

# ALFRED THAYER MAHAN E A GEOPOLÍTICA (V)

*Esta série de cinco artigos é dedicada ao Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, recentemente falecido. Considerado um dos maiores intelectuais da Marinha do Brasil, sua perda foi um duro golpe para aqueles que com ele conviveram e o admiravam, nos qual se inclui modestamente este autor. Seu desaparecimento repentino, no auge de sua produção intelectual, nos atingiu seriamente. O Almirante Vidigal nos faz muita falta. A ele dedico este pequeno trabalho intelectual.*

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

---

## SUMÁRIO

Golfo do México e Caribe  
O istmo do Panamá  
O Havai e o Pacífico  
Condições determinantes para a expansão  
naval dos EUA no mundo  
Alfred Thayer Mahan: o autor clássico de  
história e estratégia navais

O termo geopolítica foi inicialmente cunhado pelo jurista Rudolf Kjellen em uma preleção universitária em 1899<sup>1</sup>, e a seguir confirmado por ele em um ensaio escrito em 1905, “As Grandes Potências”<sup>2</sup>, em uma revista científica de seu país, a Suécia. Segundo Therezinha de Castro, a

criação do termo efetivamente ocorreu 11 anos depois, em 1916, no livro de Kjellen “*O Estado como forma de vida*”.<sup>3</sup> Seja como for a sua gênese, Kjellen desejava definir a nova disciplina como a ciência que estuda o Estado como organismo geográfico, com um objeto semelhante ao da geo-

---

\* Ex-diretor do Serviço de Documentação da Marinha (2005/07), graduado em História UFRJ (2007); mestre em História Comparada (2009); Aluno do Curso de Doutorado de História da UFRJ, Instrutor e Membro do Centro de Estudos de Política e Estratégia da EGN.

1 BACKHEUSER, Everardo. *A Geopolítica, Geral e do Brasil*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1952, p. 45.

2 VESENTINI, José William. *Novas Geopolíticas*. São Paulo: Contexto, 2000, p. 15.

3 CASTRO, Therezinha. *Geopolítica, princípios, meios e fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 22.

grafia política sistematizada por Friedrich Ratzel em 1897.<sup>4</sup>

As diferenças apontadas por Kjellen em relação à visão de Ratzel seriam na abordagem geográfica, no caso da geografia política (segundo Vesentini, com ênfase nas relações homem/natureza), e política, no caso da geopolítica (na perspectiva do Estado perante a dimensão espacial de atuação).<sup>5</sup> Kjellen queria com isso enfatizar a política e não mais a geografia nos estudos entre os territórios e os habitantes dentro de Estados constituídos.

Pode-se diferenciar a geopolítica da geografia política apontando que a geopolítica é a geografia política com vistas ao futuro, isto é, a primeira é como um filme, com movimento e dinâmica, enquanto a segunda é como uma fotografia, assim estática, segundo ideia de Therezinha de Castro<sup>6</sup>.

Pode-se assim conceituar geopolítica como a expressa pelo Instituto de Geopolítica de Munique, que a definiu como:

A ciência das relações da terra com os processos políticos. Baseia-se nos amplos fundamentos da geografia, especialmente da geografia política, que é a ciência do organismo político no espaço e, ao mesmo tempo, de sua estrutura. Ademais, a geopolítica proporciona os instrumentos para a ação política e diretrizes para a vida política em conjunto. Assim a geopolítica se converte numa arte, arte de guiar a política prática. A geopolítica é a consciência geográfica do Estado.<sup>7</sup>

Kjellen chegou a dividir a geopolítica, que para ele era o estudo dos fenômenos

políticos influenciados pelo solo, ou seja, pelo Estado, em três campos distintos. A topopolítica, que seria a política oriunda da situação geográfica, a morfopolítica ou política do território, isto é, do espaço ocupado pelo Estado, e, por fim, a fisiopolítica ou política do domínio, isto é, aquilo que o território encerra em riquezas naturais exploráveis<sup>8</sup>.

Dentro do campo da geopolítica clássica, surgiu posteriormente o sempre debatido confronto entre terra e mar na história, tendo como destaques as teorias de poder terrestre, com Halford Mackinder, e de poder marítimo, com Alfred Thayer Mahan.

O primeiro estabeleceu sua concepção em 1904, em um trabalho apresentado na Royal Geographical Society de Londres, no qual, baseado na ideia de que a geografia é o suporte da história, construiu uma teoria que tinha na geoestratégia a chave para a hegemonia mundial. Tido como o “propugnador do poder terrestre”, Mackinder estabeleceu conceitos que se tornariam clássicos, tais como ilha mundial, área pivô, anel insular, anel interior ou marginal e terra-coração.<sup>9</sup> Diria ele que “quem controla a terra-coração domina a área pivô, e quem domina a área pivô controla a ilha mundial, e quem controla a ilha mundial domina o mundo”, sendo a ilha mundial um grande bloco de terras, o chamado Velho Mundo (parte significativa de África, Europa e Ásia), onde ocorreu a maioria das guerras da história; a área pivô, que seria uma região central localizada na ilha mundial, parte na Europa e parte na Ásia; e a terra-coração, que seria a região central, a região geoestratégica do plane-

4 VESENTINI, op.cit. p. 15.

5 Idem.

6 CASTRO, op.cit. p. 23.

7 MATTOS, Carlos Meira. *Brasil: Geopolítica e destino*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1975, p. 5.

8 BACKHEUSER, op.cit. p. 39.

9 VESENTINI, op.cit. p. 18.

ta, o coração da área pivô, onde atualmente é a Europa Oriental, cuja posse proporcional a hegemonia mundial.

Pode-se deduzir que o propósito de Mackinder era defender que a teoria de poder marítimo de Mahan não tinha mais a importância que tivera no final do século XIX e que as perspectivas para o futuro se encontravam na grande massa continental da Eurásia, a área pivô e a ilha mundial. Para ele, as inovações tecnológicas no transporte com as ferrovias transcontinentais dariam uma mobilidade muito maior ao poder terrestre em relação ao poder marítimo, o que com certeza acarretaria a hegemonia desse poder terrestre no domínio mundial<sup>10</sup>. Um ataque direto às concepções de Alfred Mahan. Afinal, quais seriam as ideias esposadas por Alfred Mahan em relação à geopolítica que tanto contrariaram Mackinder?

Quando da discussão de suas ideias, Mahan não imaginou que criaria uma teoria de poder que se encaixaria na geopolítica clássica, nem tinha conhecimento dessa nova disciplina que seria sistematizada por Kjellen 26 anos depois de seu clássico *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. Seja como for, Therezinha de Castro apontou que Mahan foi um dos precursores da geopolítica<sup>11</sup>.

Segundo Mahan, sua teoria baseava-se na centralidade do mar para o desenvolvimento das nações e que o controle dos mares fora sempre uma vantagem decisiva em todas as guerras desde o século XVII. Tomava como paradigma sua sempre admirada Inglaterra e, posteriormente, Grã-Bretanha (GB).

O mar tornava-se, dessa maneira, a fonte de onde emanava todo o poder nacional.

Se analisarmos os seus seis elementos ou fatores do poder marítimo, três deles se referiam a contingências geográficas, a posição geográfica, a extensão territorial e a conformação física, em uma clara demonstração da importância da geografia para sua teoria. Dois outros elementos se referiam à população localizada em determinado território, o seu tamanho e seu caráter, e, por fim, o último elemento, caráter de governo, que apontava para uma visão política em sua concepção teórica. Esses seis elementos indicavam claramente uma interpretação geopolítica com o fulcro no mar.

Mahan tinha uma visão etnocêntrica de mundo ao acreditar que o Ocidente (em especial o anglo-saxão) deveria “civilizar” o mundo, sendo o colonialismo algo positivo para os demais povos, num claro exemplo de “fardo do ho-

mem branco”. As guerras seriam justificadas para levar a “civilização” a esses povos “de-sejosos” em prosperar.

Para ele, a grandeza de uma nação residia no poder marítimo, e essa grandeza se concentrava no controle das linhas de comunicação marítimas. A existência de uma Marinha Mercante poderosa para transportar bens, de colônias para a troca comercial e de bases navais e de produção fabricando bens para essas trocas, constituía o que se chama de triângulo mahaniano, elementos fundamentais para o desenvolvimento dos Estados, tudo isso protegido por uma

**Para Mahan, a grandeza de uma nação residia no poder marítimo, e essa grandeza se concentrava no controle das linhas de comunicação marítimas**

10 MELLO, Leonel Itaussu Almeida. *Quem tem medo da geopolítica?* São Paulo: EDUSP, 1999, p. 34.

11 CASTRO, op. cit. p. 10.

Marinha de Guerra poderosa e capaz de controlar o mar.

