

# O PODER MARÍTIMO SEGUNDO HERBERT RICHMOND (III)

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

---

## SUMÁRIO

A guerra e a estratégia  
O poder marítimo e seus princípios fundamentais  
Os elementos do poder marítimo  
*O comércio marítimo e a Marinha Mercante*  
*Forças de combate*  
*Bases e possessões*

Herbert Richmond, historiador e teórico naval, foi um importante pensador britânico do período entre guerras, no entanto sua influência nos destinos da Marinha Real britânica entre 1939 e 1945 ainda é discutida nos dias de hoje por destacados historiadores navais, como Geoffrey Till e John Hattendorf. Alguns desses estudiosos acreditam que a Marinha Real tenha lutado na Segunda Guerra Mundial como imaginado por Alfred Mahan. Outros defendem a ideia de que Corbett foi o grande farol po-

lítico-estratégico para a condução da guerra no mar. A concepção de poder marítimo de Richmond era única e se afastava em alguns pontos da visão mahaniana, ao mesmo tempo em que se afastava também da corbetiana. Em que pesem as discordâncias, Richmond muito se baseou em ambos para conformar seus pontos de vista.

O que se pretende discutir neste artigo é a concepção de guerra e sua correlação com a diplomacia, a estratégia, o poder marítimo e seus elementos constitutivos

---

\* 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.

segundo Richmond, de modo que se possa compreender seu modo de pensar a guerra no mar, suas virtudes e, naturalmente, suas limitações.

## A GUERRA E A ESTRATÉGIA

A paz em condições favoráveis era o objetivo final a ser alcançado quando nações recorreram a guerras, e uma paz duradoura só poderia ser obtida por uma vitória tão completa e total que não permitisse qualquer chance de recuperação ao perdedor. Essa vitória só poderia ser obtida, em sua forma total, quando todo o controle da vida nacional do derrotado caísse nas mãos do vitorioso, quando os meios de produção, de distribuição e de comércio estivessem em poder do vencedor. Não deveria haver escolha para o derrotado a não ser a rendição total, inapelável e incondicional<sup>1</sup>. Com esse pensamento, Richmond definiu como deveria ser obtida a paz ao final de uma guerra.

Ele qualificava a guerra como um processo para submeter o inimigo à sua vontade<sup>2</sup>. Nesse ponto Richmond se aproximava de Clausewitz, que dizia que “a guerra era um ato de violência com o propósito de compelir o oponente a atender a nossa vontade”.<sup>3</sup> A necessidade de atingir a integridade do adversário, as suas instituições políticas, seus princípios, seus territórios e seu comércio só podia ser alcançada pela guerra vigorosa. Da mesma maneira, a conquista desses interesses só podia ser conseguida pela guerra<sup>4</sup>, se os seus instru-

mentos de paz fossem ineficazes. A forma ideal de submeter o inimigo à sua vontade era impedir que ele trafegasse no mar trazendo importações e exportando bens. Considerava que para a Grã-Bretanha (GB) a guerra era preferível a diminuir o seu poder marítimo.<sup>5</sup> Os poderes marítimos<sup>6</sup> do passado, segundo ele, não negligenciaram o uso desse poder para cortar os fluxos de comércio de seus adversários. As guerras entre a GB e a França foram marcadas por guerras marítimas e pela luta pelo controle das linhas de comunicação. Para Richmond, nenhuma nação europeia era totalmente independente do comércio marítimo, embora reconhecesse que algumas dessas nações poderiam suportar melhor os sacrifícios impostos por um bloqueio naval do que outras<sup>7</sup>.

Existiam duas maneiras de impor a vontade sobre um adversário. As populações inimigas poderiam sofrer privações por meio de ataques diretos a cidades com grande perda de vidas, interrupção de todas as atividades domésticas e submissão total ou poderiam sofrer, também, privações ao se interromper o seu comércio marítimo, indo seus efeitos desde a simples privação de bens de consumo básicos até a fome desenfreada. Assim, a guerra, embora fosse associada ao derramamento de sangue, podia ser conduzida sem essa perda de sangue, imaginava Richmond. Dessa forma, no primeiro caso, podia-se invadir e ocupar fisicamente o território com exércitos, impondo a vontade ao inimigo. No segundo caso, a forma de impor a vontade ao

1 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. London: Longmans & Green, 1928, p. 80.

2 A palavra utilizada por Richmond em seu texto para esse efeito foi *compliance*, que tem o sentido de obedecer, submeter-se.

3 CLAUSEWITZ, Carl Von. *On War*. Middlesex: Pelican Books, 1976, p. 101.

4 RICHMOND, Herbert. *The Navy*. London: W. Hodge & Co, 1937, p. 7.

5 RICHMOND, Herbert *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 12.

6 No sentido de *sea power*.

7 *Ibidem*, p. 60.

adversário era cortando todas as comunicações do inimigo com o exterior<sup>8</sup>. Aqueles países dependentes do mar sucumbiriam mais rapidamente no segundo caso.

Tendo a GB como referência, Richmond classificava as guerras em três categorias. A primeira categoria seria a das guerras menores com pequenos países ou contra o que ele chamou de países “selvagens”<sup>9</sup>, tais como as guerras na Índia, Afeganistão, Zululand, Burma e Egito. Essas guerras seriam conduzidas para manter a segurança do Império e o comando do mar (expressão usada por Richmond com frequência), não havendo ameaça à GB e não existindo um efeito direto do poder marítimo no desenvolvimento da campanha. Dessa forma, o poder marítimo teria uma participação mínima e assim a grande carga recairia sobre os poderes aéreo e militar que decidiriam o resultado da guerra.

