

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica

CADERNOS NAVAIS  
Nº 45 – Abril – Junho de 2013

# **MAHAN**

## **7 Virtudes e 7 Pecados**

**Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro**



Edições Culturais da Marinha  
LISBOA

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica

**CADERNOS NAVAIS**

Nº 45 – Abril - Junho de 2013

**MAHAN**

**7 Virtudes e 7 Pecados**

**Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro**

Edições Culturais da Marinha  
LISBOA

O Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE), foi criado pelo Despacho número 2/07, de 29 de janeiro, do Almirante Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA), sucedendo ao Grupo de Estudos e Reflexão de Estratégia, já com sete anos de existência.

Ao GERE, situado na direta dependência do Almirante CEMA, incumbe, duma forma geral, a elaboração e divulgação de estudos sobre assuntos estratégicos de interesse geral e em especial para a Marinha. No âmbito das suas competências específicas, o GERE promove a publicação de matérias que tenham analogia com a sua atividade, através das coleções dos Cadernos Navais, editados pela Comissão Cultural da Marinha.

TÍTULO:

MAHN

7 Virtudes e 7 Pecados

COLECÇÃO:

Cadernos Navais

NÚMERO/ANO:

45/ Abril – Junho 2013

EDIÇÃO:

Comissão Cultural da Marinha

Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica (GERE)

ISBN 978-989-8159-61-8

Depósito Legal n.º 183119/02

EXECUÇÃO GRÁFICA: ACDPrint, S. A.

Tiragem: 500 exemplares

## O AUTOR

O Comandante Nuno Sardinha Monteiro concluiu o curso da Escola Naval em 1991, após o que embarcou na fragata *Sacadura Cabral*. No final desse ano, embarcou no NRP *Vasco da Gama*, integrando a primeira guarnição desta fragata, que acabara de ser aumentada ao efectivo dos navios da Armada. Seguidamente, desempenhou as funções de oficial imediato do navio-patrolha *Limpopo* e comandou a lancha rápida de fiscalização *Dragão*.

A partir de finais de 1994 frequentou, na Escola Naval, o curso de especialização em Navegação. Findo esse curso, prestou serviço no navio-escola *Sagres*, durante pouco mais de 2 anos, como navegador. Em novembro de 1997, foi colocado na Divisão de Navegação do Instituto Hidrográfico, tendo, entre outras atribuições, chefiado o projecto de instalação da rede de estações GPS Diferencial portuguesas.

Em 2000, obteve, com distinção, o grau de *Master of Science in Navigation Technology*, na Universidade de Nottingham, tendo recebido o prémio e a medalha do *Royal Institute of Navigation* para o "*most outstanding graduate of the MSc Course in Navigation Technology*". Em 2005, obteve o grau de *Doctor of Philosophy* na mesma universidade, com uma tese intitulada "*Designing, configuring and validating the Portuguese DGPS Network*". Essa tese foi agraciada com o "Prémio Internacional Almirante Teixeira da Mota", da Academia de Marinha, e com o "Prémio Internacional Almirante Gago Coutinho", da Sociedade de Geografia de Lisboa.

A partir de setembro de 2005, passou a desempenhar as funções de Professor de Navegação da Escola Naval.

Entre outubro de 2007 e maio de 2011 prestou serviço na Divisão de Planeamento do Estado-Maior da Armada, acumulando com o cargo de Professor da Escola Naval. Em 9 de julho de 2008, recebeu, de Sua Alteza Real o Duque de Edimburgo, o título de *Fellow of the Royal Institute of Navigation* – distinção concedida às personalidades que mais se destacaram, a nível mundial, no âmbito da Navegação – tendo sido o primeiro (e até agora o único) português a receber este título.

Já publicou quatro livros, bem como diversos artigos científicos e técnicos em publicações estrangeiras e nacionais, ligadas a matérias de segurança, defesa, assuntos do mar e navegação, tendo recebido diversos prémios por esses artigos.

O capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro desempenha, desde 16 de maio de 2011, o cargo de Comandante do NRP *Sagres*.



## Mahan: 7 virtudes e 7 pecados

“Como conclusão, direi apenas aos que não tiverem lido os livros do Comandante Mahan, leiam-nos; aos que os leram, leiam-nos outra vez; leiam-nos uma terceira vez; pois neles encontrarão a melhor explicação (...) da influência do poder no mar”.

Sir John Knox Laughton  
Historiador naval britânico (1830-1915)

### 1. Introdução

Mahan, o novo Copérnico (Jornal *Times*, de Londres, 1894).

Mahan, o patriarca da moderna estratégia naval (Alfredo Botelho de Souza, 1915).

Mahan, o evangelizador do *sea power* (Margaret Sprout, 1943).

Mahan, o profeta (Henry Stimson, Secretário da Marinha, 1948).

Mahan, o pai da moderna historiografia naval (Kenneth Moll, 1963).

Estes são apenas alguns dos epítetos mais conhecidos com que Alfred Thayer Mahan tem sido brindado.

De facto, Mahan – que foi até aos seus 50 anos um relativamente indistinto oficial da Marinha Americana – elevou-se ao panteão da imortalidade, com os seus escritos e as suas teorias sobre estratégia marítima e naval. Mahan constatou que nunca ninguém estudara a influência do poder no mar (*sea power*) na ascensão (e na queda) das grandes potências mundiais, ou seja a importância política do poder no mar. Dessa forma, dedicou ao tema toda a sua energia, procurando demonstrar a forte ligação entre o poder no mar e a prosperidade das nações, que decorre da convicção de que esse poder é um facilitador do poder económico e tem a capacidade de influenciar as pessoas e os eventos. Do seu trabalho, resultou um conjunto notável de obras, entre as quais se destacam as 3 dedicadas ao aprofundamento da influência do poder no mar no curso da história: “*The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*” (1890), “*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*” (1892) e “*Sea Power in its relations to the War of 1812*” (1905).

Embora não tenha trazido novas interpretações à história marítima e naval, Mahan abriu novos caminhos para o estudo da estratégia, tornando-se assim essencial para qualquer estudioso de temas marítimos e navais. De facto, nenhuma pessoa influenciou tão direta e profundamente a teoria do poder no mar e a estratégia marítima e naval como Alfred Thayer Mahan.

Todavia, o pensamento de Mahan está, naturalmente, sujeito a limitações espaciais e a limitações temporais. Relativamente às primeiras, cabe referir que o britânico Ken Booth, por exemplo, considera que o pensamento de Mahan só era relevante para os EUA e para o Reino Unido<sup>1</sup>. Relativamente às segundas, importa lembrar que qualquer doutrina estratégica é o produto do respetivo contexto, ou seja do conjunto das circunstâncias nas quais é determinada, não sendo por isso válida para todas as épocas. Além disso, mesmo no contexto espaço-temporal em que surgiram, as ideias de Mahan não são isentas de críticas.

É com tudo isto em mente que este ensaio se propõe ao desafio de identificar – um século volvido sobre a sua morte – 7 virtudes e 7 pecados de Mahan. Não é uma tarefa fácil, pois o pensamento de Mahan é demasiado extenso, difícil e complexo para que se possa explicar com simplicidade. Acresce, ainda, que Mahan nunca estruturou as suas ideias de uma forma sistematizada e, também, nunca escreveu uma obra de síntese com as suas principais teorias, as quais se encontram bastante dispersas por um vastíssimo acervo literário.

Dessa forma, para a elaboração deste ensaio recorreu-se não só às principais obras de Mahan, mas também a diversas fontes secundárias, tanto de origem anglo-saxónica (Margaret Sprout, John Hattendorf, Jon Sumida, Philip Crowl e Geoffrey Till, entre outros), como de origem lusófona (nomeadamente o brasileiro Francisco Alves de Almeida e os portugueses Alfredo Botelho de Sousa, Nuno Vieira Matias e António Silva Ribeiro). Alguns desses autores foram particularmente úteis para a elaboração deste ensaio, dado identificarem aspetos mais preeminentes e / ou deficiências no pensamento e na ação de Mahan, que – nalguns casos – inspiraram algumas das virtudes e dos pecados apontados neste texto<sup>2</sup>.

