

ALFRED THAYER MAHAN E OS PRINCÍPIOS DA ESTRATÉGIA NAVAL (IV)

– Parte 2

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

SUMÁRIO

Concentração de forças
Posição central
Linhas interiores
Linhas de comunicação
Posições estratégicas e bases
O poder marítimo e a obtenção do controle do mar

As considerações políticas sobre o poder marítimo e os princípios da estratégia naval estão apresentados de forma esparsa em toda a obra de Alfred Mahan. Em 1918, isto é, quatro anos após sua morte, Allan Westcott correlacionou a expressão “comando do mar” a um conceito esposado pelo teórico norte-americano. Esta expressão “comando do mar” não foi uma inova-

ção de Mahan. Francis Bacon, já no século XVI, comentando a luta da Inglaterra com a Espanha em seu ensaio *On the True Greatness of Kingdoms* disse o seguinte:

Para ser o senhor dos mares é o propósito¹ da monarquia. Aquela que ‘comandar o mar’ está em grande liberdade e pode usufruir muito ou pouco da guerra

* 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 No original, a palavra usada por Francis Bacon foi *abridgement*, que, em tradução literal, seria resumo, sumário. Para este autor, a palavra mais apropriada seria objetivo, ou propósito.

quanto desejar. Certamente, nesse dia, conosco na Europa, a vantagem do poderio marítimo [que é um dos principais dotes deste Reinado da Grande Bretanha] será grande.²

Embora tenha preferido a expressão ‘controle do mar’ a ‘comando do mar’, Mahan procurou conceituar essa ideia geral³. Para ele, o controle do mar não era a tomada de alguns navios ou mesmo a captura de comboios que atingiria a economia da nação inimiga; seria, isso sim, a obtenção de um ilimitado poderio no mar que expulsaria o inimigo dos oceanos, aparecendo ele apenas como fugitivo⁴.

O controle das grandes linhas de comércio, impedindo que o inimigo delas usufruísse, era, para ele, fundamental. Diria que as comunicações dominavam a guerra; como um elemento da estratégia, as comunicações navais tinham prevalência sobre todos os elementos no conflito. Para que esse exercício de poder naval pudesse ser realizado, a posse de uma grande Marinha de guerra era primordial. Para Mahan, o problema se concentrava nas medidas necessárias para a obtenção desse ‘domínio do mar’⁵. Enfatizou que uma das formas de se conseguir o ‘domínio do mar’ seria por meio do bloqueio naval, mas não somente ele. Assim, para que o domínio do mar fosse obtido, haveria a necessidade

de se controlar as comunicações marítimas e expulsar o inimigo dos mares.

Nesse ponto é importante conceituar com maior detalhe a diferença existente entre ‘comando do mar’ e ‘domínio do mar’. Apesar de Mahan ter utilizado a expressão ‘domínio do mar’ em poucas ocasiões, existem diferenças marcantes entre os dois conceitos, segundo seu contemporâneo Cyprian Bridge.

O ‘comando do mar’, ou ‘controle do mar’, preferido por Mahan, refere-se a uma condição estratégica, obtida por uma superioridade naval por meio da força ou por meio da ameaça do uso da força. O ‘domínio do mar’, por outro lado, seria uma condição político-legal sobre uma faixa marítima, podendo ou não se recorrer à força para implementar essa condição⁶. Como exemplo, Bridge mencionou o limite marítimo de três milhas como uma faixa de domínio do mar.⁷ Um exemplo histórico marcante de Bridge para diferenciar os dois conceitos refere-se à exigência da Inglaterra no século XVII para que todos os navios estrangeiros que transitassem no Canal da Mancha saudassem a bandeira inglesa. Os ingleses estavam exercendo, nesse caso específico, o ‘domínio do mar’ no canal. Os holandeses se recusaram a arriar o seu pavilhão, resultando daí a Primeira Guerra Anglo-Holandesa. Os ingleses tiveram, então, que lutar para obter o ‘controle do

2 KEMP, Peter. *History of the Royal Navy*. London: Arthur Barker Limited, 1969, p. 25.

3 O artigo em que Mahan explicitamente utilizou a expressão “comando do mar” foi “Importance of Command of the Sea”, escrito em 1911 e publicado no *Scientific American* de dezembro daquele ano. Nos seus livros, entretanto, Mahan usou a expressão “controle do mar”, embora tenha utilizado algumas vezes “comando do mar”.

4 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*. New York: Dover Publication, 1987, p. 138.

5 Mahan utilizou também a expressão ‘domínio do mar’ em sua obra, no entanto em menor número de vezes. Fonte: MAHAN, Alfred. *Lessons of War with Spain*. Boston: Little Brown, 1899, p. 106.

6 BRIDGE, Ciprian. *Sea power and other Studies*. London: Smith, Elder, 1910, p. 47.

7 Bridge usou também a expressão ‘soberania do mar’ como sinônimo de ‘domínio do mar’ (*dominium or sovereignty of the sea*). Fonte: BRIDGE. *Ibid*, p. 48.

mar’ no canal, só logrado depois de derrotarem os batavos na guerra naval. Dessa maneira, Bridge apontou diferenças entre os conceitos, não mencionadas por Mahan, porém por ele certamente conhecidas.

Como afinal conseguir o ‘comando do mar’, ou ‘controle do mar’, segundo Mahan? Respondia que somente por meio do que ele chamou de ‘batalha decisiva’, isto é, a eliminação total da esquadra adversária. O objetivo estratégico das Marinhas de guerra era então destruir o adversário, de preferência em um grande combate naval, em que, ao final, apenas uma Marinha sairia vitoriosa e senhora dos mares.

Para que houvesse a certeza da vitória em um combate decisivo, era de suma importância a existência de uma força naval superior à do inimigo. Se não existisse uma superioridade naval decisiva por parte de um adversário, a batalha deveria ser perseguida pelo outro lado e o seu resultado determinaria aquilo que seria conquistado ou não⁸. Com essa afirmativa, Mahan confirmava que, havendo condições, uma esquadra de batalha inferior, apoiada por circunstâncias políticas e geográficas, como havia acontecido com os EUA na Guerra de 1812 contra a Grã-Bretanha, poderia ser suficiente para dissuadir uma esquadra mais poderosa.⁹ Mahan já percebia a importância que a dissuasão teria como con-

cepção estratégico-naval. O princípio da ofensiva era assim enaltecido.

O objetivo a ser alcançado, para ele, em princípio, era a destruição da força naval do adversário e não apenas a tomada de um porto ou de uma base do inimigo, que passaria a ser apenas um objetivo secundário¹⁰. Após a destruição da esquadra inimiga, haveria o pleno exercício do controle do mar. O conceito de batalha decisiva foi baseado na própria definição de ponto decisivo em um campo de batalha ou do ataque decisivo de Jomini.¹¹ O grande exemplo histórico mencionado por Mahan foi o de Nelson, sempre ávido pelo combate que varresse a força inimiga dos mares.