A segunda categoria seria constituída das guerras que envolveram a GB individualmente ou aliada de outros países contra um adversário de primeira classe ou de poder equivalente: guerras como a de 1739<sup>10</sup> contra a Espanha, de Independência dos Estados Unidos (EUA), contra a França entre 1803 e 1805 e da Crimeia. Geralmente elas ocorreram em razão de disputas territoriais, por direitos de navegação e outras razões específicas. Richmond comparou essas

guerras com o que Clausewitz (muito referenciado por ele, inclusive) chamou de guerra de ‘objetivos limitados’. Disse Richmond que essas guerras eram conduzidas normalmente por exércitos com o poder marítimo assumindo um papel relevante, porém secundário, ao impedir o reforço de bases inimigas e ao se confrontar com forças navais inimigas no mar. O resultado obtido pelo poder marítimo seria de apoio, e seria sempre ou na maior parte das vezes obtido em terra. Citava o caso da Guerra dos Sete Anos<sup>11</sup> e da Guerra da Crimeia, quando, apesar da atuação do poder naval inglês, o resultado final foi obtido no Canadá e na Crimeia por exércitos.

Por fim, a terceira categoria seria a das guerras de coalizão, envolvendo grupo de nações contra outro grupo de nações. Exemplificava com as guerras de Luís XIV, de Luís XV, Napoleônicas e a Grande Guerra de 1914. As forças de terra da GB formaram parte de um todo, uma fração pequena do grande exército aliado. Nesse caso, o poder marítimo teria um papel fundamental ao bloquear os portos inimigos, atacar as colônias adversárias e as linhas de comunicação inimigas, proteger as suas próprias linhas e procurar destruir o poder marítimo adversário. Acreditava que nessa categoria de guerra o poder marítimo teria prevalência sobre o poder terrestre. Enfatizava, no entanto, que

8 RICHMOND, Herbert. *The Navy*. op. cit. p. 9.

9 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op. cit. p. 32.

10 Essa guerra foi chamada de Guerra da Orelha de Jenkins. Envolveu a Espanha e a GB em razão da primeira insistir em revistar navios britânicos nas Índias Ocidentais, o que contrariava interesses da GB no comércio de escravos com suas colônias. O nome do conflito é bem sugestivo e merece um comentário. A guerra efetivamente foi declarada em razão da apresentação no Parlamento de um comandante da Marinha mercante britânica, Robert Jenkins, que alegou ter sido aprisionado pelos espanhóis em 1731 e que durante o seu cativeiro teve uma de suas orelhas decepada pelos espanhóis, o que provocou imediatos protestos e indignação popular contra a Espanha. O que, no entanto, estava por detrás desse fato eram razões de ordem comercial.

11 Para este autor, a Guerra dos Sete Anos, de 1756 a 1763, pode ser considerada a primeira grande guerra mundial por contar com grandes efetivos, contendores e dimensão geográfica; assim, por envolver coalizões e o uso intensivo do poder marítimo, considero que ela estaria mais apropriada se classificada na terceira categoria apontada por Richmond a seguir.

seria um contrassenso imaginar que uma nação continental seria estrangulada pelo poder marítimo somente<sup>12</sup>. Se um poder terrestre poderoso não possuísse um poder marítimo que o apoiasse, certamente não obteria a vitória. Da mesma forma, um país com um poder marítimo poderoso que não tivesse um poder terrestre compatível não obteria tampouco a vitória. Dizia que “nada é mais claro que a interdependência entre eles [o poder marítimo e o poder terrestre], nada é mais incorreto ou discutível que atribuir o sucesso a um ou a outro poder separadamente”.<sup>13</sup> Richmond gostava de mencionar o caso da Guerra da Independência dos Estados Unidos da América, em que a GB perdeu a guerra em terra por não possuir um poder terrestre compa-

tível com o seu poder marítimo.<sup>14</sup> Guerras envolvendo dois poderes terrestres seriam decididas pelos exércitos, e o poder marítimo seria apenas de apoio, no caso de transporte de exércitos em uma faixa de mar<sup>15</sup>. No caso de um poder terrestre contra um poder marítimo, o balanceamento entre os poderes, como mencionado, seria necessário.

Richmond tinha plena consciência do relacionamento íntimo entre a diplomacia e a guerra. Segundo o professor Donald

Schurman, ele desgostava das influências e das pressões advindas do Parlamento em relação ao governo sobre a política externa, no entanto apontava cuidadosamente a existência desses fatores como fatos naturais no encaminhamento de questões políticas.<sup>16</sup> Dentro dessa perspectiva, reputava como fundamental o apoio do povo para a manutenção do moral em uma campanha militar. Considerava, assim, o povo como um fator de força militar e, dentro dessa ideia, os ataques aéreos e bombar-

deios costeiros realizados pelos alemães durante a guerra de 1914 foram por ele considerados ações que visavam atingir muito mais o moral inglês do que a destruição de material<sup>17</sup>.

Os objetivos políticos a serem alcança-

dos no conflito seriam determinados pelos próprios políticos, que teriam um papel fundamental para a condução política da guerra, com o assessoramento dos militares. Nesse ponto, Richmond era certamente inflexível<sup>18</sup>. A experiência de membros do Parlamento em assuntos navais era vital, pois assim poderiam compreender claramente as vantagens e limitações do uso do poder marítimo. Citava o caso de Lorde Baltimore<sup>19</sup>, um membro proeminente do

**Richmond tinha plena  
consciência do  
relacionamento íntimo  
entre a diplomacia e a  
guerra**

12 Ibidem, p. 34.

13 Ibidem, p. 77.

14 Ibidem, p. 340.

15 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the Modern World*. London: G. Bell & Sons, 1934, p. 47.

16 SCHURMAN, Donald. *The Education of a Navy*. London: Cassel and Co Ltd, 1965, p. 141.

17 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op.cit. p. 61.

18 BAUGH, Daniel. Richmond and the Objects of Sea Power. In: GOLDRICK, James; HATTENDORF, John. *Mahan is not enough. The Proceedings of a conference on the works of Sir Julian Corbett and Admiral Sir Herbert Richmond*. 1ed. Newport, RI: Naval War College Press, 1993, p. 31.

