

A TEORIA DO PODER MARÍTIMO DE MAHAN: UMA ANÁLISE CRÍTICA À LUZ DE AUTORES CONTEMPORÂNEOS.

Alexandre Rocha Violante *

RESUMO

Alfred Thayer Mahan (1840-1914) e Julian Stafford Corbett (1854-1922) são os mais conhecidos teóricos da estratégia marítima e naval. Mahan era entusiasta de Antoine Henri Jomini (1779-1869); já Corbett apoiava-se em Carl von Clausewitz (1780-1831) ambos teóricos da guerra terrestre e que não chegaram a pensar sobre as particularidades da guerra no mar. Ao lançar, em 1890, “The Influence of Sea Power upon History” (1660-1783), Mahan procurou discutir a história naval britânica e entender os instrumentos de ação empregados pelo estado que possibilitaram o predomínio dos mares por mais de trezentos anos. Corbett, contemporâneo de Mahan, também desenvolveu ideias sobre a concepção do poder marítimo ao final do século XIX. Sua obra fundamental “Some Principles of Maritime Strategy” (1911) tinha como propósito formalizar uma teoria que agregasse as teorias e preceitos já existentes da guerra naval, entretanto, sob uma ótica clausewitziana, que o livrava das simplificações e dos reducionismos da época.

* Bacharel em Ciências do Mar pela Escola Naval (1993); Especialista em Direito Internacional pela Universidade Cândido Mendes-RJ (2011); Especialista em Relações Internacionais pela PUC-RJ (2012); Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (2013) e, atualmente, Capitão-de-Fragata professor vinculado à EGN. E-mail- rochaviolante@hotmail.com

Sua obra fundamental “Some Principles of Maritime Strategy” (1911) tinha como propósito formalizar uma teoria que agregasse as teorias e preceitos já existentes da guerra naval, entretanto, sob uma ótica clausewitziana, que o livrava das simplificações e dos reducionismos da época. Isso posto, este artigo tem como objetivo principal analisar os principais pontos (fortes e fracos) da teoria do poder marítimo de Mahan (seus aspectos político-econômicos, militares e geopolíticos) à luz das críticas efetuadas principalmente por Corbett e outros autores contemporâneos, também abordando, de forma sucinta, como esses autores/analistas de estratégia influenciaram o poder marítimo mundial ao longo dos anos, inclusive o poder marítimo brasileiro, principalmente no pensamento do historiador e oficial de Marinha Armando Amorim Ferreira Vidigal (1929-2009).

Palavras-chave: Defesa. Estratégia. Poder Marítimo. Poder Naval. Segurança.

MAHAN’S THEORY OF SEA POWER - A CRITICAL ANALYZYS ACCORDING CONTEMPORARY AUTHORS

ABSTRACT

Alfred Thayer Mahan (1840-1914) and Julian Stafford Corbett (1854-1922) are the most known maritime and naval strategy theorists. Mahan was enthusiast of Antoine Henri Jomini (1779-1869); in turn Corbett leaned on Carl von Clausewitz (1780-1831) - both the theorists of land warfare that did not think about the peculiarities of the war at sea. By launching in 1890, “The Influence of Sea Power upon History” (1660-1783), Mahan aimed at discussing the British naval history and understand the instruments of action employed by this State that allowed him the dominance of the seas for more than three hundred years. Corbett, contemporary of Mahan also developed ideas about conception of sea power in

the late nineteenth century. His fundamental work "Some Principles of Maritime Strategy" (1911) was intended to formalize a theory that would comprise the existing theories and precepts of naval warfare, however, under a Clausewitzian perspective, that would rid him of simplification and reductionism the time.

So, this article has as main objective to analyze the main points (strong and weak) of Mahan sea power theory (its political and economic, military and geopolitical) in the light of the criticisms made mainly by Corbett and other contemporary authors, also addressing, succinctly, as these authors and strategy analysts influenced the global maritime power over the years, including the Brazilian maritime power, especially in the thought of historian and Brazilian navy officer Armando Amorim Ferreira Vidigal (1929-2009).

Keywords: Defense. Strategy. Maritime power. Naval power. Security.

INTRODUÇÃO

Alfred Thayer Mahan (1840-1914), nascido em West Point em 1840, era considerado o evangelista do mar alcunha dada por Sprout (1973, apud MONTEIRO, 2011) que afirmara: "nenhuma pessoa influenciou tão direta e profundamente a teoria do poder marítimo como Mahan".

Ele se diferenciava dos seus antecessores por se valer da análise histórica para sustentar sua argumentação. A história deveria ensinar lições que auxiliariam na formulação de novas políticas estratégicas. Pela primeira vez, a importância do mar para o desenvolvimento das nações utilizava a história como ferramenta para a estratégia marítima.

Ao longo de sua vida acadêmica Mahan foi influenciado por seu pai, Dennis Mahan (1802-71), teórico militar e professor da academia militar de West Point-EUA, pelo historiador alemão Theodor Mommsen (1817-1903) e pelo teórico militar do poder terrestre - Antoine-Henri Jomini (1779-1869). Ainda na ativa, Mahan passou a se destacar na marinha de guerra como instrutor na Escola Naval (1862) e na Escola de Guerra Naval estadunidense (1886-89, 1892-93), e ainda como escritor. Ele escreveu ao todo vinte livros, sendo duas biografias, duas autobiografias e mais de

cem ensaios (CROWL, 2008). Em 1890, lançou o seu clássico *The Influence of Sea Power upon History (1660-1783)* em que discutiu a história naval britânica, procurando compreender como a Grã-Bretanha (GB) dominara os mares por trezentos anos e entender quais os instrumentos de ação por ela utilizados para manter esse predomínio (ALMEIDA, 2009b).

Ao elaborar sua estratégia, ele buscava auxiliar na transformação dos Estados Unidos da América (EUA) em uma grande potência marítima e mundial (MELLO, 1997).

O inglês Julian Stafford Corbett (1854-1922) também desenvolveu ideias sobre a concepção do poder marítimo ao final do século XIX. Ele foi influenciado pelo historiador John Knox Laughton que o orientou nos estudos históricos. Nesse período, seus escritos tiveram grande influência na Marinha da Grã-Bretanha (GB) (ALMEIDA, 2009d).

A obra fundamental de Corbett é “*Some Principles of Maritime Strategy*”, escrita em 1911, e que tinha como propósito formalizar uma teoria que congregasse teorias e princípios de guerra naval, derivada da formulação teórica de Clausewitz de guerra terrestre. Isso não significou que Jomini fosse por ele desprezado, no entanto, considerava Clausewitz como um teórico mais consistente e dele utilizou muitas ideias, que foram aplicadas à guerra naval (ALMEIDA, 2009a).

Portanto, este trabalho tem como objeto analisar os principais pontos (fortes e fracos) da teoria do poder marítimo de Mahan (seus aspectos político-econômicos, militares e geopolíticos) à luz das críticas efetuadas por Corbett e outros autores contemporâneos, abordando, de forma sucinta, como esses autores influenciaram o poder marítimo brasileiro sob o pensamento do almirante Vidigal. Ao final, apresentar-se-á uma breve conclusão que constatará a importância de Mahan que com suas ideias continua sendo fundamental para o debate estratégico, não mais por suas respostas, mas com certeza, pelas perguntas que formulou.

MAHAN - A TEORIA DO PODER MARÍTIMO

Mahan foi um oficial de marinha avesso ao mar. Por tal motivo, pode-se dizer que foi um oficial de marinha medíocre, no sentido regular da palavra, ou seja, médio. A bordo do USS *Seminole*, em 1898 teria proferido as seguintes palavras: “Nunca tinha visto um grupo de homens inteligentes reduzidos à total imbecilidade como meus amigos de navio” (SEAGER II apud ALMEIDA, 2009a).

Ele tinha como objetivos centrais de sua teoria: I- demonstrar a importância que o mar tinha para o desenvolvimento das nações; II- compreender os princípios que governavam a guerra do mar desde a antiguidade; e III- despertar na classe política dos EUA a centralidade das políticas navais para o seu desenvolvimento. Para isso utilizou como métodos: a) o estudo da História como ferramenta; b) a introspecção como início da sistematização teórica; c) analogias entre a guerra terrestre e naval; e d) o exemplo da GB.

Antes de abordar alguns conceitos de sua teoria, faz-se mister conceituar poder marítimo e poder naval. Segundo Mello (1997) o poder naval é “mais restrito e se manifesta como poder especificamente militar, ao passo que o poder marítimo é mais abrangente e se concretiza na capacidade política, econômica e militar de uma potência em usar o mar.”

Dessa forma, o termo “naval” está relacionado aos aspectos militares da estratégia, enquanto o termo “marítimo”, por ser mais abrangente, envolve, além do militar, os aspectos político- econômicos, geopolíticos e psicossociais.

A partir daí, pode-se afirmar que o poder marítimo de Mahan estava baseado em uma trindade de aspectos político-econômicos essenciais: 1- em uma forte economia produtiva. Ele acreditava na capacidade de produzir bens para troca para o desenvolvimento do país; 2- no shipping - por meio do recurso que os navios mercantes proporcionariam ao realizarem o transporte de bens; e 3- na existência de colônias - que eram necessárias como pontos de troca de produtos e apoio e bases para os navios. (MAHAN, 1890; ALMEIDA, 2010a). Importante notar a semelhança com a trindade paradoxal de Clausewitz (forças armadas, povo e governo). Embora Clausewitz se referisse ao fenômeno da guerra e Mahan aos aspectos políticos e econômicos para o desenvolvimento do poder marítimo, essas condições apontadas por ambos os autores eram necessárias para que atingissem os propósitos a que se destinavam.

