

# ALFRED MAHAN E OS ELEMENTOS DO PODER MARÍTIMO (III)

– Parte 1

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

---

## SUMÁRIO

O poder marítimo e a trindade de Mahan

Os elementos do poder marítimo

*Posição geográfica*

*Conformação física*

*Extensão do território*

*Tamanho da população*

*Caráter nacional*

*Caráter do governo*

A concepção do que seria o poder marítimo (*sea power*) no pensamento de Alfred Mahan ocorreu no Peru, mais precisamente na sala de leitura do Clube Phoenix, em Lima, enquanto ele estudava para se preparar para assumir a função de professor de História Naval e Estratégia na Escola de Guerra Naval (EGN-EUA), a convite do

Comodoro Stephen Luce. Ao ler entusiasticamente a *História de Roma*, de Mommsen, ele formulou de forma clara o papel do poder marítimo na guerra e na estratégia.<sup>1</sup> Antes da discussão dos elementos do poder marítimo, é importante analisar de que maneira Mahan percebia a conduta da guerra e sua conexão com a política.

---

<sup>1</sup> 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, nº 3, jul 2008, p. 906.

Dizia Mahan que a guerra era simplesmente um movimento político, apesar de violento e excepcional em caráter, e que o braço armado aguardava e era subserviente aos interesses políticos e ao poder civil do Estado<sup>2</sup>. Para ele, a conduta da guerra não era somente uma questão de conhecimento e da aplicação de princípios gerais, mas de equilibrado julgamento, sem o qual a informação e as regras, sendo incorretamente aplicadas, se tornariam sem valor.<sup>3</sup>

A história seria a ferramenta necessária para a tomada de decisão por parte dos chefes militares, além da própria experiência adquirida em guerras anteriores. Acreditava que, em virtude da lenta construção dos navios de guerra e das armas modernas, o ataque inicial em uma guerra devia ser vigoroso, de modo a não proporcionar recuperação ao inimigo. Em uma frase sua muito conhecida, afirmava Mahan que “não haveria tempo para a resistência organizada do inimigo se apresentar, sendo que o ataque deveria recair na esquadra organizada do oponente e o restante de força disponível resultará em nada”<sup>4</sup>. Com esse pensamento do primeiro e decisivo golpe, Mahan cristalizou a ideia do principal objetivo militar da guerra, que era o aniquilamento das forças armadas do adversário e, assim, o conceito de “batalha

decisiva”, que será discutido mais à frente. Apesar de existirem outros objetivos, a destruição total do poder militar do inimigo era o propósito principal.<sup>5</sup>

Algumas características ligadas a essa postura ofensiva deveriam ser incentivadas pelos combatentes de uma nação. Em primeiro lugar, o poder moral, que permitiria que o combatente, em seu mais íntimo pensamento, tivesse fé em suas ações, isto é, o poder que controlasse a hesitação e sus-

tentasse a ação nos momentos de emergência. Pela coragem moral ele significava, acima de tudo, a coragem para assumir responsabilidades pelas ações que seriam incertas e potencialmente arriscadas.<sup>6</sup> Em adição, os chefes militares precisariam possuir a capacidade de assumir

responsabilidades pelas decisões diplomáticas que viessem a tomar, assim como de suas ações militares em batalha. Dizia que “a coragem política em um oficial que serve afastado da cúpula política governamental é tão necessária quanto a coragem essencialmente militar”.<sup>7</sup> A sua ênfase na capacidade de um chefe militar exercer um julgamento independente em relação às determinações políticas de seu país, no entanto, devia ser balanceada com algum comedimento. Ele, certamente, poderia não seguir as recomendações determinadas por seu governo,

**A coragem política em um oficial que serve afastado da cúpula política governamental é tão necessária quanto a coragem essencialmente militar**

2 MAHAN, Alfred. *Interest of America in Sea Power, Present and Future*. Boston: Little Brown & Co, 1906, p. 177.

3 MAHAN, Alfred. *Lessons of the War with Spain, and Other Articles*. Boston: Little Brown, 1899, p. 10.

4 MAHAN, Alfred. *The influence of Sea Power upon History 1660-1783*. New York: Dover, 1987, p. 46.

5 SCHURMAN, Donald. *The education of a Navy*. London: Cassell and Co Ltd, 1965, p. 77.

6 SUMIDA, Jon. *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: the classic works of Alfred Thayer Mahan reconsidered*. Washington DC: John Hopkins University 1997, p. 53.

7 MAHAN, Alfred. *The life of Nelson, The embodiment of Sea Power of Great Britain*. V. 1, Boston: Little Brown, 1897, p. 190.

se as condições reinantes na cena de ação contraindicassem o seu atendimento; no entanto, se ele estivesse errado ou tivesse avaliado a situação incorretamente, ele deveria assumir total responsabilidade pelo erro cometido, não interessando o quão honesto ele tivesse sido na avaliação política conduzida. Temia, por consequência, a tendência de se usar a doutrina estabelecida como uma forma de inibir o julgamento do combatente, e aqui ele se referia diretamente à história da Marinha britânica, com o estabelecimento das dogmáticas Fighting Instructions, no século XVII. Considerava que seguir uma doutrina ao pé da letra era perigoso, pois o julgamento passava a ser mecânico e não discriminado, dependente das circunstâncias. A doutrina, para ele, era benéfica se facilitasse o aprendizado e a cooperação em ação.

Pode se perceber que ele tinha Lord Horatio Nelson como paradigma da ação independente e da coragem moral e política requerida de um chefe militar. Ele admirava também o Almirante Sir John Jervis por sua conduta fria e equilibrada e perfeito julgamento profissional, além de uma “determinação férrea de procurar o sucesso”.<sup>8</sup> Argumentava que, historicamente, bons homens com pobres navios eram melhores que pobres homens com bons navios, e aqui ele se referia aos britânicos, que mantiveram uma superioridade naval indiscutível na época

**Uma grande quantidade de recursos não explorados em territórios politicamente atrasados e pouco controlados pelos donos nominais apresenta-se uma tentação e um impulso para a guerra das potências europeias**

de Nelson. Essa superioridade sobre os franceses não estava centrada no maior número de navios, mas na sabedoria, energia e tenacidade dos almirantes e marinheiros da Armada Real.<sup>9</sup> Enaltecia a liderança em combate, e Nelson era o seu paradigma, dizendo que sua liderança era mais bem aceita pelos subordinados em razão de seu charme e carisma pessoal, que eletrizavam todos<sup>10</sup>.

Um exemplo interessante, sempre discuti-

do por Mahan, foi o que resultou da grande Batalha de Quatro Dias, na Segunda Guerra Anglo-Holandesa, em junho de 1666. Naquela oportunidade, os batavos obtiveram uma retumbante vitória sobre os ingleses. As consequências dessa derrota poderiam ser muito piores para a Inglaterra, se não fossem as qualidades inerentes dos oficiais ingleses que implantaram,

após essa derrota, um sentimento de correção de atitudes militares, orgulho apesar da refrega e uma estrita disciplina seguida por todos<sup>11</sup>. Assim puderam se recuperar e em poucos meses desafiar novamente os holandeses no mar. Esse espírito era muito apreciado e fundamental para Mahan.