19 Richmond deveria estar se referindo a Charles Calvert, quinto Barão de Baltimore, político inglês nascido em 29 de setembro de 1699 e falecido em 24 de abril de 1751. Ele foi o proprietário da Província de Maryland, na colônia britânica da América.

gabinete em 1744, que menosprezava esse conhecimento e a experiência, considerando-os como desprezíveis para a condução da guerra no mar. Enfatizava Richmond, ao contrário, que “a autossuficiência de Lorde Baltimore poderia ser, entretanto, mais bem discutida, pelo modo peculiar e desafortunado com o qual as operações navais foram conduzidas pelo gabinete do qual fazia parte”.<sup>20</sup>

O poderio de uma nação não poderia ser medido somente em relação aos seus poderes marítimo, aéreo e militar. Quatro outros fatores comporiam o poder latente de uma nação. O primeiro, a Marinha Mercante, capaz de transportar bens em prol do desenvolvimento do país. O segundo fator de importância para o poderio nacional era a capacidade de financiar as forças envolvidas em combate e a mobilização nacional para a campanha. O terceiro fator seria a própria geografia, isto é, a posição do país em relação aos centros de comércio e as suas rotas (as linhas de comunicação). Compunham, também, esse fator os portos nacionais, as bases navais e as colônias. E, por fim, o quarto fator, a capacidade científica de uma nação de modo a produzir os melhores instrumentos a serem utilizados em combate.<sup>21</sup>

Passando da política para a estratégia, Richmond considerava como objeto da estratégia o estabelecimento de uma pressão sobre o inimigo ou por assalto direto ou por envolvimento e a redução da capacidade do adversário resistir a essa pressão, além de impedir que ele exercesse uma pres-

são sobre o atacante. Por assalto ele indicava a capacidade defensiva de impedir uma invasão e a capacidade ofensiva de sustentar operações militares no principal teatro de combate, lançar operações diversionárias, garantir regiões que pudessem ser usadas para ameaçar as linhas de comunicações do adversário e por fim capturar bases inimigas, de modo a reduzir o seu poder marítimo. Por envolvimento ele queria dizer uma tarefa essencialmente defensiva, como, por exemplo, prevenir o inimigo de impor uma pressão inaceitável sobre as linhas de comunicação amigas.<sup>22</sup> A estratégia de guerra necessitava ser formulada com uma clara ideia de que objetivos deveriam ser perseguidos<sup>23</sup>.

A doutrina viria como um catalisador para os três serviços<sup>24</sup> trabalharem juntos e seria um facilitador para a aplicação da correta estratégia. A doutrina traria, também, a cooperação entre as forças armadas que ele considerava fundamental para a condução eficaz de uma guerra<sup>25</sup>. Ele, inclusive, não gostava de mencionar “guerra naval” ou “guerra terrestre”. Para Richmond, existia “a guerra” a ser lutada por todos<sup>26</sup>. Para ele deveriam ser estabelecidos cinco passos para a definição de uma doutrina comum e a sua consequente cooperação. Esses passos seriam os seguintes: estabelecimento de uma doutrina de guerra em conformidade com os interesses, necessidades e capacidades em todas as suas formas; ensino dessa doutrina a todos os oficiais no início de suas carreiras; uso dessa doutrina como uma base de

20 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op. cit. p. 237.

21 Ibidem. p. 29.

22 BAUGH, Daniel. *Richmond and the Objects of Sea Power*. op. cit, p. 27.

23 McLENNAN, Bruce. *The Historical Lessons and the Intellectual Rigour of Admiral Sir Herbert Richmond*. Australian Defense Force Journal. N.168, 2005, p. 24.

24 Por serviço, Richmond queria dizer ‘força armada’.

25 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op. cit. p. 200.

26 Ibidem, p. 195.

discussão nas escolas de guerra; aplicação dessa doutrina na solução de problemas futuros; e, por fim, a validação dessa doutrina na preparação para a guerra.<sup>27</sup> Dessa maneira, Richmond considerava vital o estabelecimento de uma doutrina comum às três forças armadas. Nesse mister, o Colégio Imperial de Defesa<sup>28</sup>, segundo ele, teria um papel relevante.

De que maneira Richmond percebia o poder marítimo e quais os seus princípios fundamentais?

### O PODER MARÍTIMO E SEUS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Richmond reconhecia a importância de Mahan na disseminação e fundamentação dos estudos da estratégia naval. Na introdução de seu livro *Sea Power in the modern world*, ele dedicou 16 páginas para discutir o poder marítimo mahaniano. Considerava, inclusive, que os estudos conduzidos pelo autor norte-americano tinham sido ‘monumentais’ e que, ao se pronunciar a palavra poder marítimo, o nome de Mahan era o primeiro a surgir na mente.<sup>29</sup>

Ao contrário de Mahan, que procurou explicar e não conceituar o que seria o poder marítimo (*sea power*), Richmond definiu com clareza o que era esse poder. Disse ele que o poder marítimo era aquela modalidade do poder nacional que permitia a seu detentor enviar exércitos e comércio sobre

os oceanos, mares ou faixas de mar que se localizassem entre o seu país ou países de aliados e aqueles territórios de interesse. Ao mesmo tempo, deveria impedir o inimigo de realizar o mesmo<sup>30</sup>. Seria, então, o poder de controlar as movimentações nos mares, impedindo que o opositor recebesse os bens necessários à sobrevivência de seu povo e suas forças militares pelo mar. Dessa forma seria, então, obtido o “comando” do mar (expressão preferida por Richmond<sup>31</sup>) pela única forma possível, que era incapacitar os instrumentos de combate do adversário<sup>32</sup>. Richmond repetia Corbett ao se referir ao “comando” do mar. Para o segundo, o objetivo da guerra naval era ligado direta ou indiretamente ao “comando” do mar ou ao impedimento do inimigo em obtê-lo<sup>33</sup>. O comando do mar significava para Corbett nada mais que o controle das comunicações marítimas, tanto para o transporte marítimo militar como para o transporte comercial.<sup>34</sup> A influência de Corbett se fez sentir mais intensamente nessa conceituação, pois Richmond também considerava que o importante era o comando do mar traduzido em sua capacidade de utilização e não como um controle ou a obtenção de poder e dominação por si só, como concebido por Mahan.

