posição estratégica⁸⁵³. Elizabete não aquiesceu e a chance foi perdida.

Outra importante região para a Inglaterra era o Mediterrâneo. Apontava que Oliver Cromwell já percebia esse fato no século XVII e a necessidade de conquistar uma posição na entrada desse mar, de modo a apoiar a esquadra inglesa lá operando. A amizade da Inglaterra com Portugal passava, sem dúvida, pela necessidade de utilizar os portos lusitanos próximos a entrada do Mediterrâneo. Parte dessa necessidade foi atendida quando Carlos II recebeu como dote de seu casamento com a filha do rei de Portugal a cidade de Tanger na entrada do Mediterrâneo, perdida, no entanto, tempos depois.⁸⁵⁴ A tomada definitiva de Gibraltar em 1704 e de Minorca em 1708, ambas durante a Guerra de Sucessão da Espanha, foi essencial para o poder marítimo britânico até o século XX.

Richmond enfatizava, também, que um dos motivos para a demora no estabelecimento de comboios na Grande Guerra de 1914 tinha sido a recusa de certos países neutros, detentores de bases intermediárias de apoio, em cederem esses locais como pontos de apoio. Dessa forma, era fundamental para o fortalecimento do poder marítimo a posse de bases e colônias de apoio tanto para a Marinha mercante como para a Marinha de guerra.

No caso de um país não possuir as bases necessárias de apoio, poderia muito bem se beneficiar de bases aliadas. Mencionava o caso do Império britânico possuir muitas bases e colônias espalhadas ao redor do planeta, contribuindo dessa forma, para a proteção dos comboios aliados na Grande Guerra. Assim as possessões, colônias, domínios ou territórios da GB eram parte integrante do poder marítimo britânico e a sua posse tinha um efeito direto nas relações internacionais com outros países. O próprio Bismarck em 1865 disse ao embaixador dinamarquês que sem colônias a Prússia não poderia se transformar em uma grande Nação marítima, assim a aquisição dessas posições era fundamental para o seu país.

⁸⁵² Richmond estava se referindo a Lord John Hawkins, nascido em 1532 e falecido em Porto Rico em 1595. Ele foi um dos responsáveis pela organização da Marinha de Elizabete I e vencedor do combate contra a Armada espanhola. Foi exímio navegador e um dos principais organizadores do tráfico negreiro para as possessões inglesas no Novo Mundo.

⁸⁵³ RICHMOND, Herbert. *The Objects and Elements of Sea Power*. op.cit. p. 12.

⁸⁵⁴ *Ibidem*, p. 13.

Se um país não possuísse bases de apoio ou colônias, além da vulnerabilidade estratégica, deveria despende recursos com a construção de grandes navios que possuíssem maior capacidade de permanecer no mar sem abastecimento. Muitas vezes os gastos seriam proibitivos. Mais barato seria a conquista de novos territórios que tivessem as condições de abrigar tanto a Marinha mercante como a Marinha de guerra. Seria um grande erro supor que grandes navios teriam condições operacionais de atuar afastados de seus portos nacionais, sem bases de apoio próximas ao teatro de operações. Para Richmond, o aumento dos navios não resolveria o caso da permanência no mar. O que resolveria, segundo ele, era a aquisição de novos territórios e o estabelecimento de portos ou bases nesses locais, e aqui certamente concordava com Mahan. A defesa eficaz das linhas de comunicação e de comboios só seria praticável se existissem bases de apoio próximas.

Para Richmond esses três elementos constituintes do poder marítimo nunca mudaram, apesar das alterações ocorridas na política internacional, na economia global e na tecnologia naval.⁸⁵⁵ Esse determinismo categórico em muito se assemelha a visão que Mahan possuía dos seus próprios elementos.

Uma vez apresentados os três elementos do poder marítimo, torna-se relevante discutir as concepções estratégicas desse poder, de acordo com Herbert Richmond.

3.3.3- Considerações político-estratégicas sobre o poder marítimo, segundo Herbert Richmond.

Richmond afirmou que o papel da Marinha de guerra era obter o comando do mar. Para ele o significado do comando do mar era que aquele Estado que o possuísse, poderia utilizar o mar como uma rota para o seu comércio e seus Exércitos, e poderia impedir o inimigo de fazê-lo. O comando do mar não era apenas obtido com o uso de navios de superfície. Segundo ele, não se poderia afirmar durante a Grande Guerra que a GB tinha obtido o comando do mar pleno, uma vez que os submarinos alemães operavam eficientemente contra o tráfego marítimo, prejudicando seriamente o esforço de guerra aliado⁸⁵⁶. Para que o comando do mar fosse realmente obtido era necessário o domínio dos três elementos, sobre a superfície, sob a superfície e no ar sobrejacente ao mar e a

⁸⁵⁵ Ibidem, p. 15.

⁸⁵⁶ RICHMOND, Herbert. *The Naval Role in modern warfare*. op.cit. p. 5.

capacidade de utilizá-lo em seu próprio benefício. O comando do mar para ele seria útil somente para o fim a que se propusesse⁸⁵⁷. Um exemplo citado por Richmond a respeito desse efeito foi o fato da Alemanha, com sua postura defensiva na Grande Guerra, evitar o combate com a Marinha Real britânica impedindo o comando do mar pleno da GB. Disse ele o seguinte:

Nós temos agora [durante a Grande Guerra] um total comando do mar, não considerando as águas sob disputa com submarinos [inimigos] bem mais completo do que possuímos alguma vez em qualquer guerra naval do passado e apesar disso fazemos pouco progresso e tiramos cada vez menos vantagens disso⁸⁵⁸.

Sua percepção de comando do mar era idêntica a percepção de Mahan de que o controle do mar seria obtido pela obtenção da superioridade marítima e do controle das linhas de comunicação, impedindo que o inimigo fizesse o mesmo, no entanto sua ênfase estava na utilização e não necessariamente no seu controle absoluto. O propósito principal era impedir o comércio marítimo e o transporte dos Exércitos inimigos pelas faixas de mar em disputa.

De que maneira Richmond imaginava a obtenção do comando do mar ? Ele certamente não desprezava a batalha decisiva como instrumento para obter esse comando, no entanto considerava que ela não era a única forma possível de se obter esse comando. A tarefa fundamental de uma Marinha de guerra era proteger as linhas de comunicação e não procurar a batalha a qualquer custo. A centralidade da batalha, tão cara a Mahan⁸⁵⁹, para ele não tinha nenhum sentido. Isso não significava dizer que a força naval inimiga deveria ser ignorada. Isso seria um absurdo e Richmond bem o sabia. Dizia, inclusive, que a batalha decisiva era um passo preliminar essencial para a obtenção do controle do mar⁸⁶⁰. A vitória na batalha, por si só, não conferia automaticamente esse controle, no entanto possibilitava uma grande chance para esse fim. Considerava, também, que a Marinha superior não teria condições de forçar um engajamento a um adversário inferior, se ele assim não desejasse.⁸⁶¹ Alegava que a melhor maneira de se contrapor a uma força naval inimiga era impedir a sua

⁸⁵⁷ MARDER, Arthur. *The Portrait of an admiral*. op.cit p. 187.

⁸⁵⁸ Ibidem, p. 142.

⁸⁵⁹ TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and the nuclear age*. op.cit. p. 100.

⁸⁶⁰ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op. cit. P. 124.

⁸⁶¹ BAUGH, Daniel. *Richmond and the objects of sea power*. op. cit p. 30.

concentração em alguma base e assim anular sua ação ofensiva. Não haveria a necessidade de destruí-la⁸⁶². O posicionamento de forças navais em pontos-chave e a redução das chances de sortidas, por meio da conquista de suas bases de apoio, teriam um efeito similar a destruição pura e simples do inimigo em combate.

Para ele faltou ao Almirantado britânico impedir qualquer ação ofensiva da Marinha alemã e a iniciativa de se apoderar de suas bases. A ênfase exagerada da Marinha britânica na batalha decisiva durante a Grande Guerra foi um erro básico, segundo ele. Os oficiais que se concentravam na busca dessa batalha eram simplesmente “lutadores estúpidos”, segundo suas próprias palavras⁸⁶³. A tarefa dos oficiais era executar planos estratégicos e a batalha decisiva seria um meio de se obter o comando e não um fim em si. Além disso, afirmava que a fixação estratégica na busca da batalha decisiva como ocorreu na Grande Guerra de 1914 carreou recursos fundamentais que melhor seriam empregados na defesa do comércio e na busca de operações navais afastadas do território inglês.⁸⁶⁴

Richmond contrastava Mahan, ao afirmar que o objeto principal da guerra marítima era neutralizar a força naval inimiga e não necessariamente destruir essa força.⁸⁶⁵ Entretanto, reconhecia que Mahan tinha razão em alguns princípios fundamentais ligados ao comando do mar. Dentre esses avultava o princípio da concentração.

- Concentração de forças.

Para Richmond existiam três princípios de guerra fundamentais derivados da experiência de guerra e da análise de seus resultados. O primeiro era o princípio do objetivo⁸⁶⁶ e a decisão de concentrar todos os seus esforços nesse objetivo. O segundo era obter a superioridade no local decisivo [por meio da concentração local] e no tempo determinado e assim dispor e manobrar com superioridade, enquanto durar a ação e por fim

⁸⁶² Mc LENNAN, Bruce. The historical lessons and intellectual rigour of Admiral Sir Herbert William Richmond op.cit, p. 23.

⁸⁶³ RICHMOND, Herbert. *The Navy in the war of 1739-1748*. v.1. op.cit. p. Xii.

⁸⁶⁴ TILL, Geoffrey. *The Development of British Naval Thinking*. op.cit, p. 115.

⁸⁶⁵ RICHMOND, Herbert. *Naval Warfare*. op. cit. P. 25.

⁸⁶⁶ O princípio do objetivo diz respeito aos efeitos desejados que se espera obter. A seleção e a clara definição dos efeitos desejados são essenciais para a condução da guerra e para a realização das operações. Fonte: MINISTÉRIO DA MARINHA. *Doutrina Básica da Marinha*, op. cit. p. 2.7.

o terceiro princípio, proteger as bases e comunicações com economia de meios⁸⁶⁷, exercendo sempre a iniciativa para colocar o adversário na defensiva.

Como Mahan, Richmond considerava a concentração, ligada ao objetivo, como o principal princípio da guerra no mar.⁸⁶⁸ Sua interpretação desse princípio era idêntica a visão de Mahan. Dizia que a concentração de esforços era a condição primordial de sucesso não só na guerra naval, mas também em qualquer atividade humana. O principal objeto das forças navais era, assim, atingir a concentração das forças navais inimigas, sendo essa concentração exercida sobre qualquer tipo de navios inimigos⁸⁶⁹. Para que essa concentração fosse efetiva era necessária a disponibilidade de bases. Entretanto reconhecia que a batalha decisiva não deveria ser perseguida por si só.

Richmond reconhecia o valor da concentração naval britânica no Canal da Mancha, não apenas para a proteção do comércio nessa área e contra a invasão provinda do mar, mas principalmente para dispor de uma força naval poderosa e concentrada para se defrontar com um adversário que quisesse o forçamento de uma batalha decisiva.⁸⁷⁰ A esse fato ele se referia as guerras contra os holandeses e franceses entre os séculos XVII e XIX.

Um dos exemplos clássicos de Richmond na deficiência da Marinha Real britânica em concentrar em razão de condicionantes estratégicos foi o ocorrido na Guerra de Independência dos EUA. Disse ele que a primeira fase da guerra terminou na rendição de Saratoga em 1777. Imediatamente a França preparou-se para lançar na balança o seu recentemente constituído poder marítimo em apoio aos colonos americanos. Tornou-se impossível para a Marinha Real britânica ser superiora no Canal da Mancha perante a força francesa localizada em Brest e ser superiora no Mediterrâneo contra os franceses baseados em Toulon e o mais importante impedir que as duas forças se juntassem para apoiar os rebelados na América. Sendo obrigada a se dispersar, ela não foi superior em nenhum lugar, assim não pôde impedir o deslocamento de uma forte divisão naval francesa que suspendeu de Toulon em junho de 1778 em direção à América do Norte. A falha em interceptar essa força provocou uma concentração naval francesa nas costas americanas, tornando impotente a esquadra inglesa naquelas paragens⁸⁷¹.

⁸⁶⁷ O princípio da economia de meios abrange o uso econômico das forças, com o emprego judicioso de meios para a obtenção do esforço máximo nos locais e ocasiões decisivas. Fonte : *Ibidem*, p. 2.8.

⁸⁶⁸ RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 233.

⁸⁶⁹ RICHMOND, Herbert. *Naval Warfare*. op.cit. p. 53.

⁸⁷⁰ SCHURMAN, Donald. op.cit. p. 142.

⁸⁷¹ RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea power*. op.cit. p. 147 a 149.

Dessa forma, Richmond concordava plenamente com Mahan a respeito da importância que o princípio da concentração tinha na guerra, tanto no campo tático como estratégico.

- Linhas de comunicação.