Apesar de ter sido muito mais influenciado por Jomini, Crowl (2008) aponta que Mahan leu a obra de Clausewitz, inclusive concordando que os assuntos políticos deveriam ser tratados por políticos e não militares, porém, acreditava que a guerra era assunto de seus comandantes. Concordava também com a máxima clausewitziana de que a defesa era mais forte que a ofensiva, entretanto, deu mais relevância à ofensiva na guerra no mar. No que tange aos aspectos militares e aos seus princípios da estratégia naval, para Mahan era fundamental a supremacia naval.

A existência de um poder naval forte composto principalmente por navios de linha era fundamental. Assim, a proteção das linhas de comunicação marítimas (LCM) função primordial das marinhas de guerra – seria realizada por operações ofensivas. As LCM seriam defendidas por meio de uma batalha decisiva que eliminaria a esquadra inimiga em uma batalha única. Nessa batalha, a esquadra de combate deveria ser empregada de forma concentrada (numa única força) e enviada para “buscar e destruir a esquadra inimiga” (MAHAN, 1890). Essa concepção jominiana tinha tradução mahaniana na ideia de que o domínio do mar seria produzido pela vitória contra a esquadra inimiga, o que fazia desse enfrentamento a batalha decisiva da guerra naval, sendo obtido, desse modo, o comando do mar¹.

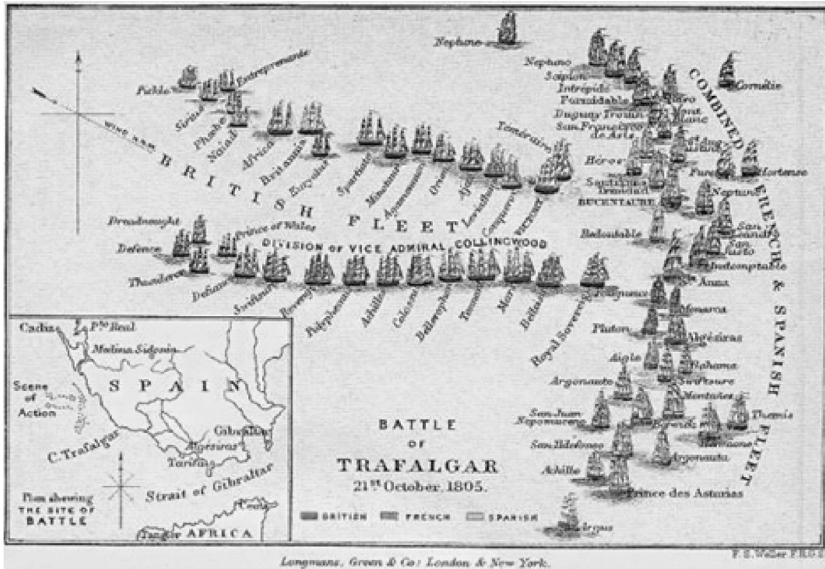
Para isso era necessária uma esquadra poderosa para contrapor-se à esquadra inimiga. Só assim se asseguraria a vitória e esse tipo de controle marítimo. Porém, no caso de uma esquadra inferior à do inimigo, Mahan propunha que se estabelecesse em portos e bases bem defendidos, impondo sobre o mais forte a tarefa de vigiá-la para impedir qualquer ação ofensiva da mesma. Essa esquadra, mesmo impossibilitada de se fazer ao mar, impediria a esquadra inimiga de possuir o completo domínio do mar.

Esse conceito ficou conhecido como “esquadra em potência”, sendo muito difundido à época, apesar de relativizado pelo próprio Mahan, de acordo com os escritos de Almeida (2009b). Um dos princípios considerados mais importantes em sua teoria era a concentração. Para Mahan, a concentração da Esquadra deveria ocorrer em uma posição central que possibilitasse atacar a esquadra inimiga a partir de linhas interiores. Portanto, aquele Estado que obtivesse uma posição central em relação ao adversário teria grande vantagem estratégica. Para isso seria fundamental a existência de grandes navios a fim de que se obtivesse a superioridade no combate.

Outro princípio estabelecido por Mahan era que a esquadra não poderia ser dividida. Ele afirmava que se fosse necessário, eventualmente, dividi-la, o grosso da mesma deveria ser posicionada na costa onde a ameaça fosse mais iminente em uma postura ofensiva e o restante da força naval em uma postura mais defensiva (MAHAN, 1890; ALMEIDA, 2009c) (SUMIDA, 1993). Dessa forma, os encouraçados (considerados os navios de linha) seriam os navios ideais para a batalha decisiva contra os objetivos primários da guerra: as forças navais adversárias.

¹ Segundo o historiador Almeida (2009b), Mahan preferia chamá-lo de “controle do mar”.

Como exemplo da correta aplicação do princípio da concentração, pode-se citar Nelson na batalha de Trafalgar, na qual ele concentrou a maior parte de sua força naval na parte central e a ré da coluna franco-espanhola, pois sabia que a parte de vante não poderia manobrar para socorrer o restante da esquadra, em uma manobra conhecida como “corte da linha do T”², representada na figura abaixo.



Batalha de Trafalgar- Corte da linha do “T” efetuado pela esquadra de Nelson.

Nessa linha de argumentação, Mahan afirmava que o canal do Panamá seria de suma importância para a manutenção dos interesses estadunidenses nos oceanos pacífico, atlântico e Caribe, pois permitiria a passagem da esquadra de um oceano a outro sem necessitar dividi-la.

Sem se esquecer da relevância de se possuir o controle de ilhas estratégicas como Cuba e Jamaica, que permitiriam, consequentemente, o controle das LCM no Caribe. Todavia, não adiantaria a vantagem da posição central se o inimigo fosse mais forte nos dois lados da posição central (MAHAN, 1890; MELLO, 1997).

² A estratégia do corte da linha do “T” significava atacar em uma ou mais colunas a linha de frente da esquadra inimiga. Essa estratégia tinha um ponto fraco que era a exposição dos navios ao fogo melhor posicionado dos navios em linha de frente. Entretanto, após a aproximação e o corte da linha inimiga, poder-se-ia atingir seus navios com canhões na popa e na proa, para, posteriormente, ficar emparelhados com eles.

Ainda dentro do contexto do controle do Caribe, é interessante perceber que Mahan não era um entusiasta do bloqueio marítimo, estratégia que poderia ser utilizada na região. Ele o considerava como desperdício de navios de linha, se fosse feito por navios de linha e desperdício de recursos, se fossem construídos outros navios, que não os de linha, para realizá-lo. Nesse sentido, pode-se citar outro exemplo, o de Gibraltar – uma posição central que impediria a concentração da esquadra francesa de Brest no Atlântico e Toulon no Mediterrâneo. Uma das questões mais discutidas dos preceitos militares de sua teoria diz respeito ao “comando do mar”.

Para Mahan (1890) a função das marinhas era exercer o controle do mar a partir de seu completo domínio. A interpretação mostrada pelo historiador Ciprian Bridge e ratificada por Almeida (2009c) adota que Mahan entendia esse domínio completo como algo mais a ser alcançado do que uma realidade comprovada historicamente. Entretanto, muitos historiadores e analistas de estratégia compreendem a ideia de Mahan como indivisibilidade do mar, sem qualquer relativização. Ao analisar os princípios e preceitos da teoria de Mahan, principalmente aqueles atinentes à guerra naval, cabe ressaltar que estão correlacionados com aqueles do poder terrestre de Jomini.

A seguir serão analisados os aspectos geopolíticos de sua teoria, representados por seis principais condições que afetariam o poder marítimo, e que são considerados por autores contemporâneos do estudo da estratégia marítima como o seu ponto forte teórico.

a) Posição Geográfica

A posição de um país no mundo modificaria o estímulo natural ao seu desenvolvimento marítimo. Mahan citou a importância dos Estados insulares, daqueles que possuíssem duas costas e os que fossem bem posicionados com relação às rotas comerciais e Estados rivais.

Assim, ele reafirmava a importância da GB, por ser um Estado insular, ter posição privilegiada com relação ao Canal da Mancha e possuir, à época, o controle de pontos estratégicos como: Gibraltar, Malta e Suez no Mediterrâneo. Nessa compreensão afirmava que seria de importância fundamental para os EUA o controle do Caribe, em especial o Panamá, Santa Lucia, Boca do Mississipi, que seriam pontos fundamentais que formavam triângulo geopolítico, chamado de “triângulo do Caribe”, mais bem visualizado na figura 2 abaixo (MAHAN, 1890).

Dentro de sua lógica, Cuba, Jamaica e o Panamá eram considerados pontos estratégicos. Cuba estaria na posição central no triângulo. Jamaica teria boa posição geopolítica no Caribe.



Triângulo do Caribe

Quem dominasse Cuba, dominaria o Golfo do México. Cuba anularia a Jamaica. Ao fim, quem controlasse o Caribe, controlaria as linhas de comunicação entre os oceanos Pacífico e Atlântico (ALMEIDA, 2010b). Nessa visada, pode-se comparar sua teoria com a geopolítica clássica de Mackinder, por exemplo, e a sua teoria da geopolítica terrestre de que “quem controla a Heartland, domina a ilha pivô, e quem domina a ilha pivô controla a ilha mundial, e quem controla a ilha mundial domina o mundo”.

Nesse caso, a ilha mundial seria a Europa e grande parte da Ásia e África; a área pivô seria uma área central dentro da ilha mundial e seria formada por parte da Europa e da Ásia; e a heartland seria o coração da área pivô, onde seria atualmente a Europa oriental.

Daí pode-se perceber a importância geopolítica que os EUA deram a Cuba, principalmente após a revolução castrista de 1959, quando a ilha ficou sob influência da ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). É oportuno perceber que durante a guerra fria, Cuba foi alvo de um contencioso entre os EUA e a ex-URSS que ficou conhecido como na crise dos mísseis de Cuba³, durante o governo Kennedy, em 1962.