Uma das concepções muito discutidas pelos historiadores é a questão da indivisibilidade do mar supostamente apreendida por Mahan, isto é, o comando do mar pleno não admitindo relativização nem divisão¹². Isso se traduzia na concepção que ou se controlava o mar totalmente ou não se tinha o seu controle. A interpretação mais coerente parece ser a que adota a relativização do controle pela simples impossibilidade de se controlar todas as regiões marítimas. Mahan, inclusive, citou que, após a derrota em Trafalgar, a Marinha francesa continuou a realizar operações no Mediterrâneo¹³ com sucesso, apesar de batida por Nelson. Ciprian Bridge corroborou tam-

8 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Low, Marston & Co, 1911, p. 214.

9 SUMIDA, Jon Tetsuro. *Inventing Grand Strategy and teaching command: the classics works of Alfred Thayer Mahan reconsidered*. Washington DC: John Hopkins University, 1997, p. 102.

10 Ibidem, p. 191.

11 JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. Westport: Greenwood Press, [196-], p. 170 e 304.

12 Essa interpretação generalizante de indivisibilidade está esposada em PROENÇA, Domício; DINIZ, Eugênio, RAZA, Salvador Guelfi. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999, p. 103 e em CAMINHA, João Carlos Gonçalves. Mahan: sua época e suas ideias. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, jul-set 1986, p. 49. Embora reconheça como válidas essas interpretações, parece-me mais apropriada a interpretação de Ciprian Bridge sobre a indivisibilidade do mar como imaginada por Mahan.

13 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 533 e CAMINHA, op.cit. p. 49 e PROENÇA, op.cit. p. 103.

bém a ideia de relatividade no pensamento de Mahan, ao apontar que o autor norte-americano discutiu a impossibilidade de impedir que navios independentes franceses e pequenos esquadrões suspendessem de seus portos e ameaçassem os portos ingleses no Canal da Mancha desprotegidos. Mahan indicou a possibilidade de ataques franceses às costas inglesas, apesar da marcada superioridade inglesa.

Ciprian Bridge mencionou, em complemento, que, apesar do controle do mar anglo-francês na Guerra da Crimeia, os russos continuaram a manter intactas suas linhas de comunicação no norte e no oeste do Pacífico.¹⁴ Parece mais apropriado considerar que Mahan sabia que a indivisibilidade do mar era mais algo a ser alcançado do que uma realidade a ser comprovada historicamente. Tinha consciência de que era impossível o controle total do mar e assim a indivisibilidade, tanto apregoadada por muitos historiadores posteriores, não correspondia ao pensamento original do autor norte-americano. Mahan imaginava a indivisibilidade local e temporal na cena de ação do mar contestado e não a total em todas as regiões marítimas, e essa parece ser a interpretação mais apropriada.

Reconhecia Mahan, no entanto, a dificuldade de ocorrer um encontro decisivo, uma vez que a esquadra mais vulnerável evitaria o combate, como uma medida de sobrevivência. Muitos analistas acreditam que a noção de batalha decisiva seja absoluta, sem relativização. Alguns chegaram a afirmar que para Mahan as “guerras eram ganhas em batalhas”¹⁵, no entanto ele afir-

mou que, em determinadas ocasiões, a captura de um porto inimigo e não a procura pela batalha para derrotar o adversário foi a ação correta tomada¹⁶. Acreditava que a batalha naval deveria servir para atingir um objetivo estratégico determinado e preferia mesmo uma derrota que tivesse consequências favoráveis para a campanha do que “uma glória estéril de procurar batalhas meramente para vencê-las”¹⁷. Sua noção de batalha decisiva devia ser analisada em relação à própria guerra que se estava travando; assim, embora afirmasse a conveniência da batalha para destruir o inimigo, ela deveria atender um propósito estratégico determinado e, dessa maneira, devia ser vista com relativização.

Mahan percebeu, no entanto, que a preponderância de um só poder marítimo na história, como ocorreu com a Grã-Bretanha no passado, seria difícil na época industrial. Diria ele que “as circunstâncias da guerra naval mudaram muito nos últimos cem anos” e que “seria duvidoso que esses efeitos, desastrosos por um lado, ou uma grande prosperidade por outro lado, como visto nas guerras entre Inglaterra e França, ocorressem nos dias atuais”.¹⁸

O controle do mar por uma só nação seria improvável ocorrer no início do século XX, afirmou Mahan, e os sucessos no passado da Inglaterra foram atribuídos a uma forte aristocracia agrária que via na manutenção de uma poderosa Marinha um dos seus atributos de poder e prosperidade; no entanto, naquele início de século, a situação política interna britânica mudara, alterando as prioridades governamentais.

14 BRIDGE, op.cit. p. 49.

15 PROENÇA, op.cit. p. 103.

16 SUMIDA, op.cit. p. 44.

17 MAHAN, Alfred. *The Life of Nelson: the embodiment of the sea power of Great Britain*. V. 2. Boston: Little Brown, 1897, p. 323 e MAHAN, Alfred. *From Sail to Steam. Recollections of a naval life*. New York: Harper's Brothers Publishers, 1907, p. 283.

18 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 84.

A Marinha britânica, então, tendia a perder terreno para os inimigos que surgiam.¹⁹ Diria em 1910 que “a Marinha britânica está declinante em termos relativos, em virtude da debilidade de seus governos que assumiram gastos e encargos em excesso de seu próprio fôlego”.²⁰

As Marinhas existiam, em síntese, para a proteção do comércio; na guerra elas teriam não só a tarefa de destruir o comércio inimigo, mas também neutralizar a esquadra adversária. Essa destruição compelia o inimigo a buscar a paz. As guerras foram vencidas pelo estrangulamento do comércio marítimo inimigo e foram perdidas pelas falhas em destruir esse comércio. O controle do comércio marítimo, por meio da preferência de uma batalha decisiva, era, assim, a principal função das Marinhas de guerra em princípio.

Como sempre, Mahan projetava muitas de suas ideias na situação corrente dos EUA. Apregoava que a Marinha norte-americana necessitava se fortalecer, em virtude, principalmente, dos prováveis adversários que poderiam interferir nos interesses dos EUA no Pacífico e no Atlântico, em especial no Caribe e nas proximidades do canal que estava sendo construído no Panamá.

Para que fosse obtido o controle do mar, quatro princípios fundamentais necessitariam ser atendidos: a concentração de forças, uma posição central em relação às forças inimigas, pontos de operação a partir de linhas interiores e, por fim, a posse de boas linhas de comunicação, posições e bases de apoio.

CONCENTRAÇÃO DE FORÇAS

O princípio da concentração, referenciado por ele como um dos aspectos estratégicos a serem observados, foi derivado do conceito esposado por Jomini, que apontou a concentração como um dos principais princípios a serem seguidos na guerra. Dizia Jomini que o princípio fundamental de todas as operações de guerra era levar o grosso das forças sobre os pontos decisivos do inimigo no momento oportuno e arranjar os dispositivos de modo que essas massas não investissem somente sobre esse pontos, mas que fossem postas em ação com ampla energia e, tanto quanto possível, sobre as linhas de comunicação inimigas.²¹

Para Mahan, a concentração de forças era o principal princípio da guerra no mar. A agregação da concentração com a ofensiva seria o conjunto mais importante no forçamento de uma batalha decisiva contra uma força naval inimiga. Para ele, a verdadeira essência da estratégia naval residia na procura da concentração de forças no ponto decisivo no dispositivo inimigo. Pode-se entender, então, o princípio de guerra concentração ou massa como a “aplicação de forças em um ponto decisivo e no tempo devido e a capacidade de sustentar esse esforço, enquanto necessário”²².