Naturalmente, os defensores de Mahan tenderão a valorizar mais as virtudes, não só as aqui apontadas como outras que descortinam no pensamento e

---

<sup>1</sup> Geoffrey Till, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, London, Frank Cass Publishers, 2004, p. 43.

<sup>2</sup> Por exemplo, Nuno Vieira Matias apontou quatro “deficiências ou inaptações das teorias de Mahan aos dias de hoje”, sendo que duas delas inspiraram dois dos pecados apontados neste ensaio: desvalorização de outros usos do mar para além do transporte marítimo; e desconsideração da guerra de corso. Ainda como exemplo, António Silva Ribeiro evidenciou “duas grandes lições” retiradas da prática e do pensamento de Mahan, que inspiraram duas das virtudes apontadas neste ensaio: incentivo ao estudo e à reflexão permanente; e recurso à história como ferramenta essencial para a formulação estratégica.

na ação de Mahan. Já os críticos de Mahan tenderão a concordar mais com os pecados aqui enunciados, podendo até notar a ausência de outros. Todas essas reações serão naturais perante uma personalidade tão complexa quanto notável como a de Alfred Thayer Mahan.

Contudo, antes de se entrar no exercício de identificar 7 virtudes e 7 pecados de Mahan, importa lembrar os seus principais marcos biográficos, uma vez que as suas vivências foram determinantes na estruturação do seu pensamento.

## 2. Biografia de Mahan

Alfred Thayer Mahan nasceu em 27 de setembro de 1840, filho de Dennis Hart Mahan (professor da *Military Academy*, de West Point, e autor de vários livros sobre engenharia militar) e de Mary Helena Okill (uma professora profundamente religiosa). Com 14 anos, ingressou no *Columbia College*, ficando hospedado em casa do seu tio Milo Mahan, um professor de história eclesiástica, que exerceu uma grande influência no jovem Alfred, incutindo-lhe uma profunda fé religiosa e a crença de que a história era a manifestação da vontade de Deus. Contra a vontade de seu pai (que o considerava mais talhado para a vida civil), Mahan entrou na *Naval Academy*, de Annapolis, em 1856, vindo a formar-se como Oficial de Marinha em 1859, como 2.º classificado do seu curso.

Durante a sua carreira como oficial embarcado (iniciada logo em guarda-marinha na fragata *USS Congress*), evidenciou, frequentemente, algum desagrado pela vida a bordo (particularmente em navios de propulsão mecânica) e muito pouca proficiência no governo e manobra de navios.

Este último aspeto é um traço pouco conhecido da carreira naval de Mahan, que tem ficado naturalmente ofuscado por outras vertentes da sua vida, designadamente aquelas que lhe granjearam a glória: como pensador, estrategista e historiador. De qualquer maneira, o registo negativo de Mahan a manobrar navios – que está bem detalhado num artigo publicado na revista "*American History*" em 1997 – não deixa de impressionar. De acordo com esse artigo, esse cadastro teve a primeira mancha em 1861, quando era o oficial imediato do *USS Pocahontas* e colidiu com a chalupa<sup>3</sup> *Seminole*, que estava fundeada<sup>4</sup>.

Entretanto, nesse mesmo ano começou a guerra civil americana de 1861-1865, em que Mahan se juntou às tropas da União, tendo servido em pequenos navios, incumbidos de tarefas de bloqueio à costa confederada, em águas inte-

---

<sup>3</sup> Embarcação de pequeno porte, a remo ou à vela.

<sup>4</sup> Donald Lankiewicz, "*The Reluctant Seaman*", Revista *American History*, February 1997 (disponível em [www.historynet.com](http://www.historynet.com)).



riores<sup>5</sup> – experiência que viria a estar na base do seu primeiro livro, escrito cerca de duas décadas depois. Em 1862, em pleno conflito da secessão, serviu durante um ano como instrutor de marinaria na *Naval Academy*, que entretanto fora transferida para Newport, devido à guerra. Durante esta comissão, efetuou, na qualidade de diretor de instrução, uma viagem no USS *Macedonia*, onde conheceu o capitão-de-corveta Stephen Luce (comandante do navio), que viria a ter um papel importante na sua vida.

No final da guerra, a aceleração de promoções levou a que fosse capitão-tenente, com apenas 26 anos de idade. Os privilégios inerentes a esse posto tê-lo-ão levado a permanecer na Marinha, mau grado alguma inadaptação à vida no mar. Em 1867, embarcado no *Iroquois*, ele próprio admitia esse desagrado, numa carta escrita à sua mãe: “minha situação a bordo (...) é difícil de suportar. (...) Não estou certo de que isto é o que quero fazer”<sup>6</sup>. Como escreveu Francisco Alves de Almeida, capitão-de-mar-e-guerra da Marinha Brasileira e historiador, “a vida no mar definitivamente, não lhe agradava de maneira alguma”<sup>7</sup>. Não obstante, cabe aqui referir que esse sentimento foi muito acentuado com a transição dos navios à vela para os navios de propulsão mecânica. De facto, durante a sua viagem de fim de curso, a bordo de uma fragata à vela, Mahan relatou o seu encanto pela experiência única de navegar à vela, sob uma ligeira brisa. Todavia, de aí em diante, todos os escritos de Mahan relativos à sua vida a bordo de navios a vapor são marcados pela aversão e pelo enfado.

Entretanto, em junho de 1872, Mahan casou-se com Ellen Lyle Evans, que viria a desempenhar um papel importante na sua vida, pois além de o incentivar a escrever, colaborou ativamente com o marido, datilografando e revendo os seus textos. Menos de um ano após o casamento (fevereiro de 1873), foi escolhido para comandar o USS *Wasp*, que fazia base no rio da Prata, tendo sido protagonista de uma série incomum de acidentes<sup>8</sup>, que mostraram a sua inabilidade em manobras marinheiras<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> Jon Sumida, “New insights from old books – The case of Alfred Thayer Mahan”, *Naval War College Review*, Vol. LIV, N.º 3, Summer 2001, p. 101.

<sup>6</sup> Carta de Alfred Thayer Mahan para a sua mãe, escrita a bordo do USS *Iroquois*, em 28 de abril de 1867 (Fonte: Robert Seager II & Doris D. Maguire (Editors), *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan* (3 volumes), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1975, Vol. 1 (1847-1889), p. 99).

<sup>7</sup> Francisco Eduardo Alves de Almeida, “Alfred Thayer Mahan: O homem”, *Revista Marítima Brasileira*, 2º Trimestre de 2009, p. 147-173, p. 151.