³ Negociações entre os EUA e a URSS sobre o que fazer com relação à descoberta de mísseis balísticos, com ogivas nucleares, em Cuba.

A experiência histórica mostra como ciclos econômicos semelhantes tiveram um papel importante na ocorrência de diversos conflitos. Hoje, analistas internacionais apontam para o surgimento de um novo triângulo do “ouro negro”, cujos vértices estão localizados no golfo do México, Golfo da Guiné e na Amazônia Azul nos campos do pré-sal brasileiro⁴ (REIS, 2013). Seria este um novo triângulo estratégico de concepções mahanianas?

b) Conformação Física.

As condições internas da geografia de um país influenciariam o seu desempenho naval. Os três fatores basicamente apontados por Mahan foram: a) as reentrâncias da costa (criação de baías e portos naturais de águas profundas) que possibilitariam a construção de bons ancoradouros, portos abrigados e bases navais; b) a geografia “agradável” versus geografia “desafiadora”, fazendo um “paralelo” entre a França e a GB. A GB teria acesso fácil ao mar a partir do interior, já que detinha o controle do canal, enquanto a França, apesar de possuir bons portos no Atlântico e Mediterrâneo, como Toulon e Brest, possuía no caminho Gibraltar, sob o controle da GB, o que a limitaria no preceito de “nunca dividir a esquadra”; e c) para ele também era importante a unidade territorial. Estados com várias “porções” de territórios – colônias, arquipélagos, territórios ultramarinos seriam mais estimulados ao desenvolvimento naval para proteger seus interesses. Como exemplo, podem-se citar a França, a GB e o Japão (MAHAN, 1890). Porém, de nada adiantariam grandes possessões sem investimentos em uma marinha de guerra e mercante fortes. A existência de um poder marítimo fraco poderia redundar no colapso do controle sobre as colônias, acarretando em um poder inverso no desenvolvimento nacional.

c) Extensão do Território

Mahan afirmava que uma grande extensão da costa poderia dificultar o desenvolvimento do poder marítimo. A extensão do território deveria ser equiparada ao tamanho da população, caso contrário, uma população pequena, mesmo que preparada para defendê-la, minaria a capacidade de seu poder naval (MAHAN, 1890).

⁴ Disponível em: <http://estudiosdelaener.blogspot.com.br/2010/07/perforacion-en-aguas-profundas-el.html>. Acesso em: 20jan.2015.

Como exemplo, ele lembra a guerra de secessão, em que os Estados confederados do sul possuíam uma boa marinha de guerra, e navios modernos, como o USS Monitor, um navio couraçado com perfil baixo o que dificultava o ataque inimigo- e uma potente artilharia, entretanto não possuíam marinheiros suficientes para operar os navios (VIDIGAL; ALMEIDA, 2009).

Outro fator de relevância seria a capacidade de dispor de matérias-primas para a guerra no mar. Todavia, de nada adiantaria a existência de matérias primas indispensáveis como combustíveis, materiais para a construção de navios, de bases e de ancoradouros se a população não possuísse as expertises necessárias para bem utilizá-las (MAHAN, 1890). Pode-se traçar um paralelo entre a importância da extensão do território e do USS Monitor, por exemplo, em um bom exemplo do que é a tecnologia sem a qualificação adequada de sua população.

d) Tamanho da População

A leitura de Mahan (1890) do tamanho da população seria essencialmente similar à atual de Mearsheimer (2007). Uma população maior terá uma população marítima maior (no sentido econômico e militar) e, além disso, uma reserva maior para suprir baixas causadas em uma guerra. Adicionalmente, uma população maior possibilita uma produção maior de artigos navais como navios e peças. Um Estado com uma população grande não precisaria ter, necessariamente, uma marinha grande em todos os momentos, mas uma marinha grande o suficiente para resistir a agressões até que mais marinheiros possam ser treinados e novos navios construídos.

Fruto dessa análise, o professor Longo (2007) reitera que a capacidade científica associada à capacidade de inovar na geração de bens e de serviços intensivos em conhecimentos científicos passa a ser fator determinante do poder relativo entre as nações nas suas expressões política, econômica e militar. Com isso, Estados dotados das vantagens comparativas relativas ao seu território e população e, simultaneamente, de capacidade científica e tecnológica, seriam pouco vulneráveis e tenderiam a constituírem-se em polos mundiais de poder político, econômico e militar. Esse pensamento retrata outra concepção mahaniana de que se fazia necessário uma indústria naval forte e autônoma, em prol dos interesses nacionais.

Ainda nessa linha, segundo Longo (2007) o Brasil estaria enquadrado em uma situação singular, pois possui extenso território e população, abundância de matérias primas e de energia, mas ainda é considerado como periférico em termos de desenvolvimento científico e tecnológico.

CARÁTER DA POPULAÇÃO

Como seus pressupostos, Mahan afirmava que quanto mais uma população estiver ligada ao comércio, mais buscará ganhos materiais além do território nacional, impulsionando, por conseguinte, seu poder marítimo e naval. Quanto mais rica for a população, mais esta desenvolverá a construção naval. Entretanto, Mahan notou a diferença nos estilos de enriquecer das nações. Para ele, investir na produção é o que garantiria a base material permanente para a produção naval, como fez a GB, diferentemente dos Estados ibéricos e da França (em um grau menor) que procuraram a liquidez acima da produção (metalismo). Esse acúmulo de capital acabou por se tornar exíguo, afetando, sensivelmente, essas nações (MAHAN, 1890; ALMEIDA, 2009d).

Interessante perceber que os países que se dedicaram ao comércio mundial foram aqueles que realizaram sua revolução industrial mais rapidamente, o que possibilitou desenvolver suas indústrias, por meio de incentivos e proteção estatais, apesar de serem considerados Estados politicamente liberais. A indústria bélica pode ser enquadrada nesse exemplo. Porém, Mahan denota etnocentrismo semelhante em suas análises, ao que na atualidade os estadunidenses possuem com relação aos povos não ocidentais. Por ser religioso (protestante), Mahan acreditava no fardo do homem branco (WASP- White, Anglo Saxon, and Protestant), em seu papel civilizatório do mundo por meio da colonização. Uma justificativa etnocêntrica para que os Estados europeus adquirissem colônias, dominando política, cultural e economicamente, outras nações (MELLO, 1997).

Essas ideias de missão civilizatória, destino manifesto, remete-nos à análise contemporânea de Feres Jr. (2005) em seu estudo sobre a sociedade estadunidense na obra "A história do conceito de "Latin America" nos Estados Unidos, que identifica, dentre outras coisas, um par de preceitos de conotação positiva e negativa, respectivamente a eles (estadunidenses) e aos outros. Os conceitos negativos tendem à generalização e ganham centralidade, a fim de denotar uma inferioridade, baseada no preconceito

das sociedades mais desenvolvidas. Por exemplo: os EUA são ricos e protestantes, tal qual Mahan e os outros são pobres e católicos, com o catolicismo levando ao atraso. Mais uma vez observam-se os fundamentos justificatórios de uma superioridade para o domínio e a “civilização” de “nações mais atrasadas”.

f) **Caráter do Governo**

Pode ser considerado como a “chave” dos seis elementos. O Estado deveria ter a capacidade de formar homens públicos em prol de seus interesses nacionais (estadistas). A canalização da política para a fomentação do poder naval deveria ser a principal preocupação do governo. Em tempos de paz, isso significava o desenvolvimento econômico (principalmente da indústria naval), a aquisição de “portos-seguros”, como bases, entrepostos comerciais, e a construção de uma marinha capaz para fazer frente a qualquer inimigo. Em tempos de guerra, a rápida implantação de mais navios/marinheiros seria suficiente, já que a marinha estaria logisticamente pronta. Assim, caberia ao governo confiar na capacidade de seus comandantes (MAHAN, 1890).

Por espelhar-se na GB, Mahan acreditava que governos não despóticos tenderiam a evitar grandes gastos com poderes navais, quando comparados aos despóticos (MAHAN, 1890). Essa ideia é um contraponto à teoria da paz perpétua⁵ de Kant de 1795 que exigiria uma constituição republicana (separação de poderes e representação popular) no interior dos Estados, uma federação das nações no plano internacional e o reconhecimento dos direitos da pessoa em todo o mundo, com isso, a guerra seria evitada e a paz alcançada. Percebe-se, novamente, o seu lado conservador, que ao defender governos despóticos não considerava os anseios da população na definição das políticas públicas de seu Estado.

Ainda dentro da discussão do elemento “caráter do governo”, Mahan defendia a ideia de Clausewitz de que “a guerra é a continuação da política por outros meios”, entretanto, em tempos de guerra, tudo ficaria a cargo dos comandantes. Essa posição entraria, em princípio, em contradição com um dos princípios basilares de Clausewitz, que apregoava a separação entre os poderes político, militar e o povo, com a subordinação dos últimos dois ao poder político.

⁵ É um projeto filosófico de Kant que tem como cerne, a fé na força da razão frente ao poder e na existência de uma OI e de uma constituição universal que garantiriam uma paz duradoura entre os Estados.

Entretanto, em seus diversos escritos, Mahan defendia, de fato, este princípio contido na trindade paradoxal clausewitziana. Uma análise mais apurada faz perceber que o que é apregoado por ele é a não intromissão de civis em assuntos de estratégia e táticas militares. Nesse aspecto, mais uma vez, ele relembra Jomini (1947), que tentou restabelecer o isolamento entre os mundos civil e militar que as Revoluções Americana e Francesa haviam extinguido, por meio da profissionalização definitiva do oficialato militar. Interessante verificar que mais tarde, no meio do século XX, Huntington (1996) estabeleceu uma teoria sobre relação civil-militar⁶, na qual defendia o controle civil objetivo do poder político sobre os militares.