Mahan acreditava que a esquadra jamais deveria ser dividida e que todos os esforços deveriam ser despendidos na procura da esquadra inimiga e na destruição dessa força em um combate decisivo. A razão de ser da esquadra era, em princípio, varrer o inimigo

**Para Mahan, a
concentração de forças era
o principal princípio da
guerra no mar**

19 Ibidem, p. 67.

20 MAHAN, Alfred. *The Interest of América in International Conditions*. Boston: Little Brown, 1910, p. 150.

21 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. Trad: Napoleão Nobre. Rio de Janeiro: Bibliex, p. 68.

22 COMANDO DA MARINHA. *Doutrina Básica da Marinha*. op.cit. p. 2-7.

do mar. A esquadra, segundo ele, para ser o fator decisivo no mar, deveria ser composta de, primariamente, navios capitais, que em seu tempo seriam os encouraçados.²³ O máximo poder ofensivo da esquadra, e não o máximo poder de apenas um navio capital, deveria ser o verdadeiro objeto da construção de encouraçados.²⁴ Sua aplicabilidade deveria, entretanto, ser avaliada com parcimônia e não em todas as situações. A ideia essencial seria concentrar no momento aprazado no tempo e no espaço, mesmo que os navios estivessem posicionados em estações separadas no território.

Ao exemplificar um caso típico da correta aplicação do princípio da concentração, Mahan recorreu a seu grande herói Horatio Lorde* Nelson em Trafalgar, em 1805. Naquela oportunidade, Nelson procurou concentrar o grosso de sua força naval na parte central e traseira da coluna franco-espanhola, pois sabia que a dianteira da força inimiga, uma vez cortada ao meio pela sua frota, não poderia acorrer em auxílio da força atacada, em razão da direção desfavorável do vento e do excessivo tempo a ser despendido para guinar para um bordo e se aproximar do inimigo já concentrado na retaguarda de sua força. Embora considerasse mais importante a aplicação da concentração no campo estratégico, Mahan afirmou que esse exemplo tático ilustrava, sob todas as circunstâncias, a vantagem da aplicação da concentração no campo de batalha²⁵.

Mahan, por outro lado, exemplificou o caso oposto ocorrido na Primeira Guerra Anglo-Holandesa, quando os ingleses falharam ao não aplicar esse princípio básico. A Batalha de Kentish Knock, em 28 de setembro de 1652, cuja vitória pertenceu aos ingleses, fez com que Oliver Cromwell, acreditando que as forças navais holandesas estivessem derrotadas, enviasse parte de sua esquadra, cerca de 20 navios de linha, para o Mediterrâneo e que alguns navios fossem desviados para outras regiões, desfalcando a força naval inglesa no Canal da Mancha sob o comando de Blake, que contou ao final com apenas 37 navios de linha. Essa falha grave na concentração estratégica de forças navais inglesas no canal teria resultados desastrosos. Um grande comboio holandês, escoltado por forte aparato de navios de guerra, foi visto cruzando o Canal da Mancha em direção ao Atlântico sob o comando do almirante batavo Tromp. Blake, inferiorizado em números, procurou o combate, sendo batido vigorosamente por Tromp na Batalha de Dungeness, em 10 de dezembro de 1652. Essa falha gritante de Cromwell em não concentrar provocou a chamada do grosso das forças navais inglesas do Mediterrâneo de volta para o canal, restituindo a superioridade perdida. Segundo Mahan, a concentração da esquadra inglesa depois de 1653, combinada com a organização naval superior e a sagacidade governamental inglesa, decidiu a guerra a seu favor.²⁶

23 MAHAN, Alfred. *Naval Administration & Warfare. Some General Principles*. Boston: Little Brown, 1918, p. 165; MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain*. op.cit p. 37 e MAHAN, Alfred. *The Interest of America in Sea Power, present and future*. Boston: Little Brown, 1906, p. 198.

24 MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain*. op.cit. p. 38.

25 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 48.

26 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 73.

* N.A.: Lorde ou lord – Este título deve ser usado, conforme tradição britânica, antes do primeiro nome se o titulado for o filho mais novo de um duque ou marquês, por exemplo: Lorde Randolph Churchill, que era o filho mais novo do 7º Duque de Marlborough. Nelson não era filho de marquês ou duque, provindo da classe média de Norfolk. Logo, ao receber o *peerage* (título nobiliárquico), barão e depois visconde, passou a utilizar o lorde no seu sobrenome Nelson, tornando-se Horatio (1º nome) Lorde Nelson ou Lorde Nelson. Podia ser chamado também Viscount Nelson. Assim, ele deve ser chamado Horatio Lorde Nelson ou Horatio Viscount Nelson. Referência: BOWLES, Dra. Suzanne Geissler, em *Naval History*. Annapolis: USNI, Jun 2004, p. 6.

Mahan preocupava-se com a situação da Marinha norte-americana no final do século XIX. Dizia ele que existiam razões estratégicas para posicionar a esquadra dos EUA ou no Pacífico ou no Atlântico, contudo não existiam boas razões para dividi-la entre as duas costas. Acreditava que o governo deveria escolher uma costa onde a ameaça fosse mais iminente e lá posicionar o grosso da esquadra concentrada, com uma postura ofensiva, enquanto na outra costa o restante da força naval enfraquecida permaneceria com uma postura defensiva.²⁷ Tinha convicção que o importante era concentrar o grosso das forças navais onde a ameaça se apresentasse mais evidente. Assim, era de fundamental importância o controle do Canal do Panamá, de modo a permitir a passagem das esquadras de um oceano para o outro. E foi exatamente nesse ponto que o segundo princípio, juntamente com a concentração, emergiu em sua concepção estratégica: o da posição central.

POSIÇÃO CENTRAL

O princípio da posição central traduzia a vantagem que um país ou força naval poderia obter de uma posição geográfica central entre dois antagonistas. Esse país ou força agiria como uma cunha, impedindo a união de dois inimigos e poderia desferir ataques de flanco contra as iniciativas desses dois adversários ou forças navais inimigas que quisessem se unir. De posse de uma posição central, determinado país poderia também fustigar e ameaçar as linhas de comércio de um antagonista que passasse próximo dessa posição. Mahan repetia Napoleão, que dizia que a guerra era uma questão de posições, e nesse ponto não deixava de ter razão. Assim, mais

uma vez, Mahan recorria a Jomini para definir posição central. Jomini chamava de “pontos estratégicos de manobra” os locais que tivessem valor resultante de sua relação com as posições das massas de tropas adversárias e com as ações que provavelmente seriam desencadeadas sobre elas e de “pontos defensivos geográficos”, que seriam aqueles pontos cuja posse daria o controle dos nós de diversos vales ou de centros das principais linhas de comunicação de uma região²⁸. A conjugação desses dois pontos constituiria a posição central.