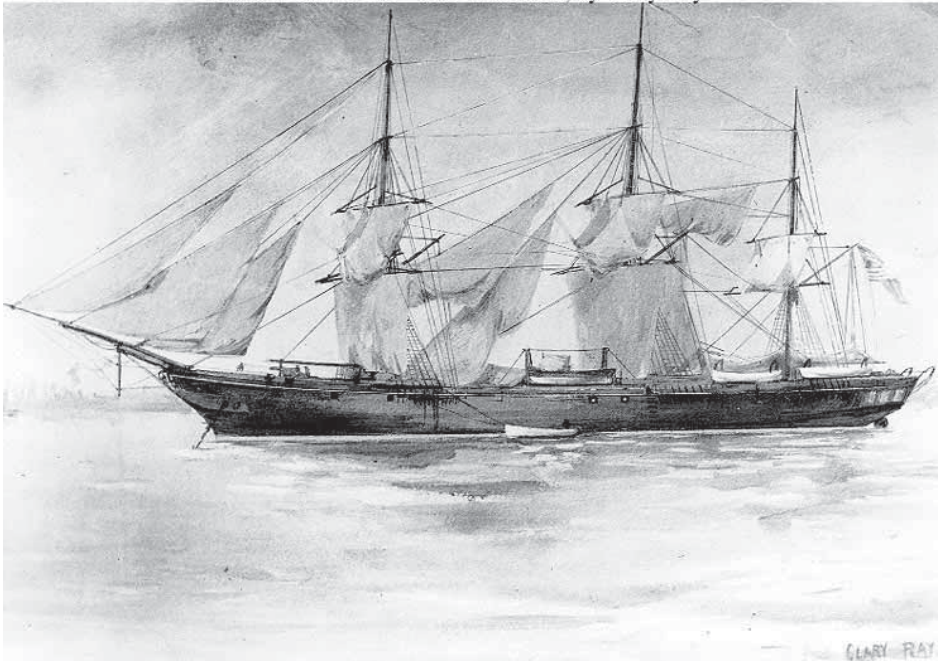
<sup>8</sup> Colidiu com uma barçaça em Montevideu, bateu com o navio nas portas de uma doca no mesmo porto e provocou pequenos danos num navio de guerra argentino, em que embateu, no porto de Buenos Aires.

<sup>9</sup> Donald Lankiewicz, *op. cit.*

Entre 1875 e 1883 serviu em várias unidades em terra, tendo publicado o seu primeiro livro, "*The Gulf and Inland Waters*" (1883), sobre as operações navais durante a guerra civil americana, em que elogiava bastante o almirante David Farragut, que comandou as operações navais da União contra os Confederados<sup>10</sup>.

Nesse mesmo ano (1883), foi novamente escolhido para o comando de uma unidade naval, no caso a chalupa a vapor *Wachusett*, estacionada no Perú.

Photo # NH 49155 USS Wachusett, by Clary Ray



**Figura 1 – Aguarela de Clary Ray, representando o USS *Wachusett***

Ao comando desse navio, "mais uma vez, a inabilidade em manobrar navios se fez presente"<sup>11</sup>. De facto, viria a permitir a colisão do seu navio com uma barca à vela, que tinha prioridade, i.e. que tinha direito a rumo<sup>12</sup>. Não obstante, a sua longa estadia no Perú viria a proporcionar a Mahan o despontar de

---

<sup>10</sup> Em 1897, Mahan viria a escrever uma biografia do almirante David Farragut, intitulada precisamente "*Admiral Farragut*" (1897).

<sup>11</sup> Francisco Eduardo Alves de Almeida, "Alfred Thayer Mahan: O homem", p. 153.

<sup>12</sup> Donald Lankiewicz, *op. cit.*

“uma daquelas percepções concretas que trazem a luz à escuridão interior – dão substância às sombras”<sup>13</sup>, conforme escreveu na sua autobiografia. Ao ler, na biblioteca do *English Club* de Lima, o relato da segunda Guerra Púnica<sup>14</sup> no livro “História de Roma”, de Theodor Mommsen, Mahan foi assaltado pela dúvida: “quão diferentes teriam sido as coisas se Aníbal pudesse ter invadido a Itália por mar, (...) em vez de ser obrigado a usar a longa rota terrestre [da Ibéria até à península itálica, atravessando os Pirenéus e os Alpes]; ou se ele pudesse manter comunicações por via marítima com Cartago”<sup>15</sup>. Cabe aqui referir que Mahan viria a dissecar esta questão no livro “*The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*”. Nesse livro, Mahan concluiu que o desenlace da segunda Guerra Púnica – que teve a particularidade de não ter envolvido qualquer batalha naval, ao contrário do conflito antecedente – poderia ter sido diferente se os cartagineses (liderados, nessa guerra, por Aníbal) tivessem conseguido usar o mar para movimentar as suas tropas e para projetar poder sobre terra, como fizeram os romanos. Ou seja, Mahan destacou o papel decisivo da frota de Roma, que negou o uso do mar aos cartagineses, obrigando-os a penosas deslocações dos seus exércitos por via terrestre (com avultadas perdas em vidas humanas), concluindo pela importância decisiva do *sea power*, mesmo num conflito em que não houve confrontos navais<sup>16</sup>.

Voltando à epifania de Mahan, a dúvida que o assaltou na biblioteca de Lima terá sido, segundo o próprio escreveu, o despertar para a importância do *sea power*, a tal “luz” que veio iluminar a “escuridão interior” que obscurecia o seu pensamento. Foi nessa altura que Mahan se decidiu a investigar a influência do poder no mar ou da sua ausência na ascensão e queda dos impérios. Como ele próprio referiria “esse pensamento tornou-se o núcleo de todos os meus escritos nos 20 anos seguintes”<sup>17</sup>.

Afortunadamente a vida de Mahan iria levar uma volta completa, que lhe iria proporcionar as condições para estudar a importância do *sea power* na história da humanidade. Por essa altura, o comodoro Stephen Luce estava a estruturar o *Naval War College*, em Newport, a primeira instituição de ensino, em todo

---

<sup>13</sup> Alfred Thayer Mahan, *From Sail to Steam, Recollections of Naval Life*, New York & London, Harper & Brothers Publishers, 1907, p. 277.

<sup>14</sup> As Guerras Púnicas consistiram numa série de três conflitos que opuseram Roma a Cartago, nos séculos III a.C. e II a.C. e que terminaram com a destruição total de Cartago.

<sup>15</sup> Alfred Thayer Mahan, *From Sail to Steam, Recollections of Naval Life*, p. 277.

<sup>16</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Dodo Press, 1890, Introductory, p. XI a p. XVII.

<sup>17</sup> Alfred Thayer Mahan, *From Sail to Steam, Recollections of Naval Life*, p. 276.

o mundo, destinada a complementar a formação dos oficiais de marinha, preparando-os para o exercício dos cargos de maior responsabilidade. Luce era um defensor da importância de estudar as batalhas navais do passado, de forma a delas retirar lições, sob a forma de princípios fundamentais, e necessitava de um professor de história e de estratégia marítimas capaz de levar essa tarefa a bom porto. Apreciador do primeiro livro de Mahan (*"The Gulf and Inland Waters"*, de 1883), Luce convidou-o para lecionar História Marítima. Mahan aceitou imediatamente o convite e dedicou-se de alma e coração aos estudos históricos, fortemente influenciado pelo estrategista militar Antoine-Henri, Barão de Jomini.

A ida de Mahan para o *Naval War College* foi o grande ponto de viragem na sua vida e a rampa de lançamento para uma nova carreira como historiador e estrategista.

De qualquer maneira, os anos de arranque do *Naval War College* não seriam nada fáceis, "pela escassez de recursos materiais e humanos e devido à novidade de obrigar oficiais, já com boa experiência de mar, a voltarem a ser alunos"<sup>18</sup>. De qualquer maneira, Stephen Luce (que presidiu à instituição desde a sua inauguração, em 1884, até 1886) e Mahan (que lhe sucedeu em 1886, cumprindo dois mandatos como presidente, entre 1886 e 1889 e, depois, entre 1892 e 1893) conseguiram consolidar a nova escola.