O que efetivamente Mahan desejava era influenciar tanto a classe política de seu país, os Estados Unidos da América (EUA), como o que ele chamava de “o homem da rua”, isto é, a opinião pública, da importância do poder marítimo para o desenvolvimento nacional. Os seus estudos o convenceram de que o poder marítimo constituiria para os EUA o que tinha se constituído para a Grã-Bretanha, o instrumento político que serviria para fortalecer o poder e o prestígio nacionais.<sup>12</sup>

Mahan apoiava a ideia de expansão de seu país e a aquisição de novas possessões para o estabelecimento de portos e bases que considerava necessários para o desenvolvimento do poder marítimo dos EUA. Dizia ele que a decisão governamental de quando e onde conquistar bases teria um significado vital para o poder nacional no mar. Os navios norte-americanos que não tivessem bases ou portos adequados para apoio seriam como “pássaros de terra, incapazes de voar além das suas costas marítimas”<sup>13</sup>.

As tarefas essenciais da Marinha norte-americana no século XIX, defesa costeira e ataque ao comércio inimigo, deveriam ser alteradas, segundo ele, para a tarefa de controle do mar por meio de uma batalha decisiva para dominar as linhas de comunicação. Dizia que algumas áreas estra-

tégicas constituíam interesses primordiais para os EUA. Dentre elas avultavam o Golfo do México e o Caribe, o istmo do Panamá, o Havaí e o Pacífico.

## GOLFO DO MÉXICO E CARIBE

Para Mahan, existiam dois pontos geográficos importantes no Golfo do México e no Caribe. O primeiro era a boca do Rio Mississippi, onde desembocavam todos os

seus tributários do grande rio em vasto delta, além de ser uma região com grande população e desenvolvimento. O segundo era o istmo do Panamá (onde seria inaugurado um canal em 1914), por sua posição geográfica única, local onde haveria a junção de dois grandes oceanos, o Atlântico e o Pacífico. Para ele, essa região atrairia a atenção das grandes potências e, dentre elas,

os EUA seriam os maiores interessados no controle dessa vasta área. Os motivos eram mais que óbvios. Em primeiro lugar, por congregar em seu território a boca do Mississippi; em segundo lugar, por estar próximo do futuro canal. Esse interesse dos EUA seria óbvio também em razão da Doutrina Monroe, da qual os EUA eram os principais garantidores, e por serem os futuros controladores da zona do canal. Essa responsabilidade, para Mahan, foi assumida por seu país em virtude da necessidade de

**O que efetivamente Mahan desejava era influenciar tanto a classe política de seu país, os Estados Unidos da América (EUA), como o que ele chamava de “o homem da rua”, isto é, a opinião pública, da importância do poder marítimo para o desenvolvimento nacional**

12 SPROUT, Margaret Tuttle. Mahan: “Evangelist of Sea Power”. In: MEAD, Edward. *Makers of Modern Strategy. Military thought from Machiavelli to Hitler*. Princeton: Princeton University Press, 1973, p. 418.

13 Ibidem, p. 421.



garantir a segurança de trânsito pacífico para os navios que por lá transitavam.<sup>14</sup>

Por essa importante região passavam grandes linhas de comunicação e comércio, daí ser de fundamental importância estratégica para os EUA o seu efetivo controle. Essa região inclusive já fora palco de importantes disputas internacionais, tais como a envolvendo a Grã-Bretanha e a Venezuela em suas fronteiras na América do Sul; a demonstração armada de Grã-Bretanha, Alemanha e Itália nessa mesma Venezuela e, por fim, o contencioso entre os EUA e a Colômbia, que levou ao controle norte-americano na região do canal.

O Golfo do México e o Caribe constituíam um mar interior, como o Mar Mediterrâneo, sendo de um lado a península da Flórida, Cuba,

Haiti e as Antilhas e do outro lado o território contínuo com países posicionados entre os EUA e a Venezuela. Existia também outra semelhança com o Mediterrâneo, além do aspecto físico. De um lado existiam países com tradição europeia, poderosos e estáveis, e do outro, países fracos em processo de desenvolvimento, “pouco acima do nível de países bárbaros”.<sup>15</sup> Além disso, inexistia um poder terrestre poderoso, com exceção dos EUA, no Caribe e no Golfo do México, ao contrário do que ocorria no Mediterrâneo, onde poderes terrestres poderosos, como Alemanha, Áustria e Rússia, se defrontavam com poderes marítimos de peso, como Grã-Bretanha, França e Itália, com predominância para os primeiros poderes. Para Mahan, o Caribe era um domínio propício para um poder marítimo.<sup>16</sup>

14 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Loe, Marston & Co, 1911, p. 304.

15 Ibidem, p. 308. Nessa passagem etnocêntrica, Mahan utiliza a seguinte expressão no original em inglês: “little above the level of Barbary Powers”.

16 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in Sea Power, present and future*. Boston: Little, Brown and Co, 1906, p. 277.

Mahan passou então a traçar no mapa do Caribe e Golfo do México que se segue três linhas imaginárias: a primeira partindo da boca do Mississipi até Colon, cortando o Canal de Iucatan; a segunda partindo de Pensacola, passando por Saint Thomas até um ponto a leste da Ilha de Santa Lúcia, incluindo também as Bahamas, e, por fim, de Colon, passando por Curaçao até esse ponto a leste da Ilha de Santa Lúcia, formando assim um triângulo.

Os pontos de interesse estratégico para ele, em razão de sua posição, poder e recursos, eram os seguintes, a partir da boca do Mississipi: a boca do Mississipi, Pensacola, Key West, Havana, Cienfuegos, Santiago de Cuba, Kingston, Baía Samana, Saint Thomas, Santa Lúcia, Martinica, Curaçao, Lago Chiriqui, Colon e Ilha de Mujeres. Algumas dessas posições englobavam locais próximos dentro de seu arco de interesse estratégico, tais como Santa Lúcia, que incluía Barbados; Granada; Key West, que incluía Tortugas e Tampa; Havana, com Matanzas e portos ocidentais; Santiago, com Guantánamo; e Colon, incluindo Cartagena.<sup>17</sup>

O triângulo formado na figura mostrada inclui a maior parte dos pontos de interesse estratégicos relevantes, com exceção da Lagoa Chiriqui e das Ilhas Mujeres. As-

sim, o domínio do triângulo, ou de parte dele, constituía fator fundamental de força para os EUA.

Mahan afirmou que as linhas de comunicação são os principais elementos determinantes da estratégia, sendo ela militar ou naval. Dessa maneira, pode ser afirmado que o valor estratégico de qualquer

posição, porto marítimo ou estreito dependerá de sua localização em relação a essas linhas de comunicação, de sua força própria ou adquirida e de seus recursos naturais ou artificiais acumulados<sup>18</sup>. Tanto poder como recursos podiam ser acumulados pelo homem; no entanto, a posição não dependia do elemento humano, mas sim sobre a posição que a análise devia ser conduzida.<sup>19</sup>

Mahan apontava quatro principais linhas de comunicação no Caribe e no Golfo do México: a primeira ligando a boca do

Mississipi até o istmo do Panamá; a segunda partindo do istmo para a costa dos EUA, passando pela Passagem Windward; a terceira ligando a boca do Mississipi até a costa dos EUA, passando pelo Estreito da Flórida; e, por fim, do istmo até a Europa, atravessando a Passagem de Anegada. Dessas quatro linhas de comunicação, três passavam próximo de Cuba e da Jamaica. A

**Mahan afirmou que as linhas de comunicação são os principais elementos determinantes da estratégia, sendo ela militar ou naval**

★ ★ ★

**Cuba constituía-se na chave para o Golfo do México, dominando as duas entradas nesse golfo, e também controlava três entradas para o Caribe: o Canal de Yucatan, a Passagem Windward e a Passagem Mona**

17 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*, op. cit, p. 313 e 314.

18 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit, p. 283.

19 Idem.

quarta linha, do istmo para a Europa, passava mais próximo da Jamaica que de Cuba, no entanto dentro da zona de influência desta última<sup>20</sup>.

Cuba constituía-se na chave para o Golfo do México, dominando as duas entradas nesse golfo, e também controlava três entradas para o Caribe: o Canal de Yucatan, a Passagem Windward e a Passagem Mona (extensão por sobre o Haiti). O Haiti, por outro lado, era visto por Mahan como totalmente inerte, resultado de sua condição política e social instável, não havendo em curto e médio prazo nenhuma possibilidade de organização nacional para esse país<sup>21</sup>. Assim, o Haiti era considerado por ele como neutro geopoliticamente. A posição de Cuba então era ideal no caso do Golfo do México; no entanto, juntamente com a Jamaica e as Antilhas, constituía-se em posição estratégica importante para o Caribe. A questão que assim se apresentava era: qual das três posições era a mais poderosa para controlar o Caribe como um todo?

