

HERBERT RICHMOND E O COMANDO DO MAR (IV)

FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA*
Capitão de Mar e Guerra (RM1)

SUMÁRIO

Os princípios da estratégia naval
Concentração de forças
Linhas de comunicação
Bases, possessões e colônias
A obtenção do comando do mar
Conclusão
Agradecimentos

O almirante inglês Sir Herbert William Richmond foi um inconformado com os caminhos de sua amada Marinha Real britânica no primeiro quartel do século XX. Como seus amigos Sir Julian Corbett e Sir Basil Liddell Hart, ele formulou uma teoria estratégica que incluía concepções de Mahan e de outros pensadores e ideias próprias, em um arcabouço teórico interessante.

O que se pretende discutir nesse artigo é a fundamentação teórica de Richmond,

seus princípios sobre estratégia naval e de que maneira podia ser obtido o comando do mar.

OS PRINCÍPIOS DA ESTRATÉGIA NAVAL

Sir Herbert 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

* Foi diretor do Serviço de Documentação da Marinha no período de 2005 a 2007. É graduado em História pela UFRJ (2007) e mestre em História Comparada (2009). Atualmente, é Doutorando em História pela UFRJ, instrutor na Escola de Guerra Naval (EGN) e Membro do Centro de Estudos de Política e Estratégia da EGN.

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 o Reino Unido 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 aliado¹. 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 capacidade de utilizá-lo em seu próprio benefício. O comando do mar, para ele, seria útil somente para o fim a que se propusesse². Um exemplo citado por Richmond a respeito desse efeito foi o fato de a Alemanha, com sua postura defensiva na Grande Guerra, evitar o combate de superfície com a Marinha Real britânica, impedindo as vantagens inerentes ao comando do mar pleno do Reino Unido, preferindo atacar as linhas de comunicação dos britânicos com submarinos. 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 com-

pleto do que possuímos alguma vez em qualquer guerra naval do passado, e apesar disso fazemos pouco progresso e tiramos cada vez menos vantagens disso³.

Sua percepção de comando do mar era similar à 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 Mahan⁴, 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 deci-

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 capacidade de utilizá-lo em seu próprio benefício

1 RICHMOND, Herbert. *The Naval Role in modern warfare*. Oxford: Clarendon Press, 1940, p. 5.

2 MARDER, Arthur. *The Portrait of an admiral*. Cambridge: Harvard University Press, 1952, p. 187.

3 *Ibidem*, p. 142.

4 TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and the nuclear age*. New York: St Martin Press, 1982, p. 100.

siva era um passo preliminar essencial para a obtenção do controle do mar⁵. 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.⁶ Alegava que a melhor maneira de se contrapor a uma força naval inimiga era impedir a sua concentração em alguma base e, assim, anular sua ação ofensiva. Não haveria necessidade de destruí-la⁷. 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 à 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”, conforme suas próprias palavras⁸. 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, afir-

mava 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.⁹

Richmond contrastava Mahan ao afirmar que o objeto principal da guerra marítima era neutralizar a força naval inimiga e não necessariamente destruir essa força.¹⁰ 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 **objetivo**¹¹ 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 o terceiro princípio, proteger as bases e comunicações com **economia de meios**¹², exercendo sempre a iniciativa para colocar o adversário na defensiva.

5 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. London: Longmans and Green, 1928, p. 124.

6 BAUGH, Daniel. “Richmond and the objects of sea power.” In: HATTENDORFF, John; GOLDRICK, James. *Mahan is not enough. The proceedings on the works of Sir Julian Corbett and Sir Herbert Richmond*. Newport: Naval War College Press, 1993, p. 30.

7 Mc LENNAN, Bruce. *The historical lessons and intellectual rigour of Admiral Sir Herbert William Richmond*. Australian Defense Force Journal, nº 168, 2005, p. 23.

8 RICHMOND, Herbert. *The Navy in the war of 1739-1748*. v. 1. Cambridge: Cambridge University Press, 1920, p. Xii.

9 TILL, Geoffrey. *The Development of British Naval Thinking*. London: Routledge, 2006, p. 115.

10 RICHMOND, Herbert. *Naval Warfare*. London: Ernest Benn, 1927, p. 25.

11 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.