Durante as suas comissões no *Naval War College*, Mahan aproveitou para aprofundar os seus estudos de história marítima e naval, consolidando as suas teorias sobre a influência do poder no mar e passando-as ao papel. É neste enquadramento que, partindo das notas preparadas para as suas aulas e palestras, Mahan escreveu aquela que ainda hoje é a sua obra mais marcante: *"The influence of Sea Power upon History, 1660-1783"*, dada à estampa em 1890. Não obstante a limitação temporal do título da obra, ela aborda as guerras navais desde a antiguidade clássica, até à guerra civil americana, com uma atenção especial à ascensão do Império Britânico e às guerras travadas entre a Inglaterra e a França, no séc. XVII. Esses conflitos são analisados com o objetivo assumido de mostrar a importância do *sea power* no curso da história. O livro acaba, assim, por se constituir numa apologia da centralidade do mar para a grandeza e a riqueza das nações. A obra teve um impacto imediato, particularmente no meio naval e sobretudo no Reino Unido, vindo a conquistar o seu espaço como um dos maiores clássicos da história e da estratégia marítima e naval. De qualquer forma, importa referir que os argumentos principais e as ideias centrais

---

<sup>18</sup> Nuno Vieira Matias, *Mahan e o poder do Estado no mar* (Capítulo integrado no livro: Ana Paula Garcês & Guilherme d'Oliveira Martins (Editores), *Os Grandes Mestres da estratégia – Estudos sobre o poder da Guerra e da Paz*, 1ª edição, Lisboa, Almedina, 2009).

de Mahan já vinham germinando no *United States Naval Institute* (fundado em 1873) e na sua revista "*Proceedings*", que se começou a publicar em 1874. De facto, "dentro da marinha [americana], o caminho já tinha sido aberto para a sistematização da filosofia do poder no mar, por Mahan. Ele não estava a navegar em águas desconhecidas, nem estava sozinho"<sup>19</sup>.

Dois anos mais tarde, em 1892, Mahan publicou "*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*", em que retoma muitas das ideias do livro anterior. A autoria destes dois livros deu-lhe fama mundial, fazendo-o "emergir da obscuridade de uma modesta carreira naval para atingir renome internacional como historiador, estrategista, imperialista e maritimista, (...) com o seu nome a ser venerado nos círculos navais de todo o mundo"<sup>20</sup>.

Entretanto, em 1893, quando exercia o cargo de presidente do *Naval War College*<sup>21</sup>, Mahan foi escolhido – "a contragosto", como afirma Francisco Alves de Almeida – para comandar o moderno cruzador *Chicago*. Nesta sua última comissão de embarque (correspondente ao terceiro comando de uma unidade naval), deu um pequeno toque no navio de treino da *Naval Academy USS Bancroft*<sup>22</sup>, engrossando o seu registo de acidentes e incidentes. O já referido artigo da revista "*American History*" conclui que "é irónico que alguém tão conhecedor das temáticas da guerra naval possa, ao mesmo tempo, ter tido, como oficial embarcado, quarenta anos tão propensos a acidentes nos vastos mares, que ele temia e detestava"<sup>23</sup>. Allan Westcott expôs esta dicotomia de uma forma menos crua, referindo que "na Marinha, como em outros ramos da vida, assume-se frequentemente uma incompatibilidade – e frequentemente de forma injusta – entre o domínio da teoria e a perícia na prática, entre o estudioso arguto e o indivíduo de ação capaz; e não há dúvida de que entre os seus contemporâneos era habitual essa assunção relativamente a Mahan"<sup>24</sup>. De qualquer maneira, não

---

<sup>19</sup> Philip A. Crowl, *Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian* (Capítulo integrado no livro: Peter Paret (Editor), *Makers of Modern Strategy: From Machiavelli to the Nuclear Age*, Oxford (Great Britain), Oxford University Press, 1986), p. 470.

<sup>20</sup> *Idem, ibidem*, p. 444.

<sup>21</sup> Mahan foi presidente do *Naval War College* entre 1886 e 1889 (substituindo Stephen Luce, que fora escolhido para outras funções) e, após um interregno em que esteve colocado noutra unidade, voltou a exercer o cargo de presidente dessa instituição entre 1892 e 1893.

<sup>22</sup> Donald Lankiewicz, *op. cit.*

<sup>23</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>24</sup> Allan Westcott, *Alfred Thayer Mahan* (Introdução à obra: Alfred Thayer Mahan, *Mahan on Naval Warfare – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan* (Edited by), Boston, Little, Brown, and Company, 1918), p. xi.

obstante os percalços já referidos, a sua longa e variada carreira como oficial em unidades navais e em terra contribuiu certamente para um melhor entendimento das matérias ligadas à estratégia marítima e naval.

Durante o período em que exerceu o comando do USS *Chicago*, o navio efetuou duas visitas à Europa, em 1893 e em 1894. O sucesso dos seus livros, em que tecia os maiores elogios ao poder no mar britânico, fez com que fosse acolhido de forma apoteótica no Reino Unido. Os britânicos estavam, naturalmente, reconhecidos pelo facto de Mahan ter dissecado e elogiado a sua ascensão a grande império dominador. Em 1893, Mahan foi recebido pela rainha Vitória, pelo seu neto Kaiser Guilherme II (que se encontrava de visita à Grã-Bretanha), pelo Príncipe de Gales (futuro rei Eduardo VII) e pelo primeiro-ministro Lord Rosebery.

O entusiasmo do Kaiser levou-o a escrever, numa carta de maio de 1894, o seguinte: “Eu não estou apenas a ler, mas a devorar o livro do Comandante Mahan (...) e estou a tentar decorá-lo. É uma obra de primeira categoria e um clássico em todos os aspetos. Está a bordo de todos os meus navios e é constantemente citado pelos meus comandantes e oficiais”<sup>25</sup>.

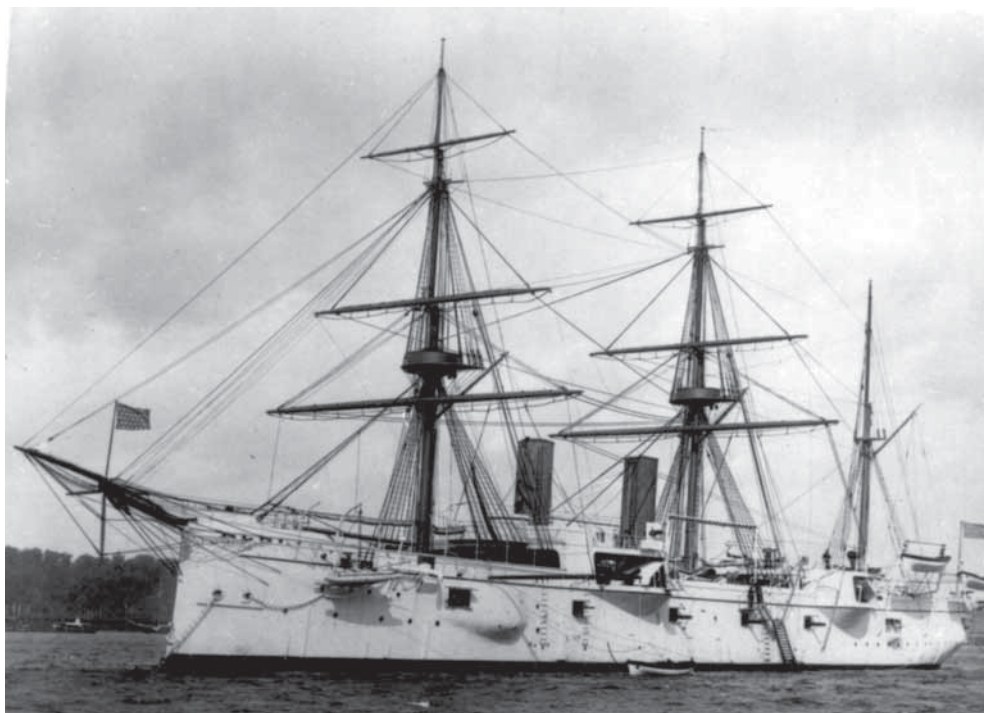
Além disso, no mesmo mês de maio de 1894, foram-lhe atribuídos os títulos de doutor *honoris causa* pelas universidades de Cambridge e de Oxford. Até o habitualmente reservado jornal *Times*, de Londres, o elogiou em termos pouco habituais, referindo que ele fizera pela história naval o que Copérnico fizera pela astronomia. Foi nesta altura (i.e. 1894) que Mahan foi também eleito membro correspondente da Sociedade de Geografia de Lisboa<sup>26</sup> – facto bastante interessante, mas pouco conhecido.