Richmond percebia, da mesma maneira que Mahan, a importância das linhas de comunicação para os contendores. Dizia que uma Marinha de guerra não poderia manter abastecido um Exército operando afastado do território nacional se não garantisse as linhas de comunicação ligando portos do próprio país. A população deveria ser mantida com bens e abastecimentos, matérias-primas deveriam ser exportadas e importadas e assim esses recursos poderiam financiar o esforço de guerra. Dessa forma, a função principal era a proteção dessas linhas de comunicação e qualquer ameaça que as transformasse em vias inseguras, afastaria os Exércitos em combate da vitória, assim como trariam carestia que, na média duração, poderia provocar a rendição de uma Nação diante de um adversário aguerrido. Logo o principal propósito do poder marítimo era a proteção do comércio que transitava nas linhas de comunicação.

Richmond considerava que as linhas de comunicação marítimas eram fundamentalmente diferentes das linhas de comunicação terrestres, pois as últimas ligavam basicamente Exércitos, enquanto no mar as linhas podiam até ser disputadas pelos contendores, fato improvável com frentes terrestres de contato entre Exércitos antagônicos. Citava o caso das linhas de comunicação da GB e da Alemanha durante a Grande Guerra de 1914 que passavam pelas mesmas áreas no Mar do Norte e Canal da Mancha. A GB ao obter o comando do mar nessas áreas tinha protegido as suas linhas, ao mesmo tempo em que ameaçava as linhas alemãs⁸⁷².

A melhor forma de proteger essas linhas de comunicação contra corsários de superfície era posicionar cruzadores permanentemente estacionados em bases, colônias e possessões britânicas, de modo a se contrapor a esses inimigos⁸⁷³. Assim tornava-se fundamental a aquisição de colônias para lá serem estabelecidas bases, daí tornarem-se, para ele, um dos elementos do poder marítimo.

⁸⁷² RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 89.

⁸⁷³ Serão discutidos a frente métodos de proteção do comércio, segundo a visão de Richmond.

- Bases, possessões e colônias.

As bases, possessões e colônias constituíam para Richmond elementos fundamentais para o poder marítimo. A sua utilização detinha relevância política e estratégica.

Como discutido, as bases deveriam apoiar a Marinha com facilidades de reparos, manutenção, descanso e abastecimentos, no entanto elas não atuavam apenas como pontos de apoio logístico. Existiam necessidades estratégicas associadas às bases. Elas poderiam servir, também, como trampolins para ataques da força naval aliada, principalmente se estivessem localizadas em linhas interiores⁸⁷⁴, que Richmond considerava fundamentais para a obtenção da vitória. Embora não especificasse diretamente, considerava como primordial a posse de bases que impedissem a união de esquadras inimigas por sua posição estratégica privilegiada, como por exemplo Gibraltar, em uma clara concordância com o conceito de posição central.

Muitas vezes as bases logísticas não eram as mais apropriadas para servirem como bases estratégico-operacionais. Citava o caso das bases inglesas nos séculos XVII e XVIII. Não era de Portsmouth, uma base logística, que a Marinha Real inglesa vigiava a esquadra francesa de Brest, mas a partir de Torbay ou Davenport, bases operacionais. Da mesma forma, não era de Chatham, uma base logística que os holandeses eram vigiados, mas sim de Yarmouth ou Gunfleet, bases operacionais.

Outro fator que deveria ser observado era a segurança que a base proporcionaria para os navios nela localizados. Richmond citava o caso da base de Scapa Flow na Escócia, onde se localizava a Home Fleet⁸⁷⁵ britânica. Existiam dificuldades de navegação na entrada da base, além da instalação de redes anti-torpedo para impedir a entrada de submarinos, no entanto Richmond ainda levantava dúvidas a respeito de sua segurança⁸⁷⁶. Quase como um alerta, Richmond clamou pela insegurança de Scapa Flow. Dois anos depois desse alerta, em 1939, um submarino alemão, o U-47, comandado por um ousado

⁸⁷⁴ RICHMOND, Herbert. *The Navy*. op.cit. p. 71.

⁸⁷⁵ A Home Fleet era a principal esquadra britânica localizada no Reino Unido.

⁸⁷⁶ *Ibidem*, p. 72.

oficial não só adentrou Scapa Flow, como afundou o encouraçado inglês *HMS Royal Oak* em uma ação destemida que demonstrou a fragilidade daquela base naval.⁸⁷⁷

Dessa maneira, seria importante para Richmond que a base ou posição estratégica fosse dotada de uma proteção local, composta de campos de minas marítimas, artilharia de costa e redes de proteção, além de estar próxima o bastante das linhas de comunicação do inimigo de modo a perceber a movimentação adversária antecipadamente.

Richmond preocupava-se com a população civil que habitava próximo a uma base naval pela possibilidade de ser atingida pelo bombardeio efetuado pelo inimigo, tanto por aviação como por navios, como ocorreu nas duas grandes guerras do século XX, em especial na segunda. Considerava esses atos de ataque a civis como inumanos, entretanto considerava que a retaliação seria validada, repetindo Lorde Horatio Nelson que dizia que caso os espanhóis destruíssem a cidade de Gibraltar “seria permitido que Cadiz e Málaga e muitas outras cidades espanholas fossem destruídas também”⁸⁷⁸.

Outra consideração estratégica relativa à posição das bases levantada por Richmond referia-se a sua proximidade de campos de aviação inimiga. Malta, por exemplo, tornou-se vulnerável à aviação italiana logo no início da Segunda Guerra Mundial, assim os navios não deveriam estar lá localizados. A solução seria transferi-los para Alexandria, perdendo-se assim a vantagem de uma posição central de Malta.⁸⁷⁹

Como bases importantes no Índico, Richmond apontou a captura de Trincomali no Ceilão como relevante, de onde se poderia patrulhar tanto a leste como a oeste no Índico, em uma excelente posição central. Na China, Hong Kong assumiu uma posição ímpar no século XIX, no entanto perdeu importância no século seguinte, por não poder abrigar fisicamente uma força naval britânica de maiores dimensões. Por outro lado, Singapura localizava-se em uma posição fundamental, de modo a proteger tanto o Índico a oeste como a Austrália a leste, segundo Richmond. O Japão, antes da Segunda Guerra Mundial, considerou em diversas discussões multilaterais que a base britânica de Singapura era uma ameaça a sua segurança. Richmond contra-argumentava alegando que Singapura não

⁸⁷⁷ Essa ação ocorreu no dia 13 de outubro de 1939. O comandante do submarino era o capitão-tenente Gunther Prien. O *HMS Royal Oak* deslocava 27.000 toneladas e tinha sido reformado em 1934. Nesse torpedeamento morreram 800 marinheiros e oficiais. Por ocasião da primeira explosão, a maioria da tripulação inglesa imaginou que a detonação ocorreu devido a um acidente e não em torpedeamento, um erro fatal. Fonte: BELOT, R. de. *A Guerra Aeronaval no Atlântico*. op.cit, p. 61.

⁸⁷⁸ RICHMOND, Herbert. *The Navy*. op. cit. P. 80.

⁸⁷⁹ *Ibidem*. P. 73.

poderia ser considerada como uma ameaça, pois distava 2.500 milhas náuticas do Japão, isto é a mesma distância entre Gibraltar e os Dardanelos⁸⁸⁰. Apesar dessa alegação de Richmond, logo após o ataque a Pearl Harbour, os japoneses tomaram a base de Singapura, afundando previamente o HMS *Prince of Wales* e o *Repulse*.⁸⁸¹ Os japoneses continuaram acreditando na ameaça que Singapura significava para a expansão nipônica na Ásia.

Da mesma maneira que Mahan, Richmond considerava fundamental a posse de bases, possessões e colônias para o desenvolvimento de poder marítimo. Dessa maneira, quais seriam os fundamentos para a obtenção do comando do mar, segundo Richmond ?

- O poder marítimo e a obtenção do comando do mar, segundo Herbert Richmond.

Como discutido, para que fosse obtido o comando do mar Richmond não descartava a batalha decisiva, embora não a destacasse como a única solução possível. Em situações favoráveis, a batalha deveria ser perseguida, para tal era importante balancear o segundo elemento do poder marítimo, as forças de combate, que se constituíam para ele o aspecto 'executivo' do poder marítimo.

Quando duas forças se defrontavam para o combate decisivo, o propósito lógico era destruir uma a outra. Assim tornava-se natural que a massa de meios componentes da linha de batalha fosse composta dos mais poderosos navios disponíveis. Compunham essa massa os encouraçados. Esse grupo de navios iria necessitar de outra força de apoio chamada de força esclarecedora com navios que pudessem patrulhar a vante da linha de batalha, obtendo informações antecipadas e mantendo as comunicações da esquadra, além de proteger as linhas de comunicação amigas, conforme discutido anteriormente.⁸⁸²

Normalmente os navios inimigos designados para atacar as linhas de comunicação eram de pequenas dimensões, de modo a aproveitarem as características de velocidade e

⁸⁸⁰ Ibidem, p. 76.

⁸⁸¹ Os dois afundamentos ocorreram no dia 10 de dezembro de 1941. Ambos foram atingidos por torpedos e bombas lançadas por aviões japoneses, indicando a vulnerabilidade de navios sem proteção aérea. Fonte: BELOT, R. de. *A Guerra Aeronaval no Pacífico, 1941-1945*. Rio de Janeiro: Record, [196-], p. 69.

⁸⁸² RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op. cit. P. 57.

dissimulação. Assim, o melhor navio para destruir esses corsários era o cruzador. Dessa forma, como o propósito do poder marítimo era proteger as linhas de comunicação, assim tornava-se necessário destruir os corsários; como consequência direta, o melhor navio para compor uma esquadra seria o cruzador, imaginava ele. E qual seria o número ideal de cruzadores necessários a cada contendor no mar ? Richmond respondia que o número de cruzadores de cada poder marítimo deveria ser o suficiente para a proteção das linhas de comunicação de cada país. Certamente que ele se referia a grande discussão dos anos vinte do século XX, a Conferência Naval de Washington de 1921 e 1922, em que se discutia o número e a tonelagem dos navios das principais potências navais após a Grande Guerra.

Para ele o aumento descomunal dos navios, a partir do final do século XIX com o conseqüente aumento exorbitante nos custos, não acompanhava proporcionalmente o aumento de sua segurança, muito pelo contrário, ocorrera uma corrida armamentista de enormes dimensões que trouxe ainda mais insegurança internacional. A justificativa alegada por muitos especialistas para o aumento das dimensões dos navios era derivada do aumento da letalidade das novas armas, torpedos e bombas. Richmond contra-argumentava que essa justificativa não tinha cabimento, pois os navios já estavam se tornando enormes antes mesmo do desenvolvimento de novas armas.⁸⁸³ O aumento nas dimensões dos navios só trouxera uma competição naval de graves resultados e em consequência uma guerra mundial sangrenta.

Richmond considerava o cruzador como o melhor meio de combate em qualquer Marinha. O ideal seria um cruzador de 10.000 toneladas de deslocamento⁸⁸⁴, dotado de maiores velocidades que o encouraçado e um armamento de calibre médio de 8 polegadas, pois ele congregava o poderio dos pequenos encouraçados do século XIX, que considerava adequados para a guerra no mar, com o tamanho ideal dos cruzadores para cumprir ambas as funções, fustigar o adversário e proteger as linhas de comunicação.

Qual seria o papel do encouraçado na guerra moderna, segundo Richmond ? Argumentava contrariamente aos grandes encouraçados, alegando que o objetivo de uma Marinha de guerra era impedir uma invasão pelo mar e prevenir o estrangulamento do comércio marítimo. Dizia que o aumento no deslocamento dos navios, com aumento do

⁸⁸³ Ibidem, p. 61.

⁸⁸⁴ Apenas como comparação o encouraçado *HMS Dreadnought* deslocava 20.000 toneladas com canhões de 12 polegadas.

calibre dos canhões, como no caso dos grandes encouraçados, não traria em consequência um aumento na mesma proporção de sua segurança a outros tipos de armas como o torpedo e bombas aéreas. Afirmava que era um “fato reconhecidamente conhecido a inutilidade de se perseverar em construir um navio invulnerável”⁸⁸⁵.

As Nações no final do século XIX e início do XX construíram grandes encouraçados para garantir a sua segurança, no que foram seguidas por adversários para o mesmo propósito em um verdadeiro círculo vicioso que aumentou os custos dramaticamente, sem o aumento proporcional da segurança e invulnerabilidade. Queria-se sempre “o maior e o melhor”.⁸⁸⁶ Os grandes encouraçados surgiram. Os grandes navios requeriam grandes bases de apoio e maiores profundidades nos canais de acesso. Se não existissem esses canais se deveria dragá-los com o conseqüente aumento de custos. Por outro lado, diminuindo-se os calados dos encouraçados, iria ser diminuído o seu tamanho devido a incompatibilidades técnicas de construção naval. Além disso, esses grandes navios requeriam enormes diques secos para manutenção, o que fazia aumentar ainda mais os custos.