O objeto fundamental do poder marítimo, reconhecia Richmond, era controlar as linhas de comunicação<sup>35</sup>, conceito similar a Mahan. Um país que tivesse uma Marinha

27 Ibidem, p. 202.

28 Richmond foi o primeiro presidente do Colégio Imperial de Defesa (Imperial Defense College), em 1927, como vice-almirante.

29 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op. cit. p. 1.

30 RICHMOND, Herbert. *Statesmen and Sea Power*. London: Oxford, 1946, p. ix.

31 Isso não significava que ele só utilizasse essa expressão. Algumas vezes Richmond utilizou *control of the sea* como sinônimo de *command of the sea*.

32 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the Modern World*. op. cit. p. 252.

33 CORBETT, Juliam. *Some Principles of Maritime Strategy*. Longmans, Green and Co: London, 1911, p. 87.

34 Ibidem, p. 90.

35 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the Modern World*. op. cit. p. 105.

de Guerra não necessariamente teria capacidade de possuir um poder marítimo, isto é, a possibilidade de exercer o controle sobre as rotas marítimas dos principais mercados comerciais e, assim, ter a força necessária para influenciar eventos internacionais. Outros elementos deveriam ser considerados, sendo que a Marinha de Guerra era apenas um desses elementos constitutivos. No próximo subitem serão discutidos esses elementos.

Para Richmond, o poder marítimo inglês se manifestou como um instrumento importante no período elizabetano, quando ocorreram as guerras contra a Espanha. A simples necessidade de auxiliar os holandeses contra os espanhóis e a defesa contra invasões fizeram o poder marítimo inglês assumir uma função fundamental na política externa de Elizabeth I.<sup>36</sup> Isso não significou que em períodos anteriores aos Tudor o poder marítimo inglês não tivesse importância. Muito pelo contrário. Para os saxões, o poder marítimo serviu para proteger suas costas, enquanto que para os normandos e plantagenetas a principal preocupação foi a conexão marítima entre a ilha e suas possessões na França. O poder marítimo para a Inglaterra, frisava Richmond, era uma condição essencial para a sua existência.<sup>37</sup>

Para Richmond, o poder marítimo deveria ser capaz de proteger o comércio marítimo do Estado. Utilizava, como exemplo, os escritos de Sir Walter Raleigh, que enfatizava que para a Inglaterra existia apenas um interesse: ter segurança, isto é, impedir que qualquer inimigo a invadisse ou que impedisse o seu comércio. O comércio, segundo Raleigh, era essencial para a

Inglaterra, e o “comércio requeria grandes quantidades de navios e poder de defendê-lo e essas características representavam a força da Inglaterra”<sup>38</sup>. Richmond corroborava essa posição de Raleigh. Dizia que o comércio marítimo era a pedra fundamental do poder marítimo. Não houve na História, segundo ele, um grande poder marítimo que não tivesse sido, ao mesmo tempo, um grande poder comercial marítimo<sup>39</sup>. Assim, a proteção das linhas de comércio era o fundamento primário do poder marítimo, da mesma forma que era para Mahan.

Existiam para Richmond duas condições para o desenvolvimento do poder marítimo por parte de qualquer nação. A primeira, uma necessidade intrínseca de explorar economicamente um território para a sua população e a necessidade de proteger essa população contra ataques externos. A segunda, um desejo de conquistar ou impor aos adversários a vontade de seu Estado.<sup>40</sup> Existiam também duas causas que impeliam determinados países a desenvolverem o seu poder marítimo. A primeira causa era natural e espontânea, provocada por movimentos econômicos e sociais. Dessa maneira, o comércio marítimo e o estabelecimento de colônias seriam a expressão do espírito nacional, da genialidade do Estado, do caráter e da atividade do povo desse Estado. Essa propensão para o mar e para o fortalecimento do poder marítimo seria natural e a própria expressão do poder nacional. A segunda causa era artificial, isto é, atingiria estados que não seriam necessariamente dependentes do comércio, mas desejosos de desenvolvê-lo para aumentar o seu poder nacional e sua influência, lutando para roubar ou retirar o poder estabelecido por ou-

36 Ibidem, p. 32.

37 Ibidem, p. 34.

38 RICHMOND, Herbert. *National Policy and Naval Strength*. op. cit. p. 4.

39 Ibidem, p. 161.

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

tros Estados<sup>41</sup>. Na história, Richmond afirmou, as lutas no mar ocorreram pela disputa pelo comércio. A rivalidade comercial foi o motor da guerra no mar.