---

<sup>25</sup> Margaret Tuttle Sprout, *Mahan: Evangelist of Sea Power* (Capítulo integrado no livro: Edward Mead Earle (Editor), *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler*, 2<sup>nd</sup> Printing, Princeton, Princeton University Press, 1971), p. 442 e 443.

<sup>26</sup> Sociedade de Geographia de Lisboa, *Sociedade de Geographia de Lisboa – 25.º Anniversario, Socios desde a fundação em 10 de novembro de 1875*, Lisboa, 1900, p. 144.





**Figura 2 – USS *Chicago***

Após cessar o comando do *Chicago*, Mahan voltou ao *Naval War College*, onde lecionou até 1896, ano da sua passagem à reforma, com o posto de capitão-de-mar-e-guerra. Mais tarde, em 1906, o congresso norte-americano viria a promover a contra-almirante todos os capitães-de-mar-e-guerra já reformados que tivessem prestado serviço na Guerra Civil americana, como foi o caso de Mahan. Apesar disso, continuou a assinar os seus textos como *captain*.

A partir da passagem à reforma, Mahan pôde dedicar toda a sua energia e todo o seu tempo àquilo de que mais gostava: escrever. Até ao final da sua vida, assinou uma produção literária muito extensa, composta por 20 livros, 22 contributos para outros livros, 161 artigos em revistas especializadas, 109 artigos conhecidos em jornais e 13 panfletos<sup>27</sup>.

Nesta fase da sua vida, publicou algumas obras que importa destacar, nomeadamente: "*The life of Nelson: the embodiment of the Sea Power of Great*

---

<sup>27</sup> John B. Hattendorf, *Editor's introduction* (Introdução à obra: Alfred Thayer Mahan, *Mahan on Naval Strategy – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, 1<sup>st</sup> Printing, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1991), p. xii.

*Britain*" (1897), uma biografia monumental de Lord Nelson, que Mahan idolatrava, por o considerar a personificação do poder no mar britânico; "*Sea Power in its relations to the War of 1812*" (1905), o terceiro livro da série "*The influence of Sea Power*"; "*From Sail to Steam: Recollections of Naval Life*" (1907), uma autobiografia; "*The harvest within: thoughts of the life of the Christian*" (1909), um livro único, inteiramente dedicado a matérias espirituais e religiosas, essencial para compreender Mahan, um homem muito religioso, em quem a religiosidade teve considerável influência na percepção da história; e "*Naval Strategy: Compared and contrasted with the principles and practices of military operations on land: Lectures delivered at the Unites States Naval War College*" (1911), um livro fundamental para se perceber o seu pensamento estratégico. De qualquer maneira, Mahan nunca escreveu uma obra de síntese das suas teorias, o que não facilita a análise do seu pensamento, que está muito disperso.

Ao longo da sua vida, foi distinguido com vários doutoramentos *honoris causa*, além dos de Cambridge e Oxford (já aludidos atrás), nomeadamente nas universidades de Harvard (1895), de Yale (1897), de Columbia (1900) e de McGill (1909). Allan Westcott, na sua introdução ao livro "*Mahan on Naval Warfare – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan*", notou o "aspeto humorístico da competição das universidades americanas em atribuir honras semelhantes [às que Mahan recebera em Cambridge e em Oxford] após o seu regresso [aos EUA]"<sup>28</sup>.

Em 1900, recebeu a Medalha de Ouro Chesney, da *Royal United Service Institution*, presidida pelo duque de Cambridge, primo da rainha Vitória, que distinguiu o autor que produziu "um trabalho original, tratando de literatura e ciência, naval ou militar, com impacto no engrandecimento do Império Britânico"<sup>29</sup>. Mahan recebeu este prémio, na sua primeira edição, pelas obras "*The influence of Sea Power upon History*", "*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*", e "*The life of Nelson*". Em 1902, Mahan foi alvo de outra distinção importante, que foi a eleição para presidente da *American Historical Association*.

Mahan continuou a escrever até muito perto da sua morte, que viria a ocorrer a 1 de dezembro de 1914. Porém, a importância da sua obra e a sua influência não parariam de crescer, sendo ainda hoje a grande referência do pensamento estratégico marítimo. Goste-se ou não de Mahan, a realidade é que

---

<sup>28</sup> Allan Westcott, *op. cit.*, p. x.

<sup>29</sup> Charles Carlisle Taylor, *The life of admiral Mahan – Naval Philosopher*, London, John Murray, 1920, p. 104.



foi o pioneiro da teorização do poder do Estado no mar como condição essencial ao domínio do mundo. Um crítico naval do final do séc. XIX comparou-o a Priestley, o teórico britânico a quem é normalmente creditada a descoberta do oxigénio. Segundo esse crítico: "O poder no mar influenciou, obviamente, o mundo em todas as eras. O oxigénio também. Só que, tal como o oxigénio, se não fosse Priestley, teria continuado a ser até aos nossos dias um elemento indefinido e indetetado, o mesmo teria acontecido com o poder no mar se não fosse Mahan"<sup>30</sup>.

### 3. Virtudes de Mahan

Após este apontamento biográfico sobre Mahan, passarei então a apresentar as 7 virtudes que elegi, de entre as muitas que caracterizam o pensamento e a ação de Mahan:

Cunhagem da expressão <i>sea power</i>
Apologia da importância do mar
Defesa do poder no mar como facilitador da prosperidade económica
Evangelização do <i>sea power</i>
Profundo impacto no pensamento e na ação política
Incentivo ao estudo e à reflexão permanente
Recurso à história como ferramenta essencial para a formulação estratégica

#### 1) Cunhagem da expressão *sea power*

Como já foi mencionado, o principal foco do trabalho de Mahan foi o estudo da influência do *sea power* ao longo da história universal, sendo interessante referir que Mahan proclamava ter sido o primeiro a empregar essa expressão: *sea power*.

Embora ele nunca a tenha definido de forma muito concreta, uma das melhores explicações consta de "*The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*", em que Mahan afirma que o "*sea power*, em sentido abrangente, (...) inclui não só a força militar embarcada, que comanda o mar ou qualquer parte dele pela força das armas, mas também o comércio e o transporte marítimo pacíficos, dos quais emana, natural e saudavelmente, a frota militar, de cuja segurança dependem"<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> Margaret Tuttle Sprout, *op. cit.*, p. 441.

<sup>31</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, p. 4.

O facto de Mahan nunca ter apresentado a definição para essa expressão por si cunhada, levou Philip Crowl, no livro "*Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*"<sup>32</sup>, a procurar deduzir o verdadeiro alcance de *sea power*, tendo avançado com dois significados principais, que considera sobreponíveis: "(1) domínio do mar"<sup>33</sup> através da supremacia naval; e (2) a combinação de comércio marítimo, possessões ultramarinas e acesso privilegiado a mercados estrangeiros, que produz «riqueza e grandeza» nacionais"<sup>34</sup>.

Segundo Philip Crowl, o primeiro significado estava ligado àquilo que Mahan definia como "aquele devastador poder no mar, que elimina de si a bandeira inimiga ou que lhe permite apenas fugir; e que, dominando *the great common*, fecha as rotas pelas quais o comércio se move para e desde as costas inimigas"<sup>35</sup>. Quanto ao segundo significado, ele traduzia-se em "(1) Produção; (2) Navegação marítima; (3) Colónias e Mercados, - numa palavra, *sea power*"<sup>36</sup>.