A disputa entre o canhão e a couraça, também, foi outro fator no aumento do tamanho dos encouraçados. Esse aumento nos encouraçados não foi motivado apenas pelos torpedos ou bombas, mas sim em razão das granadas de artilharia dos adversários serem cada vez mais potentes. Certamente que os torpedos e bombas aumentaram a letalidade da mesma maneira, argumentou ele. O aumento do encouraçado em relação a novas armas não trouxe a segurança requerida, logo o encouraçado poderoso como resposta ao comando do mar não era a ideal. O que deveria ser desenvolvido não era o aumento no tamanho dos navios, mas sim o desenvolvimento de novas táticas, métodos de combate e o incremento na sua flexibilidade e mobilidade.⁸⁸⁷

Enfatizava, também, que por serem muitos caros, os almirantes temiam arriscar os encouraçados a novas ameaças, diminuindo assim a sua versatilidade e eficiência. Em 1920, logo após o termino da Grande Guerra, Richmond declarou o seguinte:

[O encouraçado] perdeu a sua mobilidade, sua liberdade de movimento, seu raio de ação, seu grande poder ofensivo. Ele não é mais supremo no mar, seu propósito principal, se for para o mar, é proteger-se [e ser

⁸⁸⁵ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op.cit. p. 83.

⁸⁸⁶ *Ibidem*, p. 83.

⁸⁸⁷ *Ibidem*, p. 218.

protegido]; ele não pode mover-se sem navios auxiliares de todos os tipos...e...seu custo é proibitivo.⁸⁸⁸

Dessa forma, Richmond criticava a ênfase exagerada no grande encouraçado que poderia ser uma arma vulnerável a outros instrumentos de combate como o submarino e a aeronave e o custo x benefício desses grandes navios indicava a diminuição de suas dimensões em prol de navios menores e mais baratos. Richmond não deixava de ter razão, pois houve, cada vez mais, preocupação na Marinha inglesa após a Grande Guerra na forma como proteger os encouraçados de submarinos e aviões.⁸⁸⁹ Assim sua visão da utilidade do encouraçado diferia da visão de Mahan. Sua preocupação maior era a defesa das linhas de comunicação e uma campanha bem conduzida, por um adversário resolutivo contra o tráfego marítimo, poderia trazer o colapso da GB. Dessa maneira insistia na construção de navios que protegessem esse fluxo logístico que eram os cruzadores e os contratorpedeiros. Para ele os encouraçados não teriam a versatilidade requerida e afinal o poder marítimo existia para a proteção das linhas de comunicação e não para o forçamento de uma batalha decisiva.

Mahan não teve a chance de observar o desempenho dos submarinos e da aviação naval em combate durante as Grande Guerra e Segunda Guerra Mundial⁸⁹⁰, ao contrário de Richmond que morreu em 1946. É de se esperar que Richmond defendesse arduamente ambos instrumentos de combate, no entanto sua percepção do que ocorreria na guerra naval no período entre guerras foi totalmente enviesado, em relação a essas duas eficientes armas de combate. Ele percebia paradoxalmente, no entanto, que a aviação iria mudar totalmente a guerra no mar. Disse ele o seguinte a respeito da aviação:

O que tem ocorrido como resultado da descoberta da aviação não é que o poder aéreo venha deslocar a importância do poder marítimo, mas que um novo instrumento do poder marítimo apareceu e modificou a conduta das operações navais como o vapor modificou a guerra e os torpedeiros e submarinos modificaram a guerra igualmente.⁸⁹¹

⁸⁸⁸ RICHMOND, Herbert. The Future of the Battleship. *Naval Review*. N. 8, 1920, p. 368-369. O professor Daniel Baugh considera esse artigo de Richmond como um dos mais brilhantes escritos pelo autor sobre o assunto e tudo o que Richmond predisse acabou ocorrendo na Segunda Guerra Mundial. Fonte: BAUGH, op.cit. p. 34.

⁸⁸⁹ Idem.

⁸⁹⁰ Mahan morreu em dezembro de 1914.

⁸⁹¹ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op. cit. P. 138.

Apesar dessa afirmação, Richmond não propugnou energicamente o desenvolvimento da arma aérea no combate naval. A construção de porta-aviões não entrou em discussão no seu pensamento estratégico. No fundo acreditava que os porta-aviões eram caros e vulneráveis, da mesma forma como percebia os encouraçados⁸⁹². Considerava que era melhor para uma Nação, com orçamentos limitados, despender recursos em navios de superfície que pudessem atender a uma série de tarefas que porta-aviões não poderiam.⁸⁹³ Rejeitava, ainda, a preponderância do poder aéreo em detrimento do poder marítimo, principalmente a visão largamente discutida de que por meio do bombardeio aéreo estratégico contra a Alemanha, a partir de 1942, a vitória seria obtida. Considerava fundamental a cooperação entre as Forças Armadas e não a preponderância de uma sobre a outra.

Outro paradoxo de seu pensamento era a utilização do submarino na guerra moderna. Correlacionava os submarinos com os cruzadores, já que tinham a tarefa de agir contra o comércio marítimo. Seu sistema de armas proporcionava dominar qualquer navio mercante em combate. Aceitava o fato de que o submarino era a arma do poder marítimo mais fraco e que, em razão de sua atuação furtiva contra as linhas de comunicação, desviava forças importantes do adversário para a sua destruição. Avaliava, no entanto, que os danos infligidos ao comércio marítimo não eram grandes nem decisivos e eles serviam mais para preservar a honra e enaltecer a coragem dos submarinistas. Considerava o submarino uma arma cara, sendo o mais caro dos navios, se for considerado o preço tonelada/custo⁸⁹⁴.

Afirmava que o submarino era ineficiente para a defesa da GB e que a sua posse não aumentava a segurança da Nação. Alegava que o poder marítimo tinha como propósitos defender o país de uma invasão naval e de proteger as linhas de comunicação. Perguntava Richmond, qual o papel do submarino nesses dois propósitos ? Seu papel na defesa da ilha contra a invasão era menor que o da aviação⁸⁹⁵ e o que iria decidir a contenda era o uso de navios de superfície, respondia ele. O submarino serviria apenas como auxiliar da defesa de artilharia de costa. No caso de defesa das linhas de comunicação, Richmond considerava o

⁸⁹² BAUGH, Daniel. *Richmond and the objects of sea power*. op. cit. P. 36.

⁸⁹³ Richmond mencionou textualmente que os quatro porta-aviões custaram em 1934 o total de 21 milhões de libras e talvez mais. A mesma soma poderia proporcionar a compra de três grupos de navios de superfície mais úteis. Fonte: RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op. cit. P. 96.

⁸⁹⁴ MARDER, op. cit. p. 36.

⁸⁹⁵ RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op. cit. P. 174.

submarino totalmente ineficiente. Um comboio não podia ser defendido por submarinos, afirmava.⁸⁹⁶ Quanto ao submarino ser uma arma eficiente contra o tráfego marítimo inimigo, ele concordava, citando que eles foram os únicos meios britânicos capazes de atuarem no Báltico contra os alemães na Grande Guerra. Apontava, no entanto que o antídoto perfeito contra o submarino era o contratorpedeiro e que operando em flotilhas, em grande número, poderiam defender eficientemente as linhas de comunicação. Por isso sempre defendeu a construção de cruzadores e contratorpedeiros para uma dupla função: proteção contra corsários de superfície e contra submarinos. Para Richmond os submarinos eram armas perfeitas para poderes marítimos menos poderosos, o que não era o caso de sua GB⁸⁹⁷. Propugnou, assim, ao Almirantado inglês que defendesse a abolição desse meio durante as discussões do Tratado de Washington de 1922, o que foi imediatamente descartado como impraticável.⁸⁹⁸

Para Richmond, assim como para Mahan, a proteção das linhas de comunicação era o propósito principal do poder marítimo. Como imaginava ser essa proteção ?

Para Richmond existiam três medidas de defesa do comércio contra ataques inimigos⁸⁹⁹. A primeira ele chamou de patrulha⁹⁰⁰, isto é o posicionamento de navios de combate nas áreas nas quais se espera encontrar as unidades inimigas. Essas áreas seriam os pontos focais importantes como entradas de portos, estreitos e pontos de aterragem. Richmond utilizava, como exemplo a atuação da Marinha britânica na Grande Guerra quando patrulhou pontos importantes de passagem dos submarinos alemães no Mar do Norte com sucesso.

A segunda medida foi o estabelecimento de comboios de navios mercantes que tinham a vantagem da proteção de navios de guerra, da concentração de navios com apoio mútuo e na dificuldade de serem descobertos pelo inimigo, ao contrário da dispersão de navios mercantes, mais fáceis de serem encontrados pelos corsários e submarinos inimigos,

⁸⁹⁶ Ibidem, p. 177.

⁸⁹⁷ Ibidem, p. 182.

⁸⁹⁸ Interessante e de difícil entendimento essa idéia de Richmond, pois não espelhou efetivamente o que ocorreu nas duas grandes guerras do século XX quando o submarino quase trouxe o colapso ao comércio aliado. Por que essa resistência de Richmond com a utilização do submarino? A única resposta possível seria a sua formação em navios de linha como o encouraçados e cruzadores e a dificuldade em lidar com novas tecnologias e as concepções táticas daí advindas.

⁸⁹⁹ RICHMOND, Herbert. *The Naval role in modern warfare*. op.cit. p. 10.

⁹⁰⁰ A palavra utilizada por Richmond foi 'cruising', traduzida pelo autor como patrulha, palavra que conceitua essa tarefa na doutrina naval brasileira.

segundo imaginava. Como desvantagens apontava o atraso nas viagens, pois os navios deveriam aguardar a constituição do comboio; a dificuldade de se controlar um grande número de navios principalmente nas saídas e chegadas dos portos, além da vulnerabilidade de se concentrar muitos navios mercantes em um único corpo ante a ameaça de uma força atacante mais poderosa que a escolta a ele determinado. Apontava, como medida de proteção do comboio aeronaves baseadas em terra, sob coordenação naval, operando cooperativamente, que teriam a tarefa de atacar os navios inimigos e a constituição de fortes escoltas de superfície para se contraporem aos atacantes.

Por fim, a terceira medida seria impedir o abastecimento dos navios inimigos. Para Richmond os navios inimigos poderiam obter apoio logístico de quatro modos diferentes. Das próprias bases em colônias, de portos em seu território, de portos neutros e de suas próprias capturas. A tomada dessas bases coloniais deveria ser primordial, o que ele pôde comprovar durante a Grande Guerra, quando os alemães se viram desprovidos de bases de apoio coloniais atacadas pelas forças aliadas e assim tornaram-se vulneráveis.

O bloqueio de portos inimigos e neutros seria outra ação a ser empreendida, embora considerasse que inexistia bloqueio totalmente eficaz.⁹⁰¹ Essa ineficácia era motivada pelo grande número de bases e portos a serem bloqueados e a impossibilidade de prevenir a escapada de navios independentes⁹⁰². O propósito do bloqueio seria impedir a saída de navios de combate inimigos para fustigar o comércio marítimo, consistindo em estabelecer um grupo de navios de guerra nas proximidades de bases e portos do inimigo ou neutros.⁹⁰³ O bloqueio, além de afetar o moral de um adversário, podia enfraquecê-lo materialmente. Citava o caso do bloqueio inglês da base de Brest nas guerras do século XVIII, quando a frota francesa lá localizada tornou-se inútil.⁹⁰⁴ Outro exemplo por ele mencionado era a frase conhecida de Tirpitz no final de 1916, quando disse que “se a guerra durar nossa derrota será iminente. Economicamente nós estamos em uma posição desfavorável nessa guerra de exaustão...nosso poderio está muito abalado. Questões de abastecimento de comida causam grande ansiedade, assim como questões de moral”⁹⁰⁵. Considerava que apesar de ser uma medida efetiva, o bloqueio não varreria o inimigo dos mares, no entanto

⁹⁰¹ Ibidem. p. 16.

⁹⁰² RICHMOND, Herbert. *The Navy*. op.cit. p. 88.

⁹⁰³ RICHMOND, Herbert. *Sea power in the modern world*. op.cit. p. 109.

⁹⁰⁴ RICHMOND, Herbert. *Naval warfare*. op. cit. P. 42.

⁹⁰⁵ RICHMOND, Herbert. *National policy and naval strenght*. op.cit. p. 63.

teria um grande efeito na campanha naval. O estabelecimento de um bloqueio eficaz foi raro na história e de difícil aplicação, mesmo para os poderes marítimos prevalentes⁹⁰⁶. A sua eficácia seria proporcional a efetividade e rigor com que o bloqueio fosse estabelecido. Quanto mais eficaz maior probabilidade de sucesso na campanha naval, acreditava.

Por fim, o modo de impedir uma captura no mar seria armando os navios mercantes, um fato recorrente na história naval. Os navios mercantes poderiam, assim, se defender, tanto contra corsários como contra submarinos, que normalmente atacavam na superfície utilizando os seus canhões nos conveses.

Mahan e Richmond concordavam literalmente com o estabelecimento dos comboios, inclusive utilizando argumentos similares, tais como a proteção armada contra a incolumidade aos corsários em alto-mar. Outro ponto de contato importante era a visão que ambos tinham do bloqueio, no entanto os fins diferiam. Para Mahan, o bloqueio seria eficiente para destruir o tráfego marítimo, o que Richmond concordava, no entanto podia ser um instrumento necessário para o forçamento da batalha decisiva, o que não era a visão esposada por Richmond, que via o bloqueio como uma forma de estrangular o adversário e não necessariamente para forçar um combate decisivo.