Inicialmente, pode-se considerar que a Jamaica, por sua posição central no triângulo, conferindo-lhe a vantagem de linhas interiores, era a melhor opção de controle do Caribe. O controle militar de uma posição estratégica depende de duas condições: a posição geográfica e o poder militar. Tomando como premissa que existissem poderes militares similares nas três posições consideradas (Cuba, Jamaica e Antilhas), tornava-se necessário apenas considerar a posição geográfica de cada uma para se concluir qual delas era a mais adequada para o controle do Caribe.

A Jamaica estava em melhor posição geográfica que Cuba (Guantánamo ou Santiago de Cuba) em relação à Zona do Ca-

nal. Era equidistante de Colon, da Passagem de Iucatan e da Passagem de Mona. Sua posição permitia o controle da Passagem Windward, assim como Guantánamo e Santiago, além de poder influir nas rotas marítimas para o Golfo do México. Podia também interferir em qualquer tentativa militar a partir de Cuba em direção ao canal.<sup>22</sup> Jamaica era considerada uma base avançada da Grã-Bretanha, bem localizada é verdade, porém restrita como base avançada por distar 900 milhas da próxima base britânica em Antígua e de mil milhas de Santa Lúcia, principal base da Grã-Bretanha na região. Se por algum acaso a Grã-Bretanha entrasse em guerra com um poder que tivesse o controle de Cuba, as passagens de Windward e do Golfo do México estariam fechadas. A passagem de Mona também estaria ameaçada. As linhas de comunicação britânicas com a Jamaica estariam seriamente ameaçadas por um rival controlando Cuba. Assim, o controlador de Cuba, pelo contrário, teria as comunicações com o Golfo do México abertas, o que correspondia a dizer que teria todos os recursos a sua disposição.<sup>23</sup>

Corsários operando a partir de Cuba, em comparação com a Jamaica, teriam maiores vantagens, pois poderiam se abastecer de carvão em maior abundância, fazendo com que pudessem permanecer em patrulha maior tempo e assim causar maiores danos ao tráfego mercante na área. Além disso, cruzadores corsários a partir de Cuba poderiam operar ao norte da ilha quase impunemente, sem o risco de serem importunados por navios a partir da Jamaica. Se esses corsários atuando de Cuba se estendessem até a passagem Anegada a leste, poderiam ser interceptados por navios provindos de Santa Lúcia. Assumindo então

20 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit, p. 310 e 311.

21 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit, p. 346.

22 Ibidem, p. 357.

23 Ibidem, p. 358.

uma posição mais ao norte no ponto Q do mapa, estariam equidistantes de Guantánamo e Santa Lúcia e, assim, se colocariam em posição de igualdade com navios de Santa Lúcia e passariam a ameaçar gravemente as rotas marítimas para os EUA.<sup>24</sup> Poder-se-ia dizer que as forças inglesas nas Bermudas teriam a chance de se confrontar com esses corsários operando a partir de Q, no entanto isso só ocorreria com a divisão de forças com Santa Lúcia, o que seria prejudicial, uma vez que a concentração é um princípio a ser seguido. Acrescesse a isso a extensão da costa cubana, cerca de 600 milhas náuticas do Cabo Santo Antônio ao Cabo Maysi, podendo oferecer bons portos em seu litoral e uma fonte inesgotável de recursos para o posicionamento de uma força naval, “apresentando-se com uma condição única entre as ilhas do Caribe e do Golfo do México”, segundo palavras de Mahan<sup>25</sup>.

Dessa maneira, em comparação com a Jamaica em relação a Bermudas, Canadá (Halifax) e Santa Lúcia, Cuba tem uma imensa vantagem, pois possui uma posição central, linhas interiores e a consequente concentração de forças local.<sup>26</sup>

Além dessas vantagens de posição, Cuba possuía comunicações terrestres seguras e pontos de abastecimento de carvão, enquanto a Jamaica dependia basicamente de comunicações marítimas. Pode-se considerar a Jamaica como uma base avançada, com menos recursos que Cuba, parecendo-se

com as bases avançadas britânicas de Minorca, Malta e Gibraltar, no Mediterrâneo, dependentes sempre de recursos providos de outras paragens para sua preservação. Se Cuba reduzisse a Jamaica a uma posição passiva defensiva, a última desapareceria como fator de controle do Caribe, não havendo, assim, nenhum obstáculo entre Cuba e o canal. Em razão desse isolamento, uma esquadra de batalha dependente de carvão da Jamaica não teria outra opção que não sua retirada para as Antilhas.<sup>27</sup>

O certo é que Santa Lúcia era essencial

**A posição de Cuba “não possuía rival militar à altura entre as ilhas do mundo, com exceção da Irlanda”**

*Mahan*

para a Jamaica, contudo não existia a possibilidade de combinarem esforços conjuntos devido a Cuba. O controle das Antilhas permitia o controle das rotas marítimas providas da Europa, enquanto o controle de Cuba permitia o das

rotas marítimas providas dos EUA. Não se podia comparar os recursos de Cuba com os das Antilhas, que eram bem menores.

Assim, entre as três posições estratégicas para o controle do Caribe, Cuba sem dúvida era a melhor opção, seguida da Jamaica e por último das Antilhas. Dessa maneira, Mahan afirmou que, embora fosse menos poderosa que Cuba, a Jamaica merecia o título de “chave do Caribe”<sup>28</sup> e somente quando dominada por Cuba ela se tornava impotente. Se a Jamaica era a chave, Cuba era a mão que a segurava e a girava.<sup>29</sup>

Pode-se então dizer que Cuba era a principal posição estratégica no Caribe e no

24 Ibidem, p. 359.

25 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit. p. 289.

26 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*, op. cit. p. 359.

27 Ibidem, p. 360.

28 Ibidem, p. 366.

29 Idem.

Golfo do México, em razão dos seguintes fatores apontados por Mahan:

- por sua posição central sobre o Golfo do México e na Passagem Windward;
- por seu poder intrínseco, em razão de seu tamanho e excelentes portos;
- por seus vastos recursos, aumentados por sua proximidade com os EUA; e
- por sua capacidade de bloquear a Passagem de Mona e Porto Rico.

Disse Mahan que a grande combinação de posição geográfica, poder e recursos tornava Cuba, sem dúvida nenhuma, o principal e mais importante ponto levado em consideração no Caribe e no Golfo do México.<sup>30</sup> Complementou afirmando que a posição de Cuba “não possuía rival militar à altura entre as ilhas do mundo, com exceção da Irlanda”.<sup>31</sup>

Entende-se então a insistência de Mahan em influenciar a classe política em conquistar bases nessa região. A guerra com a Espanha em 1898 confirmou sua teoria, além de lançar os EUA em uma corrida expansionista advogada por ele<sup>32</sup>. Como disse Margaret Sprout:

A supremacia naval no Caribe tornou-se um objetivo estabelecido dos EUA antes mesmo de sua guerra com a Espanha; assim, a anexação de Porto Rico e a ocupação de Cuba pouco aumentaram ou alteraram nosso problema de defesa na região. No entanto, a guerra e as anexações que se seguiram acentuaram nossa necessidade de um canal no istmo e enfatizaram a necessidade de controlar a aproximação para tal canal.<sup>33</sup>

Os EUA, após a guerra com a Espanha, controlaram Porto Rico e Cuba e se esfor-

çaram para controlar a Zona do Canal do Panamá, em construção, fazendo com que o Caribe se tornasse um lago norte-americano até o advento de Fidel Castro em Cuba.

Pode-se encontrar a razão pela qual os EUA ainda se mantêm intransigentes em relação à ditadura de Fidel Castro na ilha. Sem uma Cuba amigável os EUA poderiam deixar de ser o poder marítimo prevalente, pelo menos dentro da concepção mahaniana, embora de fato o sejam, em razão de seu poder naval avassalador na região e no mundo. Seja como for, o controle de Cuba foi e é uma questão estratégica para os EUA.

## O ISTMO DO PANAMÁ

Mahan apontou o istmo do Panamá (como ele chamou a futura Zona do Canal a ser inaugurada em 1914) como uma posição estratégica fundamental na geopolítica do Caribe. Dessa posição saíam três das quatro linhas de comunicação, a saber: a linha ligando o istmo à Europa, a linha ligando à costa leste dos EUA e por fim a linha unindo à boca do Mississipi.