De facto, dos escritos de Mahan ressalta a conceção bastante lata que ele tinha do *sea power*, nele incluindo uma marinha de guerra poderosa, uma marinha mercante de grande porte e uma indústria naval moderna e de grande capacidade de produção.

Entretanto, mais recentemente, Geoffrey Till, numa conferência realizada em Portugal em 2007, apresentou uma definição bastante simples e clara de *sea power*, baseada na sua interpretação da forma como Mahan a empregou: "capacidade de influenciar as pessoas e os eventos pelo que se consegue fazer no mar ou a partir do mar"<sup>37</sup>.

De qualquer maneira, não obstante Mahan não ter definido com precisão *sea power*, a realidade é que se trata de um conceito bastante útil, nomeadamente nos planos da estratégia, da política e das relações internacionais, que entrou no léxico de todos os estudiosos de geoestratégia e de assuntos do mar.

---

<sup>32</sup> Philip A. Crowl, *op. cit.*, p. 446.

<sup>33</sup> No original, "*command of the sea*", expressão usada muito frequentemente por Mahan. Para traduzir "*command of the sea*", há autores que empregam a expressão "comando do mar" e outros que usam "domínio do mar". Neste texto, adotar-se-á a última expressão: "domínio do mar". Cabe aqui referir que o Padre Fernando Oliveira usava a expressão "senhorio do mar".

<sup>34</sup> Philip A. Crowl, *op. cit.*, p. 451.

<sup>35</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, p. 96.

<sup>36</sup> *Idem, ibidem*, p. 38.

<sup>37</sup> Geoffrey Till, "*Britain, Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future*", *Cadernos Navais N.º 24 – Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*, Janeiro - Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Lisboa, Edições Culturais da Marinha, p. 14.

Para terminar, cabe aqui referir que não há uma tradução consensual para “*sea power*”. Alguns autores adotam “poder marítimo”, outros preferem “poder do Estado no mar”. Neste ensaio, adotar-se-á a expressão “poder do Estado no mar” (frequentemente abreviando-a para “poder no mar”), de forma a evitar confusões com “poder marítimo” (tradução de “*maritime power*”). Para “*naval power*” empregar-se-á a tradução natural de “poder naval”.

## 2) Apologia da importância do mar

O principal legado de Mahan foi a apologia da importância do mar – que designava como “*the great common*” – para o bem-estar e o desenvolvimento das nações.

A importância do mar, explicava Mahan, começava no facto de ele cobrir  $\frac{3}{4}$  da Terra<sup>38</sup>, ou seja uma área muito superior à área terrestre. Acrescia o facto de o mar proporcionar as linhas de comunicação essenciais à circulação de riqueza, pois “o mar é o maior meio de circulação do mundo”<sup>39</sup>.

Para Mahan, a importância do mar estava intimamente ligada ao transporte marítimo, pois “o mar aberto é uma estrada que não precisa de ser construída nem reparada”, o que faz com que “permaneça, e deva permanecer sempre, o grande meio de comunicação”<sup>40</sup>.

Esta era, aliás, uma ideia que ele repetia com frequência. Por exemplo, em 1911, na coletânea de textos que serviam de base às suas palestras no *Naval War College*, Mahan retomou-a mais uma vez, escrevendo que “o mar, ou a água, é o maior meio de circulação estabelecido pela natureza”<sup>41</sup>. Isto correspondia a uma visão do mar como espaço de união e não como barreira de separação: “O mar é, ele próprio, uma ligação, uma ponte, uma via, uma posição central”<sup>42</sup>.

Mahan percebeu, pois, a importância do mar e, em particular, do comércio marítimo, com o seu enorme potencial de geração de riqueza. Sublinhou, por

---

<sup>38</sup> Atualmente, com os modernos Sistemas de Informação Geográfica, já é possível saber com exatidão que a percentagem do nosso planeta coberta por água é de 71%, valor ligeiramente inferior ao proclamado por Mahan (75%).

<sup>39</sup> Alfred Thayer Mahan, *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (e-book), Dortmund (Germany), Readbox publishing, 1897, sem numeração das páginas.

<sup>40</sup> Alfred Thayer Mahan, *Some neglected aspects of war*, Boston, Little, Brown, and Company, 1907, p. 176.

<sup>41</sup> Alfred Thayer Mahan, *Naval Strategy: Compared and contrasted with the principles and practices of military operations on land: Lectures delivered at the United States Naval War College*, Boston, Little, Brown, and Company, 1911, p. 139.

<sup>42</sup> *Idem, ibidem*, p. 99.

isso, a necessidade de proteger o tráfego comercial próprio e as consequências de perturbar o do inimigo, dessa forma vincando a relação entre o poder no mar e a prosperidade económica, que é o tópico da próxima secção.

### 3) Defesa do poder no mar como facilitador da prosperidade económica

De facto, a defesa da importância do mar levou Mahan a estabelecer uma forte relação entre o poder no mar e o poder económico, dessa forma vinculando a prosperidade das nações à posse de um forte *sea power*.

Como os oceanos proporcionam as comunicações essenciais à circulação de riqueza, Mahan considerava fundamental edificar um forte poder no mar, que permitisse desfrutar do comércio marítimo, que segundo ele "sempre foi mais fácil e mais barato do que por terra"<sup>43</sup>. Em 1907, no livro "*Some neglected aspects of war*", Mahan defendeu que "por razões óbvias, ligadas ao baixo custo e à facilidade, o transporte marítimo mantém a sua superioridade"<sup>44</sup>. Nesse mesmo ano, escreveu no livro "*The problema of Asia – Its effect upon international politics*", que "o trânsito em largas quantidades e a grandes distâncias é decididamente mais fácil e mais abundante por mar do que por terra"<sup>45</sup>.

É interessante verificar que as constatações de Mahan mantêm-se inteiramente válidas mais de um século depois, uma vez que, ainda hoje, o transporte por via marítima é o mais barato, nomeadamente para distâncias longas. No livro "*The Geography of Transport Systems*"<sup>46</sup>, defende-se que:

- Para distâncias até 500 a 750 km o transporte rodoviário é o mais económico;
- Para distâncias entre 500/750 km e 1500 km, o transporte ferroviário revela-se o menos dispendioso; e
- Quando se ultrapassa os 1500 km é o transporte marítimo que se mostra economicamente mais proveitoso.

Este aspeto do baixo custo tem impulsionado o crescimento contínuo do transporte marítimo, que tem sido um fator importante no aprofundamento da globalização, uma vez que 90% do comércio mundial se faz por mar. E, curiosamente, cabe aqui referir que muito antes do aparecimento do termo globalização,

---

<sup>43</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, p. 1.

<sup>44</sup> Alfred Thayer Mahan, *Some neglected aspects of war*, p. 176.

<sup>45</sup> Alfred Thayer Mahan, *Mahan on Naval Warfare – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan* (Edited by Allan Westcott), Boston, Little, Brown, and Company, 1918, Part I – Naval Principles, Chapter 7 – Strategic Lines, Importance of sea communications, p. 77.

<sup>46</sup> Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois & Brian Slack, *The Geography of Transport Systems, New York, Routledge, 2009, Chapter 3 – Transportation Modes*.

Mahan escreveu uma frase que descreve com grande clareza este fenómeno e que mantém toda a sua atualidade nos nossos dias: "O aumento da rapidez das comunicações marítimas multiplicou e reforçou os laços que unem os interesses das nações uns aos outros, até o todo formar um sistema articulado, de dimensão e atividade prodigiosas, mas também de grande sensibilidade"<sup>47</sup>.

A defesa deste "sistema" pressupunha a existência de uma estratégia naval robusta e a sua concretização atempada, vincando-se assim a ligação entre o *sea power* e a prosperidade das nações.