Com isso, o controle civil sobre questões militares em termos de treinamento e doutrina é limitado, entretanto, em relação à determinação de onde e como empregar a força, o controle civil é total. Essa relação é observada até hoje nos EUA.

Todavia, no que concerne à estratégia, Baylis e Wirtz (2002) sustentam que o mesmo não deve ser visto apenas em função da relação entre força militar e objetivos de guerra. No exercício de conceituação da expressão os autores reafirmam a perspectiva exposta por Gray, que sustenta que a estratégia deve ser entendida como a aplicação do poder militar para o alcance de objetivos políticos. Assim, não seria possível separar estratégia e política, já que a primeira funciona como uma ponte entre os meios militares e os objetivos políticos, o que requer dos especialistas dos estudos estratégicos conhecimentos tanto das questões políticas quanto das operações militares.

Ao iniciar a conclusão desta seção, pode-se inferir que Mahan estabeleceu a base para todo pensamento em assuntos navais e foi percebido à época que o poder marítimo era o princípio que determinaria a queda ou o crescimento de potências hegemônicas. Como consequências de suas obras, pode-se afirmar que contribuíram: a) para a validação das políticas naval e colonial das potências europeias, do império russo e do Japão; b) para a corrida armamentista naval crescente na Europa até a 1ª guerra mundial, especialmente entre a Alemanha e a GB; c) para a construção de grandes esquadras de navios capitais, no final dos anos 1800, inclusive no Brasil; e d) principalmente para que outros teóricos do poder marítimo surgissem, sendo, portanto, um fator positivo de sua teoria à época (ALMEIDA, 2009d, 2010b).

⁶ As Forças Armadas estadunidenses consideram a teoria de Huntington como uma “teoria normal”, uma vez que está adequada aos interesses militares de autonomia, que faz com que sua profissionalização, não volte sua força contra o próprio Estado que lhe deu origem.

Ao contrário da Marinha britânica, no final do século XIX a Marinha dos EUA encontrava-se reduzida a uma marinha litorânea, de “águas marrons”, tecnicamente obsoleta e despreparada para a guerra moderna. Mahan era apenas um dentre outros muitos estadunidenses que viam em uma marinha de “águas azuis”, moderna e de grandes dimensões a oportunidade de materializar as ambições dos EUA.

Ficava clara, então, sua fixação nos navios de batalha, mais precisamente pelos encouraçados, que predominaram até a 2ª guerra mundial. Mas nem Mahan nem Jomini consideraram as novas formas de enfrentamento bélico, oriundas da tecnologia, que constituíram uma revolução na própria natureza da guerra ou, como hoje se denominam Revolução nos Assuntos Militares (RAM).

Anos antes, Friedrich Engels (1820-95), conhecido como “o general de Manchester” pelos seus conhecimentos militares percebera em seu livro *Anti-Dühring – Teoria da Violência* (1877) que essa revolução tecnológica, motivada pelos acontecimentos de seu tempo, tais como a revolução da pólvora, a padronização de calibres, o surgimento da couraça e as inovações não tecnológicas da revolução francesa, propiciou a transformação das forças armadas e dos métodos de se fazer a guerra, além das revoluções na estratégia terrestre e naval.

Como Mahan articulava de forma sistemática, a fim de legitimar de forma pretensamente científica (nos moldes jominianos) a sua leitura da História em defesa dos preceitos de uma marinha de guerra poderosa, de uma marinha mercante de grande porte e de uma indústria naval plenamente desenvolvida e moderna, ele não atentou para esses novos conceitos, o que pode ser considerado como um ponto fraco de sua teoria.

Na realidade, seu objeto de estudo era exemplificar um sistema teórico formado por princípios de validade universal, independente do tempo ou de quando estes fossem aplicados, sem se preocupar com os avanços tecnológicos, tal qual Jomini o fez na guerra terrestre.

Resumindo, Mahan se aproxima de Jomini em seus aspectos militares, ao valorizar mais a tática e as ações operacionais do que a estratégia, até porque a estratégia estaria definida pelos princípios de guerra que seriam imutáveis. Um governo que tivesse um caráter expansionista, conservador e de visão hegemônica, se seguisse o conceito de sua “trindade marítima” alcançaria a supremacia, e, por conseguinte, tornar-se-ia uma grande potência.

A análise da obra de Mahan é fundamental para quem busca compreender o pensamento geopolítico e suas influências sobre as políticas interna e externas dos Estados. Isso foi o que procurou ser feito nesta seção do trabalho, apresentando, de forma geral, porém crítica, os principais pontos de sua teoria. Na seção a seguir serão apresentadas críticas mais detalhadas realizadas por Corbett e por outros autores contemporâneos da estratégia marítima, elencando, mais especificamente, os pontos fortes e fracos de sua teoria.

UMA ANÁLISE CRÍTICA À LUZ DE CORBETT

Apesar de também ter lido Clausewitz, como já fora dito na seção anterior deste artigo, tendo Mahan inclusive o citado duas vezes na obra *Naval Strategy* (1911), é Corbett quem procura integrar a teoria da guerra de Clausewitz ao estudo da guerra no mar (SUMIDA, 1993). De fato, Corbett apresenta-se como o contraponto clausewitziano às considerações de inspiração jominiana tecidas por Mahan.

Vale salientar que Corbett não estabeleceu, de fato, uma teoria ou uma doutrina. O que Corbett queria era mostrar que o poder naval possuía algumas características que o diferenciava do poder terrestre, e que sua contribuição para a estratégia seria apontar suas limitações e possibilidades.

A História naval seria importante nesse processo para demonstrar o que ocorrera e de que forma os comandantes poderiam se utilizar das experiências adquiridas em situações correlatas. Portanto, Corbett teve como principal tarefa expurgar o pensamento naval mahaniano das simplificações e reducionismos - um dos pontos fracos da teoria de Mahan - que tinham sido incorporados nas mentes da oficialidade das marinhas daquela época (ALMEIDA, 2009d). A partir das diversas leituras dos trabalhos de Mahan, Como será observado a seguir, Corbett apresentou diversas contestações à sua teoria, e que ficaram como legado à estratégia marítima:

1 - A primeira crítica a Mahan refere-se ao preceito fundamental da estratégia. Ele estabeleceu que a estratégia marítima era composta por princípios que governam a guerra e nos quais o poder naval desempenhava papel substancial. Entretanto, tal poder sozinho não é suficiente. Homens vivem em terra e é lá que a guerra terá a sua a decisão final (CORBETT, 1911). Nessa crítica Corbett se posiciona contra a literatura estratégica

da época que pretendia que a guerra naval existisse em si própria, sem dar importância à interdependência entre os exércitos e as marinhas em tempos de guerra. Fato hoje fundamental para o sucesso estratégico a operação conjunta entre Marinha, Exército e Aeronáutica dos Estados.

2 - Outra contestação refere-se à destruição da esquadra inimiga. Para Corbett o que importava era o uso que se fazia do mar, dessa forma, o comando ou controle do mar obtido pela destruição da esquadra inimiga passa a ser irrelevante (CORBETT, 1911). Nessa compreensão, o controle do mar passa a ter gradações, como: geral ou local, temporário ou permanente (PROENÇA; DINIZ; RAZA, 1999).

Atualmente, os objetivos da guerra são determinados pelo poder político e não por militares, portanto a esquadra inimiga não pode mais ser mais considerada o objetivo primário da guerra, pois, dessa forma a estratégia, livre do controle político, tenderia à guerra absoluta⁷ de Clausewitz. Vale salientar que, apesar dos EUA possuírem atualmente um poder naval incomparável, não conseguem obter por completo o domínio do mar, sendo este relativizado até para a maior potência militar do planeta.

3 - Os preceitos da guerra terrestre não deveriam ser prescritivos para a guerra naval. O emprego do poder naval deveria ser combinado com o emprego do poder terrestre, bem como condicionada à estratégia nacional. Nessa visada, as guerras navais deveriam ser travadas para alcançar objetivos limitados, e não visar à destruição total do inimigo (CORBETT, 1911).

Ele subordina a ação da esquadra ao propósito da guerra, que seria compelir o inimigo à mesa de negociações. Assim, o forçamento de uma batalha decisiva sobre um adversário, que não desejava o confronto, era considerado impraticável. (MONTEIRO, 2011). Com isso, ele rejeita os princípios de indivisibilidade da esquadra e o princípio jominiano-mahaniano de que só a ofensiva deveria ter lugar nas guerras, fortalecendo a máxima de Clausewitz de que a defesa prevalece sobre a ofensiva. Na realidade, os princípios de guerra são norteadores de estratégias específicas, não de verdades imutáveis e absolutas, devendo ser utilizados de acordo com os objetivos estratégicos, operacionais e táticos, na consecução dos objetivos políticos.

⁷ É uma guerra que atinge o seu extremo natural, quando está livre dos efeitos moderadores que lhe são impostos pela política ou pela sociedade. Como as guerras não se podem conduzir a si mesmas e carecem da política e das sociedades para existir, Clausewitz teorizou a impossibilidade da “Guerra Absoluta” por não poder se evitar estas influências.

Importante destacar que a batalha utilizada como exemplo por Mahan como um exemplo de genialidade de Nelson, na realidade, e até mesmo ele achava isso, não foi uma batalha decisiva (ALMEIDA, 2009b) que possibilitou o controle do mar relativizado à GB, pois o restante da esquadra francesa ainda desempenhou algumas outras funções durante o conflito, e inclusive permitiu que Napoleão continuasse como o ditador do continente europeu (CROWL, 2008).