Mahan complementava, no entanto, a vantagem da posição central afirmando que não adiantava ter essa posição vantajosa se o inimigo fosse mais forte nos dois lados da posição central. Em síntese, era o poder ofensivo e a posição central que constituíam uma vantagem em relação somente ao poder ofensivo sem posição central, assim a composição ideal de força congregava poder mais posição e não apenas um fator²⁹.

Recorrendo a exemplos históricos de posição central, Mahan lembrou a posição de Porto Arthur na Guerra Russo-Japonesa. Dessa posição estratégica, a frota russa poderia ameaçar as linhas de comércio japonesas do Japão para a Manchúria, daí a necessidade premente de conquistá-la por parte dos nipônicos. Do mesmo modo, a posição central de Gibraltar teria o mesmo efeito contra a França, isto é, impedir a união das esquadras francesas de Brest no Atlântico e de Toulon no Mediterrâneo. A posse inglesa da Ilha de Malta teria o mesmo efeito que Gibraltar, ao ameaçar as linhas de comércio francesas no Mediterrâneo para a Itália.

Em complemento, Mahan citou a posição favorável da França entre 1500 e 1700, em relação à Espanha dos Habsburg e as

27 Ibidem, p. 58.

28 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 73.

29 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 53.

Províncias Unidas. Ela ocupava uma posição central que muito prejudicou a estratégia espanhola, assim como a união entre a Espanha e a Áustria Habsburg.

No Caribe, as posições de Cuba e da Jamaica seriam fundamentais para a estratégia de defesa norte-americana, assim como a posição do Canal do Panamá. Se algum adversário adquirisse essas importantes posições estratégicas, a segurança dos EUA estaria seriamente ameaçada. Esse adversário obteria uma posição central em relação aos EUA. Pode-se compreender, assim, a preocupação dos norte-americanos com essas posições estratégicas até os dias atuais. Mahan exercia um papel relevante na concepção de defesa de seu país. Imaginava que, no caso de os EUA se defrontarem contra dois adversários, um no Pacífico e outro no Atlântico, e se fosse superior a cada um de per si e não contra os dois juntos, o controle da posição central por parte dos EUA poderia permitir a derrota de um e depois a de outro, impedindo decididamente a união dessas duas forças inimigas³⁰. Assim o controle da posição estratégica do Canal do Panamá seria fundamental, pois essa posição seria a própria posição central.

LINHAS INTERIORES

Mahan definia linhas interiores como linhas estratégicas com a característica de se prolongar em uma ou mais direções a partir de uma posição central, favorecendo uma interposição entre corpos distintos do inimigo, possibilitando a conseqüente concentração de poder contra qualquer um dos corpos inimigos, mantendo os demais cor-

pos bloqueados, muitas vezes até por forças menos poderosas. Uma linha interior poderia ser concebida como uma extensão da posição central, ou mesmo como uma série de posições centrais conectadas entre si, da mesma forma que uma linha geométrica era a união de uma série de pontos geométricos contínuos³¹.

Dizia ainda Mahan que a expressão linhas interiores provinha de que, a partir de uma posição central, poder-se-ia concentrar mais rapidamente em qualquer ponto perante o inimigo e assim utilizar a força de ataque mais eficientemente. Correlacionava com a situação de um triângulo no qual qualquer ponto em seu interior ligado a dois ângulos internos provocaria linhas de menor extensão que os lados que delimitassem esses ângulos internos.³²

Mahan, mais uma vez, recorria a Jomini para propor a vantagem de linhas interiores. Jomini definiu “linhas de operações interiores” como aquelas que eram dotadas por um ou dois exércitos para se oporem a diversos corpos adversários. Sua direção permitia ao general concentrar as massas e manobrar com o conjunto da força, antes que o inimigo pudesse ter a possibilidade de opor a elas uma força maior.³³ Jomini complementava dizendo que as linhas interiores simples habilitavam um general a pôr em ação, por movimentos estratégicos sobre o ponto importante, uma força maior do que a do inimigo³⁴. Os fracassos estratégicos na história militar ocorreram porque não foram procuradas as linhas interiores no confronto entre exércitos, dizia o teórico suíço.

Mahan gostava de mencionar dois exemplos, para ele clássicos, de pontos estraté-

30 Ibidem, p. 55.

31 Ibidem, p. 31.

32 Ibidem, p. 32.

33 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 78.

34 Ibidem, p. 79.

gicos que possuíam as vantagens de uma posição central e linhas interiores. O primeiro era o Canal de Kiel, que se apresentava como uma linha interior entre o Báltico e o Mar do Norte, provocando uma boa vantagem para a Marinha alemã. O segundo exemplo era o caso da França, que, por possuir a vantagem de linhas interiores em relação ao Reno e aos Pirineus, poderia congrega 20 mil soldados no Reno ou nos Pirineus rapidamente, comparado com a Espanha, que só poderia congrega esse número de soldados nos Pirineus e com maior dificuldade no Reno, pois necessitava passar pela França, considerando que o mar não estivesse sob o controle espanhol. Assim, para Mahan, as linhas interiores, intimamente ligadas à posição central, dependeriam da posição geográfica de um país ou de uma posição estratégica devidamente conquistada em uma campanha militar.

Dentro dessa combinação posição central e linhas interiores, Mahan ressaltava a importância que teria para os EUA o Arquipélago do Havá dispo de portos naturais favoráveis. A posição desse arquipélago era fundamental para a prosperidade norte-americana no Pacífico, uma vez que o Havá distava quase a mesma distância de São Francisco, na Califórnia, cerca de 2.100 milhas, e das Ilhas Marshall, Gilbert, Samoa, Society e Marquesas. Além disso, o controle das ilhas havaianas, que ocupavam uma posição central na rota entre o Canal do Panamá e o Japão e a China, imporia condições ideais para interferir nesse comércio. A sua posse proporcionaria um controle total das linhas de comunicações marítimas no Pacífico Norte e a agregação das Aleutas, com a consequente posse e extensão das linhas interiores, indicando uma posição estratégica fundamental

para o domínio norte-americano nessa região marítima. Pode-se entender o interesse dos EUA no Havá e o controle de ilhas estratégicas que compunham as linhas interiores, com o consequente domínio das linhas de comunicação marítimas no Pacífico setentrional e central. Como afinal Mahan definia uma linha de comunicação?

LINHAS DE COMUNICAÇÃO

Para Mahan, a economia internacional era baseada no comércio marítimo, no qual os interesses econômicos dos Estados seriam disputados por pura competição ou por mútuo benefício³⁵. Dessa maneira, as comunicações marítimas eram mais eficientes que as comunicações terrestres, sendo que os mares e oceanos poderiam ser comparados a uma grande e ininterrupta planície. Essas comunicações marítimas possibilitavam o encontro e a amálgama dos vários componentes do poder de um Estado, sendo que a guerra naval, em grande parte, seria uma luta travada pelo controle dessas comunicações³⁶. A importância a ser dada a cada linha de comunicação devia ser subordinada ao fluxo comercial que por lá transitava. Se uma linha não tivesse relevância comercial, a disputa por ela não ocorreria. Outras linhas poderiam adquirir relevância comercial durante determinado período de tempo e, assim, passíveis de disputa temporal, enquanto outras linhas teriam grande importância comercial e, assim, estariam sempre em permanente disputa entre Estados. Dessa maneira, as linhas de comunicação marítimas não eram vias físicas, somente se materializando quando existissem navios de transporte navegando com suas cargas.³⁷

35 SUMIDA, op.cit. p. 92.

36 CAMINHA, op.cit. p. 50.

37 COMANDO DA MARINHA. *Noções de Estratégia Naval*. EGN 305. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2004, p. 26.