Richmond considerava como potências marítimas (*maritime powers*) aqueles países que, por esforços individuais de seus cidadãos, teriam desenvolvido responsabilidades e interesses pelo mar. Assim, para que pudessem desenvolver atividades marítimas, deveriam possuir navios mercantes para o comércio marítimo e unidades de proteção desse comércio por meio de meios de combate.<sup>42</sup> Importante notar a diferença semântica e conceitual entre *maritime power* e *sea power*. Para a primeira definição, Richmond apontou um Estado, um país, isto é, uma unidade política dotada de interesses marítimos, enquanto que para a segunda enfatizou uma qualidade ou situação específica, a capacidade de influenciar os assuntos internacionais pelo seu poder e, dessa forma, obter o comando do mar. Um Estado poderia ser uma potência marítima (*maritime power*) sem ser um poder marítimo (*sea power*) se, apesar de possuir interesses marítimos, não tivesse a capacidade de cumprir as tarefas específicas para se tornar um *sea power*, isto é, ter a capacidade de comandar o mar, expressão de mais agrado para Richmond. Assim, a França era, no século XVIII, uma potência marítima, no entanto seu *sea power*, em comparação com a GB, era inferior, pois não conseguiu comandar o mar na maior parte do século. Um fato, no entanto, era flagrante: um poder marítimo

(*sea power*) era sempre uma potência marítima (*maritime power*).<sup>43</sup>

A guerra naval, para Richmond, era um dos ramos da guerra. As operações das forças navais constituíam uma linha de ação para se obter o propósito final de todas as forças militares envolvidas no conflito, qual seja compelir o inimigo à sua vontade e forçá-lo a aceitar a solução que melhor lhe atendesse e não a solução ou interesse do adversário. O propósito final deveria ser, no entanto, a paz, obtida a partir do atendimento dos objetivos da guerra. A rendição de um adversário resoluto não seria obtida pela imposição de perdas inaceitáveis em material e pessoal, mas sim pelos resultados daí advindos<sup>44</sup>. Como exemplo, Richmond citava a Primeira Guerra Anglo-Holandesa, quando os batavos perderam batalhas navais se-

### A rivalidade comercial foi o motor da guerra no mar

guidas, com grandes baixas. Não foram as perdas de navios e homens que fizeram com que a Holanda se rendesse, mas sim a im-

possibilidade de continuar o seu comércio marítimo. As perdas não interessavam aos holandeses, desde que continuassem a comerciar pelo mar, mantendo os lucros. A imposição da vontade nesse caso era a interrupção do fluxo comercial batavo, e ela foi obtida. Voltava Richmond a enfatizar que a imposição da vontade sobre um adversário dependente do mar seria obtida se fosse interrompido completamente o seu comércio marítimo. Entretanto, alertava que, quanto mais uma guerra se estendesse, maiores seriam as chances de fricção.<sup>45</sup> Nesse ponto, Richmond se apropriava de um conceito

41 Ibidem, p. 17.

42 Ibidem, p. 125.

43 Esses conceitos foram por ele formulados e não possuem similaridade com a doutrina atualmente em uso no Brasil.

44 RICHMOND, Herbert. *Naval Warfare*. London: Ernest Benn, 1927, p. 12.

45 Ibidem, p. 30.

fundamental de Clausewitz, a fricção<sup>46</sup>, não definida claramente pelo autor prussiano, porém muito exemplificada por ele. A fricção na guerra, segundo Clausewitz, era o fenômeno que fazia com que as coisas simples se tornassem difíceis. Uma velocidade de navio que seria de 10 nós e que passasse a ser de 5 nós devido às condições adversas de mar, um bombardeio naval calculado para durar duas horas que durasse quatro em virtude de um nevoeiro no campo de batalha, uma chuva que impedisse a visualização de uma força naval inimiga ou mesmo uma ordem mal compreendida por um subordinado com consequências desastrosas, enfim tudo que fosse imprevisível em combate constituía a fricção. Richmond considerava a fricção como uma característica que deveria ser sempre considerada na guerra no mar.

Richmond, da mesma forma que Mahan, acreditava que o poder marítimo era composto de elementos. Quais seriam os elementos desse poder, segundo Richmond?

## OS ELEMENTOS DO PODER MARÍTIMO

Diferentemente de Mahan, que percebia o poder marítimo com seis elementos ou fatores fundamentais, Richmond considerava que o poder marítimo possuía somente três elementos. O primeiro composto do comércio marítimo e da Marinha Mercante, sem a qual nenhuma força militar poderia ser transportada pelo mar<sup>47</sup>. Richmond entendia como Marinha Mercante os navios-transporte, as tripulações que

os guarneciam e a capacidade de construção naval.<sup>48</sup> O segundo seria composto da força de combate e de instrumentos de todas as espécies, aptos a obter o controle ou o comando do mar; e, por fim, o terceiro, congregando as bases e possessões, sem as quais esses instrumentos de combate estariam limitados em sua ação em alcance e tempo. Ao contrário de Mahan, que privilegiava a geopolítica, Richmond pouco dela utilizou-se, preferindo se ater a considerações estratégico-militares.

Esses três elementos, para Richmond, eram interdependentes. Recorrendo à História, dizia que os homens de comércio do século XVII na Inglaterra recorriam sempre ao triângulo formado pela Marinha de guerra, o comércio marítimo e as colônias. A Marinha de guerra permitia a expansão e a proteção do comércio exterior e, assim, de seu poderio naval, enquanto as colônias tornavam-se necessárias para o exercício desse poderio, compondo um círculo virtuoso. Richmond gostava de exemplificar o discurso de Lorde Haversham,<sup>49</sup> que, na Câmara dos Lordes, mencionou a simbiose existente entre esses três elementos. Disse Haversham:

A Marinha de Guerra e o comércio têm uma grande relação e interferência mútua que não permite separação; o comércio é a mãe e a enfermeira dos marinheiros; os marinheiros são a vida da Marinha de Guerra; e a Marinha de Guerra é a segurança e proteção do comércio: ambos, juntos, são a riqueza, força, segurança e glória da Inglaterra.<sup>50</sup>

46 CLAUSEWITZ, Carl. Von. *On War*. Op. cit. p. 164.

47 Richmond utilizou a palavra *shipping*, que envolvia os navios e as atividades a eles relacionadas.

48 RICHMOND, Herbert. "Object and Elements of Sea Power". *Naval Review*. London: Naval Society, v. XXXV, 1947, p. 9.

49 Richmond estava se referindo a Sir Arthur Divett Hayter, primeiro Barão Haversham, nascido em 9 de agosto de 1835 e falecido em 10 de maio de 1917, tendo sido destacado político inglês e membro do Parlamento entre 1865 e 1917.