4 - Sobre o princípio da concentração, Corbett possui um entendimento diferente de Mahan. Para ele a concentração residiria na alocação de navios para tarefas específicas, podendo dispersar ou juntar quando fosse necessário. O que para Mahan era um erro, a divisão em cinco forças navais durante as guerras napoleônicas, para Corbett fora uma vantagem, pois cada uma das forças estava em comunicação com as demais, de tal maneira que, antes que qualquer força inimiga pudesse explorar a fraqueza de uma dessas forças, uma grande parte ou mesmo a totalidade da esquadra podia ser reunida (CORBETT, 1911).

Hoje, na doutrina das marinhas de guerra, o entendimento corbettiano é a prática: existe a concentração tática (quando as forças são reunidas e seguem juntas para aplicação em um determinado ponto) e a concentração estratégica (quando elas convergem para se obter um determinado objetivo estratégico) (PROENÇA; DINIZ; RAZA, 1999).

5 - Para Corbett, o preceito de “esquadra em potência” estava equivocado, pois uma esquadra voluntariamente exilada em suas bases navais concedia, de fato, o completo comando do mar ao inimigo e não o contrário (CORBETT, 1999). Nesse ponto, Mahan também não acreditava muito nesse conceito que era considerado geral à época (ALMEIDA, 2009c).

A esquadra em potência no sentido corbettiano era uma estratégia que poderia ser analisada sob o ponto de vista da guerra limitada de Clausewitz⁸, ou seja, pelo emprego de engajamentos para o propósito da guerra, em que a força inferior se preparava, manobrava e combatia de forma a evitar a batalha decisiva, impedindo que o inimigo usasse o mar livremente (ALMEIDA, 2009d). Um exemplo de “esquadra em potência” da contemporaneidade pode ser considerado o recolhimento aos portos da esquadra argentina, após o afundamento do cruzador General Belgrano.

A suposta presença de submarinos nucleares da GB no teatro de operações, juntamente com a preocupação com uma invasão por parte

⁸ A guerra limitada de Clausewitz (1984) se pautava na limitação de interesse pelo objeto da disputa, estabelecendo limites ao empenho com que se travará a guerra.

do Chile fez com que a força aérea argentina, e não a marinha de guerra, tivesse uma participação mais relevante e efetiva na guerra.

6 - Ele criticava também a ideia de que apenas os encouraçados eram os navios mais importantes para a formação de uma esquadra. Para Corbett, o exercício do controle do mar não dependia somente dos navios de linha, mas sim das atividades de supervisão, controle, comunicação, patrulhamento, regulação e proteção das LCM.

Para isso eram necessários outros navios que não os chamados navios de linha, como os cruzadores, por exemplo (CORBETT, 1911) (PROENÇA; DINIZ; RAZA, 1999). O Cruzador era um navio mais flexível, sendo considerado um meio ideal para a patrulha e escolta de navios de maior valor estratégico (ALMEIDA, 2009d). Hoje as fragatas, corvetas, navios-patrulha, navios de apoio e anfíbios, porta-aviões e submarinos compõem a panóplia de uma força naval equilibrada e moderna.

7 - A questão do bloqueio e do comboio. Para Mahan, o bloqueio era desperdício de navios de linha. Para Corbett o bloqueio era o centro da guerra no mar (CORBETT, 1911). Corbett considerava que a batalha decisiva era relevante, no entanto, considerava difícil que ocorresse, pois, a esquadra mais fraca evitaria o combate, realizando tarefas pertinentes a sua dimensão e características, sem fornecer o controle do mar ao inimigo.

Assim o bloqueio era a única opção para a força mais forte. O bloqueio seria de dois tipos: o aproximado para manter o inimigo no porto e o afastado para atrair o inimigo para fora (PROENÇA; DINIZ; RAZA, 1999). O bloqueio persiste até hoje como importante estratégia, ainda dentro do conceito de guerra limitada de Clausewitz.

Ao finalizar algumas das críticas de Corbett à teoria de Mahan, pode-se sublinhar que ele desejava alinhar as teorias e reflexões navais com as sólidas estruturas clausewitzianas de seu tempo. Corbett concordava com muitos de seus preceitos e escritos de Mahan, por isso não o renegou, mas procurou enfatizar que o ideal seria que houvesse uma educação aos oficiais de marinha que evitasse as simplificações excessivas e os reducionismos de sua teoria.

As palavras de Corbett, em sua crítica após o lançamento de “The Influence of Sea Power Upon History, 1660-178” de Mahan evidenciam bem isso: “Pela primeira vez a história naval adquiria uma base filosófica, que a partir de grande número de fatos históricos, grandes generalizações foram possíveis, havendo poucos livros que tenham produzido efeito na ação como no pensamento”.

Corbett também é bem-sucedido em descobrir em Clausewitz os elementos que explicavam como e porque a GB foi capaz de obter sucesso contra oponentes muito mais poderosos, fazendo jus ao arquétipo da guerra tecido por Clausewitz: centralidade do combate; distinção entre guerra limitada e ilimitada; primado da Política em qualquer situação; superioridade da defesa sobre o ataque; fricção e acaso; concentração e centro de gravidade; culminâncias do ataque e da vitória; e os custos das guerras. O legado de Corbett, apresentado em algumas de suas críticas acima, permanece atual, obviamente com a atualização de seus conceitos.

OUTRAS CRÍTICAS DE AUTORES CONTEMPORÂNEOS

Como pontos fracos da teoria de Mahan, Monteiro (2011) afirma que Mahan desvalorizou importantes fatores de poder, principalmente ao assumir que o potencial estratégico dos Estados era constituído, quase exclusivamente, pelas suas forças navais. De fato, Mahan elaborou sua teoria dando ênfase à componente marítima e naval. Assim, ele defendia que o papel central das marinhas não deveria ser visto como subordinado a nenhum outro poder militar, bem como ser voltado para as marinhas de “águas azuis”, não valorizando o uso da marinha para a defesa do litoral.

Cabe ressaltar que para possuir um poder naval equilibrado, Vidigal nos ensina que a força deve conter vários navios de diversas características para cumprir as mais variadas missões, sejam mais litorâneas, ou oceânicas, como será mais bem observado na próxima seção deste artigo ao tratar do pensamento marítimo deste grande historiador naval brasileiro.

Talvez um dos maiores erros de Mahan e também de Corbett tenha sido a desconsideração da importância da guerra de corso na estratégia naval. Ambos os autores consideravam que o objetivo primário das marinhas era a obtenção do controle do mar total (ideia mahaniana) ou relativizado (ideia corbettiana), desvalorizando a guerra contra a navegação comercial inimiga, chamada de guerra de corso, ao qual atribuíam caráter secundário.

As duas grandes guerras mundiais, de acordo com Proença, Diniz e Raza (1999) e Crowl (2008) viriam a mostrar o proveito da guerra de corso, sobretudo a desencadeada por submarinos alemães que, apesar do domínio do mar exercido pelas nações aliadas na 2ª guerra mundial, conseguiram afetar muito seriamente suas LCM.

Herbert William Richmond (1871-1946), historiador inglês contemporâneo de Corbett apresentou sua teoria do poder marítimo baseada nos fundamentos básicos da teoria mahaniana, entretanto, com alguns pontos discordantes, como nos mostra Almeida (2009d):

1 - Richmond não concordava com o princípio da centralidade do mar nas guerras. Ele considerava que o uso da marinha de guerra dependia do tipo de guerra a que se estava submetido;

2 - Richmond pouco discutiu questões de geopolítica, preferindo analisar o aspecto estratégico-militar dos conflitos navais;

3 - Com relação ao controle ou comando do mar, Richmond tinha como propósito utilizá-lo em seu próprio benefício e não para destruir o inimigo em combate; para isso não utilizaria a batalha decisiva, preferindo a conquista de bases adversárias e o impedimento da concentração da força naval por parte do inimigo;

4 - O projeto de força naval idealizado Richmond indicava a constituição de uma força centrada em cruzadores menores, que por serem mais velozes e mais “manobráveis” que os navios de linha, protegeriam com maior flexibilidade as LCM;

5 - Os elementos do poder marítimo de Richmond eram sintetizados em apenas três, o que demonstra um afastamento entre as duas percepções (ALMEIDA, 2009d).

Pode-se constatar que suas críticas se assemelham às de Corbett. Richmond também apresentou muitos pontos concordantes e indiferentes à teoria de Mahan. Esses podem ser melhor observados na tabela seguinte – “ A Guerra, o Poder Marítimo e Considerações Estratégicas segundo Mahan e Richmond”.

**A GUERRA, O PODER MARÍTIMO E CONSIDERAÇÕES ESTRATÉGICAS SEGUNDO
ALFRED MAHAN E HERBERT RICHMOND**

CARACTERÍSTICAS INFORMAÇÕES OBJETOS	ALFRED THAYER MAHAN	HERBERT WILLIAM RICHMOND	PONTOS COINCIDENTES	PONTOS DISCORDANTES	PONTOS INDIFERENTES
A guerra, resultado da guerra	Ato político atentando interesses políticos, ataques vigorosos para a vitória	Ato político (diplomacia e guerra), busca pela vitória total, 3 tipos de guerra, submeter o inimigo a vitória	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	Depende 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 deferiu 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 de 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	

CARACTERÍSTICAS INFORMAÇÕES OBJETOS	ALFRED THAYER MAHAN	HERBERTWILLIAM RICHMOND	PONTOS COINCIDENTES	PONTOS DISCORDANTES	PONTOS INDIFERENTES
Uso do princípio da concentração	Concordava. Esquadra não deveria ser dividida	Concordava	C		
Posição central	Concordava	Concordava	C		
Posição central	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 encouraçado	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 do Corso	Ineficaz	Ineficaz	C		
Comboios	Medida eficiente	Medida eficiente	C		
Bloqueios	Eficaz para destruir ou neutralizar o tráfego marítimo inimigo e forçar a batalha decisiva	Eficaz para destruir o tráfego marítimo inimigo, contudo a história demonstrou a dificuldade de aplicação. Quanto mais eficaz maior as chances de sucesso	C4		

Critérios de Avaliação:

- C1 - Ambos percebiam a guerra de forma similar como um ato político.
 I2 - As visões sobre doutrinas eram bem distintas daí ser impossível compará-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 condizentes com a palavra eficiente

Nesse ponto, Sprout (1943 apud MONTEIRO, 2011) considerou que os elementos do poder marítimo de Mahan precisavam ser atualizados em função da evolução de pensamento marítimo e naval que ocorria em plena 2ª guerra mundial. Esses deveriam ser emendados, com mudanças de ênfase e reavaliação. Historiadores como Geoffrey Till e Eric Grove reformularam e atualizaram essa lista, conforme se pode ver a seguir.