Dizia ele que as linhas de comunicação eram linhas de movimento nas quais esquadras e exércitos eram mantidos em condições de máxima prontidão e em conexão permanente com o poder nacional³⁸. Essas linhas dominavam a guerra, e a sua manutenção permitiria que os exércitos continuassem combatendo em território hostil. Os exércitos que não fossem abastecidos sofreriam muito mais que as esquadras, pois elas trariam em seus próprios meios os abastecimentos necessários à sua salvaguarda. As linhas de comunicação não significavam necessariamente linhas geográficas, mas sim linhas por onde passavam os abastecimentos indispensáveis à manutenção de um Estado ou um Exército³⁹. As linhas de comunicação seriam também pontos essenciais para garantir a segurança de um Exército ou de uma força naval.

Para Mahan existiam dois tipos de Estados. O primeiro tipo, cujas comunicações, na maior parte, eram dependentes de estradas e caminhos terrestres, e o segundo tipo, que, na maior parte, seria dependente das comunicações marítimas. As linhas de comunicação marítimas eram em maior número e mais fáceis de serem estabelecidas. Essas linhas eram os elementos mais importantes na estratégia, na política e no campo militar. O controle sobre essas linhas era de fundamental importância. A energia vital de um Estado marítimo depen-

dia da segurança de suas linhas de comunicação. Para um Estado marítimo, todo o vigor e toda a energia proveriam do mar⁴⁰. Assim, a interrupção desse fluxo comercial nas linhas de comunicação de um Estado traria o fracasso e a derrota. Comunicações seguras significavam controle do mar, e as esquadras eram os meios bélicos capazes de garantir esse controle.

Mais uma vez, Mahan se baseou em Jomini na definição do que seria uma linha de comunicação. Para o teórico suíço, uma linha de comunicação designava o itinerário prati-

cável entre as diferentes porções do Exército que ocupavam diferentes posições em toda a zona de operações⁴¹. Para Jomini, assim como para Mahan, uma linha de comunicação permitia a ligação entre porções de forças que ocupavam posições distintas na zona de combate.

Mahan gostava de mencionar como uma

linha de comunicação relevante e típica a linha de comércio que unia a Espanha e suas possessões nas Províncias Unidas nos séculos XVI e XVII. A manutenção de seus Exércitos em permanente combate contra os holandeses sempre foi problemática, pois suas linhas de comunicação passavam na costa ocidental francesa e ao norte no Canal da Mancha, sofrendo assédios constantes, tanto de forças navais francesas como inglesas⁴². Tanto a França como a Inglaterra possuíam como vanta-

As linhas de comunicação eram linhas de movimento nas quais esquadras e exércitos eram mantidos em condições de máxima prontidão e em conexão permanente com o poder nacional

38 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 32.

39 Ibidem, p. 166.

40 WESTCOTT, Allan. *Mahan on Naval Warfare*. Boston: Little Brown & Co, 1918, p. 77.

41 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 78.

42 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 33.

gem a posição central e as linhas interiores em relação a essas linhas de comunicação.

Dessa maneira, de modo a proteger as linhas de comunicação de qualquer Estado, avultava para Mahan a conquista ou aquisição de bases e pontos estratégicos que margeassem essas linhas. Quais seriam as características dessas posições em relação às linhas de comunicação?

POSIÇÕES ESTRATÉGICAS E BASES

Mahan dizia que, na análise de qualquer teatro de operações ou zona de combate, o principal e mais importante aspecto que devia ser considerado era a posição ou cadeia de posições que, por sua localização geográfica ou vantagens inerentes, poderiam afetar o controle da maior parte dessa área. Dizia ele que o controle dos mares, em especial ao largo das grandes rotas traçadas pelo interesse e pelo comércio nacional, era o principal dos elementos puramente materiais do poder e prosperidade das nações. Para que esse controle fosse assegurado, era indispensável apoderar-se daquelas posições marítimas que contribuíssem para assegurar o seu domínio⁴³. A essas posições vantajosas Mahan cunhou de posições estratégicas.

A relevância de uma posição estratégica residia em sua posição geográfica próxi-

ma das principais linhas de comunicação envolvidas na contenda e da capacidade que ela teria em apoiar minimamente as forças navais, elemento fundamental para a obtenção do controle do mar. O poderio naval envolvia, sem dúvida, a possessão de pontos estratégicos, no entanto a força naval era o fator mais importante na guerra naval. Se a posse de um grande número de pontos estratégicos significasse a dispersão da força naval, seu efeito seria danoso. A concentração da frota era o princípio elementar a ser perseguido.

Mahan repetia Jomini ao dizer que, se não fosse possível controlar toda a zona de combate, seria melhor e mais vantajoso controlar os pontos importantes para proporcionar o domínio de parte dessa zona⁴⁴. A conquista de posições em direção à área controlada pelo inimigo seria uma grande vantagem, no entanto um cuidado especial

O controle dos mares, em especial ao largo das grandes rotas traçadas pelo interesse e pelo comércio nacional, era o principal dos elementos puramente materiais do poder e prosperidade das nações

deveria ser dispensado ao estiramento de suas próprias linhas de comunicação, ao colocar em perigo as forças navais em posições avançadas⁴⁵. As linhas de comunicação muito extensas provocavam certamente uma fragilidade operacional relevante ao aumentar o tempo disponível para os suprimentos chegarem às forças navais ou posições estratégicas avançadas na zona de combate e pela própria extensão e vulnerabilidade dessas linhas a ataques

43 COMANDO DA MARINHA. *Noções de estratégia naval*. op.cit. p. 7.

44 Volta aqui a discussão da indivisibilidade do mar, confirmando a interpretação de Bridge, aceita por este autor, de que se não fosse possível controlar toda a área marítima seria melhor controlar pontos importantes para dominar parte dessa área.

45 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 127.

providos do inimigo em áreas pouco patrulhadas por causa de seu comprimento.

O valor estratégico de um ponto ou posição dependia, segundo Mahan, de três condições principais. A primeira e indispensável era a sua posição geográfica em relação às linhas estratégicas e de comunicação. Se essa posição se localizasse em pontos de cruzamento de comunicações marítimas, essa vantagem poderia duplicar, assim como pontos localizados em mares fechados seriam mais vantajosos que em mares abertos, pois nesse segundo caso poderiam ser descobertas pelo inimigo rotas mais afastadas dessa posição favorável.

A segunda por seu poderio militar, tanto ofensivo como defensivo. Uma posição poderia ser bem localizada e dispor de grandes recursos, no entanto possuir pequeno valor estratégico se fosse pouco defendida. Nesse caso era urgente fortificá-la. E a terceira condição, a disponibilidade de recursos naturais e artificiais no próprio ponto ou em seus arredores, o que poderia ser compensado, caso inexistissem, pelo abastecimento contínuo por um poder marítimo prevalente⁴⁶. Logicamente que seria preferível que os recursos fossem obtidos na própria região ao invés de trazidos de longe, argumentou Mahan.