50 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op. cit. p. 38.

Richmond apontava que, uma vez feita e corretamente definidos os objetivos a serem atendidos pelas altas autoridades navais de um país, e o mais importante, resolutamente perseguidos, a influência do poder marítimo se faria sentir, considerando que os três elementos por ele apontados estivessem presentes. Ao contrário, se eles não existissem, a influência do poder marítimo não ocorreria e o fracasso sobreviria. Concordava plenamente com Mahan que o objeto final do poder marítimo era o controle do mar, que seria traduzido nos três elementos por ele apontados.

### ***O comércio marítimo e a Marinha Mercante***

A Marinha Mercante é uma parte do comércio e uma fonte de lucros. Ela desempenha um grande serviço à Nação, do qual há um retorno imediato, que é o volume de exportações que paga pelas importações, dizia Richmond. A diminuição da Marinha Mercante traria uma queda nos lucros, assim como a destruição de uma importante parte da indústria nacional. Se uma grande proporção de bens de um país for dependente dos navios mercantes de outras bandeiras, a vulnerabilidade nacional será maior e a interrupção do comércio trará, sem dúvida, em caso de guerra, a rendição do país. A dependência de navios neutros para o abastecimento nacional seria grave vulnerabilidade, principalmente de um Estado que dependa fundamentalmente do mar, como a GB.

**Se uma grande proporção de bens de um país for dependente dos navios mercantes de outras bandeiras, a vulnerabilidade nacional será maior e a interrupção do comércio trará, sem dúvida, em caso de guerra, a rendição do país**

Um país, citado por Richmond, que não incorreu nesse caso foi a Alemanha, durante a Grande Guerra. Pouco dependente do mar, a Alemanha ocupou com os seus exércitos o Luxemburgo, a Bélgica, a Polônia e parte dos territórios de França, Ucrânia e Romênia. Além disso, parte de seu território e de seus aliados podia prover os bens necessários à continuação da guerra. Tal nação não era dependente de seu poder marítimo, em virtude de sua própria continentalidade, afirmou Richmond. Por outro lado, a GB, um poder marítimo natural, dependia totalmente de seu comércio e de sua Marinha Mercante. A interrupção de seu comércio traria a rendição imediata. Dessa maneira, para países dependentes do comércio marítimo, esse elemento era fundamental.

Uma Marinha Mercante poderosa também poderia ser uma reserva importante para as forças navais. Nenhuma nação poderia manter uma força naval de combate considerável em tempo de paz dotada de uma reserva estratégica compatível, pois isso tornaria os custos

enormes. Assim, uma Marinha Mercante robusta poderia ser uma fonte de recrutamento importante, caso houvesse um conflito. Citava Richmond o caso da Marinha britânica, que na Grande Guerra pulara de 146 mil, em 1914, para 640 mil combatentes, em 1918. Outro exemplo foi o da União na Guerra de Secessão dos EUA, que pulou de 7.640 para 51.500 homens em quatro anos<sup>51</sup>, muitos deles provindos da Marinha Mercante.

51 Ibidem, p. 41.

Richmond considerava que ocorriam duas fases distintas durante as guerras navais nos períodos moderno e contemporâneo. A primeira fase envolvia uma disputa pelo comando do mar pelas Marinhas de guerra antagonistas, e nesse período combates inconclusos ocorriam. Em uma segunda fase, estabelecia-se uma superioridade naval de um antagonista sobre outro, fazendo com que o perdedor abrisse mão de disputar o comando do mar. A partir desse ponto, a Marinha de guerra inferior recorria ao ataque ao comércio marítimo do vencedor, utilizando navios menores e mais rápidos, de modo a estrangular o tráfego marítimo do adversário. O vencedor tinha a única opção de expandir suas forças ligeiras para combater esses corsários. Esse tipo de guerra de curso infligia grande número de perdas, como foi verificado após as batalhas de La Hogue<sup>52</sup> e Trafalgar. O valor de contar com uma reserva de marinheiros se fez sentir naqueles momentos. A disponibilidade e o treinamento de homens para guarnecerem navios simples, menores e auxiliares, sem a complexidade exigida de marinheiros de guerra e assim se contraporem a esses ataques de corsários, foram muito aumentados.

Um outro motivo importante para o desenvolvimento da Marinha Mercante foi a substituição dos afundamentos ocorridos durante um conflito. Quanto maior fosse o número de navios mercantes, menor seria

a percentagem de perdas. Por exemplo, para mil navios mercantes, a perda de cem corresponderia 10%. Para 200 navios mercantes, com o mesmo número de perdas, a percentagem seria 50%. Assim, quanto maior a frota mercante, melhor para o controle percentual de perdas. A substituição dessas perdas por uma indústria naval vigorosa só fará com que ela continue se expandindo, trazendo benefícios para o país. Dessa maneira, a vitalidade da Marinha Mercante reside no número de seus navios e na existência de homens do mar dispostos a correr riscos, dizia Richmond.<sup>53</sup>

**Quanto mais dependente  
for uma nação de seu  
comércio, mais importante  
se torna possuir uma  
Marinha Mercante  
poderosa**

Quanto mais dependente for uma nação de seu comércio, mais importante se torna possuir uma Marinha Mercante poderosa, pois assim podem ser alcançados rincões alternativos distantes que substituiriam fontes

de fornecimento que, por contingências imprevisíveis, estariam impossibilitadas de manter o comércio fluindo em virtude de mudanças políticas e militares ou por condicionantes econômicos, como uma má colheita para exportação, por exemplo.