Ambos, no entanto, concordavam com a falta de efetividade da guerra de corso. Richmond, assim como Mahan, considerava esse tipo de guerra como ineficaz e incapaz de alcançar sucesso em uma campanha naval. No curso da história naval moderna e contemporânea essa concepção estratégica nunca trouxe vitória a quem a implementou. A França no século XVIII e XIX utilizou largamente esse expediente, no entanto nunca alcançou um resultado final favorável, embora ambos concordassem que muitos estragos foram realizados com essas ações. Richmond apontou, inclusive, que entre 1797 e 1802, 154 corsários franceses de Boulogne apresaram 201 navios, fazendo 1967 prisioneiros ingleses, com perdas de apenas 16 navios e 775 homens. Um fato grave realmente, segundo ele, mas “sério como foi, grandes as perdas provocadas, não foram, no entanto, grandes o bastante para serem decisivas”.⁹⁰⁷ Geralmente a utilização do corso era praticada pelo poder marítimo mais frágil. Richmond chamava a guerra de corso de ‘guerra esporádica’ por variar de intensidade no tempo e espaço.⁹⁰⁸

⁹⁰⁶ RICHMOND, Herbert. *Naval warfare*. op. cit. P. 55.

⁹⁰⁷ RICHMOND, Herbert. *National policy and naval strenght*. op.cit. p. 310.

⁹⁰⁸ *Ibidem*, p. 54.

O conceito de ‘esquadra em potência’ muito discutido por Mahan, não teve o mesmo efeito em Richmond. Ele pouco discutiu essa concepção estratégica, talvez por que não a considerasse pertinente a sua Marinha Real britânica. Dizia, contudo que era impossível destruir uma esquadra inimiga que adotasse essa concepção. Por outro lado, ao utilizar essa concepção, essa esquadra estaria virtualmente bloqueada em seu porto de origem, o que não era a intenção original de uma esquadra de combate. O que se desejaria era forçá-la ao combate para que fosse destruída. Dessa maneira, cada caso deveria ser analisado separadamente. O uso puro e simples da ‘esquadra em potência’ não era o mais adequado, pois traria a inatividade e imobilidade naval, o que contrastava com o próprio uso de uma Marinha de combate. Citava o caso da esquadra russa na Manchúria que por meio dessa concepção procurou fixar as forças navais japonesas na guerra de 1904 com desastrosas conseqüências para os navios do czar.⁹⁰⁹ Dessa forma, tanto Mahan como Richmond viam essa concepção com reserva e de forma alguma como uma solução para a resolução do conflito naval.

Richmond contribuiu sobremaneira para o estudo da história naval. Da mesma forma que Mahan ele utilizou como campo de prova a história da Marinha britânica. Diferentemente de seu colega norte-americano, ele se preocupava com o declínio de sua amada GB nos assuntos mundiais e da perda de preponderância do poder marítimo britânico. Suas idéias viriam para “corrigir” os pontos defeituosos da aplicação do poder naval de seu país, pelo menos assim imaginava. Mahan, por outro lado, embora utilizasse a história naval da GB como ferramenta, estava preocupado com a emergência dos EUA no cenário internacional e o papel que o poder marítimo teria nesse despertar.

Mahan, por ter sido o primeiro a formular uma teoria de emprego do poder marítimo, a partir dos estudos históricos, teve maior efeito no meio historiográfico naval. Entretanto a importância de Richmond não deve ser subestimada. Ele foi um intelectual relevante que mesmo sem desejar estabeleceu uma teoria consistente de emprego como seu grande influenciador Mahan, apesar de nem sempre concordar com suas idéias.

Ninguém melhor que o professor Donald Schurman para explicar a importância de Richmond para a história naval e a estratégia. Disse ele o seguinte:

⁹⁰⁹ Ibidem, p. 227.

Sua [de Richmond] exposição, algumas vezes super simplificada, era direta e certa em seus alvos. Acima de tudo ele combinou em sua pessoa uma rara união de homem de ação e acadêmico responsável em um grau que excita a admiração de oficiais de marinha e de historiadores profissionais. Anteriormente, a Marinha britânica tinha produzido homens capazes de entender e algumas vezes de realizar gloriosamente as tarefas que o estado lhes outorgou,mas nunca antes ela [Marinha real] produziu um homem com a capacidade de explicar tanto a Marinha para a Nação como a Nação para a Marinha para vantagem de ambas.⁹¹⁰

Tanto Mahan como Richmond estabeleceram teorias de emprego de poder marítimo com pontos concordantes e discordantes, no entanto a importância dos dois pensadores transcende a própria criação dessas teorias de emprego de poder. Eles certamente como cientistas político-sociais trouxeram à discussão o papel que o mar teve nos destinos das Nações e as conseqüências que a perda de seu predomínio teria para a sobrevivência de seus Estados. A história e a historiografia navais, com esses dois intelectuais, atingiram o ápice dentro da própria disciplina da história.

⁹¹⁰ SCHURMAN, op.cit. p. 146.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O poder marítimo (sea power) tem sido percebido diferentemente pelos diversos historiadores. O norte-americano Bernard Brodie enfatizou o tráfego marítimo como o fator mais importante para a determinação desse poder. Robert Hanks privilegiou a Marinha de guerra, enquanto Sam Tangredi indicou o tráfego marítimo, as operações navais, a exploração dos recursos naturais e a importância da deterrência naval. O inglês Geoffrey Till identificou aspectos geográficos, psicológicos, financeiros e operacionais como fundamentais para o poder marítimo. Para ele as forças navais estariam subjacentes a esses aspectos. Seu contemporâneo Stephen Roskill percebeu as forças navais, o transporte marítimo, o parque industrial e as bases como elementos importantes. O russo Sergei Gorshkov, influenciado pela ideologia marxista, interpretou o poder marítimo como um instrumento para a economia de Estado e do partido comunista. O francês Cousteau Begarie indicou fatores estáveis de longa duração como a demografia, a geografia e a cultura estratégica nacional e fatores instáveis de curta e média durações como a economia e a política, em uma visão que se aproximava da visão braudeliana de história. Essas diferentes percepções indicam a polissemia do conceito poder marítimo.

Como decorrência natural dessa discussão sobre o poder marítimo, dois professores norte-americanos nos anos 90 do século XX, George Modelski e William Thompson criaram um modelo teórico que procurou apontar o papel do poder marítimo nas relações

internacionais e mensurar, relativamente, esse poder pelos principais estados nacionais, a partir do século XV até o final do século XX.

Utilizando história serial e quantitativa chegaram a quatro parâmetros comparativos, no entanto apenas um foi utilizado, em virtude da falta de confiabilidade nos outros três índices comparativos. Restou apenas o parâmetro do número de navios componentes da linha de batalha dos principais países no concerto internacional analisado. Ao medir relativamente os índices e confrontá-los chegaram a cinco ciclos, contados a partir de 1494. Desse ano até 1608 chamaram de ciclo ibérico, com predomínio de Portugal e da Espanha. De 1608 a 1688 o modelo apontou para o predomínio holandês. O terceiro e quarto ciclos abarcando de 1688 a 1815 e de 1815 a 1945 houve a prevalência da GB. A partir de 1945, iniciou-se o quinto ciclo com o predomínio dos EUA. A esse modelo teórico os autores chamaram de ciclos longos de política internacional, que seria melhor compreendido se fossem chamados de ciclos longos de poder marítimo, pois a ele se referem diretamente.

Como todo modelo teórico, a teoria de ciclos longos apresenta inconsistências, dentre as quais se afigura a dificuldade de se estabelecer uma tendência a partir de apenas uma ou duas variáveis comparativas, a impossibilidade de se medir o fator moral, o adiestramento e a tecnologia relativa. Outros pontos inconsistentes referem-se à dificuldade em se medir de que forma as políticas navais se traduziriam efetivamente em benefícios diretos para o país e certamente do evidente reducionismo do modelo. Apesar dessas evidentes fragilidades, o modelo se apresenta como uma válida discussão da importância do poder marítimo na história e nessa análise o primeiro estudioso sistemático do papel desse poder na história ocidental foi Alfred Thayer Mahan.

Alfred Mahan, nascido em West Point nos EUA em 1840, seguiu a carreira naval sob desconfianças de seu pai, oficial do Exército. Desde cedo mostrou pouco pendor para as lides navais, preferindo a atividade de historiador naval e estrategista, principalmente a partir de um convite formulado pelo comodoro Stephen Luce para seguir como professor da EGN-EUA recentemente fundada. Em 1890 lançou o livro *The Influence of Sea Power upon History* com grande sucesso. A partir desse livro sua carreira de escritor e historiador naval decolou, recebendo, como consequência, muitas honrarias e fama sem precedentes. Ao final de sua vida contabilizou cerca de 20 livros escritos. Faleceu em 1914 pouco depois de eclodida a Grande Guerra de 1914, sem perceber os efeitos que a tecnologia traria para o

campo da guerra naval como, por exemplo, o uso intensivo do submarino e da aviação em combate. Apesar disso, formulou uma teoria de poder marítimo que transformou totalmente a concepção de uso de forças navais em combate. Procurou indicar, dessa maneira, a centralidade do mar nas relações internacionais, estudando com afinco a história naval da Inglaterra e depois Grã-Bretanha a partir de 1648 até 1914. Queria demonstrar a importância do mar para os seus concidadãos, como foi para os ingleses.

Mahan mencionava que a história e a estratégia eram baseadas em princípios que deveriam ser seguidos para que os resultados fossem coroados de sucesso, considerando que a prosperidade nacional repousava em uma trindade fundamental baseada no shipping (comércio marítimo e seus apêndices), colonies (colônias e mercados) e production (produção). Definiu claramente que o poder marítimo compunha-se de seis elementos ou fatores, composto de elementos geográficos, humanos e políticos. Estabeleceu o que seria o controle do mar e como obtê-lo por meio de uma batalha naval decisiva entre navios de grande poder de fogo, os encouraçados. Só por meio dessa batalha se poderia varrer o inimigo dos mares. O poder marítimo serviria para proteger o tráfego marítimo contra os inimigos. Assim se deveria seguir os princípios da concentração, posição central, linhas interiores e a conquista de bases para se provocar a derrota inimiga.

Mahan acreditava que os comboios eram eficientes contra corsários de superfície, no entanto não acreditava na guerra de corso e na eficácia da esquadra em potência. O bloqueio, no entanto, seria eficiente para destruir o tráfego marítimo inimigo e forçar a batalha decisiva.

Mahan foi o primeiro grande intelectual que discutiu com profundidade o papel que o mar teve no destino de muitas Nações na história. Suas idéias se transformaram em teoria, discutida entre historiadores e estrategistas que o seguiram, dentre esses o inglês Herbert William Richmond.

Nascido em 1871 em Hammersmith na Inglaterra, provindo de uma família aristocrática de classe média, cedo decidiu, como Mahan, seguir a carreira naval.

Dotado de grande espírito crítico e competência profissional galgou imediatamente os diversos postos na Marinha Real britânica, chegando a comandar seis navios de grandes proporções, dentre os quais se destacou o encouraçado *HMS Dreadnought*, após um

período como auxiliar do almirante Lorde Fisher, Primeiro Lorde do Mar no início do século XX.

Como Mahan, mostrava um pendor especial para a história, aproximando-se assim de dois destacados historiadores ingleses, Sir John Knox Laughton e Sir Julian Corbett. Pelas mãos dos dois, compilou e escreveu diversos livros de história e estratégia, abarcando o período de 1540 até 1945, sempre tendo a GB como fulcro.

Em 1920 foi promovido a contra-almirante e designado diretor da EGN-GB, onde permaneceu por três anos. Em 1927 assumiu, como seu primeiro comandante, o CID, lá permanecendo por dois anos. Como Mahan, tinha uma atração pelo aspecto educacional da carreira naval e pela análise criteriosa da história naval de seu país.

Em 1931, após desavenças com o Almirantado, foi forçado a solicitar transferência para a reserva da Marinha, sendo contratado, logo depois, para ser professor de história imperial na Universidade de Cambridge. Nova carreira se iniciou para Richmond.

Escreveu cerca de 17 livros de história e estratégia até sua morte em 1946. Embora não desejasse formular uma teoria de poder marítimo como Mahan havia feito, Richmond discutiu amplamente o tema, com uma técnica historiográfica mais elaborada que Mahan, fruto de sua associação com John Knox Laughton e Julian Corbett. Acreditava, como Mahan no poder dos princípios como exemplos a serem seguidos por todos que lidassem como a história naval.

Veio a falecer da mesma maneira que Mahan, por meio de um ataque cardíaco em 1946, após o término da Segunda Guerra Mundial, observando, ao contrário de Mahan, os efeitos da tecnologia sobre a guerra naval, principalmente a emergência do poder aéreo e, por conseguinte, do porta-aviões como navio capital e do submarino contra o tráfego marítimo.

Ao se confrontar as concepções de poder marítimo de Mahan e Richmond deve-se para clareza de análise dividi-las em três grandes blocos temáticos⁹¹¹. O primeiro abarcando as trajetórias pessoais e acadêmicas de ambos. O segundo bloco abordando a percepção da história e o ofício de ser historiador e por fim a percepção que cada um teria do papel do poder marítimo e da teoria associada a esse poder.

⁹¹¹ Ver Apêndices A), B) e C).