Mahan era também um realista ao prever que, a longo prazo, a competição por recursos econômicos entre as grandes potências ocidentais em regiões da África e da Ásia poderia provocar motivos para uma grande confrontação armada. Dizia ele que “uma grande quantidade de recursos não explorados em territórios politicamente atra-

8 Ibidem, p.205.

9 Ibidem, v. 2, p. 141.

10 Ibidem, v. 1, p. 205.

11 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 126.

sados e pouco controlados pelos donos nominais apresenta-se uma tentação e um impulso para a guerra das potências europeias”.<sup>12</sup> Ele não acreditava que houvesse qualquer tipo de arbitramento ou lei internacional que pudesse adiar o confronto, que considerava inevitável. As nações mais adiantadas iriam perseguir os seus objetivos nacionais pela força, caso fosse necessário, uma vez que existia um consenso generalizado na existência de um sistema econômico internacional que conferia prosperidade àquelas nações que pudessem desfrutar dos benefícios desse sistema. As Forças Armadas, em especial as Marinhas, eram exatamente os instrumentos necessários para a defesa desses objetivos nacionais. As Marinhas eram melhores instrumentos de política internacional que os Exércitos. Elas eram menos agressivas, com menor significado simbólico de confrontação, dotadas de maior mobilidade e, assim, mais adequadas a respostas políticas imediatas, podendo ser percebidas onde os Exércitos não poderiam. Para ele, a questão da utilização dessas Forças Armadas era a mais crítica e vital decisão que confrontava qualquer nação. Essa utilização pressupunha todos os processos sucessivos de organização e de equipagem.

**As Forças Armadas, em especial as Marinhas, eram exatamente os instrumentos necessários para a defesa desses objetivos nacionais. As Marinhas eram melhores instrumentos de política internacional que os Exércitos**

Os indivíduos deveriam ser congregados em organizações militares eficientes como corpos de exército, esquadras de batalha e navios de guerra individuais<sup>13</sup>. A autoridade deveria se preocupar basicamente em como melhor utilizar essas organizações criadas em prol dos objetivos nacionais. E de que maneira as Marinhas de Guerra deveriam se preparar para a guerra que certamente ocorreria?

Mahan considerava que o preparo naval para a guerra recairia em duas categorias. A primeira, a preparação voltada para a questão material, que devia ser constante em sua ação; e a segunda, a preparação envolvendo a questão mental e de postura para o combate. A ideia de se combater defensivamente acarretaria a derrota. A guerra, uma vez declarada, necessitava ser conduzida ofensivamente com agressividade e com intuição

que, para ele, era a síntese do julgamento, a inteligência emocional, principalmente quando altos graus de incerteza e perigo eram esperados, isto é, em situações de crise e de guerra. No caso da guerra no mar, essa intuição era o produto da experiência de guerra. O inimigo não deveria ser apenas repellido. Ele necessitava ser vigorosamente destruído<sup>14</sup>. Indicava que era inseparável da própria guerra o inesperado, o risco e o aca-

12 MAHAN, Alfred. *Armaments and Arbitration. Or a place of force in the international relations of states*. New York: Harpers & Brothers Publishers, 1912, p. 110.

13 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. London: Sampson Low Marston & Co, 1911, p. 196.

14 WESTCOTT, Allan. *Mahan on naval warfare. Selections from the writings of Alfred Thayer Mahan*. Boston: Little Brown & Co, 1918, p. 128.

so, repetindo com isso Clausewitz, que dizia que a guerra era a província do acaso<sup>15</sup>. Alguns pesquisadores chegam a afirmar que Mahan não teve contato com a obra de Clausewitz por sua “confessada ignorância da língua alemã”<sup>16</sup>. Essa visão não parece ser a mais adequada<sup>17</sup>, pois em sua obra *Naval Strategy*, como visto, Mahan chegou a discutir as ideias de Clausewitz duas vezes no seu texto, inclusive concordando com a máxima clausewitiana de que a defesa era mais forte que a ofensiva, no entanto expandiu essa visão com outra qualificação mais relevante para a ofensiva<sup>18</sup>. Mahan não só lera Clausewitz, como discutira suas ideias em seu livro<sup>19</sup>.

Considerava também que era fundamental para qualquer nação o estabelecimento de uma estratégia nacional

e que assuntos políticos deveriam ser tratados por políticos e não por militares, no entanto tinha plena convicção de que a política externa deveria ser preocupação também dos militares<sup>20</sup>. Como então, a partir dessas ideias sobre a conduta da guerra, Mahan conceituou a estratégia, a grande tática e a logística?

Para ele, o conceito de estratégia era idêntico ao formulado por seu grande influenciador, Antoine Henri Jomini. Dizia

**A ideia de se combater defensivamente acarretaria a derrota. A guerra, uma vez declarada, necessitava ser conduzida ofensivamente**

Mahan que a estratégia era a arte de fazer a guerra no mapa e compreendia todo o teatro de operações. A grande tática era a arte de posicionar tropas no campo de batalha, considerando aspectos geográficos do terreno; de trazer essas tropas para o combate e da arte de lutar no terreno, em contraposição ao planejamento no mapa que recaía no campo da estratégia. A estratégia decidia onde agir, enquanto a grande tática decidia a maneira de executar e empregar as tropas<sup>21</sup>. A estratégia, tendo a ver com o movimento de forças

executado além do alcance das armas do adversário, não sofria necessariamente influência desse armamento inimigo. Quando uma arma começava a influenciar as ações no campo de batalha, a estratégia dava lugar à grande tática. Mahan apontava a estratégia como

subordinada à política, da mesma forma como imaginado por Clausewitz.

Entre a estratégia e a grande tática viria a logística, que também era, como para Jomini, a arte de movimentar as forças, trazendo essas forças para o ponto de ação e o controle das questões de abastecimento.<sup>22</sup> A eficiência logística de abastecimento era essencial para o sucesso. Essa eficiência, reconhecia ele, era difícil de se obter,

15 CLAUSEWITZ, Carl Von. *On War*. Middlesex: Pelican Classics, 1976, p. 140.

16 FILHO, Domício Proença, DINIZ, Eugênio; RAZA, Salvador. *Guia de Estudos de Estratégia*. Rio de Janeiro: Zahar, 1999 p. 96.

17 Embora Mahan não lesse alemão, ele lera a tradução do clássico de Clausewitz para o inglês de 1908.

18 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op. cit. p. 279.

19 Philip Crowl aponta que existia um volume vertido para o inglês do *Da Guerra*, de Clausewitz, na biblioteca da Escola de Guerra Naval em Newport, em 1908. Mahan leu essa obra nesse período, possivelmente em 1910. Fonte: CROWL, Philip. “Alfred Thayer Mahan: the naval historian”. In: PARET, Peter. *Makers of modern strategy*. Princeton: Princeton University Press, 1986, p. 462.