Disse ele que, desde que o comércio transformou as relações entre as nações, sempre houve interesse no controle de passagens vitais para a manutenção desse comércio e que tal fato ocorreu com o istmo da América Central ao ser reconhecido como um centro natural para o comércio entre o leste e o oeste.<sup>34</sup> Durante séculos, as Índias Ocidentais, que se localizavam no Caribe, próximas ao istmo, foram uma das grandes fontes de recursos para as nações europeias, principalmente a Grã-Bretanha, que via essa região como vital para seu comércio. Mahan afirmou que seu grande herói inglês, o Almirante

30 Ibidem, p. 346.

31 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit. p. 310.

32 SPROUT, op. cit. p. 438.

33 Idem.

34 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit. p. 66.

Horatio Lorde Nelson, cumprindo determinações do Almirantado, tentou conquistar, em 1780, a região do Rio San Juan e a rota interoceânica através do Lago Nicarágua para a Grã-Bretanha. Essa tentativa terminou em desastre em razão do clima inclemente e da forte resistência espanhola, conhecedora da importância dessa área para o comércio.<sup>35</sup> Acresça-se a essa importância do istmo o ponto de onde saíam os galeões espanhóis carregados de ouro e prata que provinham por terra do México e do Peru, aumentados pelos produtos que provinham das Filipinas.<sup>36</sup> Dessa forma, o istmo, antes mesmo da construção do canal, já era um ponto de importância para o controle de toda a região. Mahan chegou a afirmar textualmente que “para qualquer Estado, o controle do istmo da América Central significa controle naval, preponderância naval, no qual o domínio da terra será, no melhor dos casos, um incidente conveniente”.<sup>37</sup>

A importância do domínio dessa região vital pelos EUA surgiu de sua expansão continental para o Pacífico, ao facilitar as comunicações entre as duas costas, a atlântica e a pacífica. A guerra contra o México, a aquisição da Califórnia e a descoberta de ouro no oeste só vieram a exacerbar a necessidade de controlar o istmo<sup>38</sup>. O interesse dos EUA não era somente comercial, mas também político, e o principal oponente a esse interesse, reconhecia Mahan, era a Grã-Bretanha. Dizia ele:

Desde que, como o grande transportador naval, a Grã-Bretanha tem um natural e

preponderante interesse em cada nova rota aberta ao comércio, sendo inevitável que ela deva escrutinar cuidadosamente cada proposição para mudança nos arranjos já estabelecidos, consciente que é do poder que possui para reafirmar seus interesses, no caso dessa questão ser submetida à apreciação.<sup>39</sup>

Mahan reconhecia, no entanto, que o controle do istmo por parte dos EUA colocava-se no campo do progresso nacional, segurança do seu país, e seria bem mais urgente e direto do que as alegações de controle por parte da Grã-Bretanha; assim, por direito e interesse, o istmo deveria estar sob controle norte-americano.<sup>40</sup> Para a Grã-Bretanha, a perda do controle dessa posição não iria afetar seriamente o seu comércio, já que grande parte de suas linhas de comércio passava pelo Canal de Suez, sob seu controle, e os britânicos não possuíam possessões ou colônias no Pacífico Oriental que tornassem o istmo de fundamental importância<sup>41</sup>. Para os EUA, a situação era diferente. Com a posse do istmo, as duas costas estariam unidas e a ligação com a Europa, a partir do Pacífico, permanentemente assegurada.<sup>42</sup>

O controle do futuro Canal do Panamá poderia modificar o valor estratégico dos portos no Caribe, uma vez que haveria um aumento do volume de navios mercantes trafegando na região. O poder marítimo (*sea power*) servia exatamente para proteger as linhas de comunicação mais favoráveis, e as linhas para o Panamá seriam as mais fa-

35 Ibidem, p. 80.

36 Ibidem, p. 68.

37 Ibidem, p. 81.

38 Ibidem, p. 82.

39 Ibidem, p. 84.

40 Ibidem, p. 84 e 85.

41 Ibidem, p. 86.

42 Ibidem, p. 87.

voráveis para o comércio<sup>43</sup>; assim, o controle dessa posição tornava-se fundamental para o poder marítimo dos EUA.

Outro fator alegado por Mahan para o controle norte-americano no istmo era o cumprimento da Doutrina Monroe, da qual os EUA eram o fiel signatário. Ele mostrava preocupação com as ainda colônias da Grã-Bretanha no Caribe e a defesa da Doutrina Monroe.<sup>44</sup> Para ele, a Doutrina Monroe permitia o controle, a administração e a proteção militar da Zona do Canal, sendo essa responsabilidade “adquirida ou assumida”, simplesmente, uma fase posterior do antigo tratado com a Colômbia, garantindo a segurança de trânsito<sup>45</sup>. A outra doutrina seguida pelos EUA no campo internacional, a de “Open Door”, na China, requeria um poder naval consistente e, para a sua aplicação, o Pacífico era o caminho; e, como saída para este oceano, o istmo tornava-se fundamental.<sup>46</sup>

Sua preponderância no istmo não era apenas no campo do interesse puro e simples, mas também no campo da moral.<sup>47</sup> Os EUA queriam civilizar os “não civilizados”, habitantes do istmo, e essa missão civilizadora era defendida por Mahan como salvadora e moralmente intransferível. Era o “fardo” que os EUA deveriam carregar, indicado por Deus.

Mahan complementava afirmando que existia também um grande interesse estraté-

gico militar por parte dos EUA no controle do istmo ao facilitarem a ação naval, e aqui ele se referia ao deslocamento da esquadra norte-americana de uma costa para outra. O istmo atuaria como uma posição central, permitindo o reforço naval de uma costa para outra, dentro do princípio por ele sempre defendido de concentração de esforços. Tal condição fazia o istmo ser importante no aspecto nacional e internacional para os EUA, e o interesse de seu país pelo futuro canal “era particular e supremo a um grau que mereça com razão reconhecimento por parte de outros Estados”.<sup>48</sup>

Para Mahan, a questão central não era

**Mahan diria ainda que “uma coisa é certa: no Caribe está a chave estratégica para os dois grandes oceanos, o Atlântico e o Pacífico, nossas [dos EUA] duas grandes fronteiras marítimas”. E o canal para uni-las**

somente a defesa costeira dos EUA, mas a defesa de uma área marítima afastada de interesse. Aproximidade do Caribe tornava-se fundamental para a defesa dos EUA ao congregarem como linhas de defesa Porto Rico, Guantánamo e, por fim, a Zona do Canal do Panamá, consideradas bases avan-

çadas, quando devidamente fortificadas. Dessa maneira, o istmo se tornava também uma posição fundamental de defesa dos próprios EUA.<sup>49</sup> O controle dessa posição e a importância do canal para o mundo seriam tão grandes que os EUA não poderiam permitir ser ultrapassados em poder naval por qualquer Estado, com exceção da Grã-Bretanha, e a preponderância naval

43 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 139.

44 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit. p. 88.

45 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 304.

46 Ibidem. p. 110.

47 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit. p. 98.

48 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 102.

49 Ibidem, p. 280.

seria o fator dissuasório e não apenas o controle de posições estratégicas.<sup>50</sup>

Mahan diria ainda que “uma coisa é certa: no Caribe está a chave estratégica para os dois grandes oceanos, o Atlântico e o Pacífico, nossas [dos EUA] duas grandes fronteiras marítimas”<sup>51</sup>. E o canal para uni-las.

## O HAVAÍ E O PACÍFICO

Em 1893 Mahan afirmou que seria uma questão para o mundo civilizado e não apenas para os EUA se as Ilhas Sandwich (onde se incluía o Havaí, com a sua importância militar sem rivais à altura no norte do Pacífico) se tornassem no futuro um entreposto da civilização europeia ou um local do barbarismo chinês. A China poderia expandir violentamente suas fronteiras para o leste ou oeste, em direção ao Pacífico ou à Europa. Não seria exagerado, dizia ele, afirmar a necessidade de se controlar as Ilhas Sandwich por uma “nação civilizada” e com forte poder marítimo. Complementava dizendo que, por sua vasta costa pacífica e, assim, próximo dessa fronteira marítima, os EUA eram o país indicado para ser o guardião para essa posição geográfica fundamental<sup>52</sup>. Com essa afirmação, feita ao editor do *New York Times* naquele ano, Mahan apontava a importância da posse da Ilha do Havaí para a política norte-americana e para as nações “civilizadas”. Para que isso se realizasse, era fundamental que os EUA se transformassem em um grande poder marítimo, afirmava.