#### 4) Evangelização do *sea power*

Na sua obra capital, Mahan queixa-se de o poder no mar ser pouco valorizado devido ao facto de os marinheiros serem "uma estranha raça aparte, sem profetas entre os seus"<sup>48</sup>.

Curiosamente, Henry L. Stimson, Secretário da Guerra dos EUA (1911-13 e 1940-45), viria a atribuir a Mahan esse epíteto de profeta. Num livro de memórias escrito em 1948, Stimson assacou boa parte dos problemas entre o Exército e a Marinha, que teve que enfrentar no seu segundo mandato, ao facto de o Departamento da Marinha passar frequentemente "do domínio da lógica para um obscuro mundo religioso, no qual Neptuno era Deus, Mahan o seu profeta e a Marinha dos EUA a única verdadeira igreja"<sup>49</sup>.

Embora esta expressão de Stimson seja frequentemente citada, pela aura que confere a Mahan, a verdade é que, como referiu Nuno Vieira Matias, "Mahan, como qualquer mortal, não conseguiu ultrapassar as limitações que o seu horizonte visível, para mais em acelerada mudança, lhe impunha para prever o futuro"<sup>50</sup>, não tendo conseguido – como nenhum outro conseguiu – dar respostas perenes quanto à aplicação do poder marítimo e naval.

Nesse quadro, talvez tenha sido mais apropriado o epíteto que lhe foi apostado por Margaret Sprout: o "evangelizador do poder no mar". No livro "*Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler*", editado pela primeira vez em 1943, coube a Margaret Sprout o capítulo dedicado ao almirante americano, que ela muito apropriadamente intitulou: "*Mahan: Evangelist of Sea Power*".

---

<sup>47</sup> Alfred Thayer Mahan, *Retrospect and Prospect. Studies in International Relations, Naval and Political*, Cambridge (EUA), University Press, John Wilson & Son, 1902, p. 144.

<sup>48</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Introductory, p. XVII.

<sup>49</sup> Henry L. Stimson & McGeorge Bundy, *On Active service in Peace and War*, New York, Harper & Brothers, 1948, p. 506.

<sup>50</sup> Nuno Vieira Matias, *op. cit.*

De facto, Mahan conseguiu difundir extraordinariamente bem a sua mensagem, em que defendeu a liberdade de ação no mar, só passível de ser assegurada com um forte poder do Estado no mar, capaz de negar essa liberdade a opositores declarados ou potenciais.

### **5) Profundo impacto no pensamento e na ação política**

Como já foi acima referido, os dois primeiros livros da série “*The influence of Sea Power*” tiveram uma receção inicial verdadeiramente entusiástica no Reino Unido. No entanto, seria exatamente nos EUA que a sua influência teria uma maior tradução prática. Na altura da sua edição (final do séc. XIX), os EUA eram apenas uma potência regional, com enormes capacidades, mas com interesses circunscritos ao seu território continental. A Marinha Norte-americana era somente a 5.<sup>a</sup> maior do mundo, atrás da britânica, da francesa, da russa e da alemã.

Ao longo do séc. XIX, os EUA já tinham demonstrado um grande poderio económico e um acelerado desenvolvimento tecnológico, mas faltava traduzir esses sucessos em poder ao nível das relações internacionais. Mahan, que era um homem profundamente religioso, acreditava que Deus tinha destinado os EUA para uma missão civilizadora, advogando uma postura vincadamente imperialista<sup>51</sup>. Nessa ótica, procurou mostrar ao seu país como se poderia tornar uma potência mundial, tendo, para o efeito estudado profundamente as guerras navais, desde a antiguidade clássica até à guerra civil americana, com o objetivo de mostrar a importância de se dominar o mar para a grandeza e o desenvolvimento das nações. Mahan proporcionou, assim, à nação americana um roteiro de ascensão à supremacia global, baseado na edificação de um pujante poder do Estado no mar. Neste âmbito, prestou particular atenção a dois elementos que considerava essenciais ao *sea power* americano: a construção de um canal nas Caraíbas e a anexação do Havai.

Desde cedo, Mahan advogou a construção e o controlo de um “canal interoceânico” nas Caraíbas, numa altura em que ainda havia planos para a construção de dois canais: um no Panamá, por parte dos franceses, e outro na Nicarágua, pelos americanos. Mahan defendeu a construção deste canal numa carta ao amigo Samuel A. Ashe, em 1880, e num artigo na revista “*Atlantic*

---

<sup>51</sup> Importa referir que Mahan nem sempre foi um imperialista, antes pelo contrário. Ele próprio reconheceu ter sido anti-imperialista até 1885, tendo-se convertido ao imperialismo devido ao estudo da influência do *sea power* e das atividades expansivas correlacionadas no destino das nações (ver a propósito Philip A. Crowl, *op. cit.*, p. 462, e Margaret Tuttle Sprout, *op. cit.*, p. 417 e p. 421).

*Monthly*, em 1890<sup>52</sup>. Contudo, foi num extenso ensaio intitulado “*The isthmus and sea power*”, publicado também na revista “*Atlantic Monthly*”<sup>53</sup> em setembro de 1893, que Mahan explanaria melhor o seu pensamento sobre este assunto. Nesse ensaio, defendeu a construção do que designou como “*Isthmian Canal*” ou “*Central American Canal*” (importa referir que, nessa altura, o que se perspetivava para os EUA era a construção do canal da Nicarágua, pois quem estava envolvido no Panamá eram os franceses). Este canal permitiria, entre outras vantagens, eliminar a separação física entre as frotas do Atlântico e do Pacífico, com consequências potencialmente dramáticas em tempo de guerra. Em 1904, os EUA adquiriram os interesses franceses no canal do Panamá, abandonando o projeto do canal da Nicarágua e acabando por completar a obra no Panamá em 10 de outubro de 1913. A construção deste canal marcou um assinalável sucesso da engenharia americana e constituiu um elemento importantíssimo na sua ascensão económica e militar.



**Figura 3 – Inauguração do canal do Panamá pelo navio *Ancon* em 1914**

<sup>52</sup> O artigo intitulava-se “*The United States looking outward*” e foi posteriormente incluído no livro “*The Interest of America in Sea Power, Present and Future*”, de 1897.

<sup>53</sup> Este artigo foi, também, incluído no livro “*The Interest of America in Sea Power, Present and Future*”, de 1897.



Outra questão que mereceu uma grande atenção de Mahan foi a do Havai, que o levou a escrever um artigo no “*New York Times*”, em março de 1893, intitulado “*Hawaii and our future sea power*”, em que alertou para a importância geoestratégica do arquipélago e incitou à sua anexação para diminuir a vulnerabilidade da costa leste dos EUA a ataques vindos de oriente (em particular, da China) e para controlar melhor o tráfego marítimo que passaria a transitar pelo “canal interoceânico”, quando este fosse inaugurado. Na realidade, o Havai viria a ser anexado pelos EUA em 1898 e, ainda nesse ano, na sequência da guerra hispano-americana, os EUA viriam a obter da Espanha a cedência de Cuba, Filipinas<sup>54</sup>, Guam e Porto Rico, pelo Tratado de Paris.

Essa forte influência das ideias e das teorias de Mahan no pensamento e na ação política dos EUA deveu-se, em grande medida, ao enorme impacto que tiveram, entre outros decisores políticos, em Theodore Roosevelt Jr. e em Henry Cabot Lodge.

Após ler “*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*”, Roosevelt escreveu uma carta muito encomiástica a Mahan, tendo inclusive publicado uma recensão crítica bastante abonatória sobre esse livro na revista “*Atlantic Monthly*”. Posteriormente Roosevelt foi Secretário da Marinha entre 1897 e 1898 e Presidente dos EUA entre 1901 e 1909, tendo mantido sempre uma ligação a Mahan. Roosevelt apreciava profundamente as teses *mahanistas*, que estavam em consonância com a política expansionista adotada pelos EUA no resto do continente americano e no Pacífico, havendo até quem considere que a filosofia de Mahan sobre o *sea power* entrou na Casa Branca na pessoa de Theodore Roosevelt<sup>55</sup>.