20 MAHAN, Alfred. *Naval Strategy*. op. cit. p. 107.

21 MAHAN, Alfred. *Naval Administration and Warfare*. Boston: Little Brown & Co, 1918, p. 199.

22 *Ibidem*, p. 206.

e a busca dessa eficiência devia ser percebida e perseguida, no entanto alertava que os problemas logísticos não deveriam ser pretexto para a inatividade, que poderia prejudicar o bom andamento das operações navais. Um exemplo histórico por ele utilizado era o caso do bloqueio britânico bem conduzido contra os franceses durante a Guerra dos Sete Anos, graças à boa logística conduzida pela Marinha Real inglesa.<sup>23</sup>

Para Mahan, a estratégia naval em guerra dizia respeito às funções específicas de uma Marinha em operações de guerra e seus verdadeiros objetivos; ao ponto ou pontos em que a esquadra deveria ser concentrada; ao estabelecimento de depósitos de carvão (não deve ser esquecido que o carvão era o combustível fundamental para os navios de guerra na época de Mahan) e de abastecimentos; pela manutenção das linhas de comunicação entre esses depósitos e a base principal; e ao valor militar de se atacar as linhas de comunicação do inimigo, como uma operação decisiva ou secundária, e se seria melhor designar navios independentes para o ataque ou posicionar destruidores de mercantes em pontos vitais, por onde forçosamente passaria o comércio inimigo<sup>24</sup>. A estratégia naval era condicionada por certos fenômenos naturais fundamentais e por políticas nacionais relacionadas ao mar, à Marinha Mercante, a questões

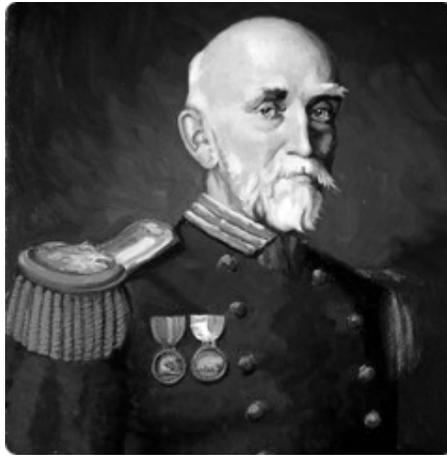
logísticas e às bases afastadas do território nacional.

Uma vez definido o que era a estratégia naval, o que para ele afinal seria o poder marítimo?

## O PODER MARÍTIMO E A TRINDADE DE MAHAN

Therezinha de Castro afirmou que Mahan era o criador de uma teoria geopolítica de poder

marítimo e que existiam tantas geopolíticas quantos sistemas estatais subsistiam em confronto, e nesse confronto mar e terra destacavam-se dois teóricos, o próprio Alfred Mahan e Halford Mackinder, com suas respectivas teorias de poder. Apontava também que Mahan era um dos precursores da geopolítica. Dizia ela que, ao defender sua teoria, Mahan passava



do determinismo ao possibilismo, ao afirmar que a superestrutura dos processos táticos deveria ser periodicamente alternada ou substituída, muito embora os antigos fundamentos da estratégia permanecessem repousando “sobre uma rocha”. Seu propósito principal, apontou Therezinha de Castro, não era estabelecer o relacionamento entre a geografia, a história e a política, mas sim analisar os fundamentos da estratégia naval, indicando que o poder marítimo forneceria explicações para a maior parte dos acontecimentos históricos. Para ela, a geopolítica mahaniana extrapolou para a geoestratégia, estabelecen-

23 MAHAN, Alfred. *Types of Naval Officers drawn from the history of British Navy*. Boston: Little Brown & Co, 1901, p. 108.

24 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 8.

do uma ligação entre o poder marítimo e a política nacional.<sup>25</sup>

Mahan gostava de afirmar que inventara a expressão poder marítimo (*sea power*), de modo a chamar a atenção do público e dos políticos para a importância do mar para a prosperidade das nações. Disse ele o seguinte em carta a amigo:

Finalmente posso dizer que o termo “*sea power*”, que está agora em voga, foi deliberadamente adotado por mim para compelir atenção, e eu desejava receber crédito. Puristas, eu disse para mim mesmo, podem me criticar por casar uma palavra teutônica com uma de origem latina, mas deliberadamente descartei o adjetivo “marítimo” como sendo muito leve para chamar a atenção ou perdurar em suas mentes[...] minha impressão é de que o criador [ele próprio] está realmente surpreso em seu efeito... “*sea power*”, em inglês pelo menos, parece ter vindo para ficar no sentido que utilizo.<sup>26</sup>

O reconhecido e respeitado almirante inglês Sir Cyprian Bridge,<sup>27</sup> em 1910, concordou com a afirmação de Mahan de que ele cunhara a expressão poder marítimo (*sea*

*power*), afirmando que “podemos [os estudiosos] considerar Mahan como o virtual inventor do termo em seu atual significado. Mesmo que o termo tenha sido utilizado por outros autores com esse sentido, é sem dúvida dele [Mahan] a sua conceituação corrente geral”<sup>28</sup>. Dizia, ainda, que era impossível para qualquer estudioso conceituar poder marítimo sem referir-se aos estudos e às conclusões do autor norte-americano. Assim, Mahan não estava sendo pretensioso ao afirmar ter sido o inventor do termo.

Seja como for, Mahan não definiu em

**Mahan gostava de afirmar que inventara a expressão poder marítimo (*sea power*), de modo a chamar a atenção do público e dos políticos para a importância do mar para a prosperidade das nações**

palavras o que seria para ele o poder marítimo, no entanto discutiu amplamente o conceito em seus escritos. Para se entender o seu conceito de poder marítimo, precisa-se compreender o seu entendimento do que era poder. Para ele, poder era um organismo complexo e misterioso, com um sentido próprio, recebendo e

trocando inúmeros impulsos, movendo-se em milhares de fluxos entrelaçados em infinita flexibilidade. A partir do poder, não existiam dúvidas para ele, havia a exibição de vontade pessoal, agindo no tempo, com um propósito deliberado e consecutivo, para fins ainda não discerníveis, tendendo para um fim claro, a predominância marítima da Grã-Bretanha (GB)<sup>29</sup>.

25 CASTRO, Therezinha. *Geopolítica, princípios, meios e fins*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1999, p. 108.

26 Carta de Alfred Mahan para Roy Marston escrita de Nova Iorque, em 19 de fevereiro de 1897.

27 O Almirante Sir Cyprian Bridge foi um renomado intelectual e historiador naval inglês do final do século XIX e início do XX. Foi o autor de inúmeros livros, dentre os quais se destacaram *The Art of Naval Warfare*, de 1907, e *Sea Power and Other Studies*, de 1910.

28 BRIDGE, Cyprian. *Sea Power and Other Studies*. London: Smith Elder, 1910, p. 5. Obtido em [www.gutenberg.net](http://www.gutenberg.net), e-book 10694. Acesso em 30 de abril de 2008.

29 CROWL, op. cit. p.451.

Ele, assim, procurou correlacionar a existência de uma relação de causa e efeito do poder marítimo e a grandeza nacional, tendo a GB como paradigma. Esse poder teria a capacidade de projetar e expandir a influência nacional no mundo, como um perfeito instrumento da política externa do país. O poder marítimo, assim, seria um instrumento e fator decisivo na história, e a Marinha de guerra do poder marítimo prevalente necessitava ser superior no mar, devendo ser corretamente empregada próximo à costa inimiga. O poder marítimo seria a resultante da integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos<sup>30</sup>. O domínio da Inglaterra, e depois GB, seria o exemplo mais marcante. O poder marítimo não devia se confundir so-

mente com a existência de uma Marinha de Guerra poderosa, ou mesmo com uma Marinha Mercante vigorosa. Esse poder congregava, assim, tanto elementos materiais como imateriais.