12 O princípio da economia de meios abrange o uso econômico das forças, com o emprego judicioso de meios para a obtenção do esforço máximo em locais e ocasiões decisivas.

Como Mahan, Richmond considerava a concentração, ligada ao objetivo, como o principal princípio da guerra no mar.¹³ Sua interpretação desse princípio era idêntica à 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 inimigos¹⁴. 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.¹⁵ Ele se referia às guerras contra os holandeses e franceses entre os séculos XVII e XIX.

Um dos exemplos clássicos de Richmond da deficiência da Marinha Real britânica em concentrar por condicionantes estratégicos foi o ocorrido na Guerra de Independência dos EUA. Disse ele que a primeira fase da guerra terminou com a 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 superior no Canal da Mancha perante a força francesa localizada em Brest e ser superior no

Mediterrâneo contra os franceses baseados em Toulon e, o mais importante, impedir que as duas forças se juntassem para apoiar os rebeldes 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 britânica naquelas paragens¹⁶.

Dessa forma, Richmond concordava plenamente com Mahan a respeito da importância que o princípio da concentração tinha na guerra, tanto no campo tático como no 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 traria carestia, que, em média duração, poderia provocar a rendição de um Estado diante de um adversário aguerrido.

13 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*, op.cit., p. 233.

14 RICHMOND, Herbert. *Naval Warfare*. London: Ernest Benn, 1927, p. 53.

15 SCHURMAN, Donald. *The education of a Navy*. London: Cassell and Co Ltd, 1965, p. 142.

16 RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea power*. London: Oxford, 1946, p. 147 a 149.

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 do Reino Unido e da Alemanha durante a Grande Guerra de 1914 que passavam pelas mesmas áreas no Mar do Norte e no Canal da Mancha. O Reino Unido, ao obter o comando do mar nessas áreas, tinha protegido as suas linhas, ao mesmo tempo em que ameaçava as linhas alemãs¹⁷.

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 inimigos. Assim, tornava-se fundamental a aquisição de colônias para lá serem estabelecidas bases, daí serem, para ele, elementos do poder marítimo.

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 necessida-

des estratégicas associadas às bases. Elas poderiam servir também como trampolins para ataques da força naval aliada, principalmente se estivessem localizadas em linhas interiores¹⁸, 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 de algumas 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 Fleet¹⁹ britânica. Existiam dificuldades de navegação na entrada da base, além da instalação de redes antitorpédicas para impedir a entrada de submarinos, no entanto Richmond ainda levantava dúvidas a respeito de sua segurança²⁰. 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 oficial, não só adentrou Scapa Flow, como afundou o

17 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*, op. cit., p. 89.

18 RICHMOND, Herbert. *The Navy*. London: W.Hodge & Co, 1937, p. 71.

19 A Home Fleet era a principal esquadra britânica localizada no Reino Unido.

20 Ibidem, p. 72.

encouraçado inglês *HMS Royal Oak*, em uma ação destemida que demonstrou a fragilidade daquela base naval.²¹

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 achava que a retaliação seria validada, repetindo Lorde 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”²².

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.²³

Como bases importantes no Índico, Richmond apontou que Trincomali, no Ceilão, era relevante, pois de lá 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, Cingapura localizava-se em uma posição fundamental, de modo a proteger os interesses do Reino Unido, 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 Cingapura era uma ameaça a sua segurança. Richmond contra-argumentava alegando que Cingapura não poderia ser considerada como uma ameaça, pois distava 2.500 milhas náuticas do Japão, isto é, a mesma distância entre Gibraltar e os Dardanelos²⁴. Não imaginava que os planos de expansão nipônicos incluíssem uma investida no Índico. Logo após o ataque a Pearl Harbor, os japoneses tomaram a base de Cingapura, afundando previamente o *HMS Prince of Wales* e o *Repulse*.²⁵ Os japoneses continuaram acreditando na ameaça que Cingapura significava para a expansão nipônica na Ásia.