Dizia o autor norte-americano que os EUA em sua infância bordejavam o Atlântico, em sua juventude aumentavam sua fronteira marítima para o Golfo do México e em sua maturidade se expandiam para o Pacífico.<sup>53</sup>

Reconhecia, no entanto, que existiam também interesses britânicos no Pacífico, da mesma forma que existiam interesses conflitantes com os EUA no Caribe. A Grã-Bretanha possuía pontos estratégicos no Atlântico e no Caribe, tais como Halifax, Bermuda, Santa Lúcia e Jamaica; no entanto, essa série de pontos inexistia no Pacífico. Em razão do baixo desenvolvimento do leste do Pacífico, em comparação com o ocidente desse oceano, a Grã-Bretanha se voltou para a China e o Japão. O oeste dos EUA, com sua costa na Califórnia, oferecia poucos atrativos a uma nação como a Grã-Bretanha, apesar de interessante para a Espanha, que transitava com seus navios carregados de ouro e prata, sem, no entanto, ser uma nação comercial. Sendo essa costa oeste americana desinteressante para os comerciantes da Grã-Bretanha, que só a poderiam atingir pelo vasto Oceano Pacífico provindos da China ou pela rota do Cabo Horn, essa região foi esquecida<sup>54</sup>.

Com os últimos desenvolvimentos na Colúmbia Britânica, no Pacífico Nordeste, e a posse da Austrália e Nova Zelândia, no sudoeste do Pacífico, a Grã-Bretanha passou a contar com dois pontos extremos de controle e a se interessar por pontos de apoio intermediários entre essas duas regiões. Não era ilegítimo a Grã-Bretanha desejar obtê-los; no entanto, existiam interesses mais urgentes, superiores e vitais de outro país e seu povo, os EUA. Desses interesses, o controle da Ilha do Havaí avultava com particular importância para os EUA, em razão de seu valor comercial e de sua favorável posição para controlar as linhas marítimas.<sup>55</sup> Mahan não via a Grã-Bretanha como inimiga; pelo con-

50 Ibidem, p. 332.

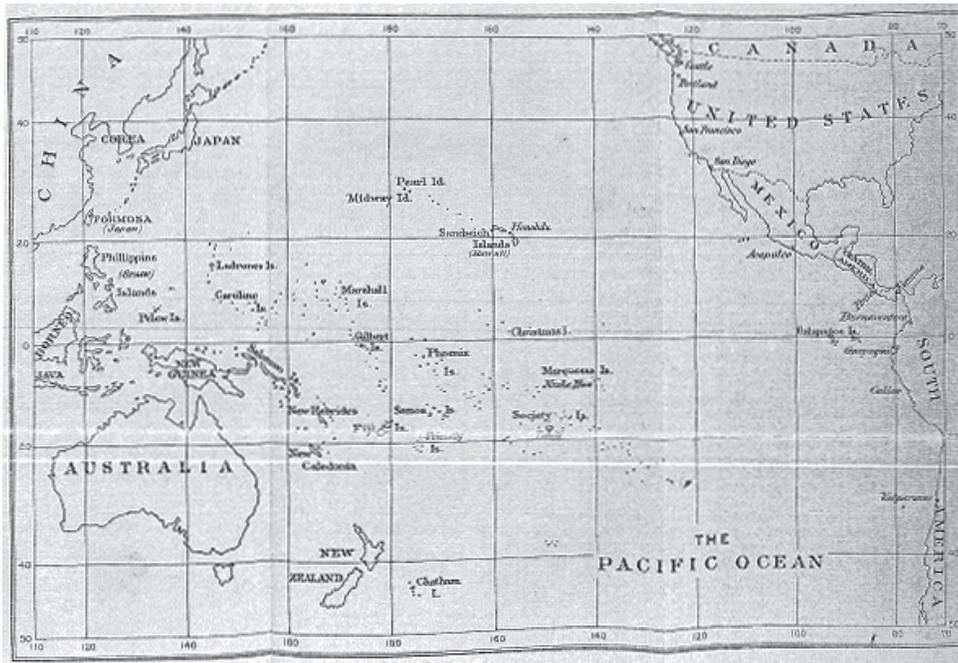
51 Ibidem, p. 382.

52 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit. p. 31 e 32.

53 Ibidem, p. 35.

54 Ibidem, p. 38 e 39.

55 Idem.



trário, argumentava que existiam laços indissolúveis entre as duas nações e que haveria grandes chances de cooperação entre elas. Diria ele que de “um reconhecimento cordial de similaridades de caráter e ideias nascerá simpatia, que, por conseguinte, facilitará a cooperação benéfica para ambos”.<sup>56</sup> A aquisição das Filipinas na guerra com a Espanha, em 1898, vista por ele mais como uma responsabilidade do que como posse, viera acelerar a necessidade de controlar o Havaí, sendo mais uma posição estratégica fundamental para sustentar o poder naval norte-americano emergente<sup>57</sup>.

Ao se observar o mapa que se segue do Oceano Pacífico, com suas regiões ocidental e oriental, as ilhas do Havaí assumem um papel relevante. Por sua singular posição estratégica, elas são um ponto fundamental. Localizam-se em um grande centro de

movimento, em uma posição importante intermediária, uma posição avançada com grande potencial natural, como ponto ofensivo e base de operações, apoio e reparos<sup>58</sup>. Duas considerações emergem do mapa: a primeira, o isolamento das Ilhas Sandwich em relação à vastidão do Pacífico; a segunda, que elas se encontravam no centro de um vasto círculo cujo raio era próximo da distância de Honolulu a São Francisco. A linha da circunferência passaria próximo das ilhas ao norte da Austrália e Nova Zelândia, continuando até o continente americano. Entre essas posições encontram-se poucas ilhas sem nenhuma importância, denotando a fraqueza em pontos intermediários entre a Austrália e o Havaí. A distância entre São Francisco e Honolulu era de cerca de 2.100 milhas, quase a mesma que entre Honolulu e as ilhas Gilbert, Marshall, Samoa, Society

56 Ibidem, p. 27.

57 SPROUT, op. cit. p. 438.

58 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 138.

e Marquesas, todas sob controle europeu, excetuando Samoa, sob controle dos EUA. Assim o Havaí, no complexo arquipelágico das Sandwich, se colocava em ótima situação estratégica, isto é, em posição central no Pacífico. Para um estrategista profissional, essa posição chamava imediatamente a atenção, tanto do ponto de vista estratégico-militar como comercial e, o mais importante, como influenciador das vias de comunicação marítimas, presentes e futuras<sup>59</sup>.

O Canal do Panamá proporcionaria certamente novas vias de comércio; assim, o controle da Zona do Canal e das ilhas do Havaí passava a ser fundamental para o bem-estar dos EUA, imaginava ele.<sup>60</sup> No Pacífico, então, existiriam em 1911 duas bases navais permanentes continentais, São Francisco e Puget Sound, o Havaí como uma base avançada e, por fim, a futura Zona do Canal, também como base avançada<sup>61</sup>. Além disso, as rotas comerciais marítimas a partir do istmo para a China e o Japão sofreriam influência direta do controle do Havaí. Acreditava Mahan que já existiam zonas de influência no Pacífico Sudoeste entre a Grã-Bretanha, a Alemanha e a Holanda; no entanto, no Pacífico Norte os EUA apareciam como únicos, em razão de seu tamanho, seus interesses e seu poder. Assim, era natural que seu país tivesse predomínio nessa região. O interesse de 6 milhões de britânicos no Canadá Ocidental não tinha prevalência sobre o de 65 milhões de norte-americanos,

complementava Mahan<sup>62</sup>. No fundo, Mahan acreditava que não haveria disputa de poder no Pacífico Oriental com a Grã-Bretanha, como realmente não houve. Para ele, a posse do Havaí era o resultado dos interesses norte-americanos e da fraqueza dos habitantes locais, que “sentiram a necessidade de se conectar politicamente com um poderoso poder marítimo”<sup>63</sup>, no caso os EUA.

Mahan acreditava que a política de “Open Door” na China dependia do balanço internacional de poder no Pacífico Ocidental, e qualquer modificação nesse balanço seria perigosa, principalmente naquele momento em que a Alemanha emergia fortemente, aumentando as tensões entre os países europeus<sup>64</sup>. Para ele, “Open Door” era um dos pilares da política externa norte-americana, juntamente com a Doutrina Monroe, sendo a primeira o estabelecimento de um *modus vivendi* entre as grandes potências no Extremo Oriente e no Pacífico Ocidental”, segundo palavras do Almirante João Carlos Gonçalves Caminha<sup>65</sup>.

Para o autor norte-americano, a política de “Open Door” estava intimamente ligada à questão da imigração asiática para os EUA. Essa imigração estava associada com a Doutrina Monroe, pois se tornava evidente que os asiáticos eram “tão diferentes dos europeus que eles não se misturavam socialmente”. Eles viviam lado a lado, mas como comunidades separadas, ao invés de se incorporarem à massa da população. Assim, uma

59 MAHAN, Alfred Thayer. *The interest of America in sea power*. Op. cit. p. 42 e 43.

60 Ibidem, p. 45.

61 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 320.

62 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in sea power*. Op. cit. p. 47.