Para Mahan, todas as nações marítimas procuraram desenvolver, em princípio, o seu poder marítimo, no entanto poucas haviam obtido sucesso. As políticas navais varia-

ram em virtude do espírito do tempo, e aqui ele se refere ao “espírito” como imaginado por Hegel e com a clarividência dos homens públicos, no entanto a história demonstrou que essas duas características não foram mais determinantes nessas políticas do que a posição geográfica, a extensão territorial, a configuração, o tamanho e o caráter da população do país, naquilo que ele chamou de condições naturais.<sup>31</sup>

O Almirante João Carlos Caminha de-

fende a ideia de que a conceituação de poder marítimo de Mahan induz à ideia de que esse poder não é uma soma das condições apontadas acima, mas sim um produto desses fatores, daí se um deles tender a zero comprometerá a eficiência do poder marítimo, mesmo sendo os demais expressivos, daí poucas Nações terem alcançado a supremacia marítima por longo tempo. Trata-se de uma explicação inteligente, inte-

ressante e pertinente.<sup>32</sup>

Mahan chamou a atenção para o fato de que governos representativos tendiam a não concordar com gastos em despesas militares, ao contrário de governos despóticos. Por trás dos gastos, os governos representativos necessitavam convencer os parlamentos da necessidade de se gastar com forças armadas. Esse interesse em gas-

**O poder marítimo seria a resultante da integração de elementos materiais e vontades políticas que faziam do controle do mar o elo por meio do qual a riqueza se acumulava, para em seguida converter-se em mais poder, com maior capacidade de influir em acontecimentos e comportamentos**

30 CAMINHA, João Carlos. “Mahan: sua época e suas ideias”. *Revista Marítima Brasileira*, jul-set 1986, p. 47.

31 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. Op. cit. P. 28. No próximo item serão discutidos esses elementos componentes do poder marítimo.

32 CAMINHA, João Carlos. *Mahan: sua época e suas ideias*, op. cit. p. 48.

tos, por exemplo, no poder marítimo, não existiria por si só, sem que o próprio governo se convencesse da real necessidade e, o mais importante, convencesse o Parlamento a liberar recursos para o equipamento das esquadras de combate. Citava o caso dos EUA, que, por ser democrático, negligenciara os interesses marítimos e assim o seu poder marítimo, em prol de outros interesses mais prementes.

Ao tempo de Luiz XIV, a França, um poder terrestre por excelência, constituiu um poder marítimo relevante, sob a orientação de um grande homem de visão, que foi Jean Baptiste Colbert. Essa tendência não foi absoluta, e sim relativa, entretanto. Se houvesse um forte apelo e interesse do governo em desenvolver o comércio marítimo, como o produto do próprio crescimento do país, haveria a necessidade de fortalecer o poder marítimo, mesmo que o governo fosse representativo. Citava o caso da França no século XVIII, que, apesar de possuir um governo autocrático, mais propenso a gastos em atividades navais, não foi capaz de desenvolver o seu poder marítimo adequadamente, ao contrário da GB com um governo representativo, fortemente apoiado por uma aristocracia agrária poderosa, que percebeu que a grandeza e seus próprios lucros deveriam emergir do mar, com um poder marítimo robusto.

Mahan preocupou-se, ao final do século XIX, com a perda do prestígio da sua tão idealizada Marinha Real da GB. Afirmou, inclusive, que “governos populares não são geralmente favoráveis aos gastos militares, apesar de necessários, e existem sinais de que a Inglaterra está ficando para trás”<sup>33</sup>. Essa tendência de a GB perder o predomínio naval, para ele, era uma tenta-

ção para outras nações reforçarem seus respectivos poderes marítimos e, assim, contestarem militarmente o predomínio naval inglês. E foi exatamente isso o que ocorreu em 1914. Disse ele em 1902 que existia uma impressão nos EUA, com a qual concordava, de que a GB por muitas razões tendia a perder espaço nos campos econômico e comercial, e que o poder marítimo britânico, embora superior, declinara relativamente a outros poderes, deixando de ser supremo.<sup>34</sup> Estava ele se referindo à emergência do poder marítimo germânico para contestar a hegemonia inglesa no mar. Essa visão era reforçada pelos preços exorbitantes dos navios construídos ao final do século XIX, que desestimulavam os governos representativos a gastar mais em poder marítimo.

A leitura dos textos de Mahan, muitas vezes, induz à incorreta interpretação entre as expressões em inglês “*sea power*” e “*naval power*”, que correspondem a diferentes conceitos. Segundo o professor Jon Sumida, Mahan procurou discutir o conceito poder marítimo (*sea power*) como a combinação das atividades do comércio mundial gerada pela economia internacional e a defesa desse comércio por uma Marinha de guerra nacional ou consórcio naval transnacional, enquanto o poder naval (*naval power*), por outro lado, referia-se à força organizada criada por um governo, isto é, um subconjunto do poder marítimo<sup>35</sup>. Essa compreensão desses dois conceitos aproxima-se, de uma certa maneira, do próprio conceito esposado pela Marinha brasileira ao definir o que seria poder marítimo e poder naval.

Mahan dizia que o tráfego marítimo era mais rápido e econômico que o tráfego ter-

33 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 67.

34 SUMIDA, op. cit. p. 85.

35 SUMIDA, op. cit. p. 102.

restre e, embora reconhecesse que a ferrovia veio para transportar bens continentais tão eficientemente quanto o navio, o último era o elemento fundamental do comércio internacional e continuaria a ser por muitos anos. Assim, para que houvesse desenvolvimento marítimo comercial, base fundamental para a prosperidade nacional, deveriam ser atendidos três aspectos fundamentais político-econômicos. Inicialmente a **produção**, com a sua necessidade de troca de bens e a base econômica do país como suporte fundamental de desenvolvimento; o **shipping**, que em inglês abarcaria a capacidade de transporte de bens pelo mar, os navios mercantes e suas tripulações, com a expansão da Marinha Mercante; e, por fim, as **colônias e entrepostos**, tanto comerciais como militares, que facilitariam e aumentariam as ações de *shipping* e as operações de troca.<sup>36</sup> A esses três aspectos pode ser cunhada a expressão trindade mahaniana.<sup>37</sup> Interessante notar a correlação com a trindade clausewitiana, composta de forças armadas, povo e governo, componentes necessários para a análise do fenômeno bélico. Para Clausewitz, a guerra era uma “esplendorosa trindade” composta de uma violência primordial, do ódio e inimizade que devem ser considerados uma força natural cega; do jogo do acaso e da probabilidade em que o espírito criativo está livre para vagar; e de seu elemento de subordinação como um instrumento da política que a torna sujeita apenas à razão. O primeiro desses elementos refere-se ao povo, o segundo ao comandante e seu exército e o terceiro ao governo.<sup>38</sup> Embora Clausewitz estivesse se referindo ao fenômeno da guerra e Mahan aos aspectos políticos e econômicos para o

desenvolvimento da prosperidade de uma nação no mar, ambos apontaram três condições fundamentais para a compreensão dos dois fenômenos, da qual a impossibilidade de atendimento de apenas uma condição inviabilizaria todo o balanceamento do sistema analisado, daí haver a necessidade de atendimento das três condições para que a condução bélica e a expansão marítima comercial fossem conduzidas. A expressão “trindade” viria, em ambos os casos, no sentido de necessidade igualitária e necessária de atendimento, daí a sua pertinência conceitual.

Existiam seis principais condições que poderiam afetar o poder marítimo, segundo Mahan. Essas condições são muitas vezes chamadas de elementos, fatores ou condições fundamentais do poder marítimo. No próximo item serão discutidos esses elementos.

## OS ELEMENTOS DO PODER MARÍTIMO

Mahan apontou a existência de seis condições ou fatores que poderiam afetar o poder marítimo, que seriam a posição geográfica, a conformação física, a extensão do território, o tamanho da população, o caráter nacional e o caráter do governo.