Da mesma maneira que Mahan, Richmond considerava fundamental a posse de bases, possessões e colônias para o

21 Essa ação ocorreu no dia 13 de outubro de 1939. O comandante do submarino era o Capitão-Tenente Günther 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.

22 RICHMOND, Herbert. *The Navy*, op. cit., p. 80.

23 Ibidem, p. 73.

24 Ibidem, p. 76.

25 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.

desenvolvimento de poder marítimo. Dessa maneira, quais seriam os fundamentos para a obtenção do comando do mar, segundo Richmond?

A OBTENÇÃO DO COMANDO DO MAR

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.

O propósito principal quando duas forças se defrontavam para o combate decisivo 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.²⁶

Normalmente os navios inimigos designados para atacar as linhas de comunicação eram de pequenas dimensões, de modo a aproveitarem as características de velocidade e dissimulação. O melhor meio para destruir essas unidades era o cruzador, por sua

autonomia, flexibilidade e velocidade. Como o propósito do poder marítimo era proteger essas linhas de comunicação tornava-se necessária a destruição desses corsários. Como consequência direta, o melhor navio para compor uma esquadra era o cruzador e não o encouraçado, 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 à grande discussão dos anos 20 do século XX, a Conferência Naval de Washington de 1921 e 1922, em que se tratava do número e da 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 consequente aumento exorbitante nos custos, não acompanhava proporcionalmente o aumento de sua segu-

Richmond considerava o cruzador como o melhor meio de combate em qualquer Marinha

rança; 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 da maior 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.²⁷ O aumento nas dimensões dos navios só trouxera uma competição naval de graves resultados e, em consequência, uma guerra mundial sangrenta.

26 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. London: G.Bell & Sons, 1934, p. 57.

27 Ibidem, p. 61.

Richmond considerava o cruzador como o melhor meio de combate em qualquer Marinha. O ideal seria um cruzador de 10 mil toneladas de deslocamento²⁸, dotado de maiores velocidades que o encouraçado e de 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? – perguntava Richmond. Respondia 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 canhões de calibre maior, 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”²⁹.

Alguns Estados, no final do século XIX e início do XX, construíram grandes encouraçados para garantir a sua segurança, no que foram seguidos por adversários para o mesmo propósito, em um verdadeiro círculo vicioso que elevou os custos dramaticamente, sem o aumento proporcional da segurança e invulnerabilidade. Queria-se sempre “o maior e o melhor”.³⁰ Os grandes encouraçados surgiram. Os grandes navios requeriam grandes bases de apoio e maiores profundidades nos canais de aces-

so. Se não existissem esses canais, deveria-se dragá-los, com o conseqüente aumento de custos. Por outro lado, diminuindo-se os calados dos encouraçados, diminuiriam-se o seu tamanho e poder, em razão de incompatibilidades técnicas de construção naval. Além disso, esses grandes navios requeriam enormes diques secos para manutenção, o que fazia elevar ainda mais os custos.

A disputa entre o canhão e a couraça foi também outro fator para o 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 elevaram 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 o ideal. Não eram os navios que deveriam aumentar de tamanho, mas deveria-se, sim, desenvolver novas táticas e novos métodos de combate e incrementar sua flexibilidade e mobilidade.³¹

Enfatizava também que, por serem esses navios muito caros, os almirantes temiam arriscá-los a novas ameaças, diminuindo, assim, a sua versatilidade e eficiência. Em 1920, logo após o término 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 protegido]; ele não pode

28 Apenas como comparação, o encouraçado *HMS Dreadnought* deslocava 20 mil toneladas, com canhões de 12 polegadas.

29 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*, op. cit., p. 83.

30 *Ibidem*, p. 83.