63 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 124.

64 É justo mencionar que a doutrina “Open Door” relacionava-se com a integridade territorial da China, preservando, no entanto, as concessões já obtidas pelas grandes potências que mantinham entrepostos naquele país.

65 CAMINHA, João Carlos Gonçalves. “Mahan: sua época e suas ideias”. In: *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: SDM, 3t, 1986, p. 39. Excelente artigo escrito pelo Almirante Caminha e que merece uma leitura atenta.

larga preponderância de asiáticos em uma certa região era uma real anexação. A imigração asiática para a costa do Pacífico, naquela situação de população esparsa, significaria uma ocupação asiática, a “Ásia colonizada nos EUA”. Isso o governo norte-americano não poderia permitir.<sup>66</sup>

Mahan considerava a política norte-americana para a China intrinsecamente ligada à posse das Filipinas. A decadência do império chinês o preocupava, principalmente pelas disputas das grandes potências pelo comércio regional. Acreditava ele que para minorar essas tensões era essencial que só existissem dois poderes regionais no Pacífico, de um lado os EUA e de outro o Japão, que eram os dois únicos países com poderosas Marinhas, possuidores de costas marítimas, representando um balanço de poder.<sup>67</sup> Esse arranjo era o melhor para a manutenção de paz na região.

Especulava, em complemento, que a manutenção dessa política poderia levar os EUA a manter a sua esquadra de batalha no Pacífico, uma vez que a costa ocidental estava bem mais exposta que as costas do Atlântico ou do Golfo.<sup>68</sup> O Japão, com o seu desenvolvimento naval, certamente minava a predominância naval britânica no Pacífico Ocidental, sendo uma ironia da história esse fato, pois foi a própria Grã-Bretanha que construíra grande parte da esquadra japo-

nesa e oferecera um grande número de assessores navais, imaginando-a como uma contrabalança à expansão russa naquele oceano. O que realmente ocorrera era que os britânicos não mais dominavam as linhas de comunicação naquela parte do oceano.<sup>69</sup> O Japão já demonstrara o seu potencial naval ao derrotar de modo cabal a Rússia na guerra de 1905, pensava Mahan.

Mahan chegou a imaginar uma futura guerra com o Japão. Caso os EUA perdessem esse confronto, era improvável que os japoneses procurassem anexar qualquer parte da costa

ocidental norte-americana. Entretanto, poderiam exigir o Havaí ou a imigração livre de seus cidadãos para os EUA ou para o Havaí.<sup>70</sup>

O autor norte-americano considerava as Filipinas, o Havaí e o istmo do Panamá im-

portantes posições estratégicas no Pacífico, de modo a “facilitar nosso [dos EUA] acesso aos mares da China e ao vale do Yang-Tsé e como posições de apoio às nossas ações naqueles locais”.<sup>71</sup>

### CONDIÇÕES DETERMINANTES PARA A EXPANSÃO NAVAL DOS EUA NO MUNDO

Mahan propugnou durante muitos anos a expansão naval dos EUA. Nessa tarefa contou com inúmeros aliados, entre os quais se projetava Theodore Roosevelt. Em 1902

**Mahan considerava a política norte-americana para a China intrinsecamente ligada à posse das Filipinas**

66 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 197.

67 MAHAN, Alfred Thayer. *The Interest of America in International Conditions*. Boston: Little Brown & Co, 1910, p. 198 apud WESTCOTT, Allan. *Mahan on Naval Warfare*. Boston: Little Brown & Co, 1918, p. 299.

68 Idem.

69 SPROUT, op. cit. p. 422.

70 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy*. Op. cit. p. 180.

71 MAHAN, Alfred Thayer. *Retrospect and Prospect*. Boston: Little Brown and Co, 1903, p. 34.

Mahan publicou um artigo no periódico *Leslie's Weekly* intitulado “Conditions determining the naval expansion of the United States”, no qual discutia as razões que deveriam levar os EUA a expandirem o seu poder marítimo, em especial o seu poder naval.

Disse Mahan que uma Marinha de Guerra era essencialmente uma força armada que tinha na mobilidade a sua maior qualidade. Quanto mais afastados os interesses sujeitos ao ataque de um adversário, mais necessário se fazia uma Marinha de Guerra poderosa. Concordava que foi uma justificativa plausível a manutenção de uma Marinha de Guerra costeira para a classe política de seu país no passado. Ela era relativamente barata de manter e dependia essencialmente de fortificações costeiras para se apoiar. No entanto, em razão da expansão comercial dos EUA, esse quadro não mais se sustentava<sup>72</sup>.

Mahan afirmava que com essa expansão era necessário aumentar a capacidade de combate da Marinha de Guerra; no entanto, só isso não era suficiente. Era necessário aumentar a mobilidade da força e com isso avultava a necessidade da aquisição de bases em diversas partes do mundo onde os “interesses nacionais” se fizessem contrariados, de modo a permitir a ação ofensiva “instantaneamente”.<sup>73</sup> Essas bases aumentariam o poder e a mobilidade da força. A capacidade de se abastecer de carvão (e não podemos esquecer que a maioria dos navios no

tempo de Mahan utilizava carvão), além das facilidades logísticas gerais e de reparos, permitiria manter os navios próximos da área de operações, sem a necessidade de retorno aos EUA.

Para ele era importante que uma base ou estação naval localizada fora do território norte-americano contasse com o apoio de uma região contígua que lhe fosse amigável. A ação de induzir ou “compelir”<sup>74</sup> a cooperação dos habitantes que moravam em torno dessas bases ou como pacíficos trabalhadores ou agricultores deveria ser uma tarefa a ser procurada, de modo a fortalecer cada vez mais essa posição<sup>75</sup>.

A extensão do território a ser obtido para a instalação de uma base era um fator militar importante, por isso uma ilha pequena tem menor valor estratégico do que uma maior dotada de maiores recursos; assim citava a dificuldade que a Grã-Bretanha tinha para manter Gibraltar, cercada por estrangeiros

por todos os lados, nem sempre beligerantes<sup>76</sup> como os espanhóis, que reclamavam, apesar disso, a devolução dessa importante posição.

Alertava, no entanto, Mahan que a aquisição de muitas bases desnecessárias pelos EUA poderia se tornar uma vulnerabilidade e, dessa maneira, se transformar em um ponto de fraqueza, multiplicando os pontos sensíveis e motivando uma divisão de força (não atendendo ao princípio da concentração). Assim, defendia que a necessidade de ex-

**Disse Mahan que uma  
Marinha de Guerra era  
essencialmente uma força  
armada que tinha na  
mobilidade a sua maior  
qualidade**

72 Ibidem, p. 40.

73 Ibidem, p. 42.

74 Mahan utilizou a palavra *compelling*, que traduzi como compelir.

75 Ibidem, p. 45.

76 Idem.

pansão de bases não deveria ser analisada absolutamente para, em suas próprias palavras, “expansão indefinida”.<sup>77</sup> Só as bases estrategicamente necessárias deveriam ser adquiridas.

A expansão de bases dos EUA não deveria ser primariamente para propósitos militares, embora contribuisse para o poder naval. Considerações políticas e comerciais deviam permear a conquista e aquisição desses pontos. A marcha dos eventos mundiais em relação à disputa por comércio nos últimos 20 anos (de 1880 em diante) havia trazido, segundo ele, a necessidade de expansão das Marinhas de Guerra. Se não fosse a guerra com a Espanha em 1898, os EUA não estariam de posse de Porto Rico, Havaí e Filipinas, além dos direitos em Cuba, nas Índias Ocidentais e no Golfo do México e, dessa maneira, não receberiam os impulsos para constituir uma Marinha de Guerra ofensiva, necessária para proteger os interesses políticos e comerciais futuros.<sup>78</sup>

Disse Mahan sobre a expansão naval de seu país:

O impulso geral e árduo das grandes nações civilizadas do mundo para encontrar e estabelecer mercados e relações comerciais fora de suas fronteiras e de suas populações tem provocado muitas anexações e agressões comerciais e navais. Nisso os EUA não tomam parte, contudo eles estabeleceram uma situação que aumenta imensamente suas ansiedades políticas e comerciais e, conseqüentemente, suas responsabilidades navais.<sup>79</sup>

Segundo Mahan, a África, em virtude de sua posição e suas anexações, e partes da

Ásia, conhecidas como Levante, eram áreas de influência europeia e, assim, sem interesse norte-americano<sup>80</sup>. No entanto, a América do Sul, áreas do Pacífico (Havaí e Filipinas), o Caribe, o Golfo do México e istmo, além do comércio com a China, transformaram-se em pontos de interesse dos EUA.