### *Posição geográfica*

Inicialmente Mahan apontou que um país que não se preocupava com suas defesas terrestres continentais contínuas por ser insular, como por exemplo a Inglaterra, teria vantagem em relação aos países continentais como a França e a Holanda, sempre te-

36 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit p. 28.

37 Esta expressão não existe na literatura corrente, tendo sido cunhada por este autor para melhor definir esses três aspectos econômicos fundamentais para a prosperidade nacional, segundo Mahan.

38 CLAUSEWITZ, op. cit. p. 121.

merosos de um ataque a partir de suas fronteiras terrestres. Para o primeiro caso, a França, dependendo das condições internas, oscilava entre as prioridades naval e terrestre, com ênfase para a segunda, enquanto a Holanda tinha necessariamente de se preocupar com a fronteira sul e sudoeste de seu território, ameaçada inicialmente por uma Espanha católica e depois por uma França borbônica, e a proteção de seu sempre florescente comércio marítimo, fustigado por uma Inglaterra desejosa de poder.

A Inglaterra, por sua posição insular, não sofria esses tipos de ameaça, graças a sua privilegiada posição geográfica. Essa posição proporcionaria uma concentração naval em determinados locais costeiros, e ao mesmo tempo uma dispersão em outros locais menos ameaçados. A França, ora se defrontando com o Atlântico ora com o Mediterrâneo, embora possuísse uma vantagem geográfica aparente, tornava-se vulnerável por existir uma posição geográfica como Gibraltar de posse de seu grande adversário no mar, a GB, impedindo a união das suas duas grandes frotas navais em Brest e Toulon e das esquadras espanholas aliadas do Mediterrâneo, em Cartagena, e do Atlântico, em Cadiz.

Mahan alertava que essa situação afetava também os EUA por possuir interesses marítimos no Atlântico e no Pacífico, daí ser fundamental o controle da Zona do Canal do Panamá, para permitir a união de suas duas forças navais nos dois oceanos e também especificamente no Caribe. A necessidade de os EUA possuírem bases nessa última região era vital para os seus interesses nacionais. Três locais seriam fundamentais para a predominância norteamericana na região. Em primeiro lugar, o

controle da boca do Rio Mississippi, próximo a Pensacola; em segundo lugar na Zona do Canal do Panamá; e por fim, formando o triângulo de defesa dessa região, de uma posição próxima da Ilha de Santa Lúcia, contígua a Porto Rico. Dessa maneira, Cuba posicionava-se no centro do triângulo, e sua posse seria primordial para os EUA.

A GB, por outro lado, por possuir um vasto império ultramarino, poderia ter que dispersar mais que concentrar seu poder marítimo, o que poderia se transformar em uma grande vulnerabilidade. Entretanto, com a expansão de seu comércio marítimo mundial, a GB desenvolveu enormemente o seu poder marítimo, fazendo com que o seu poderio econômico e militar também crescesse rapidamente. Conforme dito pelo próprio Mahan, “o poder da Inglaterra foi suficiente para manter vivos o seu coração e seus membros”<sup>39</sup>, enquanto o igualmente poderoso poder colonial espanhol, devido a sua fraqueza naval, tornou-se débil e vulnerável.

A posição geográfica pode não só beneficiar a concentração de forças navais, mas também provocar uma grande vantagem estratégica ao possuir uma posição central<sup>40</sup> em relação a seus inimigos. Esse também era o caso da Inglaterra. Ao se defrontar a sudeste com a Holanda, controlando o setor nordeste do Canal da Mancha e a leste todo o Mar do Norte, ameaçando a saída de qualquer força naval inimiga nesse mar, a Inglaterra poderia controlar também o setor sul do Canal da Mancha e a oeste o próprio Atlântico Oriental, uma ameaça de peso para a França. O controle do Estreito de Dover dava à Inglaterra uma vantagem pela posição central desse local. O controle dessa região criava a oportunidade de interpor forças navais que evitariam a junção da esqua-

39 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 30.

40 Esse conceito de “posição central” foi baseado em Jomini quando ele discutiu a importância para qualquer exército dispor de uma posição central em relação a dois inimigos simultâneos. Fonte: JOMINI, Antoine Henri. *The Art of War*. Westport: Greenwood Press, [196-], p. 302.

dra francesa com qualquer aliado provindo do Mar do Norte.

Além disso, a posição geográfica da Inglaterra, próxima de seu principal inimigo histórico, a França, lhe conferia boa vantagem estratégica, no entanto reciprocamente essa posição também conferia vantagem à França, pois ela poderia utilizar seus portos do Canal e do Atlântico para fustigar o comércio marítimo inglês utilizando a chamada guerra de corso<sup>41</sup>. Os navios mais indicados para isso eram fragatas menores e mais rápidas, que, por terem menor capacidade de defesa e navegabilidade em mares mais agitados, encontravam refúgio em locais como Dunquerque e Havre. A guerra de corso necessitaria, segundo ele, de portos de abastecimento para os corsários, e sem eles o rendimento nessas ações cairia muito.

A Inglaterra certamente aproveitou sua vantajosa posição geográfica nas três Guerras Anglo-Holandesas, quando as linhas de comércio dos navios batavos passavam em frente a sua costa e em frente aos seus principais portos na costa sul, sendo uma tentação os ataques ao comércio marítimo inimigo, bastando observar que todos os confrontos navais das três guerras ocorreram ou no Canal da Mancha ou em suas proximidades. Além disso, as principais linhas de comunicação mercante passavam necessariamente no norte da Europa, a um passo do poder naval inglês. Em síntese, o comércio da Holanda, Suécia, Rússia e Dinamarca passavam forçosamente pelo canal.

Assim, Mahan considerava esse elemento como fundamental para o desenvolvimento de um poder marítimo adequado.

### *Conformação física*

A conformação do litoral de um país era considerada por ele uma de suas frontei-

ras, e quanto mais fácil fosse o acesso às linhas de comércio marítimo, mais propenso um povo seria para manter comunicação com o resto do mundo. Não era importante que essa conformação física marítima fosse muito longa, pois o que importava era possuir portos que lhe fossem úteis e em boas condições naturais de uso. A quantidade e a profundidade desses portos eram fundamentais para o desenvolvimento do poder marítimo. A capacidade de escoar bens, a partir do interior do país para esses portos, também devia ser considerada. Assim, a defesa desse ponto devia ser uma das maiores prioridades do país. Um exemplo sempre citado por ele foi a incursão holandesa em 1667, durante a Segunda Guerra Anglo-Holandesa, quando uma força batava subiu o Rio Tâmisa sem ser importunada e ameaçou a própria capital, Londres, devido à fragilidade defensiva inglesa na ocasião. Outro exemplo utilizado por Mahan foi a defesa deficiente pelas forças confederadas da boca do Mississipi durante a Guerra de Secessão, permitindo que a Marinha da União bloqueasse aquela região sem reação.

Até as Guerras Napoleônicas a França não possuía um porto que congregasse um arsenal de reparos de seus navios de linha a leste de Brest, o que era uma grande desvantagem estratégica em relação aos ingleses, que detinham dois excelentes portos na região, Plymouth e Portsmouth. No século XIX, após o Congresso de Viena, os franceses perceberam essa deficiência, conduziram obras de expansão e equiparam Cherbourg com facilidades de reparos de seus navios de linha, diminuindo substancialmente essa fragilidade.