31 *Ibidem*, p. 218.

mover-se sem navios auxiliares de todos os tipos... e... seu custo é proibitivo.³²

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 britânica após a Grande Guerra na forma como proteger os encouraçados dos ataques de submarinos e aviões.³³ 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 resoluto contra o tráfego marítimo poderia trazer o colapso do Reino Unido. 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 a Grande Guerra e a Segunda Guerra Mundial³⁴, ao contrário de Richmond, que faleceu em 1946. Era de se esperar que Richmond defendesse ardo-

rosamente ambos os instrumentos de combate, afinal apontara a vulnerabilidade do encouraçado em relação a esses instrumentos, no entanto sua percepção do que ocorreria na guerra naval no período entre guerras foi totalmente enviesada em relação a essas duas eficientes armas de combate. Ele não foi um ardoroso defensor do avião e do submarino. Ele percebia paradoxalmente que a aviação iria mudar totalmente a guerra no mar, sem especificar sua profundidade. Disse 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.³⁵

Apesar dessa afirmação, Richmond não propugnou energeticamente 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 encouraçados³⁶. Considerava que era melhor para um Estado com orçamentos limitados despender recursos em navios de superfície que pudessem atender a uma série de tarefas que os porta-aviões não poderiam.³⁷ Rejeitava, ainda, a pre-

32 RICHMOND, Herbert. "The Future of the Battleship". *Naval Review*, nº 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.

33 Idem.

34 Mahan morreu em dezembro de 1914.

35 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*, op. cit., p. 138.

36 BAUGH, Daniel. *Richmond and the objects of sea power*, op. cit., p. 36.

37 Richmond mencionou textualmente que os quatro porta-aviões custaram, em 1934, o total de 21 milhões de libras, ou 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.

ponderância 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 fosse considerado o preço tonelada/custo³⁸.

Afirmava que o submarino era ineficiente para a defesa do Reino Unido 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 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 aviação,³⁹ 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 submarino totalmente ineficiente. Um comboio não podia ser defendido por submarinos, afirmava.⁴⁰ 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, que operando em flotilhas, em grande número, poderia defender eficientemente as linhas de comunicação. Por isso sempre foi a favor da 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 Inglaterra⁴¹. Propugnou, assim, ao Almirantado britânico que defendesse a abolição desse meio durante as discussões do Tratado de Washington de 1922, o que foi imediatamente descartado como impraticável.⁴²

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 inimi-

38 MARDER, op. cit. p. 36.

39 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*, op. cit., p. 174.

40 Ibidem, p. 177.

41 Ibidem, p. 182.

42 Interessante e de difícil entendimento essa ideia 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 à utilização do submarino? A única resposta possível seria a sua formação em navios de linha, como os encouraçados e cruzadores, e a dificuldade em lidar com novas tecnologias e as concepções táticas daí advindas.

gos⁴³. A primeira ele chamou de patrulha⁴⁴, 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 com sucesso pontos importantes de passagem dos submarinos alemães no Mar do Norte.

A segunda medida era 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 da dificuldade de serem descobertos pelo inimigo, ao contrário da dispersão de navios mercantes, mais fáceis de serem encontrados pelos corsários e submarinos inimigos, 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 aos portos, e a 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 determinada. 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, tornando-se, assim, vulneráveis.

O bloqueio de portos inimigos e neutros seria outra ação a ser empreendida, embora considerasse que inexistia bloqueio totalmente eficaz.⁴⁵ Essa ineficácia era motivada pelo grande número de bases e portos a serem bloqueados e pela impossibilidade de prevenir a escapada de navios independentes⁴⁶. 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.⁴⁷ O bloqueio, além de afetar o moral de um adversário, podia enfraquecê-lo materialmente. Citava o caso do bloqueio britânico da base de Brest, nas guerras do século XVIII, quando a frota francesa lá localizada tornou-se inútil.⁴⁸ Outro exemplo de bloqueio por ele mencionado referia-se à frase conhecida de Tirpitz no final de 1916, quando este disse que “se a guerra durar mais, nossa derrota será iminente. Economicamente, nós estamos em uma posição desfavorável nessa guerra de exaustão... nosso poderio está muito abalado. Questões de abastecimento de comi-

43 RICHMOND, Herbert. *The Naval role in modern warfare*, op. cit., p. 10.

44 A palavra utilizada por Richmond foi *cruising*, traduzida pelo autor como patrulha, palavra que conceitua essa tarefa na doutrina naval brasileira.