A experiência histórica demonstrou, segundo Richmond, que a nação dotada de um poder marítimo prevalente não alcançou o seu propósito de controlar o mar pela ação esporádica contra o comércio marítimo do oponente<sup>54</sup>. O que essa nação realizou foi impedir que esse comércio se realizasse sem tropeços. Seu sucesso foi medido não pelo número de capturas realiza-

52 Batalha ocorrida durante a Guerra da Liga de Augsburg, em 28 de maio de 1692, entre ingleses e holandeses contra os franceses. O combate naval durou cinco dias e os ingleses tiveram vantagem, destruindo 15 navios franceses. Fonte: PEMSEL, Helmut. *A History of War at Sea*. Annapolis: Naval Institute Press, 1989, p. 60.

53 RICHMOND, Herbert. *Sea Power in the modern world*. op. cit. p. 44.

54 Essa ideia de Richmond será discutida mais adiante quando for abordada a questão da guerra de curso.

das, mas pela interrupção total do fluxo comercial do adversário<sup>55</sup>.

O desenvolvimento desse elemento sozinho não seria suficiente para imputar a um país ser um poder marítimo. Para Richmond outros dois elementos comporiam uma tríade que não poderia ser excludente. Assim ele considerava importante a proteção dessa Marinha Mercante por meio da força de combate.

### *Forças de combate*

Richmond considerava esse elemento fundamental e óbvio do poder marítimo. Ele preferiu chamar “força de combate<sup>56</sup>” ao invés de forças navais ou navios. Essas forças de combate seriam os reais executantes do poder marítimo. A Marinha Mercante e o comércio dependiam da proteção das forças de combate, e as bases e possessões seriam os meios que permitiriam as forças de combate atuarem, fornecendo a capacidade de permanecerem mais tempo no mar, aumentando a sua mobilidade. O poder marítimo, assim, seria composto de uma trindade com esses elementos interdependentes.

Para demonstrar a interdependência desses três elementos, Richmond gostava de utilizar uma analogia com o boxeador que era instado a estar em condições de atingir o seu adversário, a habilidade de se mover rapidamente, colocando-se aonde desejasse, e o poder de derrubá-lo com um golpe demolidor com os seus músculos e preparo técnico. A Marinha Mercante atuaria como uma reserva para proporcionar condições de atingir o adversário. As bases e possessões permitiriam à força de combate mover-se rapidamente, correlacionando-as com sua

mobilidade e, por fim, o golpe demolidor seria realizado pela força de combate<sup>57</sup>.

As forças de combate tinham uma tarefa específica, que era obter e exercer o controle das linhas de comunicação no mar. O modo de obter esse controle seria por meio da eliminação das forças de combate do oponente. Os instrumentos utilizados pela força de combate seriam naturalmente os da Marinha de guerra, não importando que tipo de propulsão esses meios utilizassem, nem o tamanho ou forma, a maneira como se movessem e o armamento utilizado. O princípio que deveria governar a constituição de uma força de combate seria a objetividade. Todos os instrumentos que tivessem a função de operar no mar com o propósito de obter e exercer o controle do mar deveriam ser instrumentos da Marinha de guerra<sup>58</sup>. Essa afirmação de Richmond, embora óbvia, visava garantir que tudo que se relacionasse com as atividades de combate no mar ficasse sob a responsabilidade naval e não de outro órgão governamental, como requerido durante a Grande Guerra, quando houve a ideia de criar um novo ministério na GB para cuidar especificamente da guerra submarina.

As forças de combate, que seriam as executantes do poder marítimo, eram divididas em três tipos principais. O primeiro tipo seria composto do corpo principal, o segundo das forças destacadas com grande autonomia e o terceiro de flotilhas ou forças leves, basicamente com pequenas unidades com baixa autonomia. As flotilhas teriam unidades acima d'água, como torpedeiros, abaixo d'água (os submarinos) e, por fim, no espaço, as aeronaves.

Quando duas forças navais se opusessem, o procedimento normal, segundo ele,

55 Ibidem, p. 49.

56 A expressão utilizada por Richmond foi *fighting force*, que foi traduzida como força de combate.

57 Ibidem, p. 55.

58 Ibidem, p. 56.

era agrupar os meios de combate em um corpo principal que se oporia ao corpo principal do adversário. Os navios típicos para esse corpo seriam os antigos ‘navios de linha’ e, na época de Richmond, os encouraçados. Essa massa de combate deveria ser apoiada por forças de esclarecimento, com navios menores que os da linha de combate, e os navios ideais para compor essas forças seriam os cruzadores. Esses navios também eram responsáveis pelas comunicações da esquadra e pela defesa das linhas de comunicação da nação. Para Richmond, os cruzadores eram navios fundamentais para o poder marítimo.

O princípio da massa ou concentração seria o princípio governante para o corpo principal, e o navio escolhido, como visto, era o encouraçado ou o navio capital, isto é, o navio mais poderoso de uma esquadra<sup>59</sup>. Eles agiriam em conjunto para tomar parte ativa no engajamento. Dos séculos XVII ao XIX, compunham a linha de batalha os navios de linha, as naus. Os esclarecedores, que, naquele período, eram fragatas, serviriam como postos avançados do corpo principal. Ao tempo de Richmond, os melhores esclarecedores eram os cruzadores. Outros navios atuavam como auxiliares do corpo principal, tais como torpedeiros, contratorpedeiros, submarinos e aeronaves.

Os navios de combate necessitariam obrigatoriamente de bases e possessões

não necessariamente localizadas no país. Esses comporiam o último elemento do poder marítimo.

### *Bases e possessões*

Richmond dizia que a experiência histórica indicava que nenhuma força naval podia operar sem apoio de uma base. Uma frota naval moderna, congregando grandes navios de combate, mesmo com grande autonomia, não era capaz de se manter continuamente em combate sem o concurso de bases de apoio ou possessões. Tanto as trirremes ou galeras, na Grécia clássica e Cartago, assim como os navios a vela dos séculos XVII e XVIII, dependeram de bases de apoio<sup>60</sup>.