No primeiro bloco analítico⁹¹² foram listadas dez características e objetos comuns a ambos para se comparar. Dessas dez características, sete foram consideradas coincidentes, duas discordantes e uma indiferente.

Das características coincidentes pode-se apontar os meses de nascimento e morte comuns e idades de falecimento semelhantes. Trata-se de uma curiosidade histórica interessante daí a sua inclusão. O segundo ponto foi a profissão comum de oficial de marinha, o motivo do falecimento idêntico e tempo de serviço semelhante. Essa questão se inclui da mesma forma que na avaliação da anterior, uma curiosidade histórica. A terceira questão coincidente foi o lapso de tempo estudado e discutido pelos dois e os objetos de análise. Para Mahan o período estudado foi de 1648 a 1914 e de Richmond de 1540 a 1945. O período estudado por Mahan se inclui dentro do período estudado também por Richmond e o objeto é o mesmo para ambos, a história naval da Inglaterra e GB. A quarta questão coincidente foi a idade de cada um no primeiro e no último livro e o período produtivo. Mahan escreveu o primeiro livro aos 43 anos de idade, o último com 73 anos e seu período produtivo abarcou 30 anos. Com Richmond houve praticamente os mesmos números. Primeiro livro com 49 anos de idade, o último com 75 anos e período produtivo 26 anos. A quinta questão coincidente foi a vida familiar de ambos. Eles foram casados apenas uma única vez, Mahan por 42 anos e Richmond por 39 anos. Ambos tiveram filhos, Mahan três filhos e Richmond cinco filhos. Prezavam, além disso, o casamento. A sexta questão coincidente foi o recebimento por ambos da Medalha de Ouro Chesney da GB, Alfred Mahan a recebendo em 1900 e Richmond em 1926 por suas realizações no campo da história e estratégia. Por fim a última questão coincidente foi a paixão comum pelas respectivas Escolas de Guerra Naval de seus países.

Das questões discordantes foi apontado, inicialmente, o desempenho profissional bem distinto. Enquanto Mahan teve uma carreira sofrível, com participações efêmeras em navios e com pouca propensão para as lides navais, Richmond foi um marinheiro competente e vibrante, tornando-se um comandante eficiente e ávido pela vida embarcada que muito o estimulava. Ambos foram almirantes, no entanto Mahan alcançou tal posto na reserva, ao contrário de Richmond que foi almirante na atividade. A segunda questão discordante foi o temperamento bem diverso entre eles. Enquanto Mahan era modesto, religioso, tímido e

⁹¹² Ver Apêndice A).

pouco afeito a confrontações pessoais, Richmond foi, na maior parte de sua vida, prepotente, arrogante e vaidoso, embora ao final de sua existência, se tornasse carinhoso com outros além de sua família.

Como questão indiferente, por não existir parâmetros comparativos, indicou-se a produção intelectual de ambos. Mahan com 20 livros e Richmond com 17 livros, com mais de 50 folhas. As produções, assim, não podem ser comparadas absolutamente e arbitrou-se nessa questão a avaliação indiferente.

Comparar questões torna-se difícil, pois é perigoso ponderar o valor relativo dos pontos coincidentes e discordantes, valorando pesos relativos para cada item analisado, entretanto, por uma questão metodológico-quantitativa é interessante indicar itens que coincidiram e que não coincidiram, sem indicação de peso ponderado de cada item. No primeiro bloco pode-se constatar que existem mais pontos coincidentes nas trajetórias de ambos que discordantes e indiferentes e isso é um fato comprovado dentro da abordagem e recorte escolhido.

No segundo bloco analítico⁹¹³, com um total de 19 questões discutidas, existem oito coincidentes, dez discordantes e uma indiferente.

Das questões concordantes, a primeira tratava da utilização de princípios na história e estratégia. A segunda, o tipo de narrativa que era para ambos direta, determinista e teleológica. A terceira questão era a forma como a história era utilizada para a discussão da estratégia, como uma ferramenta analítica fundamental. A quarta foi o modo como a história seria estudada e ensinada, isto é como uma lição a ser apreendida. Ambos consideravam seus países como disseminadores de poder civilizatório, com forte etnocentrismo e imperialismo em relação a suas colônias e possessões e aos demais países. Seus heróis e modelos eram praticamente os mesmos, Lord Horatio Nelson, Napoleão e César, como os mais destacados. A sétima questão era a indicação de características importantes na condução da guerra, quando ressaltavam a ofensiva como princípio norteador. Por fim, o oitavo ponto coincidente foi o papel dos políticos na condução da guerra, quando Mahan e Richmond concordaram que o poder político deveria determinar os objetivos e interesses políticos a serem perseguidos pelo poder marítimo.

⁹¹³ Ver Apêndice B).

Das questões discordantes, a primeira apontada foi a formação acadêmica universitária que inexistia para ambos, no entanto Richmond possuía treinamento acadêmico provindo de seu contato com John Laughton e Julian Corbett. A segunda questão tratou do método de análise histórica que em Mahan era intuitiva e em Richmond científica. Mahan não apreciava a pesquisa arquivística, enquanto Richmond gostava de arquivos com um estilo de escrever bem mais agressivo que Mahan. Como consequência, o uso de fontes primárias era determinante para Richmond e secundária para Mahan. O quinto ponto discordante entre os dois era a capacidade de problematizar questões, de criar novos objetos, o uso de teoria para corroborar suas conclusões e o nível de profundidade analítica. Enquanto Richmond problematizava, sem querer estabelecer uma teoria, com um nível de profundidade de média a alta, Mahan pouco problematizava, preferindo descrever fatos e discutir sem levantar novos objetos, com pequena e médias profundidades. O poder de convencimento no meio naval foi também diferente. Enquanto Mahan muito influenciou o seu meio, Richmond, por sua postura agressiva e contestatória, pouco influenciou seus colegas na Marinha britânica. As visões de guerra também foram diferentes; para Mahan a guerra deveria ser um fenômeno de fácil entendimento, enquanto para Richmond era complexo. O oitavo ponto era a visão da história que para Mahan era providencialista, evitando sempre que possível a história de tempo presente, enquanto para Richmond inexistia o providencialismo, sem evitar de discutir a história do tempo presente. A percepção de como deveria ser o ofício do historiador também contrastava. Para Mahan, ele deveria ser um juiz, sem ser detalhista, um artista, um educador com grande imaginação. Para Richmond o historiador devia ser um pesquisador crítico, educador analítico, escrevendo para três públicos diferentes, o homem comum, o político e o oficial de marinha. Por fim, os campos de atuação variaram. Para Mahan sua discussão transitou nos campos da tática e da estratégia operacional, enquanto Richmond abarcou os campos da estratégia operacional, militar e político.

O único ponto em que é irrelevante comparar é o que trata das influências intelectuais. Mahan foi influenciado por Dennis Mahan, Stephen Luce e Antoine Henri Jomini, enquanto Richmond sofreu a influência de John Knox Laughton, Julian Corbett e do próprio Alfred Mahan.

Assim pode-se concluir que nesses aspectos em que o modo de encarar a história e conduzir o ofício de historiador são prevalentes, a influência de Mahan em comparação com Richmond foi mais limitada e que existem mais pontos discordantes que concordantes entre os dois teóricos. De que maneira a teoria de Mahan influenciou a percepção de poder marítimo de Richmond ?

No terceiro bloco analítico⁹¹⁴ de um total de 18 questões discutidas foram apontados dez pontos concordantes, sete discordantes e um indiferente.

Dos pontos concordantes, o primeiro abarcou a percepção conjunta de que a guerra era um ato político e a busca vigorosa pela vitória devia ser perseguida. Ambos consideravam fundamental a conquista de bases, possessões ou colônias para o fortalecimento do poder marítimo. Os dois tinham o princípio da concentração, da posição central e das linhas interiores como fundamentos essenciais da estratégia naval, coincidentes, assim, em três questões. A sexta questão referia-se ao controle das linhas de comunicação que ambos consideravam fundamental na guerra naval moderna. A sétima questão coincidente tratou da percepção da concepção estratégica naval de ‘esquadra em potência’ como ineficaz à luz do controle e comando do mar efetivo. A guerra de corso, da mesma maneira, era considerada ineficaz por ambos, ao contrário da utilização de comboios percebida pelos dois como uma medida eficiente que preservava o comércio marítimo. Por fim, o décimo ponto coincidente foi a eficácia do bloqueio como medida para destruir ou neutralizar o tráfego marítimo inimigo. Richmond considerava, no entanto que o bloqueio na história naval foi de difícil aplicação. Reconhecia, apesar disso, que quanto mais eficaz fosse o bloqueio, maiores as chances de sucesso em interromper o tráfego marítimo do adversário.

Das sete questões discordantes, a primeira referiu-se a percepção de Mahan sobre a centralidade do mar nas guerras, fato não corroborado por Richmond que considerava que o uso da Marinha de guerra dependia do tipo de guerra a que se estava submetido. Mahan fez considerações extensivas sobre geopolítica principalmente no Caribe e Pacífico, ao contrário de Richmond que pouco discutiu questões de geopolítica, preferindo analisar o aspecto estratégico-militar dos conflitos navais. A terceira questão abordada referiu-se ao conceito de poder marítimo (sea power) sendo que Mahan não o definiu diretamente,

⁹¹⁴ Ver Apêndice C).

preferindo sua discussão intensiva, ao contrário de Richmond que a definiu explicitamente, com uma explicação mais restritiva que o autor norte-americano. O quarto ponto referiu-se ao controle ou comando do mar. Mahan preferia a expressão controle, enquanto Richmond comando, com o propósito de utilizar o mar em seu próprio benefício e não para destruir o inimigo em combate. Para Mahan, ao contrário, o controle completo seria obtido para varrer totalmente o adversário do mar e com isso proteger as linhas de comunicação. O quinto ponto discordante era a indicação dos elementos do poder marítimo que para Mahan eram seis, bem mais abrangentes e para Richmond apenas três, demonstrando um afastamento entre as duas percepções. O sexto ponto discordante foi a maneira de obter o controle do mar que para Mahan era a batalha decisiva, a qual não concordava Richmond, preferindo a conquista de bases adversárias e o impedimento de concentração por parte do inimigo. Apesar disso, Richmond não descartava a batalha decisiva, sem a ênfase apontada por Mahan. Por fim, o projeto de força naval idealizado por Mahan comportava a constituição de uma linha de batalha centrada no grande encouraçado, enquanto Richmond indicava a constituição de uma força centrada em cruzadores menores, com o fim de proteger as linhas de comunicação.

O único ponto indiferente na discussão foi a percepção de como seria a doutrina para os dois teóricos. Mahan, embora a aceitasse, indicava o perigo em segui-la cegamente, enquanto Richmond considerava a doutrina uma catalizadora, uma facilitadora de procedimentos comuns, tendo como meta a cooperação entre Forças Armadas.

Nesse bloco temático pode-se perceber que existem fundamentos estabelecidos por Mahan que foram utilizados extensivamente por Richmond, principalmente os referentes a discussão estratégica de como devia ser obtido o comando do mar. Por certo, Mahan foi um grande influenciador na concepção teórica de Richmond.

Alfred Mahan e Herbert Richmond foram dois historiadores navais que discutiram a guerra no mar desde o período elizabetano. Eles se distinguiram de seus pares por inovarem no ofício de serem historiadores navais e estrategistas. Foram ainda, em seus respectivos períodos de vida, influentes nas concepções de como se deveria lutar no mar. Mahan com muito maior sucesso que Richmond, entretanto ambos procuraram, a partir de seus estudos, formular teorias que corroborassem os seus escritos e nisso ambos foram originais.

Aos dois podem se agregar Julian Corbett, Cyprian Bridge, Bernard Brodie, John e Phillip Colomb, Stephen Roskill, Gabriel Darrieus e mais recentemente Geoffrey Till, Jon Sumida, Colin Gray, Sergei Gorshkov, Hervé Couteau-Begarie, Paul Kennedy e mais uma dezena de historiadores e teóricos que procuram compreender e explicar a estratégia e a teoria naval, a partir da história naval moderna e contemporânea.

Mahan e Richmond foram realmente únicos. O primeiro procurando, a partir da história naval inglesa, inculcar em seus compatriotas a importância do mar para o desenvolvimento de seu país. O segundo, a partir da história naval inglesa, inculcar em seus compatriotas a necessidade de manter o poder marítimo forte de modo a GB permanecer poderosa. O primeiro, o apóstolo da emergência naval norte-americana, o segundo o apóstolo da sobrevivência naval britânica. Os dois extremos de um mesmo universo.

O ato de comparar requer interpretação, tirocínio e fundamentalmente a percepção do que deve e o que merece ser comparado. Jurgen Kocka estabeleceu que comparar em história significava discutir dois ou mais fenômenos históricos sistematicamente com respeito as suas similaridades e diferenças com o propósito de alcançar determinados objetivos intelectuais.⁹¹⁵

Mahan povoou os pensamentos de Richmond desde o seu primeiro trabalho acadêmico. A ele Richmond recorreu freqüentemente, concordando muitas vezes e discordando outras vezes. Pode-se concluir que ambos tiveram trajetórias profissionais coincidentes. Richmond, por outro lado, pouco deve a Mahan no que tange a pesquisa arquivística, a percepção da disciplina histórica e do ofício de ser historiador, sendo devedor mais a Laughton e Corbett. No que se refere a arquitetura de uma teoria de emprego de poder marítimo e os modos de se obter o comando do mar, Richmond deve certamente a Mahan por suas idéias. Seus livros atestaram isso. Em seu *Command and discipline* Richmond referiu-se a Mahan 14 vezes, enquanto não se referiu nenhuma vez a Corbett ou a Laughton.⁹¹⁶ Na introdução de seu *Sea Power in the modern world* Richmond dedicou uma extensiva discussão da teoria de Mahan.