Constituintes do poder no mar			
	Mahan (1890)	E. Grove (1990)	G. Till (2004)
Posição geográfica	X	X	X(2)
Configuração física do território	X		X(2)
Extensão do território (inclui recursos e clima)	X	±	±(3)
População	X	±	X(4)
Carácter / cultura do povo / sociedade	X	X	X(4)
Governo	X	X	X(4)
Economia		X(1)	X
Tecnologia		X	X
Dependência do mar	±	X	±
Outros meios			X

- (1) Inclui "extensão do território" e "população"
 (2) "Geografia marítima"
 (3) "Recursos"
 (4) "População, sociedade e governo"

Alterações nos elementos do poder Marítimo de Mahan.

Till e Grove passaram a incluir a economia e a tecnologia nos elementos do poder marítimo de Mahan. Reduziram em importância os elementos geográficos tais como: conformação física, extensão territorial e caráter da população. De fato, a economia e o domínio de tecnologia de ponta podem suprir alguns desses fatores geográficos. A ausência de matérias primas, por exemplo, pode ser compensada por políticas públicas que sustentem o desenvolvimento do Estado em áreas de alta tecnologia, possibilitando altos ganhos de capital com materiais de maior valor agregado, realizando parcerias estratégicas e comerciais com Estados fornecedores de insumos básicos. Nesse sentido, uma população pequena, mas bem-educada e qualificada profissionalmente, pode suprir as capacidades econômicas com mão de obra altamente especializada.

Till (1987 apud ALMEIDA;2009d) ainda acrescenta que Estados com importantes conexões comerciais por meio marítimo têm contemplado, além dos aspectos geográficos, os psicológicos, financeiros e operacionais na formulação no conceito de poder marítimo. Nesse diapasão, as forças navais já se encontram subjacentes a esses elementos e sem os quais não teriam qualquer sentido. Esses novos aspectos retratam o intercâmbio cada vez maior entre os Estados, fruto de uma nova fase de globalização mais rápida que se vivencia hoje.

Coutau-Bégarie (2010) advoga a tese de que a concepção de poder marítimo inclui dois tipos de determinantes, os estáveis ou de longa duração e os instáveis de curta duração ou transitórios. Nos estáveis incluem-se os aspectos geográficos, tal qual Mahan apresentara. Por outro lado, os determinantes instáveis englobam duas bases, a econômica e a política, variáveis de acordo com os diferentes períodos históricos.

A base econômica possui quatro variáveis: a capacidade de mobilização de recursos com as matérias-primas e a capacidade industrial instalada; a infraestrutura de apoio; as atividades comerciais; e o nível de desenvolvimento tecnológico e científico do Estado. A base política possui duas vertentes: a política interna voltada para o estabelecimento de políticas e estratégias marítimas e a política externa com as alianças firmadas e as ameaças explícitas esperadas.

Já para Brodie (1944) o poder marítimo preenche quatro funções principais: A primeira refere-se à proteção da transferência no mar de forças do exército e da força aérea e seus abastecimentos para locais onde poderão

ser utilizados contra forças hostis; a segunda à proteção do transporte de bens comerciais; a terceira à negação do uso do mar pelo inimigo, e a última à pressão sobre o inimigo, a fim de que ele fique impedido de receber recursos fundamentais à sua sobrevivência e transportar seus bens para os aliados.

Daí surgiria a função principal do poder marítimo, que gravitaria em torno da proteção do comércio e transporte de bens pelo mar. Apesar de ser um dos pontos fortes de sua teoria, os aspectos geopolíticos da teoria mahaniana mereceram outra conotação, como pôde ser visto nos parágrafos anteriores, com a presença de novos elementos como: economia, tecnologia, aspectos psicossociais, financeiros e logísticos que Mahan não conseguira visualizar em sua amplitude, à época.

A teoria de Mahan, apesar de bastante criticada, teve importância fundamental para enfatizar a necessidade do controle do mar para o desenvolvimento das Nações e a centralidade do mar no destino desses Estados, o que atendeu à demanda política no final do século XIX e início do XX. A análise de suas obras é extremamente importante para buscar compreender o pensamento geopolítico e suas influências sobre as políticas externas e internas dos Estados. Seus elementos do poder marítimo são importantes até hoje, obviamente repaginados e com outras emendas e interpretações como foi mostrado no decorrer desta seção.

Como outros pontos fortes de sua teoria, podem-se citar: a cunhagem e evangelização da expressão *sea power* (poder marítimo); a apologia da importância do mar; a defesa do poder do mar como fomentador econômico; o profundo impacto na ação política; a necessidade de reflexão e estudo permanente; o recurso à história como ferramenta essencial para a formulação estratégica (MONTEIRO, 2011).

Consistentemente, Mahan levou seus leitores a pensarem em matérias como: o conceito de interesse nacional, a dimensão moral da força militar, as responsabilidades e oportunidades do poder mundial; a natureza da dependência das LCM, a composição das frotas, os requisitos logísticos das guerras e, principalmente, o emprego das marinhas como instrumento da política nacional (CROWL, 2008).

Não se deve esquecer do conceito da “trindade mahaniana”, talvez o maior legado observado por esse autor, certamente adaptada à modernidade, principalmente no que tange ao item da necessidade de colônias para o estabelecimento de bases e entrepostos comerciais, o que

pode ser compreendido na contemporaneidade como a existência de parceiros comerciais e estratégicos, fomentados por alianças e organizações internacionais de cunho político, econômico, militar e estratégico.

No entanto, com relação à história como ferramenta, vale destacar que muitos acontecimentos históricos foram deixados de lado na tentativa de comprovar suas ideias. Analisando fatos históricos posteriores a seus escritos, pôde-se perceber que muitos que ele entendia como verdades absolutas não ocorreram em sua totalidade.

Na 1ª Guerra Mundial, a batalha decisiva tão esperada não ocorreu (a marinha de guerra alemã a evitou a todo custo, mantendo a esquadra britânica em estado de permanente prontidão); o avanço tecnológico naval com a introdução da aviação naval e do submarino não foi por ele percebido; o uso dos comboios foi fundamental para a manutenção das LCM; e a guerra de curso se mostrou eficaz contra os aliados.

Já na 2ª guerra mundial, apesar de alguns historiadores, anos após o seu término, persistirem em afirmar que a vitória estadunidense sobre o Japão foi a validação das ideias de Mahan, tal fato não correspondeu à realidade. 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, não comprovaram alguns de seus preceitos (ALMEIDA, 2010b).

A frase de Vidigal (1998, p. 116) talvez aponte a real contribuição de Mahan para a história e a estratégia marítima na primeira metade do século XX:

É impossível negar que as duas guerras mundiais comprovaram as ideias 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 terra.

O PENSAMENTO MARÍTIMO CONTEMPORÂNEO DE VIDIGAL

Analisar em tão poucas linhas a história do pensamento estratégico marítimo de Vidigal é um trabalho assaz difícil, se não quase impossível. Sem sombra de dúvidas, suas obras merecem uma análise mais profunda em outro artigo, o que será feito a posteriori, pelo autor do presente artigo

Ao escrever a última seção deste artigo, ater-me-ei a comparação de seu pensamento com a “trindade mahaniana”, que a meu ver permanece fundamental até hoje na implementação de um poder marítimo balanceado, essencial às nações que buscam uma maior assertividade no sistema internacional.

Vidigal, durante sua trajetória intelectual, procurou analisar as conjunturas externa e interna da política, identificando os elementos fundamentais e seus possíveis reflexos para a evolução do pensamento estratégico marítimo brasileiro.

Interessante perceber que seu pensamento é tão atual que se encaixa em ideias das teorias realistas neoclássicas, construtivistas e liberais das relações internacionais que consideram novos campos importantes à segurança apresentadas durante os anos 90, 2000 e até hoje.

De fato, o chamado realismo neoclássico admite novas variáveis no sistema internacional, como a política doméstica, o valor do indivíduo e as diversas nuances de estruturação do Estado, que fazem com que essas unidades respondam de formas diferentes às pressões do sistema internacional. Como representantes dessa vertente pode-se citar Shweller e Fareed Zacaria (2008).

Nessa mesma época, a teoria construtivista, que tem como um de seus representantes mais importantes os teóricos da Escola de Copenhague, pode-se perceber que o conceito de segurança é abrangente, possuindo cinco campos do conhecimento: político, econômico, ambiental, societal e militar (BUZAN; HANSEN, 2012). Ou seja, a segurança estatal divide espaços com a segurança humana, em que o indivíduo é um ator importante para a própria securitização do Estado em seus diversos arranjos internacionais e domésticos.

Em uma leitura mais recente e mais ligada, obviamente, ao liberalismo, porém procurando conjugá-lo com o construtivismo e o realismo em algumas de suas ideias, Nye em sua obra “O futuro do Poder” (2012) cunha a expressão *smart power* que nada mais é que a conjugação do

soft power e do hard power em uma estratégia que deve ser aplicada após uma correta avaliação das diversas variáveis do sistema que ele chama de novas áreas de importância a saber: alianças, parcerias e instituições, desenvolvimento global, diplomacia pública, integração econômica.