Outro fator apontado por Mahan foi a relativa prosperidade da França no século XVII, após a assunção de Richelieu, já que

41 No próximo número da *RMB* serão discutidas algumas questões referentes à guerra de corso.

possuía um bom clima, uma produção agrícola relevante e excedente de bens que permitia um razoável padrão de vida ao francês, ao contrário dos ingleses, que, por possuírem um clima inclemente e uma produção agrícola tímida e ainda não terem passado pela revolução industrial que a projetaria internacionalmente, só tinham uma alternativa, o comércio marítimo, além da exploração de novas terras, mais agradáveis e produtivas que a própria Inglaterra. Tornaram-se, assim, justificou Mahan, comerciantes, colonialistas e empreendedores por meio de um florescente comércio marítimo, devido, em parte, às suas próprias deficiências físicas.

Com a Holanda algo parecido ocorreu. Diria Mahan que sem o mar a Inglaterra emagrecia, enquanto que sem o mar a Holanda simplesmente morria.<sup>42</sup> A pobreza do solo, acrescida da costa excessivamente exposta, conduziu os holandeses primeiro para a pesca e depois para o comércio, exatamente no momento em que os italianos começaram a perder o poder marítimo no Mediterrâneo e novas rotas de comércio marítimo surgiam. Depois de breve período, já se transformaram nos grandes intermediários do comércio marítimo, transportando bens para diversos países europeus, inclusive para a Inglaterra. Assim, as guerras no século XVII contra a Inglaterra foram para a Holanda um desastre. Os ingleses queriam e retiraram aquele comércio dos holandeses de qualquer maneira. A carestia, em diversos momentos, atingiu fortemente os batavos durante aquelas três guerras.

A situação dos EUA também preocupava Mahan, que afirmou que, ao final do século XIX, as riquezas do interior fizeram os norte-americanos se desviarem do mar

e se dirigirem para as grandes planícies e para uma grande corrida ao oeste. O mar para os EUA era importante, e essa negligência poderia ter funestas consequências para o país.

Em situações quando o mar separava o país em duas ou mais partes, o controle do mar não era só desejável, ele era necessário. Essa era a situação da Itália com suas ilhas da Sicília e Sardenha. O controle das linhas de comunicação com essas duas ilhas era fundamental para o poder marítimo italiano.

A Espanha, cortada em dois por Gibraltar sob controle inglês, tornou-se um poder marítimo de segunda categoria, e a esgarçada de seus recursos na manutenção dos Países Baixos, Sicília, partes da Itália e suas possessões no Novo Mundo nos séculos XVI e XVII deixou-a vulnerável no mar. Como disse Sully, o grande ministro de Henrique IV, ao caracterizar a Espanha “como um daqueles Estados no qual as pernas e braços são fortes, mas o coração é fraco e deteriorado”.<sup>43</sup> Sua dependência no comércio de metais foi enorme, e a ação de corsários não pôde ser contestada no mar devido a sua flagrante fragilidade.

Dessa forma, a configuração física de uma costa poderá ser motivo de expansão ou decadência, combinada com outros fatores pertinentes.

### *Extensão do território*

A última das condições geográficas apontadas por Mahan foi a extensão do território de um país marítimo. O que importava efetivamente não era a extensão total em milhas quadradas existente no país, mas o comprimento de sua linha costeira e a existência de bons portos. A extensão territorial

42 MAHAN, Alfred. *The Influence of Sea Power upon History*. op. cit. p. 37.

43 Ibidem, p. 41.

poderia ser um fator de força ou mesmo de fraqueza, dependendo do tamanho da população existente nesse território. Nesse mister, Mahan utilizava o exemplo da Confederação na Guerra de Secessão dos EUA. Apesar de possuir uma longa costa marítima com excelentes portos, a Confederação não tinha uma população grande o bastante para guarnecer os seus navios de combate, nem um poder marítimo forte o suficiente para desafiar a União. Assim, a extensão territorial lhe era desfavorável.

Alguns historiadores navais norte-americanos enalteceram a eficiência do bloqueio naval da União na costa confederada; no entanto, afirmou Mahan, essa eficiência ocorreu em virtude da própria fraqueza da Confederação, que, se fosse um pouco mais poderosa, poderia aproveitar a extensão marítima de sua costa, com diversos estuários de rios que proporcionariam proteção a seus navios, os quais passariam a atacar os navios unionistas bloqueadores. Ao contrário do que ocorreu, a longa extensão da costa confederada, com suas entradas fluviáveis, permitiu incursões de navios da União no próprio coração da Confederação, e o que deveria ser um motivo de força transformou-se em fraqueza.

A existência de grande quantidade de recursos naturais poderia ser um fator de força do país, desde que fosse acompanhada de uma conformação física com bons portos e de uma população que se projetasse no comércio marítimo como um meio de expansão econômica. Se não houvesse essas condições, a abundância de recursos naturais no território nacional poderia inclinar o povo lá residente a se contentar com as atividades agrícolas, sem a necessidade de procurar novos mercados e matérias-primas, obstando, dessa maneira, o desenvolvimento do poder marítimo.

### *Tamanho da população*

Ao terminar a discussão das condições geográficas que afetavam o poder marítimo, Mahan passou a considerar os elementos humanos que poderiam influenciar o desenvolvimento desse poderio, e o primeiro elemento discutido por ele foi o tamanho da população.

Esse elemento ligava-se diretamente ao elemento precedente, a extensão do território, e a ele se correlacionava. Não se devia considerar apenas a quantidade total de milhas quadradas existentes no território e sim a costa marítima e seus portos, e a população devia ser analisada da mesma maneira. Mahan afirmou que o que interessava não era a população total existente no território, mas sim a parcela dessa população participante (ou pelo menos disponível) para as atividades marítimas.

O exemplo histórico referenciado por Mahan foi o caso francês, logo após a Revolução de 1789. A população da França era muito maior que a britânica; no entanto, em relação ao poder marítimo, o tamanho da população naval era infinitamente menor que a da GB. Em algumas situações, a França, inclusive, tinha vantagem inicial no guarnecimento de seus navios de guerra, em virtude de sua maior população, como foi o caso na Guerra de Independência dos EUA, em 1778. Naquela oportunidade, a Marinha francesa conseguiu guarnecer imediatamente 50 navios de linha devido a sua maior população. A GB, ao contrário, devido a sua responsabilidade em defender o seu comércio global, só pôde guarnecer 40 navios de linha. Entretanto, quatro anos depois, a GB possuía 120 navios de linha, enquanto a França nunca atingiu mais que 71 no total.<sup>44</sup> Nesse caso, a GB possuía maior número de pessoas ligadas às lides marí-

44 Ibidem, p. 45.

timas que a França e, no decorrer do tempo, teve a capacidade de aumentar sua Marinha, ao contrário da sua adversária.

Mahan considerava que os EUA eram deficientes nesse elemento e que a única opção possível para o seu país era aumentar o comércio marítimo com bandeira norte-americana.

### *Caráter nacional*

Mahan afirmava que, sendo o comércio marítimo um dos motivos para o desenvolvimento nacional, existia em certos povos a compreensão desse fator e uma aptidão natural para o mar. Dizia que a história, quase sem exceção, corroborou esses exemplos. Todos os homens buscavam obter ganhos comerciais e adoravam o dinheiro; no entanto, o modo como eles procuraram essa riqueza teve um efeito marcante sobre o destino comercial e da história de um povo.