Um desses pontos estratégicos mencionados por Mahan foi Gibraltar, que se encontrava admiravelmente localizado, sendo poderoso tanto defensiva como ofensivamente, no entanto não possuía os recursos necessários. A manutenção dessa posição estratégica dependia do poder marítimo britânico e do con-

trole do mar, ao se manter essa posição suprida de mantimentos essenciais. Acreditava que o controle de uma posição dotada de maior território era melhor que uma posição de menor extensão, considerando que ambas possuísem idênticas qualidades geográficas, em razão da maior disponibilidade de recursos. Recorria ao exemplo do Almirante Rodney no período da Guerra de Independência americana em relação a Porto Rico e outras ilhas menores. Disse Rodney o seguinte:

Porto Rico, nas mãos da Grã-Bretanha, será de grande benefício e de muito maior

valor que todas as ilhas do Caribe reunidas. Porto Rico poderá ser defendida muito mais facilmente e com muito menos custo que aquelas pequenas ilhas. A dispersão provocada por essa defesa [das ilhas] facilitará o ataque de um inimigo decidido; no entanto [Porto Rico], será um empecilho tanto para a França como

para a Espanha, uma vez que ameaçará sempre a Ilha de Santo Domingo e, na mão da Grã-Bretanha, permitirá que todo o tráfego marítimo provindo da Europa para Santo Domingo, México, Cuba ou territórios espanhóis seja cortado.⁴⁷

Mahan considerava ser de fundamental importância o controle de Cuba como ponto avançado norte-americano no Caribe e no Golfo do México, além de sua natural posição central nessa região. Enquanto ela permaneceu sob controle espanhol, os EUA dependiam de dois pontos estratégicos con-

Mahan considerava ser de fundamental importância o controle de Cuba como ponto avançado norte-americano no Caribe e no Golfo do México, além de sua natural posição central nessa região

46 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 133.

47 Ibidem. p. 133.

tinenciais importantes, Pensacola e a boca do Mississippi. Com Cuba sob influência dos EUA, nenhuma potência europeia se aventuraria no Golfo do México ou no Caribe, pois exporia suas linhas de comunicação à intervenção norte-americana a partir de Cuba. Por mais essa razão, Cuba deveria permanecer sob influência norte-americana.

Sua definição de posição estratégica baseava-se na definição de Jomini, da mesma maneira como utilizada em outros conceitos apresentados, no entanto o autor suíço visualizava a “posição estratégica geográfica” como fixa na maior parte das vezes. Jomini definia como ponto estratégico geográfico todo o ponto de um teatro que tivesse importância militar, seja em consequência de sua posição como centro de comunicações ou resultante da presença de estabelecimentos militares ou fortificações⁴⁸. Uma posição estratégica para Mahan poderia ter um estabelecimento militar ou não, o que prevaleceria efetivamente era sua posição estratégica em relação às linhas de comunicação. Jomini considerava também outros pontos estratégicos móveis em relação às tropas inimigas em função do resultado da campanha e sobre determinada operação⁴⁹.

Uma base seria uma posição fortificada de apoio a uma força naval com facilidades de reparo, manutenção e de fundeio, providas de autodefesa. Nem sempre seria uma posição estratégica. Um exemplo era a base norte-americana de Norfolk, na Virgínia, na costa atlântica. Ela era uma base sem se constituir numa posição estratégica. Por outro lado, a base naval de Pearl Harbor, no Havaí, era uma base e uma posição estratégica por se localizar próximo às linhas de comunicação entre os EUA e o Japão.

Mahan diria que a condição essencial para a manutenção do poderio nacional no mar era a posse de uma frota naval superior à do inimigo na região considerada. A posse de bases militarmente seguras de apoio a essa frota, apesar de necessária, era secundária em relação à própria frota.⁵⁰ Quando da seleção e da preparação dessas bases, alguns princípios deveriam ser seguidos. O primeiro, o número de bases a serem mantidas devia ser cuidadosamente avaliado, de modo a que não fossem drenados recursos de áreas vitais e estratégicas. Assim, as bases consideradas mais importantes poderiam receber maior quantidade de recursos. O segundo princípio apontava para a seleção de portos ou bases localizados no próprio território como prioritários, uma vez que poderia ocorrer uma ameaça direta ao território desse Estado, havendo a necessidade de proteção a sua população e a seus recursos nacionais. A escolha dessas bases nacionais dependeria do tempo histórico considerado.

As bases afastadas do território nacional, essenciais para a projeção de poder marítimo além-mar, deviam ser consideradas da mesma maneira, compondo com as bases nacionais um sistema de defesa. Indicava Mahan que, por ocasião das Guerras Anglo-Holandesas, a Holanda era a inimiga e, assim, a base de Chatham tornou-se a mais importante. A partir do início do século XVIII, os interesses britânicos foram carregados para o Mediterrâneo, e as bases de Gibraltar, Minorca e Malta passaram a ter primazia. No final desse século, os interesses da Grã-Bretanha no Mediterrâneo permaneceram, porém tornaram-se secundários para as Índias Ocidentais e América do Norte. No início do século XX,

48 JOMINI, Antoine Henri. *A Arte da Guerra*. op.cit. p. 72.

49 Jomini chamava de “pontos estratégicos de manobra e decisivos”. Fonte: Ibidem, p. 73.

50 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 191.

a Alemanha havia se transformado na grande antagonista, e a base mais importante passara a ser Rosyth⁵¹. A função primordial de uma base seria manter a frota naval na máxima eficiência no mar.

Em consideração às vantagens de uma base, elas seguiriam os mesmos princípios que governavam as posições estratégicas, a sua posição, o seu poderio e os seus recursos. No caso específico dos EUA, Mahan propugnava pela manutenção de duas bases navais em cada costa: uma principal e mais poderosa e outra secundária. Para bases afastadas do território norte-americano ele não mencionou números, no entanto afirmou que poderiam depender da política nacional adotada em determinado período histórico⁵².

Com essas definições discutidas, como Mahan imaginava tornar prevalente o poder marítimo de uma Nação?

O PODER MARÍTIMO E A OBTENÇÃO DO CONTROLE DO MAR

De acordo com o discutido, Mahan acreditava que, para se obter o controle do mar, era de fundamental importância destruir a esquadra inimiga, principal objetivo estratégico em uma campanha naval, por meio de uma batalha de aniquilamento ou decisiva. Ele tinha consciência, conforme apresentado, da dificuldade de se forçar essa batalha em um adversário que se recusasse ao confronto ou por estar em inferioridade naval ou por preferir outro tipo de concepção estratégico-naval mais favorável. De qualquer

forma, segundo ele, a batalha era o propósito a ser perseguido por uma força que desejava obter o controle do mar. Considerava também que a ofensiva e a defensiva eram complementares e não opostas. A melhor e a única forma de defesa era tomar a ofensiva.⁵³ Isso não significava que não considerasse válida, em certos aspectos, a afirmativa de Clausewitz de que a defensiva era mais vigorosa que a ofensiva⁵⁴, entretanto acreditava que a defensiva só era assegurada se houvesse uma intenção fundamental de se passar rapidamente à ofensiva para se obter uma decisão definitiva no mar. Se a força na

A função primordial de uma base seria manter a frota naval na máxima eficiência no mar

defensiva pudesse se fortalecer em razão da inação da força que presumidamente estivesse na ofensiva, a iniciativa passaria forçosamente para a força defensiva que estaria

mais bem preparada para passar para uma postura ofensiva. Assim, em sua concepção, a ofensiva teria sempre primazia.