Disso se pode perceber que os “novos campos da segurança” da Escola de Copenhague, ou seja: militares, políticos, econômicos, societários e ambientais se assemelham aos campos de segurança da estratégia smart de Nye. Isso posto, esta seção, analisará criticamente o pensamento de Vidigal no que tange aos preceitos de Mahan e sua trindade (shipping, forte economia produtiva e colônias - que poderiam ser consideradas hoje como parceiros comerciais privilegiados), de Corbett e dos demais teóricos e estudiosos contemporâneos da estratégia marítima.

A TRINDADE MAHANIANA

Analisando o poder marítimo brasileiro nas últimas décadas, percebe-se que o setor marítimo passa por oscilações de investimentos e de prioridades por parte do poder político, muito que flutuando de acordo com a conjuntura econômica interna e mundial.

Vidigal já apresentava em 2001 as seguintes vulnerabilidades estratégicas brasileiras no Atlântico Sul: a) a dependência de fontes externas de energia, devido à grande importação por via marítima; b) as LCM estão vulneráveis a ataques por ar e mar (navios de superfície e submarinos); c) as principais áreas produtoras de petróleo se encontram próximas à plataforma continental, em locais afastados da costa, estando sujeitas às mesmas ameaças das LCM, além de ameaças por agentes terroristas; e d) a Amazônia verde pode se transformar em médio e longo prazo, em uma área mais suscetível a ações externas por possuir grandes recursos naturais, como a abundante água doce. Pode-se constatar que essas vulnerabilidades permanecem até hoje.

Em sua leitura, pode-se identificar, dentro dos elementos do poder marítimo mahaniense, que o caráter do governo e caráter da população, juntamente com os elementos político (interno e externo) e o econômico, oriundos da análise apresentada na seção anterior de Till, Brodie e Coutau-Bégarie vêm se constituindo como os maiores entraves para o desenvolvimento das potencialidades marítimas nacionais. O que fazer, portanto, para superar tais dificuldades?

Vidigal entendia que as concepções estratégicas de um Estado deveriam, primeiramente, identificar as aspirações nacionais e as suas vulnerabilidades para, em segundo lugar, definir as capacidades necessárias para atendê-las, sendo o orçamento uma consequência (VIDIGAL, 2010). Nessa compreensão, a participação da sociedade brasileira na elaboração das Estratégia Nacional de Defesa de 2008 e 2012 já demonstra um avanço em relação aos dois documentos de defesa anteriores, as Política de Defesa Nacional de 1996 e 2005. Entretanto, essa participação pode ser bem maior (LIMA, 2011). Vale ressaltar ainda que as necessidades de um poder marítimo passam também pelo fortalecimento do seu poder naval, o que “esbarra” muitas vezes no orçamento.

A partir daí, inicia-se o debate sobre a opção por uma “marinha de águas marrons”, menos custosa, ou por uma “marinha de águas azuis”, mais completa. Vidigal em suas obras analisa a necessidade para o Brasil de uma “marinha de águas marrons” ou de “águas azuis”. Sua análise diz respeito a comprovar se uma “marinha de águas marrons” causaria o mesmo efeito dissuasório que uma “marinha de águas azuis, haja vista os documentos de mais alto nível da Defesa, ou seja, a END e a PND.

A MB usa o termo “águas marrons” para uma Marinha formada por navios de pequeno porte, com sistemas de armas mais simples e alcance limitado, quando comparada àqueles que operam em alto-mar. Essa marinha operaria em águas litorâneas, perto da costa e voltada para ações em tempo de paz, como operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO), e para se opor às “novas ameaças”, como terrorismo, narcotráfico, contrabando, descaminho, pirataria, pesca ilegal e poluição marítima. O termo “marinha de águas azuis” significa:

Uma Marinha com capacidade própria para se proteger contra ameaças submarinas, de superfície e aéreas e que, sustentada por um apoio logístico móvel, pode se manter operando por considerável período de tempo a grandes distâncias de suas bases, ou também aquela que opera em alto-mar, geralmente com apoio de navios-aeródromos, com capacidade de projetar o poder naval sobre terra (VIDIGAL, 2010, p. 8).

A END determina a dissuasão como uma de suas principais diretrizes, oriundo do que estabelece uma das orientações da PND: “A atuação do Estado brasileiro com relação à defesa tem como fundamento a obrigação de garantir nível adequado de segurança do País, tanto em tempo de paz, quanto em situação de conflito. À ação diplomática na solução de conflitos soma-se a estratégia militar da dissuasão” (BRASIL, 2012, p. 33). Assim, com base na PND e na END e na estratégia militar dela decorrente, as Forças Armadas deverão ser empregadas considerando os seguintes aspectos:

O monitoramento e controle do espaço aéreo, das fronteiras terrestres, do território e das AJB em circunstâncias de paz; a ameaça de penetração nas fronteiras terrestres ou abordagem nas águas jurisdicionais brasileiras; a ameaça de forças militares muito superiores na região amazônica; as providências internas ligadas à defesa nacional decorrentes de guerra em outra região do mundo, que ultrapassem os limites de uma guerra regional controlada, com emprego efetivo ou potencial de armamento nuclear, biológico, químico e radiológico; a participação do Brasil em operações internacionais em apoio à política exterior do País; a participação em operações internas de GLO, nos termos da Constituição Federal, e os atendimentos às requisições da Justiça Eleitoral; e a ameaça de guerra no Atlântico Sul. (BRASIL, 2008, p. 48).

Cabe, portanto, de acordo com as características do poder naval (a mobilidade, a flexibilidade, a versatilidade e, em especial, a permanência), estabelecer os limites marítimos entre as “águas marrons” e as “águas azuis” e os meios a serem nelas empregados.

Os limites da Zona Econômica Exclusiva (200 milhas da linha de base ou, até mesmo, nos casos de extensão até 350 milhas, quando a plataforma continental se estende além desta) representam distâncias não compatíveis com “águas marrons” (VIDIGAL, 2010). Nessa visada, no que tange ao alcance geográfico, a extensão das águas jurisdicionais brasileiras

(AJB) correspondem a aproximadamente 4.500.000 Km², sendo compatível com uma “marinha de águas azuis”. Esse alcance é ainda maior quando considerada a área de Busca e Salvamento (SAR) de responsabilidade da MB, estabelecida internacionalmente.

E para cumprir seus objetivos estratégicos explicitados nas tarefas do poder naval, ou seja, a negação do uso do mar (principalmente), o controle de áreas marítimas e a projeção de poder, ela deve ter por foco, de acordo com a END:

- (a) defesa proativa das plataformas petrolíferas;
- (b) defesa proativa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras;
- (c) prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio;
- e (d) capacidade de participar de operações internacionais de paz, fora do território e das águas jurisdicionais brasileiras, sob a égide das Nações Unidas ou de organismos multilaterais da região (BRASIL, 2012, p. 69).

Para assegurar a tarefa de negação do uso do mar, o Brasil contará com força naval submarina de envergadura, composta de submarinos convencionais e de submarinos de propulsão nuclear. A Marinha contará, também, com embarcações de combate, de transporte e de patrulha, oceânicas, litorâneas e fluviais. A Marinha adensará sua presença nas vias navegáveis das duas grandes bacias fluviais, a do Amazonas e a do Paraguai-Paraná, empregando tanto navios-patrulha como navios-transporte (BRASIL, 2012, p. 70-71).

Logo, conforme pôde ser visto nas citações anteriores, há uma priorização maior do nível político para aquisição de meios atinentes às tarefas de uma “marinha de águas azuis”, entretanto, há tarefas

determinadas para navios com característica de águas marrons. Assim, pode-se afirmar que seus elaboradores das políticas públicas nacionais nas últimas décadas foram influenciados mais pelo preceito de “Marinha de águas azuis” de Mahan, sem, contudo abandonar a aquisição de navios patrulha e de apoio, o que de fato aconteceu de forma mais incisiva no que se refere às últimas aquisições de meios da MB.

Vidigal era adepto a uma marinha balanceada entre uma “marinha de águas azuis” e uma “marinha de águas marrons” com credibilidade para dissuadir, cumprindo as tarefas atinentes ao poder naval, bem como as atividades subsidiárias e de operações de paz. Essas últimas mais visíveis à sociedade brasileira. Ele defendia uma força naval nucleada em NAe, com a presença de submarinos convencionais e de propulsão nuclear e apoio logístico móvel para garantir a longa permanência no mar.

Vidigal apresenta-se, portanto, mais influenciado pelo exercício do comando do mar corbettiano, em que diversos tipos de navios são importantes para o efetivo controle do mar, sob o preceito “águas azuis”, e também ligado ao preceito da “jeune école”⁹, sob uma nova roupagem, comparando-o com “águas marrons”, a qual seria mais adequada a orçamentos reduzidos.

No que se refere à marinha mercante, ele criticava a falta de uma política consistente, duradoura e estável do ponto de vista econômico (VIDIGAL, 2010). Em 1984, os navios de bandeira brasileira transportavam 43,1% do frete total gerado pelo comércio exterior. Ao observar o Anuário Estatístico de 2013 da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), nota-se uma melhoria nos dados referentes ao afretamento, porém, o número de navios com bandeira brasileira no comércio exterior é de aproximadamente 7%, contra 93% de navios estrangeiros, fato que demonstra a fragilidade ainda existente nesse setor e que denota um risco de permanência do tráfego marítimo dominado por oligopólios estrangeiros (CAVALCANTI, 2013).