Na disputa pelo comércio mundial, pacificamente na maior parte das vezes, mas não sempre, a força seria um fator determinante, como tinha sido em todos os períodos da história, e a força em lugares remotos significava, para ele, o poder naval. Dentro desse espírito é que ele defendia a expansão da Marinha de Guerra norte-americana. As anexações pós-guerra de 1898 não criaram a necessidade de fortalecer o poder naval; ao contrário, elas reduziram o peso das responsabilidades, contribuindo para apoiar cada vez mais a sua expansão.<sup>81</sup>

### **ALFRED THAYER MAHAN: O AUTOR CLÁSSICO DE HISTÓRIA E ESTRATÉGIA NAVAIS**

Alguns anos atrás, em uma aula de história moderna e contemporânea na Universidade Federal do Rio de Janeiro, o mestre, docente experiente e respeitado no meio, ao descrever os conflitos mundiais contemporâneos para uma turma de futuros historiadores, incitou-os a ler a obra *História da Guerra do Peloponeso*, de Tucídides, escrita no século V a.C.

Um dos alunos mais espirituosos, lembrando que no ano anterior outro mestre da mesma universidade havia afirmado a necessidade dos pesquisadores se manterem atualizados com novas obras e estu-

77 Ibidem, p. 47.

78 Ibidem, p. 49.

79 Idem.

80 Ibidem, p. 51.

81 Ibidem, p. 53.

dos, resolveu provocar aquele nobre professor. Sua pergunta foi simples:

– Mestre, como historiadores devemos nos manter atualizados nas novas pesquisas e descobertas na disciplina, não é verdade? Sendo isso efetivamente verdade, para que lermos uma obra escrita no século V a.C., quando existem novas hipóteses e livros bem mais modernos sobre a Guerra do Peloponeso? O que essa guerra tem a ver com os conflitos contemporâneos?

O professor parou, olhou-o fixamente e, com um toque de humor, respondeu o seguinte:

– Prezado colega, sua pergunta é pertinente e requer uma explicação um pouco mais elaborada. A resposta a sua pergunta é simples: porque a *História da Guerra do Peloponeso*, de Tucídides, é um clássico. “O que é uma obra clássica?”, você poderia perguntar. Eu responderia imediatamente que uma obra clássica é aquela que tem perenidade no tempo e no espaço, em razão de sua importância no campo de conhecimento no qual se insere, não importando a sua longevidade. Além disso, essa obra geralmente é paradigmática, isto é, tornou-se uma obra de referência a partir da qual o conhecimento de determinado assunto se alterou de alguma forma. Uma outra característica de um clássico é a sua capacidade de ser sempre atual e o ponto de partida para outras obras que lhe seguem. Finalmente, por ser uma obra que retrata uma realidade no tempo em que foi escrita e que, cada vez que é lida, traz novas interpretações, tornando-se, assim, uma obra eterna. Essas são as principais características de uma obra clássica. Assim, a obra de Tucídides nos apontou o realismo nas relações internacionais, a partir da guerra entre Atenas e Esparta, e o autor, ao contrário de Heródoto, utilizou a crítica

histórica em seus relatos sobre o conflito, sendo considerado, dessa maneira, o pai da historiografia crítica. Por esses motivos, a obra de Tucídides é um clássico que merece ser lido por todos os historiadores.

Essa explicação se encaixa perfeitamente na obra *The Influence of sea power upon history*, de Alfred Mahan. Ela é um clássico na literatura histórica e estratégica navais. Possui perenidade no tempo e no espaço, sendo até hoje discutida no meio acadêmico e no meio militar mundial. É paradigmática e referencial no campo da história naval e, a partir dela, novos conceitos e princípios na estratégia passaram a ser discutidos. Todos os autores em estratégia naval que se seguiram a Mahan o mencionaram de alguma forma, ora concordando, ora discordando de suas conclusões, mas sempre o discutindo. E, por fim, foi uma obra emblemática no fim do século XIX, servindo de modelo para arquiteturas de forças navais dos principais contendores no mar naquele período histórico precursor da Grande Guerra de 1914. Até hoje, a leitura dessa obra e das demais de Mahan suscita novas interpretações e novas leituras. Por esses motivos, não só essa obra é um clássico, mas o conjunto de obras do autor norte-americano se tornou clássico.

Nos últimos cinco números da *Revista Marítima Brasileira*, buscou-se discutir as diversas visões desse teórico dos EUA. O primeiro artigo<sup>82</sup> procurou descrever uma breve biografia de Mahan, suas trajetórias pessoal e intelectual e, principalmente, suas aflições na carreira naval. Verificou-se por suas cartas que a tarefa de escrever lhe era muito mais agradável que continuar a sua carreira na Marinha. Os EUA possivelmente perderam um potencial almirante, e o mundo ganhou um notável autor e histori-

82 Publicado na *RMB* do 2º trimestre de 2009, v. 129, n. 04/06.

ador. O segundo artigo<sup>83</sup> retratou a percepção de Mahan sobre a história, o ofício de ser historiador e suas principais influências. Pôde ser constatado que ele tinha uma visão providencialista da história e que o historiador, para ele, deveria ser mais um artesão do que um cientista, com todos os problemas metodológicos que tal postura traria. Seu principal influenciador foi Antoine Henri Jomini, cuja teoria de guerra lhe serviu de inspiração. O terceiro artigo<sup>84</sup> discutiu os seus seis elementos de poder marítimo, sendo que três deles se baseavam na geografia física do Estado: a posição geográfica, a conformação física e o tamanho do território. Um elemento se baseava na geografia humana, o tamanho da população, e os dois últimos elementos se inseriram em aspectos sociológicos e políticos, o caráter da população e o caráter de governo. Tal visão conduz diversos historiadores e estrategistas a considerarem Mahan excessivamente determinista em suas conclusões, o que não diminui a riqueza de sua análise. O quarto artigo<sup>85</sup> abordou a questão dos principais princípios de estratégia naval, que para ele eram a concentração, a posição central e as linhas interiores. Procurou-se também discutir como ele conceituava linhas de comunicação, a batalha decisiva, a guerra de corso, posições estratégicas e bases e como obter o controle do mar. Por fim, este último artigo procurou abordar as questões geopolíticas envolvidas no pensamento de Mahan, tendo os EUA como fulcro. Pôde ser constatado que, para o autor norte-americano, as principais áreas de influência de seu país se localizavam no Caribe

e no Golfo do México, no istmo do Panamá e no Pacífico norte, em especial no Havai e nas Filipinas, no Pacífico sudoeste.

Por ser um autor prolífico, com 20 livros e mais de cem artigos publicados, sugere-se uma sequência de leitura para que se possam compreender o seu pensamento e a sua teoria. Inicialmente sugere-se a leitura das obras no original em inglês para se compreender os motivos que levaram Mahan a formular aqueles pensamentos, em suas próprias palavras.

A leitura inicial é a de seu clássico *The influence of sea power upon History 1660-1783*, de 1890. O mais comum é a leitura apenas da introdução e de seu capítulo 1, o que é insuficiente. Embora sejam leituras fundamentais, sugere-se a continuação dos capítulos subsequentes, pois Mahan procurou reafirmar suas ideias a partir da história naval, iniciando-se na restauração Stuart, em 1660, até o fim da revolução americana, em 1783. Esse livro é fundamental para se compreender os seus seis elementos ou fatores do poder marítimo dentro da discussão histórica, além dos seus conceitos de estratégia naval.

Em seguida sugere-se a leitura da continuação da série *The influence of sea power*, conforme apontada pelo notável pesquisador norte-americano Jon Tetsuro Sumida<sup>86</sup>, que é *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*, em dois volumes, para em seguida ler-se o *Sea power in its relation to the War of 1812*, completando-se o conjunto de três livros da série apontada por Sumida<sup>87</sup>.

83 Publicado na *RMB* do 3º trimestre de 2009, v. 129, n. 07/09.

84 Publicado na *RMB* do 4º trimestre de 2009, v. 129, n. 10/12.

85 Publicado na *RMB* do 1º trimestre de 2010, v. 130, n. 01/03.

86 SUMIDA, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and Teaching Command*. Washington DC: The Woodrow Wilson Center Press, 1997, p. 5 e 26.

87 O professor Sumida indica um quarto livro da série *The Influence of sea power*, que é a *The life of Nelson*, em dois volumes. No entanto, considero dispensável a leitura dessa obra monumental, pois em nada afeta a percepção de seu pensamento, uma vez que ela é uma biografia de seu grande herói e poderia ser lida posteriormente. Porém trata-se apenas de minha visão pessoal.

O quarto livro que se sugere a leitura é o *Naval Strategy*, de 1911, no qual Mahan discutiu os seus princípios de estratégia em profundidade. Embora tenha sido um livro que não lhe agradou, ele se torna fundamental para se compreender sua visão estratégica.