Mahan gostava de citar duas frases de Horatio Nelson para demonstrar a pertinência do princípio da batalha decisiva como objetivo estratégico de uma força naval que desejava a obtenção do controle do mar. Dizia Nelson: “O que o país [a Grã-Bretanha] necessita é a aniquilação do inimigo. Somente números podem aniquilar”.⁵⁵ Outra frase de Nelson muito citada por Mahan era: “Se dez navios de onze forem tomados, eu nunca direi que é o bastante, se não pudermos tomar o décimo primeiro”.⁵⁶ Com esses exemplos (e Mahan sempre escolhia exemplos que reafirmassem o seu pensamento) ele demonstrava o valor da

51 Ibidem, p. 193.

52 Ibidem, p. 198.

53 MAHAN, Alfred. *Retrospect and prospect*. op.cit. p. 40.

54 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op.cit. p. 277.

55 Ibidem, p. 267.

56 Ibidem, p. 268.

ofensiva e da iniciativa para um comandante de força naval. Nelson era o seu paradigma.

Por considerar que a batalha decidiria quem era o senhor dos mares, Mahan privilegiava a constituição de uma esquadra de batalha potente, concentrada, manobrada em linha de coluna constituída dos navios mais poderosos da Marinha, isto é, dotados de grande poder de fogo, boa proteção de couraças e boa velocidade. Para ele as esquadras de batalha eram realmente os elementos determinantes na guerra naval.⁵⁷ A constituição de uma esquadra de batalha potente deveria ser o objetivo fundamental de qualquer Estado em tempo de paz, de modo a dissuadir qualquer intenção hostil de um suposto inimigo.

Para Mahan, o navio capital que deveria compor a esquadra de batalha, que, no passado, era o navio de linha, a nau, no final do século XIX e início do XX deveria ser o encouraçado. A ênfase que Mahan imputou ao encouraçado, cada vez mais poderoso, fez com que muitos países reformulassem seus programas de construção naval, optando por linhas de batalha compostas por verdadeiros gigantes muito bem armados. Margaret Strout afirmou que o próprio Ato Naval de 1890 dos EUA, autorizando a construção de navios mais poderosos, era uma clara demonstração da política esposada pela análise do poder marítimo de Mahan.⁵⁸

As Guerras Sino-Japonesa de 1894 e Russo-Japonesa de 1905 demonstraram a pertinência da construção de encouraçados cada vez mais bem armados e dotados de couraças cada vez mais poderosas. Essas concepções extrapolaram os projetos de cons-

tituição de forças navais dos principais poderes marítimos do início do século XX. Países com menos tradição e poderio naval como o Brasil, a Argentina, o Chile e a Turquia adotaram os encouraçados como elementos fundamentais de suas esquadras de batalha. Entretanto, imputar somente a Mahan todo esse movimento de renovação da força naval parece exagerado. Ele não pode ser responsabilizado por uma corrida armamentista, que já vinha se delineando antes mesmo da publicação de sua obra magna de 1890, no entanto seus estudos foram habilmente utilizados como justificativa para a construção de grandes e poderosos encouraçados. Mahan, inclusive, tinha consciência de que o aumento do tamanho e poder dos encouraçados traria um incremento nos custos que poderia ter sérias implicações políticas, podendo até afetar o programa de construção naval do Estado. Considerava que, na construção de grandes navios, deveriam ser levados em conta também os fatores militares e não apenas técnicos; assim, acreditava que seria melhor a posse de um grande número de navios moderadamente potentes que de um pequeno número de encouraçados poderosos.⁵⁹

No caso de uma esquadra inferior à do inimigo, Mahan propunha que ela se estabelecesse em portos ou bases bem defendidos, impondo sobre o mais forte a tarefa de manter estrita vigilância, de modo a impedir que ela se fizesse ao mar para qualquer ação ofensiva, que deveria ser sempre o objetivo de uma força naval, independentemente de seu poderio. A essa concepção estratégico-naval chama-se esquadra em potência⁶⁰. Ela geralmente foi utilizada na história naval pelo poder naval

57 SUMIDA, op.cit. p. 75.

58 SPROUT, Margaret. *The Evangelist of Sea Power. Makers of modern strategy: military thought from Machiavelli to Hitler*. Princeton: Princeton University Press, 1973, p. 437.

59 SUMIDA, op. cit. p. 63.

60 Em inglês “*fleet in being*”. Termo inicialmente usado por Lorde Torrington em carta para a rainha da Inglaterra em 1690, justificando-se por não ter enfrentado seu grande adversário, o almirante francês De Tourville, comandante de uma esquadra mais poderosa que a dele. Tourville havia ganho

mais fraco, que assim evitava o combate naval e mantinha as forças inimigas em prontidão para impedir qualquer incursão. Aconselhava Mahan a manutenção da mobilidade dessa força inferior, de modo a incrementar ainda mais a sua efetividade, principalmente como uma ameaça às linhas de comunicação⁶¹. Essa concepção foi utilizada pelos alemães na Grande Guerra de 1914 e pelos italianos no Mediterrâneo, na Segunda Guerra Mundial, contra os ingleses. Mahan considerava, no entanto, que existia uma crença exagerada na eficácia dessa concepção estratégica. Essa postura limitava a ação da força mais fraca e, ao final, a força superior prevaleceria⁶².

O comércio marítimo era um grande fator de prosperidade para as nações com acesso livre ao mar, daí ser fundamental para o poder marítimo defender esse comércio de inimigos. O ataque contra os navios mercantes do inimigo poderia atingir seriamente os recursos nacionais. Uma das maneiras de atacar as linhas de comércio era pela utilização da guerra de corso, pela interdição de navios mercantes em alto-mar por corsários. A predileção francesa por esse tipo de guerra, realizada contra o tráfego marítimo inglês, em especial no século XVIII, poderia ser explicada como uma forma mais barata de guerra contra um adversário mais poderoso no mar, aliviando os cofres já combalidos do tesouro real, além da preocupação com as campanhas terrestres no

continente europeu, relegando o poder marítimo a uma posição secundária na estratégia nacional. No entanto, essa postura era para Mahan um erro fundamental, pois ele não acreditava na eficácia da guerra de corso contra o comércio inglês. Disse Mahan o seguinte:

Não era o ataque a navios individuais ou a comboios, sendo eles poucos ou muitos, que sangraria os recursos de uma Nação; era a posse daquele poder avassalador⁶³ no mar que afastaria a bandeira inimiga do mar ou permitiria que ele só aparecesse como fugitivo; e o controle dos mares bloquearia as linhas de ida e vinda do comércio e das costas inimigas. Esse poder avassalador só podia ser exercido pelas grandes esquadras.⁶⁴

Considerava a utilização da guerra de corso como ineficaz, citando, por exemplo, o caso dos navios da Confederação na Guerra de Secessão, que utilizaram essa concepção estratégica sem obterem os resultados esperados. Para Mahan, o uso do corso era realmente o recurso típico de um poder marítimo mais fraco, no caso a Confederação e a França. Essa concepção fazia com que essas nações abdicassem de disputar o controle do mar com os adversários.