Apesar de considerar Elizabeth I uma grande rainha, Richmond não poupava críticas à sua conduta estratégica. Dizia ele que Elizabeth gravitava entre uma estratégia terrestre e uma estratégia naval. Ela preferia a estratégia de menor custo, com todas as suas inconveniências.<sup>61</sup> Contudo, sua maior deficiência estratégica residia na falta de percepção de que faltava um elemento fundamental no poder marítimo inglês, uma série de bases que apoiasse a nascente Marinha Real. Lorde Hawkins<sup>62</sup> chegara a propor a Elizabeth que Drake ocupasse os Açores, de modo a atacar os comboios espanhóis que vinham do Novo

59 Richmond tinha uma interpretação distinta do que seria navio capital, o navio mais poderoso da esquadra. O navio capital, para ele, não seria necessariamente o encouraçado, mas o navio mais poderoso de determinada esquadra. Se o contratorpedeiro fosse o navio capital de certo país, ele seria o navio capital. Como exemplo citava o caso da guerra entre o Chile e o Peru no século XIX, quando o navio capital dos dois países foi o cruzador couraçado de apenas 3.500 toneladas. Fonte: Ibidem, p. 59.

60 Ibidem, p. 51.

61 RICHMOND, Herbert. *British Strategy Military and Economic. A historical review and its contemporary lessons*. Cambridge: Cambridge University Press, 1941, p.7.

62 Richmond estava se referindo a Lord John Hawkins, nascido em 1532 e falecido em Porto Rico, em 1595. Ele foi um dos responsáveis pela organização da Marinha de Elizabeth I e vencedor do combate contra a Armada espanhola. Foi exímio navegador e um dos principais organizadores do tráfico negreiro para as possessões inglesas no Novo Mundo.

Mundo, a partir dessa importante posição estratégica<sup>63</sup>. Elizabeth não aquiesceu, e a chance foi perdida.

Outra importante região para a Inglaterra era o Mediterrâneo. Apontava que Oliver Cromwell já percebia esse fato no século XVII e a necessidade de conquistar uma posição na entrada desse mar, de modo a apoiar a esquadra inglesa lá operando. A amizade da Inglaterra com Portugal passava, sem dúvida, pela necessidade de utilizar os portos lusitanos próximos à entrada do Mediterrâneo. Parte dessa necessidade foi atendida quando Carlos II recebeu como dote de seu casamento com a filha do rei de Portugal a cidade de Tanger na entrada do Mediterrâneo, perdida, no entanto, tempos depois.<sup>64</sup> A tomada definitiva de Gibraltar, em 1704, e de Minorca, em 1708, ambas durante a Guerra de Sucessão da Espanha, foi essencial para o poder marítimo britânico até o século XX.

Richmond enfatizava também que um dos motivos para a demora no estabelecimento de comboios na Grande Guerra de 1914 tinha sido a recusa de certos países neutros, detentores de bases intermediárias de apoio, em cederem esses locais como pontos de apoio. Dessa forma, era fundamental para o fortalecimento do poder marítimo a posse de bases e colônias de apoio tanto para a Marinha Mercante como para a Marinha de guerra.

No caso de um país não possuir as bases necessárias de apoio, poderia muito bem se beneficiar de bases aliadas. Mencionava o caso de o Império britânico possuir muitas bases e colônias espalhadas ao redor do planeta, contribuindo, dessa forma, para a proteção dos comboios aliados na Grande Guerra. Assim, as posses-

sões, colônias, domínios ou territórios da GB eram parte integrante do poder marítimo britânico, e a sua posse tinha um efeito direto nas relações internacionais com outros países. O próprio Bismarck, em 1865, disse ao embaixador dinamarquês que, sem colônias, a Prússia não poderia se transformar em uma grande nação marítima. Assim, a aquisição dessas posições era fundamental para o seu país.

Se um país não possuísse bases de apoio ou colônias, além da vulnerabilidade estratégica, deveria despender mais recursos com a construção de grandes navios que possuísem maior capacidade de permanecer no mar sem abastecimento. Muitas vezes os gastos seriam proibitivos. Mais barato seria a conquista de novos territórios que tivessem as condições de abrigar tanto a Marinha Mercante como a Marinha de guerra. Seria um grande erro supor que grandes navios teriam condições operacionais de atuar afastados de seus portos nacionais, sem bases de apoio próximas ao teatro de operações. Para Richmond, o aumento dos navios não resolveria o caso da permanência no mar. O que resolveria, segundo ele, era a aquisição de novos territórios e o estabelecimento de portos ou bases nesses locais, e aqui certamente concordava com Mahan. A defesa eficaz das linhas de comunicação e de comboios só seria praticável se existissem bases de apoio próximas.

Para Richmond, esses três elementos constituintes do poder marítimo nunca mudaram, apesar das alterações ocorridas na política internacional, na economia global e na tecnologia naval.<sup>65</sup> Esse determinismo categórico em muito se assemelha à visão que Mahan possuía dos seus próprios elementos.

63 RICHMOND, Herbert. *The Objects and Elements of Sea Power*. op. cit. p. 12.

64 Ibidem, p. 13.

65 Ibidem, p. 15.

Uma vez apresentados os três elementos do poder marítimo, torna-se relevante discutir as concepções estratégicas desse

poder, de acordo com Herbert Richmond. É o que será apresentado no próximo número da revista.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> Estratégia; Pensamento militar; Poder marítimo; Poder naval; Teoria;



## A Família Real não saía sem ela



Ela navegava soberana pela Baía de Guanabara. Viveu dias de glória e pompa. A Família Real não passeava sem ela – a *Galeota Imperial*. Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

Modelo sem similar em toda a América, ainda conserva a sua realeza. A *Galeota Imperial* foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha.

---

Av. Alfred Agache, s/nº Centro.

Aberto de terça a domingo, de 12 às 17h. Entrada franca.