Com toda a certeza, Mahan povoou o pensamento de Richmond em toda a sua extensa obra acadêmica, mesmo que fosse para contestá-la. Em todas as passagens conceituais pode-se perceber subjacentemente o autor norte-americano.

⁹¹⁵ KOCKA, op.cit. p. 39.

⁹¹⁶ RICHMOND, Herbert. *Command and discipline*. op.cit. p. 189.

Nada mais significativo dessa influência do que uma frase formulada por Richmond em 1928 quando era comandante do CID para indicar a importância dos pensadores navais que o antecederam. Disse ele o seguinte:

O estudo das obras de estrategistas reconhecidos estimula, se não realmente faz procriar idéias. Esse estudo abre a visão e amplia o horizonte do estrategista...observamos na história, como os Mestres da Guerra abordaram seus problemas. Não seria algo perto da imprudência pretender que podemos aprender pouco com esses mestres, que somos completamente autosuficientes ?⁹¹⁷

Dentre esses ‘mestres da guerra’ mencionados por Richmond, Mahan ocupava certamente o lugar de destaque.

⁹¹⁷ REYNOLDS, Clark. *Command of the Seas. The History and Strategy of Maritime Empires*. New York: William Morrow and Co, 1974, p. IX.

REFERÊNCIAS

Fontes Primárias de Alfred Thayer Mahan:

1. MAHAN, Alfred Thayer. *The Gulf and Inland Waters*. New York: Charles Scribner Sons, 1883.
2. _____. *The Influence of Sea Power upon history 1660-1783*. New York: Dover Publication, 1987.
3. _____. *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*. 2v. Boston: Little, Brown, 1892.
4. _____. *Admiral Farragut*. New York: Appleton, 1897.
5. _____. *The life of Nelson: the embodiment of the Sea Power of Great Britain*. 2v. Boston: Little Brown, 1897.
6. _____. *Lessons of the war with Spain and other articles*. Boston: Little Brown, 1899.
7. _____. *The Problem of Asia and its effect upon International Policies*. Boston: Little Brown, 1900.
8. _____. *The Story of the War in South Africa 1899-1900*. Boston: Little Brown, 1900.
9. _____. *Types of Naval Officers drawn from the History of the British Navy; with some account of the conditions of Naval Warfare at the beginning of the Eighteenth Century and its subsequent development during the Sail Period*. Boston: Little Brown, 1901.
10. _____. *Retrospect and prospect. Studies in international relations, naval and political*. Boston: Little Brown & Co, 1903.
11. _____. *The writing of History*. In: *The Atlantic Monthly*. Boston: Houghton, Mifflin and Co. v.91, n. 545, p.289-298, March, 1903.
12. _____. *Sea power in its relations to the war of 1812*. 2v. Boston: Little Brown, 1905.
13. _____. *The interest of America in sea power, present and future*. Boston: Little Brown & Co, 1906.

14. _____ . *Some neglected aspects of War*. Boston: Little Brown, 1907.
15. _____ . *From sail to steam. Recollections of a naval life*. New York: Harper & Brothers Publisher, 1907.
16. _____ . *The Harvest Within: thoughts on the life of the christian*. Boston: Little Brown, 1909.
17. _____ . *The Interest of America in International Conditions*. Boston: Little Brown, 1910.
18. _____ . *Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Low, Marston & Co, 1911.
19. _____ . *Armaments and arbitration or a place of force in the international relations of states*. New York: Harper & Brothers Publisher, 1912.
20. _____ . *Major Operations of the Navies in the War of American Independence*. London: Sampson Low, Marston Ltd, 1913.
21. _____ . *Naval Administration & Warfare. Some general principles*. Boston: Little Brown & Co, 1918.

Bibliografia sobre Alfred Thayer Mahan:

1. BARBER, James. Mahan e a estratégia naval na era nuclear. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, p-89-102, 3. Trim, 1976.
2. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Mahan: sua época e suas idéias. *Revista Marítima Brasileira*. jul-set 1986. p.15-70.
3. CROWL, Philip. Alfred Thayer Mahan: the naval historian. In: PARET, Peter. *Makers of modern strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1986, p.444-480.
4. FERREIRO, Larrie. Mahan and the English Club of Lima, Peru. The genesis of the Influence of Sea Power upon History. *Journal of Military History*. Lexington, Virginia: Virginia Military Institute, v. 72, n.3, p. 901-906, jul 2008.
5. GAT, Azar. *A history of military thought, from enlightenment to the cold war*. Oxford: Oxford University Press, 2001.

6. HATTENDORF, John. *The influence of history on Mahan*. Rhode Island: Naval War College Press, 1991.
7. LANKIEWICZ, Donald. *The Reluctant Seaman*. 2007, p.4. site www.thehistorynet.com. Acesso em 26 de abril de 2007.
8. LAUGHTON, John Knox. Captain Mahan on maritime power. *Edinburgh Review*. Edingurgh. V CLXXI, out 1890, p. 420-453.
9. LESLIE, Reo. Christianity and the Evangelist of Sea Power: The Religion of Alfred Thayer Mahan. In: HATTENDORFF, John. *The influence of history on Mahan*. Newport: United States Naval War College Press, 1991.
10. LIVEZEY, William E. *Mahan on sea power*. Oklahoma: Oklahoma University Press, 1981.
11. MOLL, Kenneth. Alfred Thayer Mahan: American Historian. *Military Affairs*. Virginia: Society for Military History. v.27, n.3, Outono de 1963. p.131-140.
12. SEAGER II, Robert; MAGUIRE, Doris. *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan*. 3v. Annapolis: United States Naval Institute Press, 1975.
13. _____. *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*. Annapolis: United States Naval institute Press, 1977.
14. SPROUT, Margaret Tuttle. Mahan: evangelist of sea power. *Makers of modern strategy: military thought from Machiavelli to Hitler*. Princeton: Princeton University Press, 1973. p. 415-445.
15. _____. *The rise of American Naval Power, 1776-1918*. Princeton: Princeton University Press, 1946.
16. SUMIDA, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and teaching command: the classic works of Alfred Thayer Mahan reconsidered*. Washington DC: John Hopkins University Press, 1997.
17. TAYLOR, Charles Carlisle. *The life of Admiral Mahan: naval philosopher*. New York: George Doran, 1920.
18. WESTCOTT, Allan. *Mahan on naval warfare. Selections from the writings of Alfred Thayer Mahan*. Boston: Little, Brown & Co, 1918.
19. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. Apontamentos de estratégia naval. *Revista Marítima Brasileira*. jul-set 1998. p.103-131.

Fontes Primárias de Herbert Richmond:

- 1- RICHMOND, Herbert W. *Papers relating to the loss of Minorca in 1756*. London: Navy Records Society, v. xiii, 1913.
- 2- _____ *The Navy in the war of 1739 –1748*. 3 v. Cambridge: Cambridge University Press, 1920.
- 3- _____ *The Private Papers of George, Second Earl Spencer, First Lord of the Admiralty, 1794-1801*. 2 vol. LVIII, LIX. London: Naval Records Society, 1923/1924.
- 4- _____ *Command and discipline*. London: Edward Stanford, 1927.
- 5- _____ *National policy and naval strength and other essays*. London: Longmans, Green, 1928.
- 6- _____ *Naval Warfare*. London: Ernest Benn, 1927.
- 7- _____ *The Navy in India, 1763-1783*. London: Ernest Benn Limited, 1931.
- 8- _____ . *British economy and national security: a plea for the examination of the problem of the reduction in the cost of naval armaments on the lines of strategy*. London: Ernest Benn Limited, 1931.
- 9- _____ . *Imperial Defense and Capture at Sea in War*. London: Hutchinson & Co Ltd, 1932.
- 10- _____ . *Naval Training*. London: Oxford University Press, 1933.
- 11- _____ . *Sea power in the modern world*. London: G.Bell & Sons, 1934.
- 12- _____ . *The Navy*. London: W. Hodge & Co, 1937.
- 13 - _____ . The Importance of the Study of Naval History. *Naval Review*. London: Naval Society, n. xxvii, mai-1939, p. 201-218.
- 14 _____ . *The naval role in modern warfare*. Oxford: The Clarendon Press, 1940.
- 15- _____ . *British strategy, military & economic: a historical review and its contemporary lessons*. Cambridge: Cambridge University Press, 1941.
- 16- _____ . *The invasion of Britain: an account of plans, attempts & countermeasures from 1586 to 1918*. London: Methuen & Co, 1941.

- 17- _____, *War at sea today*. London: Oxford University Press, 1942.
- 18- _____, *La guerre navale de nos jours (Études internationales:collection Oxford)*. London: Oxford University Press, 1942. _
- 19- _____, *Statemen and seapower: based on the Ford lectures delivered in the University of Oxford in the Michaelmas term, 1946*. London: Oxford Press, 1946.
- 20- _____, *Modern Conception of Sea Power. Brassey's Naval Annual*. New York: Mac Millan Press Co, v.54, 1943.
- 21- _____, *The Future of the Battleship. Naval Review*. V. viii, p. 368-369, 1920.
- 22- _____, *The Object and Elements of Sea Power. Naval Review*. V.xxxv. p-8-16, 1947.
- 23- _____, *The Navy as an instrument of policy: 1558-1727*. Cambridge: Cambridge University Press, 1953.

Bibliografia sobre Herbert Richmond:

- 1- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A trajetória de um historiador esquecido: Sir Herbert Richmond e o Poder Naval britânico, 1905-1945. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, v.129, n. 04/06. p. 24-35, abr/jun, 2006.
- 2- ASTON, George. *Study of War for statemen and citizens*. London: Longmans, Green and Co, 1927.
- 3- BAUGH, Daniel. Richmond and the Objects of Sea Power. In: HATTENDORFF, John; GOLDRICK, James. *Mahan is not enough. . The proceedings of a conference on the works of sir Julian Corbett and Sir Herbert Richmond*. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1993, p-13-49.
- 4- HATTENDORF, John B. & GOLDRICK, James. -*Mahan is not enough. The proceedings of a conference on the works of sir Julian Corbett and Sir Herbert Richmond*. Newport, Rhode Island: Naval War College Press, 1993.
- 5- HIGHAM, Robin. *The military intellectuals in Britain: 1918-1939*. Westport: Greenwood Press, 1981.
- 6- HUNT, Barry. *Sailor-Scholar: Admiral sir Herbert Richmond, 1871 –1946*. Waterloo, Ontario: Wilfred Laurier University Press, 1982.

- 7- MARDER, Arthur J. *Portrait of an admiral: The life and papers of sir Herbert Richmond*. Cambridge: Harvard University Press, 1952.
- 8- McLENNAN, Bruce. The historical lessons and intellectual rigour of Admiral Sir Herbert William Richmond. In: *Australian Defense Force Journal*. n. 168, 2005, p. 19-29.
- 9- ROSKILL, Stephen. The Richmond Lecture. *Naval Review*. London: Naval Society, v. Lvii, n.2, abr 1969.
- 10- SCHURMAN, Donald. *The education of a Navy*. London: Cassel and Company Ltd, 1965.
- 11- TILL, Geoffrey. *Maritime strategy and the nuclear age*. New York: St Martin's Press, 1982.
- 12- _____ . *The development of British Naval Thinking*. London: Rutledge, 2006.
- 13- TREVELYAN, George Macaulay. -*Admiral Sir Herbert Richmond-1871-1946- From the proceedings of the British Academy*, v. XXXII. London: Oxford University Press, 1948.
- 14- TUBBERVILLE, A.S. *Johnson's England; an account of the manners of his age*. v. I. Oxford: Oxford University Press, 1933.

Fontes Primárias Diversas de Alfred Mahan e de Herbert Richmond :

1. Carta de Alfred Thayer Mahan a Ambrose Murray, escrita de Nova Iorque em 14 de abril de 1856.
2. Carta de Alfred Thayer Mahan a sua mãe Mary Helena Okill Mahan escrita a bordo do *USS Iroquois* em 28 de abril de 1867.
3. Carta de Alfred Mahan para Stephen Luce escrita a bordo do *USS Wachusset*, em Guaiaquil no Equador em 4 de setembro de 1884.
4. Carta de Alfred Mahan para William Henderson escrita de Elizabeth, New Jersey em 5 de maio de 1890.
5. Carta de Alfred Thayer Mahan para Stephen Luce escrita de Nova Iorque em 20 de dezembro de 1890.