45 Ibidem. p. 16.

46 RICHMOND, Herbert. *The Navy*, op. cit., p. 88.

47 RICHMOND, Herbert. *Sea power in the modern world*, op. cit., p. 109.

48 RICHMOND, Herbert. *Naval warfare*, op. cit., p. 42.

da causam grande ansiedade, assim como questões de moral”⁴⁹. Considerava que, apesar de ser uma medida efetiva, o bloqueio não varreria o inimigo dos mares, no entanto 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 prevalentes⁵⁰. A sua eficácia seria proporcional à efetividade e ao 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 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, com 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 de 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 in-

capaz 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, nos séculos 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 1.967 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”.⁵¹ 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 no espaço.⁵²

O conceito de “esquadra em potência”, muito discutido por Mahan, não teve o mesmo efeito em Richmond. Ele pouco discutiu essa concepção estratégica, talvez porque 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 con-

49 RICHMOND, Herbert. *National policy and naval strength*, op. cit., p. 63.

50 RICHMOND, Herbert. *Naval warfare*, op. cit., p. 55.

51 RICHMOND, Herbert. *National policy and naval strength*, op. cit., p. 310.

52 Ibidem, p. 54.

trastava 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 consequências para os navios do czar.⁵³ Dessa forma, tanto Mahan como Richmond viam essa concepção com reserva e de forma alguma como uma solução para a resolução do conflito naval.

CONCLUSÃO

Herbert Richmond tem sido um teórico desconhecido no Brasil. Eu, particularmente, desconheço qualquer trabalho que discuta suas ideias em nosso país. Embora tenha sido um historiador original e perspicaz, com muitos comentadores na língua inglesa⁵⁴, no Brasil continua sendo ignorado. Por outro lado, nas escolas de altos estudos militares, como, por exemplo, a Escola de Guerra Naval (EGN), estudos sobre Alfred Mahan e Sir Julian



Richmond em Cambridge
– professor e reitor – 1935

Corbett continuam a ser incentivados. Nada mau, contudo não devem ser esquecidos teóricos do quilate de Richmond, John e Phillip Colomb e Raoul Castex e, nos tempos atuais, Geoffrey Till, Norman Friedman e Edward Luttwak. Todos têm sua importância nos estudos estratégicos.

Se tivesse que indicar um roteiro para a leitura da bibliografia de Richmond que se

encontra ao final do texto, recomendaria a leitura do *Statesmen and Sea Power* como texto inicial. Richmond considerava essa obra como uma de suas mais importantes, além disso ela pode ser acessada na Biblioteca da Escola de Guerra Naval. Para se compreender o seu pensamento analítico, indicaria o ótimo livro de Arthur Marder, *Portrait of an admiral: the life and papers of Sir Herbert Richmond*, também disponível na EGN. O professor Marder publicou o diário de Sir Herbert que abarcou o período de abril de 1909 até novembro de 1920, um período conturbado da história da Marinha Real britânica. Todas as outras referências citadas só poderão ser obtidas no exterior, o que é uma lástima.

Não pode ser esquecido que 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, se preocupava com

o declínio de seu amado Reino Unido nos assuntos mundiais e com a perda de preponderância do poder marítimo britânico. Suas ideias 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 Grã-Bretanha como ferramenta, estava preocupado com

53 Ibidem, p. 227.

54 Ver bibliografia sobre Herbert Richmond.

a emergência dos Estados Unidos da América 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 ideias.

Ninguém melhor que o professor Donald Schurman para explicar a importância de Richmond para a história naval e a estratégia. Disse ele o seguinte:

Sua [de Richmond] exposição, algumas vezes supersimplificada, 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.⁵⁵

Tanto Mahan como Richmond estabeleceram teorias de emprego de poder marítimo com pontos concordantes e discordantes, no entanto a importância dos dois pensa-

dores 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 consequências que a perda de seu domínio 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.