Um exemplo clássico citado por Mahan foi o caso dos espanhóis no século XVI, que, em razão de seu desejo de expansão comercial no Novo Mundo, projetaram-se no cenário internacional como os detentores do principal poder marítimo do período. Entretanto, essa qualidade de ousar e procurar novos caminhos comerciais transformou-se em avareza e, em virtude das fa-

cilidades obtidas nas novas terras conquistadas, a busca por novos mercados transformou-se na coleta de metais preciosos – o ouro e a prata. Essa postura equivocada, em vez de progresso, trouxe atraso. Desde a Batalha de Lepanto, em 1571, no Mediterrâneo, os espanhóis não obtiveram nenhuma grande vitória no mar, e a

decadência de seu comércio marítimo respondeu pela dolorosa e algumas vezes ridícula inépcia dos conveses de seus navios de guerra.<sup>45</sup>

Se o povo espanhol tivesse uma propensão natural para enriquecer com o comércio marítimo, a pressão sobre a coroa impulsionaria as ações governamentais em direção ao mar, dizia Mahan. Os próprios espanhóis que emigraram para as colônias não tiveram a preocupação em expandir o comércio com a terra mãe. Isso, acrescido da baixa produção espanhola, fizeram aumentar

os infortúnios, diminuir a produção de manufaturas e a própria população. A dependência do comércio conduzido pelos batavos, motivada pela decadência naval espanhola, aumentou, havendo então uma transferência de riqueza da Espanha para as Províncias Unidas, ávidas por expandirem-se. Ao ocorrer uma diminuição do poder marítimo espanhol, surgiram adversários que passaram a desafiar o seu já

**Mahan afirmava que,  
sendo o comércio marítimo  
um dos motivos para o  
desenvolvimento nacional,  
existia em certos povos a  
compreensão desse fator  
e uma aptidão natural  
para o mar**

★ ★ ★

**Diria Mahan que as minas  
do Brasil arruinaram  
Portugal, da mesma  
maneira que as minas do  
México e do Peru  
arruinaram a Espanha**

45 Ibidem, p. 51.

combalido comércio, tais como a própria Holanda e a Inglaterra. Portugal, ao ser absorvido pela União Ibérica, seguiu o mesmo caminho da decadência. Diria Mahan que as minas do Brasil arruinaram Portugal, da mesma maneira que as minas do México e do Peru arruinaram a Espanha. Logo o comércio português foi passando para as mãos inglesas, e em 50 anos 500 milhões de dólares foram extraídos do Brasil e apenas 25 milhões permaneceram em mãos portuguesas, em uma clara demonstração da transferência de riqueza de um povo para outro.<sup>46</sup>

Os exemplos dos ingleses e holandeses como povos marítimos por excelência demonstraram que ponto podem alcançar a sabedoria e o empreendimento, procurando obter bens não somente com a espada, mas também com o trabalho duro na curta e na longa duração. Nesse ponto, Mahan afirmou que ambos tiveram propósitos similares por serem povos da mesma “raça”, agindo como homens de negócio, comerciantes, produtores e negociadores.<sup>47</sup> Com essas características, tanto os ingleses como os holandeses não apenas exploraram suas colônias, mas procuraram renovar os bens obtidos com o seu trabalho e desenvolver a manufatura, em um ciclo constante entre a colônia e a matriz. Riqueza, assim, gerou mais riqueza. Com a expansão do comércio, novos navios mercantes tornaram-se necessários, e a proteção desse comércio avultou, fazendo com que fossem construídos navios de combate que seriam necessários para repelir os adversários. A propensão para o mar fez com que ambos os povos pressionassem os governos para, cada vez mais, expandir o comércio pelo mar e assim desenvolver o

próprio poder marítimo. A tendência natural para o comércio era para Mahan a característica nacional mais importante para o desenvolvimento do poder marítimo.<sup>48</sup>

O caso da França era para ele muito emblemático. Apesar de ser um povo trabalhador e empreendedor, os franceses falhavam no desenvolvimento de seu comércio marítimo. Explicava que essa razão era motivada pelo modo como a riqueza era procurada pelos franceses. A timidez e a poupança excessiva dos franceses influenciaram de modo negativo em seu modo de perceber o mar como fonte de riqueza. Essa precaução excessiva com limites de expansão era comparável, segundo ele, à pouca taxa de natalidade na França, uma tendência da sociedade francesa ao final do século XIX. Outro fato importante foi que a nobreza francesa e a burguesia, as grandes responsáveis pelo financiamento dos empreendimentos comerciais, preferiram as honras nobiliárquicas e a sociedade de corte do que investir no comércio marítimo, fonte real de lucros e prosperidade. Houve, inclusive, períodos na história francesa em que o comércio marítimo e o trabalho eram incompatíveis com a nobreza.

O caso holandês foi diferente. Embora houvesse uma nobreza constituída, o Estado era liberal e a busca pela liberdade pessoal e o empreendimento incentivava a busca pelo lucro e, assim, a expansão comercial. A riqueza adquirida era entendida como uma dádiva do Estado a ser desfrutada por todos. Na Inglaterra, embora fosse esta um reinado, a postura perante o lucro era semelhante.

O modo como as colônias eram percebidas também influenciou o comércio marítimo. Para ele, o colonizador de sucesso por excelência foi o inglês, com um caráter naci-

46 Ibidem, p. 52.

47 Idem.

48 Ibidem, p. 53.

onal relevante. Os colonos ingleses não apenas enviavam bens para a metrópole, mas preocupavam-se, fundamentalmente, com o desenvolvimento da própria colônia. Houve, assim, uma simbiose entre a metrópole e a colônia. Uma dependia da outra. O colono inglês queria permanecer na colônia e desenvolvê-la e não apenas explorá-la e retornar à metrópole. A colônia passava a ser uma extensão do Império com toda a sua importância, e nesse ponto os holandeses falharam e se distanciaram dos ingleses. Embora fossem empreendedores, os holandeses não tiveram a longevidade colonial nem o vigor comercial dos ingleses.

Mahan acreditava que seus compatriotas tinham a mesma índole comercial dos ingleses e que, caso tivessem os mesmos incentivos que seus primos tiveram, poderiam desenvolver o seu comércio e, por consequência, o seu poder marítimo. Os norte-americanos tinham, segundo ele, o mesmo “caráter nacional” dos ingleses.

### *Caráter do governo*

Mahan afirmou que determinados tipos de governo, de instituições e de governantes, em um tempo ou outro, exerceram uma grande influência no desenvolvimento do poder marítimo. As características de perseverança, objetividade e determinação dos diversos governos indicavam sucessos ou fracassos na história de qualquer nação. Aqueles governantes que perceberam com maior tirocínio os desejos e aspirações emanados do próprio povo tiveram certamente maiores sucessos. Isso

não significava dizer que governantes de sistemas representativos, por dependerem de escolhas políticas, tenham sido os mais perspicazes no desenvolvimento do poder marítimo. Déspotas esclarecidos, dotados de tirocínio e larga visão estratégica, tiveram até maiores sucessos que governantes representativos, ao perceberem a importância do poder marítimo para a grandeza da nação. A grande dificuldade surgia após a morte desses déspotas, pois nem sempre essa política de expansão marítima era continuada por seus sucessores.