Tal qual Mahan e seus estrategistas/analistas contemporâneos, Vidigal afirmava que era fundamental que o Brasil possuísse uma marinha mercante forte, com estrutura suficiente para assegurar a soberania do

⁹ Concepção do Almirante francês Theophile Aube no final do século XIX que com orçamentos reduzidos estimulou a aquisição de novos meios para sua marinha que possuía condição de inferioridade em relação à Marinha britânica.

Estado em situações de crise ou conflito, sob a ameaça de ser submetido a um bloqueio eficaz. Com a atual frota de navios com bandeira brasileira, é praticamente inexecutável adaptá-los e utilizá-los como navios de guerra, o que reduz a capacidade de mobilização da MB, dificultando o emprego do poder marítimo, nessas situações.

A história fornece exemplos que servem de lições. A guerra das Malvinas mostrou o poder de mobilização de navios mercantes da GB. Os britânicos adaptaram seus navios que foram fundamentais para as operações normais para cumprirem uma variedade de tarefas e estes foram fundamentais para as operações navais.

Conclui-se que uma marinha mercante forte, uma marinha de guerra balanceada, uma indústria de defesa nacional pujante e vontade política possibilitam, por assim dizer, que a “trindade mahaniana modificada” (shipping, economia produtiva e parceiros privilegiados), possa incrementar o poder marítimo nacional.

Esses conceitos são apenas alguns dos pensamentos de Vidigal que permanecem atuais não apenas no meio militar, mas também naqueles que pensam a estratégia na segurança e na defesa em nossa sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A História ensina que os Estados que valorizaram o uso do mar alcançaram grande desenvolvimento econômico. Nesse contexto, podem-se citar: Portugal e Espanha na época das grandes Navegações, a GB, a partir do século XVII, o Japão e os EUA, a partir do final do século XIX, entre tantos outros. Esses Estados compreenderam a importância do Mar, e para tal, buscaram estabelecer políticas públicas para alcançar seus objetivos nacionais. Por outro lado, Estados como a França e a Alemanha também lograram êxito em suas demandas nacionais com um forte poder terrestre. Portanto, a história do pensamento geopolítico e estratégico mostra como as visões precisam estar integradas e deixem de ser uma sistemática oposição entre “continentalidade” e “maritimidade”.

De fato, como demonstrou Coutau-Bégarie (2010), são poucos os estrategistas navais. Encontram-se muitos analistas de estratégia. Os próprios Mahan e Corbett, talvez os mais conhecidos teóricos da estratégia marítima e naval tiveram por seu turno influências não ligadas diretamente ao poder marítimo e ao poder naval (REIS, 2013). Mahan apreciava Jomini,

um teórico da guerra terrestre. Corbett apoiava-se em Clausewitz, que nem sequer pensou sobre a guerra no mar. Esses autores clássicos foram muito importantes para diferenciar os aspectos atinentes a um ou outro poder militar, nunca para entendê-los como dissociáveis.

Atualmente, os choques entre forças nos campos político, psicossocial e militar se intensificam. As “novas ameaças” ou ameaças neo-tradicionais estão de volta. Os conflitos que ocorrem atualmente indicam a continuada emergência de crises, sejam elas oriundas de atores estatais ou não estatais. Nessa compreensão, a proteção dos interesses no mar e na terra continuará a demandar a presença do poder naval, aéreo e terrestre operando conjuntamente com as forças armadas do seu país, e de forma combinada em coalizões internacionais.

Nessa visada, a contribuição de Vidigal foi importante. Ao incentivar o contínuo debate entre civis e militares, e a academia, ele apresentou suas ideias para a estratégia marítima brasileira, por meio de uma análise apurada dos eventos contemporâneos do Brasil e do mundo, propondo a resolução de problemas e vulnerabilidades nacionais.

Ao conjugar os conceitos dos mais variados estrategistas e analistas de estratégia, ele visou à construção de um poder marítimo crível, corretamente balanceado e moderno, pronto a ser expandido, e cujo poder dissuasório de sua vertente naval esteja à altura dos desafios requeridos pela sociedade brasileira e pelas conjunturas mundiais.

No entanto, o desenvolvimento de uma visão estratégica desse porte passa pela capacidade de mobilização de recursos e legitimidade da sociedade. Nessa compreensão, não está claro o quanto a sociedade brasileira está disposta a aderir a esse projeto complexo e em sua totalidade. Até porque sua participação em assuntos de defesa, apesar de ter sido incrementada na última década, ainda é incipiente.

Sem uma legitimidade maior, será que o Estado brasileiro estaria disposto a abrir mão de alguns projetos de maior visibilidade e mais populares em prol do fomento do poder marítimo nacional?

Ao concluir, verificou-se que as ideias de Mahan foram fundamentais para que, por meio de seus princípios generalistas, surgissem outras opiniões que enriqueceram o campo da estratégia. O que pode sintetizar a relevância de Mahan foi a importância que ele deu ao poder naval para a vitória na guerra.

Mahan foi o principal teórico norte-americano sobre poder marítimo, tornando-se um paradigma até o fim da 2ª guerra mundial.

Outros teóricos surgiram, no entanto todos leram Mahan. Suas ideias são discutidas até hoje. Talvez suas respostas já não sejam tão relevantes, mas com certeza, as questões que ele levantou ainda são. Por isso ele é um clássico e deve continuar a ser lido pela comunidade de estudiosos, teóricos e analistas dos assuntos estratégicos.

Dessa forma, atingiu-se o propósito deste trabalho que foi analisar os principais pontos de sua teoria seus pontos fortes e fracos, bem como as críticas de outros autores contemporâneos que acabaram por desenvolver o pensamento estratégico brasileiro, e que ficam aqui bem resumidas em suas palavras por ocasião da formatura da turma de 1892 do Naval War College: “Todo o mundo sabe, senhores que estamos construindo uma nova marinha (...). Bem, quando tivermos nossa marinha, o que iremos fazer com ela?” (MAHAN, p. 229 apud CROWL, 2008, p. 631).

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Alfred Thayer Mahan- O Homem. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.129, n. 04/06-abr/jun. 2009a.

_____. Alfred Thayer Mahan- A história. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 129, n. 7/9, jul./set. 2009b.

_____. Alfred Thayer Mahan- Os princípios da estratégia naval. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 129, n. 10/12-out/dez. 2009c.

_____. Alfred Thayer Mahan- Os elementos do poder marítimo, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.130, n. 01/03, jan./mar. 2010a.

_____. Alfred Thayer Mahan- e a geopolítica. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.130, n. 04/07, abr./jun. 2010b.

_____. *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)*. Dissertação (Mestrado em História Comparada) - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2009d.

BAYLIS, J.; WIRTZ, J. *Strategy in the contemporary world*. Oxford: Oxford University Press, 2002.

BRASIL. Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a *Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília, D.F., 2008. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6703.htm> e <http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2014.

_____. Decreto Legislativo n. 373 de 2013. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 83, de 2012 (Mensagem nº 323, de 17 de julho de 2012, na origem). 2012. Disponível em: < http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2014.

BRODIE, Bernard. *A guide to Naval Strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1944.

BUZAN, Barry; HANSEN, Lene. *A evolução dos Estudos de Segurança Internacional*. São Paulo: Ed. Unesp, 2012.

CASTRO, Therezinha de. *Geopolítica: princípios, meios e fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999.

CAVALCANTI, João Bittencourt. *A Influência dos Pensadores Estratégicos na Estratégia Naval Contemporânea: algumas concepções do Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal*. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores)– . Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013.

CLAUSEWITZ, Carl von: *On War*. Princeton: Princeton University Press, 1984.

CORBETT, Julian. *Some Principles of Maritime Strategy*. London: Longmans, Green and Co, 1911.

COUTAU-BEGARIE, Hervé. *Tratado de Estratégia*. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval. 2006.

CROWL, Phillip A. Alfred Thayer Mahan- O historiador Naval. In: PARET, Peter (org.) *Construtores da Estratégia Moderna – Tomo 1*. Rio de Janeiro: Bibliex. 2008.

FERES JR, João. *A história do conceito de “Latin America” nos Estados Unidos*. Bauru, SP: EDUSC, 2005.

HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre Civis e Militares*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1996.

LONGO, Wladimir Pirró e. Tecnologia Militar: conceituação, importância e cerceamento. *Tensões Mundiais*, Fortaleza/CE, v. 3, n. 5, p. 111-143, 2007.

JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. Tradução: Napoleão Nobre. Rio de Janeiro: Bibliex, 1947.

MAHAN, Alfred T. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Boston: Little, Brown, and Company, 1890. Disponível em: <<https://ia902708.us.archive.org/13/items/seanpowerinf00maha/seanpowerinf00maha.pdf>>. Acesso em: 20 dez. 2014.

MEARSHEIMEIR, John J. *A Tragédia da Política das Grandes Potências*. Tradução de Thiago Araújo. Lisboa: Gradiva, 2007.

MONTEIRO, Nuno Sardinha. *MAHAN - 7 Virtudes e 7 Pecados*. 2011.

NYE JR., Joseph S. *O futuro do poder*. São Paulo, Benvirá: 2012. 334p.

PROENÇA, Domício; DINIZ, Eugenio; RAZA, Salvador Guelfi. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

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.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira, Consequências Estratégicas para uma Marinha de Águas Marrons. *Revista da Escola de Guerra Naval*, Rio de Janeiro, n. 16, p 7-20, dez. 2010.

_____. Uma Estratégia Naval para o século XXI. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v.121, n 4/6, p. 53-88, abr./jun. 2001.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira; ALMEIDA, Francisco Alves de (Orgs.). *Guerra no Mar: Batalhas e Campanhas Navais que Mudaram a História*. Rio de Janeiro: Record. 2009

ZAKARIA, Fareed. *O Mundo Pós-Americano*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

Recebido em: 11/05/2015

Aceito em: 09/09/2015