AGRADECIMENTOS

Há pouco mais de dois anos fui convidado pelo diretor da *Revista Marítima Brasileira*, Capitão de Mar e Guerra Milton Sérgio Silva Corrêa, para escrever artigos sobre dois formuladores do pensamento estratégico-naval clássico, Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Os textos deveriam ser adaptados de minha dissertação de mestrado em História Comparada, que obteve avaliação máxima pela banca estabelecida pelo programa de pós-graduação da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Aceitei o convite, e daí nasceram estes nove artigos,

Mahan e Richmond como cientistas político-sociais, trouxeram à discussão o papel que o mar teve nos destinos das nações e as consequências que a perda de seu domínio 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

55 SCHURMAN, op. cit., p. 146.

que tive o grande prazer de reescrever para esta sesquicentenária revista.

Por um dever de justiça e necessidade, não poderia deixar de agradecer ao próprio Comandante Corrêa e ao meu amigo Capitão de Mar e Guerra Carlos Marcello Ramos e Silva, da *RMB*, que me convidaram para apresentar minhas pesquisas e me acompanharam nessa empreitada, sugerindo e propondo aperfeiçoamentos ao texto, diminuindo minhas limitações estilísticas e tornando-o mais compreensível.

Agradeço também ao meu orientador e “padrinho” de História, professor doutor Francisco Carlos Teixeira da Silva, titular de História Moderna e Contemporânea da UFRJ, por ter aceitado compartilhar comigo um cam-

po escorregadio e fascinante que é a História Naval. Em muitas situações, me apontou caminhos a serem seguidos e métodos comparativos para abordar questões que para mim não tinham saída. Seu exemplo de historiador dedicado, pesquisador refinado e docente admirado me serve de estímulo a prosseguir meus estudos. O mais reconfortante é que aceitou me orientar novamente no doutoramento, dessa feita mergulhando comigo na Marinha do século XVIII.

Por fim, dedico o conjunto dos textos produzidos, em especial os relativos a Sir Herbert Richmond, aos colegas, amigos e oficiais-alunos dos cursos da Escola de Guerra Naval. Eles foram os meus grandes incentivadores.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> Pensamento militar; Comando; Estratégia naval; Tática; Teoria; Domínio no mar; Poder marítimo;

BIBLIOGRAFIA 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- _____ . *Statements 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- _____ . *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 Sir Herbert William Richmond (1871-1946)*. Rio de Janeiro, 2009. 309 f. Dissertação de mestrado em História Comparada. Programa de Pós-Graduação em História Comparada, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- 3- ASTON, George. *Study of War for statesmen and citizens*. London: Longmans, Green and Co, 1927.
- 4- 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.
- 5- 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.
- 6- HIGHAM, Robin. *The military intellectuals in Britain: 1918-1939*. Westport: Greenwood Press, 1981.
- 7- HUNT, Barry. *Sailor-Scholar: Admiral sir Herbert Richmond, 1871 –1946*. Waterloo, Ontario: Wilfred Laurier University Press, 1982.
- 8- MARDER, Arthur J. *Portrait of an admiral: The life and papers of sir Herbert Richmond*. Cambridge: Harvard University Press, 1952.
- 9- McLENNAN, Bruce. "The historical lessons and intelectual rigour of Admiral Sir Herbert William Richmond". In: *Australian Defense Force Journal*. n. 168, 2005, p. 19-29.
- 10- ROSKILL, Stephen. "The Richmond Lecture". *Naval Review*. London: Naval Society, v. Lvii, n. 2, abr 1969.
- 11- SCHURMAN, Donald. *The education of a Navy*. London: Cassel and Company Ltd, 1965.
- 12- TILL, Geoffrey. *Maritime strategy and the nuclear age*. New York: St Martin's Press, 1982.
- 13- _____ . *The development of British Naval Thinking*. London: Rutledge, 2006.
- 14- TREVELYAN, George Macaulay. *Admiral Sir Herbert Richmond-1871-1946- From the proceedings of the British Academy*, v. XXXII. London: Oxford University Press, 1948.
- 15- TUBBERVILLE, A.S. *Johnson's England; an account of the manners of his age*. v. I. Oxford: Oxford University Press, 1933.