Um dos seus principais exemplos foi a

Inglaterra, com seus diferentes governantes. As políticas navais adotadas pelos governos desde Elizabete I criaram uma mentalidade naval que se espraiava até os mais jovens comandantes navais ingleses do período. Recorria Mahan ao caso relatado pelo cardeal Richelieu, quando o Duque de

**As características de  
perseverança, objetividade  
e determinação dos  
diversos governos  
indicavam sucessos ou  
fracassos na história de  
qualquer nação**

Sully, um dos ministros mais distintos do rei francês Henrique IV, embarcou em Calais em um navio francês para uma visita protocolar à Inglaterra. Ao se aproximar da costa inglesa, foi recebido por um pequeno navio de guerra inglês comandado por um jovem capitão que o escoltaria até Londres. Imediatamente esse jovem oficial solicitou, de acordo com orientações de seu rei, Jaime I, que a bandeira francesa fosse arriada ao entrar em águas inglesas. Sully, por estar em viagem oficial à Inglaterra e em razão de seu elevado cargo, recusou-se a cumprir a orientação desse petulante capitão inglês. Em sequência, o navio inglês disparou três tiros de canhão, que fizeram com que o navio francês parasse. Sully fez en-

tão um protesto formal diplomático a esse atrevido comandante inglês. A resposta foi simples. Disse o jovem capitão: “Como era justo e honroso o duque protestar por sua condição diplomática, também era justo e honroso para este comandante inglês cumprir a determinação de seu rei e demonstrar que a bandeira inglesa era a senhora dos mares”.<sup>49</sup>

Essa atitude arrogante de um simples capitão de navio inglês demonstrava para Mahan a determinação de ‘dominar os mares’, cristalizada e reafirmada pelos diferentes governantes, ao manterem a bandeira inglesa como “a senhora dos mares”. Apesar da reconhecida timidez do Rei Jaime I em relação a um bravo e hábil embaixador francês como Sully, existia uma política naval que era maior que aquele Rei Stuart.

No tempo de Cromwell, com certeza um déspota esclarecido, a política naval não mudou. A submissão de “arriar” a bandeira quando no Canal da Mancha persistiu e foi um dos motivos da Primeira Guerra Anglo-Holandesa. Ao final, os batavos tiveram que se submeter. Sob a sua firme orientação, o poder marítimo inglês fortaleceu-se ainda mais. O Ato de Navegação estabelecido por Cromwell em 1651 foi uma resolução que contrariava interesses holandeses, principais transportadores de bens para a Inglaterra. Esse ato foi uma decisão política que tinha como alvo destruir o poder marítimo batavo e substituí-lo pelo inglês e ponto final. Não existiam con-

siderações morais por parte de Cromwell. O seu propósito era simples: tomar o comércio holandês e fortalecer o poder marítimo inglês.

Mesmo com reis reconhecidamente “ilegítimos”<sup>50</sup> para o povo inglês, como, por exemplo, Carlos II, aliado de Luís XIV, a política nacional era voltada para a grandeza naval, segundo Mahan. Em certa ocasião, escrevera Carlos o seguinte para o rei francês:

Existem dois impedimentos para a união perfeita entre a França e a Inglaterra. O primeiro é a preocupação como

a França está se preparando para desenvolver o seu comércio marítimo, e o segundo [como está se preparando] para ser um grande poder marítimo.

Para nós ingleses isso é motivo de grande desconfiança, pois somos importantes por causa de nosso comércio marítimo e poder naval, assim cada passo tomado pela França perpetuará cada vez mais o ciúme entre os dois países<sup>51</sup>.

Outro exemplo que Mahan mencionava foi o de a Inglaterra se unir à França contra a Holanda, ao tempo de Carlos II e Luís XIV. Discutiu-se na época quem seria o comandante da força naval aliada contra os batavos. Carlos foi inflexível nesse ponto. Disse ele ao embaixador de Luís XIV que “era costume da Inglaterra comandar os mares, e os súditos ingleses só obedeceriam a ele, o rei da Inglaterra”.<sup>52</sup>

### Os reis passavam, e as políticas navais permaneciam

49 Ibidem, p. 59.

50 A expressão utilizada por Mahan para qualificar Carlos II foi “*this king, false to the English people*”.

O autor traduziu essa expressão por “ilegítimo” por ser, ao que parece, mais apropriada. Fonte: Ibidem, p. 60.

51 Ibidem, p. 61.

52 Idem.

Outros reis que lhe sucederam continuaram a priorizar as políticas navais. Jaime II era um hábil marinheiro e comandou esquadras no mar em combate. Guilherme III, chegando para assumir o trono inglês, conjuntamente com o holandês, incentivou o fortalecimento do poder marítimo inglês contra a França. Os reis passavam, e as políticas navais permaneciam.

Durante os séculos XVIII e XIX, as políticas navais inglesas persistiram, privilegiando o fortalecimento marítimo da GB, inclusive com subsídios para os comerciantes britânicos. Alguns governantes privilegiavam mais que outros o poder marítimo nesse período, no entanto o caráter dos governos permaneceu inalterado. Era uma questão de sobrevivência nacional a manutenção de um poder marítimo poderoso, como forma de proteger as colônias, impedir a travessia do Canal da Mancha para ataques contra o território inglês e defender suas linhas de comércio marítimo.

O caso da França foi por Mahan bem discutido. Quando Jean Baptiste Colbert, o principal criador do poder marítimo francês, sob a orientação de Luís XIV, afastou-se do governo, o declínio francês foi quase imediato, para alívio da Inglaterra. A opção pela guerra terrestre por parte do rei francês reorientou as prioridades para o seu Exército, deixando a Marinha de guerra, tão arduamente construída por Colbert, sem os recursos necessários para enfrentar os adversários no mar. Esse foi um exemplo de como a falta de visão governamental para os inte-

resses marítimos provocou a perda do poder marítimo francês e, por consequência, a perda de poder na Europa.

Mahan considerava que as políticas governamentais nacionais deveriam seguir dois caminhos distintos, porém interconectados, em situação de paz e a outro em situação de guerra. Na primeira situação, o governo deveria implementar ações em prol do crescimento industrial no campo marítimo e incentivar o espírito de aventura do povo em direção ao mar. A implementação de uma Marinha Mercante poderosa, de modo a transportar bens do e para o país, era fundamental, assim como desenvolver uma Marinha de guerra poderosa para proteger esse comércio florescente. Na segunda situação, a de guerra, a prioridade era manter a Marinha de guerra poderosa, proporcional ao crescimento do comércio marítimo e aos interesses navais a ele conectados. Ao mesmo tempo, o governo deveria priorizar as instituições ligadas à formação de uma reserva naval, tanto em capital humano como em meios de combate, sem esquecer o fortalecimento e a obtenção de bases e estações navais afastadas do território nacional<sup>53</sup>. Esse diagnóstico deveria ser seguido pelos EUA, dizia ele.

Com esses seis elementos definidos, de que maneira e que princípios estratégicos foram discutidos por Mahan em relação ao poder marítimo e como era possível obter o controle do mar por esse poder?

É o que será discutido no próximo número da *Revista Marítima Brasileira*.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

53 Ibidem, p. 82.



## *Tesouros do Fundo do Mar*

Moedas de ouro, prata e cobre; porcelana chinesa - verdadeiros tesouros resgatados do fundo do mar. A Marinha do Brasil também se dedica à arqueologia subaquática, e hoje possui um valioso conjunto de peças recuperadas, em diferentes sítios arqueológicos, de embarcações naufragadas na costa brasileira de 1648 a 1916.

O acervo ainda inclui utensílios domésticos, louça e cerâmica, que foram cuidadosamente restaurados; também armamentos – canhões e munição.

As técnicas no trabalho científico de resgate de sítios arqueológicos estão representadas através de diorama em tamanho natural. A Arqueologia Subaquática pode ser vista no Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache, s/nº –Centro.

**Mais informações: (0XX21) 2104-6025/2104-6879.**