Uma concepção mais apropriada para estrangular o comércio inimigo era o bloqueio marítimo⁶⁵ nas costas e portos controlados

a Batalha de Beachy Head na Guerra da Liga de Augsburg e dominado temporariamente o Canal da Mancha. Fonte: BRODIE, Bernard. *A guide to naval strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1944, p. 94. Mahan atribuía sua concepção e disseminação ao Almirante Philip Colomb, da Marinha inglesa. Fonte: MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op. cit. p. 428.

61 MAHAN, Alfred. *Lessons of the war with Spain*. op. cit. p. 77.

62 SPROUT, Margaret. *Mahan: Evangelist of Sea Power*. op. cit. p. 434.

63 A palavra utilizada por Mahan foi 'overbearing', que traduzi para avassalador. O sinônimo em inglês seria *masterful* ou *domineering*. Avassalador parece ser a acepção desejada por Mahan.

64 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 138.

65 O bloqueio naval pode ser definido como o impedimento de saída da força organizada inimiga ou de navios mercantes de um porto ou espaço determinado. Pode também evitar sua aproximação a uma área especificada. Será destruída se tentar fazê-lo. Ele terá duas vertentes, o bloqueio aproximado, quando em área próxima à costa, e constitui-se em método indireto de conquista do controle do mar e bloqueio afastado, em local distante do porto inimigo. Fonte: COMANDO DA MARINHA. *Noções de estratégia naval*. op. cit. p.41 e 45.

pelo adversário, no entanto as esquadras de batalha serviam exatamente para proteger as linhas de comunicação e atacar as linhas inimigas, e a melhor forma de cumprir a segunda tarefa era atrair a força naval inimiga para uma batalha decisiva e aniquilá-la. O bloqueio aos portos inimigos permitiria que o tráfego comercial fosse interrompido e que a força naval adversária ficasse encurralada, sem possibilidade de intervir. A única possibilidade disponível ao inimigo era fazer-se ao mar e enfrentar a força bloqueadora, pensava Mahan.

Uma interpretação interessante de Mahan, pouco compreendida, era a distinção que ele fazia entre a guerra de corso e a destruição do comércio. As duas concepções não eram equivalentes como muitos pensavam, arguia Mahan. A primeira era uma forma muito branda de ação em relação à destruição do comércio⁶⁶. Os ataques de corso ao comércio marítimo seriam esparsos e sem a eficiência desejada. O uso do bloqueio servia exatamente para destruir o comércio e não como uma variante do corso, embora ambas tentassem em essência a interrupção do comércio marítimo adversário. A batalha decisiva eliminaria a esquadra adversária e permitiria que o tráfego marítimo inimigo ficasse à mercê do poder marítimo mais influente. Os navios mercantes se tornariam vulneráveis e seriam destruídos pelo mais forte no mar.

O estabelecimento de comboios de navios mercantes era avaliado por ele como uma medida eficiente. Dizia que o comboio

era, sem dúvida, um objeto muito maior que um navio somente e que os navios assim concentrados em espaço e tempo eram mais aptos a passar incólumes de corsários que o mesmo número de navios navegando independentemente e espalhados em um grande espaço de mar, podendo assim ser muito mais facilmente detectados⁶⁷. Mahan ainda não tinha conhecimento das medidas de apoio e proteção aos comboios desenvolvidos durante a Grande Guerra de 1914. Além disso, não imaginava como seriam eficientes os submarinos durante essa guerra como armas de ataque aos navios

mercantes. Assim, Mahan acertou o diagnóstico, embora os remédios fossem diferentes. O comboio foi efetivamente eficiente na Grande Guerra por outras razões.

Mahan procurou, com sua teoria de emprego do poder marítimo e concepção de controle do mar,

Mahan procurou, com sua teoria de emprego do poder marítimo e concepção de controle do mar, enfatizar a importância do mar para o desenvolvimento das nações

enfatizar a importância do mar para o desenvolvimento das nações. A centralidade do mar no destino desses países atendeu perfeitamente a determinada contingência política no final do século XIX e início do XX. Apesar de reconhecido e festejado, sua teoria passou por provas irrefutáveis. A batalha decisiva tão esperada na Grande Guerra acabou não ocorrendo. Os alemães evitaram-na a todo o custo e mantiveram a esquadra britânica em estado de permanente prontidão. A imprensa inglesa inclusive, a partir de 1915, passou a criticar o papel da Armada Real, que, apesar de bem superior à Kriegsmarine, não conseguiu provo-

66 MAHAN, Alfred. *Some Neglected Aspects of War*. op.cit. p. 174 e SUMIDA, op. cit. p. 72.

67 MAHAN, Alfred. *The War of 1812 v. I*. op. cit. p. 409.

car o grande encontro naval esperado. Foram gastos muitos recursos nacionais para nada, pensavam os articulistas ingleses.

O avanço tecnológico naval, como, por exemplo, a introdução do avião e do submarino, não foi percebido por Mahan, o que parece mais que natural. Sua fixação no navio capital, o encouraçado fortemente armado, não o fez perceber que a guerra no mar podia mudar dramaticamente. Anos depois, na Segunda Guerra Mundial, alguns historiadores ainda persistiam em afirmar que a vitória norte-americana sobre o Japão em 1945 foi a validação das ideias de Mahan, o que não correspondeu à realidade⁶⁸. O encouraçado deixou de ser o navio capital; os desembarques anfíbios, aspecto pouco abordado por ele, foram decisivos para a vitória no Pacífico; a guerra de curso, eficiente, conduzida por submarinos; o predomínio da aviação baseada em porta-aviões e a inexistência da batalha decisiva foram pon-

tos que não corroboraram suas ideias. A frase do Almirante Armando Vidigal talvez aponte a real contribuição de Mahan para a história e a estratégia naval na primeira metade do século XX. Disse ele:

É impossível negar que as duas guerras mundiais comprovaram as ideias básicas de Mahan relativamente à importância do poder marítimo para determinar a vitória na guerra, mas, ao mesmo tempo, mostraram as limitações de sua concepção relativamente à guerra de atrição ou de desgaste, à relatividade do domínio do mar, à projeção do poder naval sobre terra⁶⁹.

Alfred Mahan se preocupava, igualmente, com as contingências geopolíticas envolvendo os EUA e com o papel de seu país nos destinos mundiais. Suas ideias sobre geopolítica serão discutidas no próximo número.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES>; Estratégia; Domínio do mar; Comando; Poder Marítimo;

68 CROWL. op. cit. p. 476.

69 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. “Apontamentos de Estratégia Naval”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha. jul/set, 1998, p. 116.