Por fim, sugere-se a leitura do *From sail to steam: recollections of a naval life* de 1907, no qual Mahan procurou descrever a sua vida na Marinha e suas experiências como autor. É um livro importante para se compreender o seu modo de ver o mundo e a Marinha.

Os demais livros poderão ser lidos em ordem cronológica e certamente conduzirão o leitor a compreender aspectos específicos de seu pensamento.

Para os leitores que não dominam a leitura em língua inglesa, há três artigos importantes sobre o pensamento de Mahan. O primeiro foi publicado na *Revista Marítima Brasileira* em 1986, de autoria do Almirante João Carlos Gonçalves Caminha, cujo título é *Mahan: sua época e suas ideias*. Trata-se do melhor artigo já escrito sobre Mahan em português, segundo minha visão. Está devidamente referenciado na bibliografia que se segue. O segundo artigo foi escrito pelos professores Domício Proença Filho e Eugênio Diniz e pelo Comandante Salvador Guelfi Raza e está incluído como capítulo no livro *Guia de Estudos Estratégicos*, de 1999, também referenciado na bibliografia. Por fim, a tradução do artigo do professor Phillip Crowl cujo título é “Alfred Thayer Mahan: o historiador naval”, no livro *Construtores da Estratégia Moderna de Machiavelli – a Era Nuclear*, da Biblioteca do Exército,<sup>88</sup> completa a série. No ano passado (2009) foi lançado no mercado editorial português o livro *Os grandes mestres da estratégia – Estudos sobre o poder da guerra e da paz*,

sob a coordenação de Ana Paula Garcês e Guilherme D’Oliveira Martins. Nele existe um capítulo específico sobre Alfred Mahan com o título “Mahan: o poder do Estado no mar”, escrito pelo Almirante Nuno Vieira Martins. O Almirante Vieira Martins escreveu um belo texto sobre Mahan e sua teoria, que merece uma leitura atenta. Trata-se, assim, de um texto em português, referenciado na bibliografia, que pode complementar os estudos sobre esse autor norte-americano.

Neste ano de 2010 serão comemorados os 170 anos de nascimento de Alfred Mahan. A Marinha portuguesa, no final do ano passado, no bojo do XI Simpósio Internacional de História Marítima, estabeleceu um painel específico sobre a obra de Mahan que contou com a participação de diversos pesquisadores sobre esse tema. A discussão de suas teses aqui no Brasil seria salutar e interessante, principalmente considerando que suas ideias continuam pertinentes, segundo a concepção estratégica naval brasileira. Nesse mister, a Escola de Guerra Naval seria um fórum mais que adequado para essas discussões.

Na conclusão dessa série de cinco artigos, nada mais significativo do que apresentar a afirmação de um dos maiores especialistas nos EUA sobre Mahan, o professor doutor William Livezey. Disse o professor Livezey o seguinte:

Se Mahan fosse apenas um filho de seu tempo, se suas ideias provocassem concordâncias ou discordâncias, se o impacto [de suas ideias] fosse julgado benéfico ou maléfico ou ambos, em minha opinião, se pode afirmar com segurança que a influência de Mahan durante a sua existência e em menor grau nos anos que se seguiram [à sua morte] é impressionante. E enquanto nenhuma

<sup>88</sup> Fiz referência à obra original em inglês na bibliografia.

justificativa pode ser dada de que ele foi uma figura central na história, Mahan com toda a certeza ocupa um lugar de importância e de significância.<sup>89</sup>

Alfred Thayer Mahan continua sendo um paradigma importante nos estudos de história naval e estratégia, por isso continua sendo um clássico.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; Historiador; Guerra; Estratégia; Poder Marítimo; Poder Naval;

## BIBLIOGRAFIA

### Obras de Alfred Thayer Mahan:

- MAHAN, Alfred Thayer. *The Gulf and Inland Waters*. New York: Charles Scribner Sons, 1883.
- \_\_\_\_\_. *The influence of Sea Power upon history 1660-1783*. Little Brown and Co, 1890.
- \_\_\_\_\_. *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*. 2v. Boston: Little, Brown, 1892.
- \_\_\_\_\_. *Admiral Farragut*. New York: Appleton, 1892.
- \_\_\_\_\_. *The life of Nelson: the embodiment of the Sea Power of Great Britain*. 2v. Boston: Little Brown, 1897.
- \_\_\_\_\_. *The interest of America in sea power, present and future*. Boston: Little Brown & Co, 1897.
- \_\_\_\_\_. *Lessons of the war with Spain and other articles*. Boston: Little Brown, 1899.
- \_\_\_\_\_. *The Problem of Asia and its effect upon International Policies*. Boston: Little Brown, 1900.
- \_\_\_\_\_. *The Story of the War in South Africa 1899-1900*. Boston: Little Brown, 1900.
- \_\_\_\_\_. *Types of Naval Officers drawn from the History of the British Navy; with some account of the conditions of Naval Warfare at the beginning of the Eighteenth Century and its subsequent development during the Sail Period*. Boston: Little Brown, 1901.
- \_\_\_\_\_. *Retrospect and prospect. Studies in international relations, naval and political*. Boston: Little Brown & Co, 1903.
- \_\_\_\_\_. *The writing of History*. In: *The Atlantic Monthly*. Boston: Houghton, Mifflin and Co. v.91, n. 545, p.289-298, March, 1903.
- \_\_\_\_\_. *Sea power in its relations to the war of 1812*. 2v. Boston: Little Brown, 1905.
- \_\_\_\_\_. *Some neglected aspects of War*. Boston: Little Brown, 1907.
- \_\_\_\_\_. *From sail to steam. Recollections of a naval life*. New York: Harper & Brothers Publisher, 1907.
- \_\_\_\_\_. *Naval Administration & Warfare. Some general principles*. Boston: Little Brown & Co, 1908.
- \_\_\_\_\_. *The Harvest Within: thoughts on the life of the christian*. Boston: Little Brown, 1909.
- \_\_\_\_\_. *The Interest of America in International Conditions*. Boston: Little Brown, 1910.
- \_\_\_\_\_. *Naval strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Low, Marston & Co, 1911.

89 LIVEZEY, William. *Mahan on sea power*. Oklahoma: Oklahoma University Press, 1981, p. 386.

\_\_\_\_\_. *Armaments and arbitration or a place of force in the international relations of states*. New York: Harper & Brothers Publisher, 1912.

\_\_\_\_\_. *Major Operations of the Navies in the War of American Independence*. London: Sampson Low, Marston Ltd, 1913.

### **Bibliografia selecionada e referenciada sobre Alfred Thayer Mahan**

BARBER, James. “Mahan e a estratégia naval na era nuclear”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, p-89-102, 3. Trim, 1976.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. “Mahan: sua época e suas ideias”. *Revista Marítima Brasileira*. jul-set 1986. p.15-70.

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

FERREIRO, Larrie. “Mahan and the English Club of Lima, Peru. The genesis of the Influence of Sea Power upon History”. *Journal of Military History*. Lexington, Virginia: Virginia Military Institute, v. 72, n. 3, p. 901-906, jul 2008.

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

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

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

LAUGHTON, John Knox. “Captain Mahan on maritime power”. *Edinburgh Review*. Edingurgh. V CLXXI, out 1890, p. 420-453.

LESLIE, Reo. Christianity and the Evangelist of Sea Power: “The religion of Alfred Thayer Mahan”. In: HATTENDORFF, John. *The influence of history on Mahan*. Newport: United States Naval War College Press, 1991.

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

MATIAS, Nuno Vieira. “Mahan: o poder do Estado no mar”. In: GARCÉS, Ana Paula; MARTINS, Guilherme D’Oliveira. *Os Grandes mestres da estratégia. Estudos sobre o poder da guerra e da paz*. Coimbra: Almedina, 2009, p. 451-472.

MOLL, Kenneth. “Alfred Thayer Mahan: American Historian”. *Military Affairs*. Virginia: Society for Military History. v.27, n. 3, Outono de 1963. p. 131-140.

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

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

\_\_\_\_\_. *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*. Annapolis: United States Naval Institute Press, 1977.

SPROUT, Margaret Tuttle. “Mahan: evangelist of sea power”. *Makers of modern strategy: military thought from Machiavelli to Hitler*. Princeton: Princeton University Press, 1973. p. 415-445.

\_\_\_\_\_. *The rise of American Naval Power, 1776-1918*. Princeton: Princeton University Press, 1946.

SUMIDA, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and teaching command: the classic works of Alfred Thayer Mahan reconsidered*. Washington DC: John Hopkins University Press, 1997.

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

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

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. “Apontamentos de estratégia naval”. *Revista Marítima Brasileira*. jul-set 1998. p.103-131.