6. Carta de Alfred Mahan para Samuel Ashe escrita de Genova, a bordo do *USS Chicago* em 24 de novembro de 1893.
7. Carta de Alfred Mahan para Roy Marston escrita de Nova Iorque em 19 de fevereiro de 1897.
8. Carta de Alfred Mahan para George Sydeham Clarke escrita de Washington DC em 24 de maio de 1898.
9. Carta de Alfred Mahan a Bouverie Clark escrita de Nova Iorque em 12 de março de 1912.
10. Carta de Alfred Mahan para Franklin Jameson escrita de Washington DC em 21 de novembro de 1914.
11. Carta de Herbert Richmond para William Henderson de 3 de setembro de 1926.
12. Carta de Herbert Richmond a William Henderson de 15 de setembro de 1928, dia de seu aniversário.
13. Diário de Herbert William Richmond de 11 de abril de 1909 em Cromarty Firth.
14. Diário de Herbert William Richmond de 22 de junho de 1909 em Cromarty Firth.
15. Diário de Herbert William Richmond de 27 de outubro de 1912 a bordo do *HMS Vindictive*.
16. Diário de Herbert William Richmond de 14 de agosto de 1914 no Almirantado.
17. Diário de Herbert William Richmond de 10 de setembro de 1914 no Almirantado.
18. Diário de Herbert William Richmond de 17 de setembro de 1914 no Almirantado.
19. Diário de Herbert William Richmond de 24 de setembro de 1914 no Almirantado.
20. Diário de Herbert William Richmond de 15 de janeiro de 1915 no Almirantado.
21. Diário de Herbert William Richmond de 19 de janeiro de 1915 no Almirantado.
22. Diário de Herbert William Richmond de 30 de junho de 1915 no Adriático.
23. Diário de Herbert William Richmond de 21 de setembro de 1916 na Esquadra.

24. Diário de Herbert William Richmond de 15 de maio de 1917 a bordo do *HMS Conqueror*.
25. Diário de Herbert William Richmond de 10 de abril de 1918 a bordo do *HMS Conqueror*.
26. Diário de Herbert William Richmond de 18 de julho de 1918 no Almirantado.
27. Diário de Herbert William Richmond de 18 de novembro de 1919 no Segundo Esquadrão de Batalha.
28. MEMORANDO do Primeiro Lorde do Almirantado para o Primeiro Ministro em maio de 1909. British Naval Documents, 1204 a 1960. London: Naval Records Society, 1993.

Bibliografia Complementar:

1. AQUINO, Rubim Santos Leão de et alii. *História das Sociedades*. Rio de Janeiro: Record, 1999.
2. ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e; SILVA, Leo da Fonseca e. *Fatos da História Naval*. 2.ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2006.
3. ARCHIBALD, E.H.H. *The Metal Fighting Ships in the Royal Navy*. New York: Arco Publishing, 1971.
4. ARÓSTEGUI, Julio. *A pesquisa histórica. Teoria e método*. Bauru: EDUSC, 2006.
5. AZAMBUJA, Darcy. *Introdução à Ciência Política*, 12 ed. Rio de Janeiro: Globo, 1999.
6. BARROS, José D'Assunção. *O Projeto de pesquisa em História*. Petrópolis: Vozes, 2005.
7. BELOT, R. de *A Guerra aeronaval no Atlântico*. Rio de Janeiro: Record, [196-].
8. _____ *A Guerra aeronaval no Pacífico*. Rio de Janeiro: Record, [196-].
9. BENNET, Geoffrey. Battle of Jutland. In: KEMP, Peter. *History of Royal Navy*. London: Arthur Barker Lt, 1969.
10. BRIDGE, Cyprian. *Sea Power and Other Studies*. London: Smith, Elder, 1910. Obtido em www.gutenberg.org.

11. BRINTON, Crane; CRAIG, Gordon; GILBERT, Felix. In: EARLE, Edward. *Makers of Modern Strategy. Military Thought from Machiavelli to Hitler*. Princeton: Princeton University Press, 1973, p. 77-92.
12. BRODIE, Bernard. *A guide to Naval Strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1944.
13. CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *Delineamentos de Estratégia*. Florianópolis: [s.n], 1980.
14. CARDOSO, Ciro Flamarion; BRIGNOLI, Héctor Pérez. *Métodos da História*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1990.
15. CASTRO, Therezinha de. *Geopolítica: princípios, meios e fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.
16. _____. *Estudos de Geo-História*. Rio de Janeiro: Record, 1971.
17. CLAUSEWITZ, Carl Von. *On War*. Middlesex: Pelican Books, 1976.
18. COELHO, Antonio Borges. Os argonautas portugueses e o seu velo de ouro (séculos XV-XVI) In: TENGARRINHA, José. *História de Portugal*. São Paulo: Edusc/Unesp, 2001.
19. COLLINS, John. *Military Strategy. Principles, practices and historical perspective*. Washington, DC: Brassey's, 2002.
20. COLOMB, Phillip. *Naval Warfare*. 3.ed. London: Allen, 1899.
21. COMANDO DA MARINHA. *Noções de Estratégia Marítima*. EGN-305 Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2004.
22. CORBETT, Julian S. *Some principles of maritime strategy*. Longman's Green and Co: London, 1911.
23. COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Traité de strategie*. 5.ed. Paris: Institut de Strategie Comparée/ Econômica, 2006.
24. DEWAR, Kenneth. *The Navy from Within*. London: Victor Gollancz, 1939.
25. FRANÇA, Junia Lessa. *Manual para normalização de publicações técnicas científicas*. 5.ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2001.
26. FULLER, John Frederick Charles. *A conduta da guerra*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1966.

27. GARDINER, Leslie. *The british admiralty*. Edinburgh: William Blackwood & Sons, 1968.
28. GAY, Peter. *A Experiência Burguesa da Rainha Vitória a Freud. O Coração Desvelado*. v. 4. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
29. GOOCH, John. The weary titan: strategy and policy in Great Britain, 1890-1918. In; MURRAY, Williamson; KNOX, MacGregor; BERNSTEIN, Alvin. *The making of strategy: rulers, states and war*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997, p.278-306.
30. GORSHKOV, Sergei. *The seapower of the State*. Annapolis: Naval Institute Press, 1979.
31. HANKS, Robert J. *American Sea Power and global strategy*. Washington DC: Pergamon-Brassey's, 1985.
32. HARDING, Richard. *Sea Power and Naval Warfare*. London: University College London Press, 1999.
33. HOYOS, Francisco Martinez. Las Otras Armadas. *História Y Vida*. Barcelona: Prisma Publicaciones, n.459, p. 54-59, ano xxxviii, 2002.
34. HUGHES, Wayne. *Fleet Tactics*. Annapolis: United States Naval Institute, 1986.
35. HUNT, Barry. The Outstanding Naval Strategic Writers of the Century. *The Naval War College Review*. Newport: Naval War College Press, set-out 1984, p.86-107.
36. JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. Trad: Napoleão Nobre. Rio de Janeiro: Bibliex, 1947.
37. _____. *The Art of War*. Westport: Greenwood Press, [196-].
38. JONES, James Rees. *The anglo-dutch wars of the seventeenth century*. London: Longman, 1996.
39. KEEGAN, John. *The price of the Admiralty*. London: Penguin Books, 1988.
40. KEMP, Peter. *History of the Royal Navy*. London: Arthur Barker Limited, 1969.
41. KENNEDY, Paul. *The rise and the fall of the British Naval mastery*. London: The Ashfield Press, 1988.

42. KISSEL, Robert. Trading armor for speed. *Military History*. Leesburg: Primedia, v.17, no 6, p.70-72, fev 2001.
43. KNIGHT, Roger. Book Review. Reino Unido. Resenha de LAMBERT, Andrew. *The Foundations of Naval History. John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession*. London: Chatham Publishing, 1998, 256 p. Site eletrônico. <http://www.history.ac.uk/ihr/focus/sea/reviews/knight.html>; Acesso em 29, jul, 2008.
44. KOCKA, Jurgen. *Comparison and beyond*. In: History and Theory: Wesleyan University, fev 2003.
45. KOSELECK, Reinhardt. *Futuro passado*. Rio de Janeiro: PUC, 2006.
46. LAMBERT, Andrew. *The foundations of naval history: John Knox Laughton, the Royal Navy and the historical profession*. London: Chatham, 1998.
47. _____. History is the sole foundation for the construction of a sound and living common doctrine: the Royal Naval College, Greenwich, and Doctrine development down to BR 1806, In: DORMAN, Andrew; SMITH, Mike Lawrence; UTTLEY, Matthew. *The Changing Face of Maritime Power*. London: MacMillan Press, 1999.
48. LANDES, David. *Riqueza e Pobreza das Nações*. 4.ed. Rio de Janeiro: Campus, 1998.
49. LLOYD, C. *The Nation and the Navy. A History of naval life and policy*. London: [s.n], 1961.
50. MAGDOFF, Harry. *A Era do Imperialismo*. São Paulo: Hucitec, 1978.
51. MALTBY, William. The origins of a global strategy: England from 1558 to 1713. In: WILLIAMSON, Murray/ KNOX, MacGregor/BERNSTEIN, Alvin. *The Making of Strategy. Rulers, States and War*. United Kingdom: Cambridge, 1994.
52. MANUAL DO TRIPULANTE. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas, Ministério da Marinha, 1975.
53. MATTINGLY, Garret. *The Invincible Armada and Elizabethan England*. Ithaca: Cornell University Press, 1963.
54. MATTOS, Carlos Meira. *Geopolítica e as projeções de poder*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1977.
55. MENDONÇA, Lauro Furtado de. A Marinha Imperial. In: GUEDES, Max Justo. *História Naval Brasileira*. V.4. Rio de Janeiro: SDM, 2001.

56. MENDONÇA, Nadir Domingues. *Uma questão de interdisciplinaridade, o uso de conceitos*. Petrópolis: Vozes, 1985.
57. MEYER, W. B. *English Privateering in the War of Spanish Succession 1703-1713*. [s.l]:Mariners Mirror, 1983.
58. MINISTÉRIO DA DEFESA. Escola Superior de Guerra. *Fundamentos Doutrinários*, 1997.
59. MINISTÉRIO DA MARINHA. Estado-Maior da Armada. *Doutrina Básica da Marinha*, 1997.
60. MODELSKI, George; THOMPSON, William. *Sea power in global politics, 1494-1993*. Seattle: University of Washington Press, 1988.
61. MURRAY, Williamson; KNOX, Mac Gregor; BERNSTEIN, Alvin. *The making of strategy*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
62. MYERS, Philip Van Ness. *General History*. 2.ed. Boston: Ginn and Co, 1923.
63. NOBEL PRIZE ORGANIZATION. *Mommsen Biography*. Disponível em <http://nobelprize.org/nobelprizes/literature/laureates/1902/mommsen-bio.html>. Acesso em 8 de julho de 2008.
64. NYE, Joseph. *Compreender os conflitos internacionais. Uma introdução à teoria e à História*. Lisboa: Gradiva, 2002.
65. PADFIELD, Peter. *Maritime Supremacy and the opening of the western mind*. London: Pimlico, 2000.
66. PARET, Peter. *Makers of modern strategy: from Machiavelli to the nuclear age*. Princeton: Princeton University Press, 1986.
67. PECEQUILO, Cristina Soreanu. *Introdução às Relações Internacionais*. Petrópolis: Vozes, 2004.
68. PEMSEL, Helmut. *A history of war at sea*. Annapolis: Naval Institute Press, 1989.
69. POTTER, E. B. *Sea power. A naval history*. Annapolis: Naval Institute Press, 1982.
70. PROENÇA, Domício; DINIZ, Eugenio; RAZA, Salvador Guelfi. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

71. REYNOLDS, Clark. *Command of the seas. The History and Strategy of Maritime Empires*. New York: William Morrow & Co, 1974.
72. RODRIGUES, André Figueiredo. *Como elaborar e apresentar monografias*. São Paulo: Humanitas USP, 2006.
73. _____. *Como elaborar citações e notas de rodapé*. 4.ed. São Paulo: Humanitas USP, 2007.
74. _____. *Como elaborar referência bibliográfica*. 6.ed. São Paulo: Humanitas, USP, 2007.
75. ROSE, Lisle. *Power at Sea. The Age of Navalism 1890-1918*. Columbia: University of Missouri Press, 2007.
76. SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. *Dicionário de Conceitos Históricos*. São Paulo: Contexto, 2005.
77. SOUTHEY, Robert. *História do Brasil*. v.1. 4.ed. São Paulo: Melhoramentos, 1977.
78. STEVENS, W.O; WESTCOTT, Allan. *História do poderio marítimo*. 2.ed. Trad: Godofredo Rangel. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.
79. SUMIDA, Jon. The Historian as contemporary analyst. Sir Julian Corbett and Admiral Sir John Fisher. In: HATTENDORF, John; GOLDRICK, James. *Mahan is not enough. The proceedings of a Conference on the works of Sir Julian Corbett and Sir Herbert Richmond*. Newport: Naval War College Press, 1993, p. 125-140.
80. SYMCOX, Geoffrey. *The crisis of French Seapower 1688-1697*. Hague: Martinus Nijhoff, 1974.
81. TANGREDI, Sam. *Globalization and maritime power*. Washington DC: National Defense University Press, 2002.
82. TILL, Geoffrey. *Modern sea power*. London: Brassey's Defense Publishers, 1987.
83. _____. *Seapower. A guide for the twenty first century*. London: Frank Cass, 2004.
84. VAN DER VAT, Dan. *The ship that changed the world..* London: Grafton Books, 1986.
85. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

86. WARNER, Oliver. *Great Naval Battles*. London: Spring Books, 1970.
87. _____. *Great Battle Fleets*. London: Hamlyn, 1973.
88. WEIGLEY, Russell. *The American Way of War*. Bloomington: Indiana University Press, 1977.
89. _____. American Strategy from its beginnings through the First World War. In: PARET, Peter. *Makers of Modern Strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1986.
90. WILSON, Alastair; CALLO, Joseph. *Who is who in Naval History from 1550 to the present*. London: Rutledge, 2004.

APÊNDICE A

TRAJETÓRIAS PESSOAIS E PROFISSIONAIS ENTRE ALFRED MAHAN E HERBERT RICHMOND

CARACTERÍSTICAS INFORMAÇÕES	ALFRED THAYER MAHAN	HERBERT WILLIAM RICHMOND	PONTOS COINCI DENTES	PONTOS DISCOR DANTES	PONTOS INDIFE RENTES
Nascimento, local, morte, idade.	27 Set 1840, West Point, EUA; 1 Dez 1914, 74 anos.	15 Set 1871, Hammersmith, UK, 15 Dez 1946, 75 anos.	C ₁		
Motivo da morte, profissão, tempo de serviço, anos de serviço.	Ataque cardíaco Oficial de marinha, 1856-1896, 40 anos.	Ataque cardíaco, Oficial de marinha, 1885-1931, 46 anos.	C		
Desempenho profissional, posto alcançado, idade, comandos.	Sofrível, Contra-almirante, 56 anos de idade, 3 comandos.	Destacado, Almirante de Esquadra, 58 anos de Idade, 6 comandos.		D ₂	
Livros escritos, tipos (biografias, história, autobiografias, Estratégia e outros, Edição de Doc. históricos) > 50 paginas.	20 (Bio- 3; Hist-6; Autbio-2; Estrat e Outros- 9)	17 (Hist- 7; Estrat e Outros- 7; Doc. Hist- 3)			I ₃
Período histórico compreendido pelos estudos.	1648-1914	1540-1945	C ₄		
Idade no 1º livro, idade no último livro, tempo produtivo.	43 anos, 73 anos, 30 anos.	49 anos, 75 anos, 26 anos.	C ₅		
Temperamento	Modesto, religioso, tímido, intelectual.	Prepotente, vaidoso, arrogante.		D	
Estado civil, filhos, anos de casado	Casado, 3 filhos, 42 anos	Casado, 5 filhos, 39 anos	C		
Medalha de Ouro Chesney da GB	Sim, a recebeu em 1900.	Sim, a recebeu em 1926.	C		
Ligação com as Escolas de Guerra Naval	Forte. De 1887 a 1892	Forte. De 1920 a 1923	C ₆		

Critérios de avaliação:

C1 – Embora tenham nascido em países diferentes, nasceram no mesmo mês, morreram no mesmo mês e tiveram praticaram a mesma idade, esses dados foram considerados coincidentes. Trata-se assim apenas de uma curiosidade, sem relevância científica.

D2- O desempenho profissional, embora seja um fator subjetivo, foi avaliado em relação a importância das funções exercidas e posição do militar perante o seu próprio ofício.

I3 – Ponto indiferente significa a impossibilidade de considerar como ponto coincidente e discordante por falta de critério científico de comparação.

C4- Por pesquisarem, na maior parte do tempo, períodos históricos concordantes, foi atribuído o critério de ponto coincidente.

C5- Foi atribuído o critério de coincidente por terem praticamente os mesmos dados de produção acadêmica.

C6- O período de ligação de Richmond com a Escola de Guerra Naval foi maior, pois durante muitos anos exerceu a função de instrutor ad hoc. Indicou-se, no entanto, o seu período de direção de 1920 a 1923.

APÊNDICE B

A HISTÓRIA E O OFÍCIO DE HISTORIADOR SEGUNDO ALFRED MAHAN E HERBERT RICHMOND

CARACTERÍSTICAS INFORMAÇÕES OBJETOS	ALFRED THAYER MAHAN	HERBERT WILLIAM RICHMOND	PONTOS COINCI DENTES	PONTOS DISCOR DANTES	PONTOS INDIFE RENTES
Formação acadêmica formal.	Não tinha formação nem treinamento acadêmico.	Não tinha formação porém possuía treinamento acadêmico.		D	
Utilização de princípios na História e Estratégia.	Sim, junto com a experiência.	Sim, junto com estudo e experiência.	C		
Método de análise histórica.	Uma 'luz', seguido de conclusão e fatos corroboradores .	Problema, pesquisa, fatos, descoberta e conclusão.		D	
Pesquisa arquivística e estilo de escrita.	Não gostava. Estilo moderado	Gostava. Estilo agressivo.		D	
Uso de fontes.	Secundárias na maior parte	Primárias na maior parte.		D	
Narrativa.	Direta, dogmática, determinista, reducionista e algumas vezes teleológica.	Direta, detalhista, determinista, moralista, teleológica.	C		
História como disciplina	Prescritiva e ferramenta para a Estratégia.	Análítica e ferramenta para a Estratégia.	C1		
Problematização, criatividade, uso de teoria e nível de profundidade.	Sem problematizar, criativo, estabeleceu uma teoria, nível de profundidade pequena a média.	Problematizar, criativo, não quis estabelecer uma teoria, nível de profundidade de média a alta.		D2	
Poder de convencimento no domínio naval.	Sim, foi muito bem aceito	Não, foi mal aceito.		D	
Função educacional da História e Estratégia	Sim, como lição.	Sim, como lição	C		
Visão da guerra	Um mal necessário, deplorável, vontade de Deus. Fenômeno de fácil entendimento.	Fenômeno complexo, com condicionantes políticos, geográficos, tecnológicos e militares.		D	
Poder civilizatório de seus países, etnocentrismo e imperialismo.	Sim, um ato divino imposto aos EUA. Etnocêntrico e imperialista.	Sim, etnocêntrico e imperialista.	C		
História como Ciência Social, lições da História, Tempo Presente, História como Arte	A Providência guia a História, com lições a serem apreendidas. Evitava a História do Tempo Presente e História como arte.	A História como fenômeno complexo e com lições a serem apreendidas. Discutia a História do Tempo Presente.		D	
Heróis	Nelson, Farragut, Napoleão, Alexandre,	Nelson, Foch, Napoleão, Alexandre, Cesar,	C3		

	Cesar e Aníbal.	Suffren, Earl Saint Vincen			
O Ofício do historiador	Deve ter capacidade de influenciar, conhecimento, ser juiz, ter uma idéia central, sem generalizar. Deve descrever os fatos de forma inteligente, sem muitos detalhes. Seu texto deve ter unidade com hipótese central. É um artista, educador e imaginativo.	Deve ser um pesquisador crítico, capaz de influenciar. Deve escrever para três públicos distintos: o homem comum, o político e o oficial de marinha. Deve ser um educador analítico.		D	
Influências principais	Antoine Henri Jomini, Dennis Hart Mahan e Stephen Luce.	John Knox Laughton, Julian Corbett e Alfred Thayer Mahan			I4
Características importantes na condução da guerra.	Ofensiva deve ter prevalência.	A condução tem sua própria dinâmica, no entanto a ofensiva deve ter prevalência.	C		
Campos de atuação	Tática e estratégia operacional preferencialmente	Estratégia operacional e estratégia militar e política.		D5	
A ação dos políticos na guerra	Determinam os interesses nacionais e os objetivos de conquista.	Determinam os objetivos políticos e as políticas a serem seguidas para a condução da guerra.	C		

Critérios de avaliação:

C1 – Por serem ferramentas para a Estratégia foram consideradas como coincidentes.

D2- Esse critério baseou-se na própria leitura e análise do autor em relação aos textos dos dois historiadores e de opiniões de críticos já referenciados no texto. Assim esse item é subjetivo.

C3 – Foi considerado coincidente por abordarem praticamente os mesmos personagens e da admiração que ambos sentiam desses ‘heróis’.

I4 – Ponto indiferente significa a impossibilidade de considerar como ponto coincidente e discordante por falta de critério científico de comparação.

D5- Esse item requer uma explicação adicional. Trata-se do nível de discussão em que os dois autores se fixaram, na maior parte dos textos escritos. O nível mais baixo é o da tática ou dos combates. O nível seguinte é o da estratégia operacional, em que os combates são discutidos dentro do teatro de operações em uma área geográfica mais abrangente. O terceiro nível é o do nível estratégico militar, isto é da política militar para atender os desígnios do poder político e por fim o último nível seria o político ou governamental com o estabelecimento dos objetivos políticos com a guerra no nível de Gabinete parlamentar no parlamentarismo ou presidencial. Um exemplo prático seria o caso da batalha naval de Midway em 1942 entre norte-americanos e japoneses quando os almirantes dos EUA (Spruance e Fletcher) envolvidos no combate estariam no nível tático. No nível estratégico operacional estaria o comandante da área do Pacífico Central (Nimitz) superior naval que dirigiu a batalha sob o ponto de vista do teatro de operações ou do Oceano Pacífico, localizado em Pearl Harbor. O nível estratégico militar seria o do Almirante King, Comandante de Operações Navais, orientando os objetivos militares de alto nível a serem alcançados a partir de Washington e por fim o político com o Secretário da Marinha (Frank Knox) e o Presidente Roosevelt a partir de Washington determinando os objetivos políticos a serem alcançados com a guerra.

APÊNDICE C

A GUERRA, O PODER MARÍTIMO E CONSIDERAÇÕES ESTRATÉGICAS SEGUNDO ALFRED MAHAN E HERBERT RICHMOND

CARACTERÍSTICAS INFORMAÇÕES OBJETOS	ALFRED THAYER MAHAN	HERBERT WILLIAM RICHMOND	PONTOS COINCI DENTES	PONTOS DISCOR DANTES	PONTOS INDIFE RENTES
A guerra, resultado da guerra.	Ato político atendendo interesses políticos, ataques vigorosos para a vitória.	Ato político (diplomacia e guerra), busca pela vitória total, 3 tipos de guerra, submeter o inimigo a nossa vontade.	C1		
Doutrina.	Perigo em segui-la cegamente.	Doutrina deve ser comum, considerada uma catalizadora, uma facilitadora de procedimentos e ênfase na cooperação.			I2
Uso da marinha de guerra.	Centralidade do mar logo um instrumento fundamental.	Dependente do tipo de guerra a que se estava submetido.		D	
Uso da Geopolítica como fator de análise	Sim, extensivamente	Ênfase no aspecto estratégico-militar em detrimento do geopolítico, na maior parte da análise.		D	
Conceito de sea power	Não definiu diretamente, mas discutiu intensamente a sua concepção. Compunha-se basicamente do comércio marítimo e da marinha de guerra.	Definiu claramente. Parte do poder nacional que permite transportar bens e exércitos pelo mar e impedir o inimigo a fazê-lo.		D	
Comando ou controle do mar	Na maior parte das vezes controle, embora se referissem ao mesmo objeto, controle das linhas de comunicação, referia-se ao controle completo sem subordinação.	Na maior parte das vezes comando. Mesma visão de controle das linhas de comunicação, no entanto preocupava-se com a sua utilização e não o controle por si só.		D	
Elementos do poder marítimo	Seis elementos (posição geográfica, conformação física, tamanho do território e população, caráter da população e governo)	Três elementos. A marinha mercante, forças de combate e bases e possessões.		D	
Conquista de bases de apoio no exterior.	Fundamental	Fundamental.	C		

Como obter o controle/comando do mar.	Batalha decisiva sempre que possível.	Tomar bases inimigas e impedir a concentração e por meio da batalha decisiva		D	
Uso do princípio da concentração	Concordava. Esquadra não deveria ser dividida.	Concordava.	C		
Posição central	Concordava.	Concordava.	C		
Linhas Interiores	Concordava	Concordava.	C		
Importância das linhas de comunicação.	Fundamental na guerra moderna.	Fundamental na guerra moderna.	C		
Projeto de força naval	Ênfase na linha de batalha formada de encouraçados.	Ênfase na defesa das linhas de comunicação com cruzadores		D	
Esquadra em Potência	Considerava ineficaz, embora pudesse ser utilizada em algumas situações.	Considerava ineficaz, pois relegava o comando do mar ao adversário.	C3		
Guerra de Corso	Ineficaz.	Ineficaz	C		
Comboios	Medida eficiente	Medida eficiente.	C		
Bloqueio	Eficaz para destruir ou neutralizar o tráfego marítimo inimigo e forçar a batalha decisiva.	Eficaz para destruir ou neutralizar o tráfego marítimo inimigo, contudo a história demonstrou a dificuldade de aplicação. Quanto mais eficaz maiores as chances de sucesso.	C4		

Critérios de avaliação:

C1 – Ambos percebiam a guerra de forma similar como um ato político.

I2 – As visões sobre doutrina eram bem distintas daí ser impossível compara-las.

C3 – Ambos chegaram a mesma conclusão por meios distintos.

C4 – A palavra eficaz foi a utilizada por referir-se aos fins e não aos meios, mais condizente com a palavra eficiente.