Quanto a Henry Cabot Lodge, foi senador de 1893 até à sua morte em 1924. Além de amigo pessoal de Roosevelt, foi *chairman* do Comité de Relações Internacionais do Senado nos últimos 5 anos da sua vida. Incorporou artigos de Mahan em relatórios oficiais e citava frequentemente Mahan nas suas intervenções no senado.

Foram também os escritos de Mahan que influenciaram a renovação da esquadra americana, que viria a culminar na ascensão ao topo da *US Navy*, anunciada pelo Presidente Woodrow Wilson, em 1915<sup>56</sup>, e iniciada com o “*Naval*

---

<sup>54</sup> A troco de 20 milhões de dólares.

<sup>55</sup> Margaret Tuttle Sprout, *op. cit.*, p. 439.

<sup>56</sup> Após uma série de incidentes com a Alemanha, que culminou no afundamento do “*Lusitânia*” pelos alemães, o Presidente Wilson anunciou, em 1915, a determinação em construir, incomparavelmente, a maior marinha do mundo (“*incomparably, the greatest Navy in the world*”).



*Act'* de 1916. Este programa previa a construção de 156 navios, entre 1919 e 1922 / 1923<sup>57</sup>. Para a sua aprovação muito contribuíram as notícias da grande batalha naval da Jutlândia (31 de maio e 1 de junho de 1916), entre as esquadras britânica e alemã, que confirmavam, na visão dos defensores do "*Naval Act'*", a importância de ter uma marinha poderosa. Entretanto, entre 1917 e 1918, os EUA envolveram-se na I Grande Guerra e as limitações de tonelagem impostas, no pós-guerra, na Conferência Naval de Washington (1921-1922), viriam a travar a ascensão imediata da *US Navy* a maior marinha do mundo, o que só viria a acontecer já durante a II Guerra Mundial.

Como referiu Margaret Sprout, além da influência (natural) nos EUA, na Grã-Bretanha e na Alemanha, "os seus escritos afetaram o pensamento naval em França, Itália, Rússia, Japão e noutras potências de menor dimensão"<sup>58</sup>. Será certamente neste último grupo de países que se inclui Portugal, onde Mahan também teve um forte impacto, nomeadamente num conjunto de jovens oficiais, como Pereira da Silva, Botelho de Souza, Nunes Ribeiro, Bruto da Costa e Carlos da Maia, que António José Telo apelidou como os jovens *mahanistas*<sup>59</sup>. Estes oficiais leram avidamente o autor americano<sup>60</sup> e tentaram pôr em prática as suas ideias, através de um conjunto de planos de regeneração da Armada, sustentados num pensamento estratégico claramente inspirado em Alfred Thayer Mahan. Os seus esforços de regeneração da esquadra incluíram a publicação de livros e de artigos (com particular incidência nos *Anais do Clube Militar Naval*), bem como a realização de conferências no âmbito da Liga Naval Portuguesa. Esses esforços materializaram-se em diversos planos de regeneração da esquadra, entre os quais avultam os de Pereira da Silva, que tiveram uma concretização mitigada no "programa Magalhães Correia", de 1930, o qual esteve na base da aquisição de 5 contratorpedeiros, 6 avisos e 3 submarinos, de um total previsto de 20 unidades navais.

Dessa forma, é possível concluir que o pensamento de Mahan não só influenciou o crescimento da *US Navy*, como influenciou o desenvolvimento de prati-

---

<sup>57</sup> George W. Baer, *One Hundred Years of Sea Power – The U.S. Navy, 1890-1990*, Stanford (California), Stanford University Press, 1993, p. 60.

<sup>58</sup> Margaret Tuttle Sprout, *op. cit.*, p. 415.

<sup>59</sup> António José Telo, *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 – Tomo I*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999, p. 229.

<sup>60</sup> Particularmente representativo é o tom elogioso do obituário de Mahan escrito por Botelho de Souza nos *Anais do Clube Militar Naval*, em 1915, no qual lhe chama "o patriarca da moderna estratégia naval", socorrendo-se ainda das palavras do historiador militar italiano Camillo Manfroni, que apelidara Mahan como "o propagador da ideia naval, o verdadeiro apóstolo, o profeta da Marinha". (Alfredo Botelho de Souza, "Mahan", *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XLVI (p. 255 a 264), 1915, p. 256).

camente todas as marinhas de guerra, incluindo da portuguesa, a que acresce ainda o facto de ter produzido um efeito significativo no pensamento e na ação política, o que levou Margaret Sprout a escrever que “poucas pessoas deixaram uma marca tão profunda no curso da história com a deixada por Mahan (...); as suas ideias afetaram profundamente o pensamento civil e as políticas públicas na América, na Europa e mesmo no Oriente”<sup>61</sup>.

## **6) Incentivo ao estudo e à reflexão permanente**

Ao longo da sua vida Mahan foi um defensor acérrimo do estudo e da reflexão como ferramentas essenciais para o sucesso militar. Aliás, a própria vida de Mahan é um exemplo prático de grande dedicação ao estudo e à reflexão permanentes. Mahan considerava que o estudo e a reflexão eram ainda mais importantes em períodos de descontinuidade, como foi a época em que viveu, caracterizada pela adoção do vapor como forma primária de propulsão, pela substituição dos cascos de madeira pelos de aço e por grande evolução tecnológica nas armas navais (com a introdução da culatra e da percussão central)

O grande impacto dos avanços tecnológicos então ocorridos levou à disseminação da convicção de que o que contaria num conflito militar seria a posse do equipamento e do armamento mais modernos e, logo, mais capazes. A essa convicção, Mahan contrapunha que o “estudo tornou-se agora, mais do que nunca, importante para as marinhas”<sup>62</sup>, pois era sua convicção que o progresso não tinha eliminado a complexidade e a incerteza associadas à tomada de decisão em operações navais. Perante todos os que consideravam que o fator realmente decisivo num conflito seria a qualidade do material ao dispor de cada um dos contendores, Mahan procurava valorizar o papel do estudo e da reflexão. O seu antídoto para o determinismo tecnológico da época era, pois, a meditação séria e a ponderação, com particular destaque para a análise dos grandes líderes do passado e a aprendizagem com as lições da história (como aliás se vai aprofundar na secção seguinte). Como notou António Silva Ribeiro, o “exemplo de Mahan, é um incentivo à reflexão permanentemente, à realização de estudos, à participação em debates, à publicação de livros e artigos, e à publicitação, nos mais diversos *fora*, da necessidade e utilidade das marinhas”<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> Margaret Tuttle Sprout, *op. cit.*, p. 438.

<sup>62</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Introductory, p. XVIII.

<sup>63</sup> António Silva Ribeiro, “Mahan e as marinhas como instrumento político”, *Revista Militar*, II Século – 62º Volume – N.º 5, N.º 2500, Maio de 2010, p. 481.

## 7) Recurso à história como ferramenta essencial para a formulação estratégica

Como já foi referido, Mahan foi o primeiro professor de História Marítima no *Naval War College*, cargo para o qual foi convidado pelo comodoro Stephen B. Luce, primeiro presidente dessa instituição.



**Figura 4 – Fotografia do *Naval War College*, nos seus primórdios**

E foi exatamente Stephen Luce quem promoveu a ideia do recurso à história como método para a aprendizagem da estratégia. A esse propósito, é elucidativa a sua afirmação de que: “na história naval abundam materiais para erigir uma ciência e é nosso propósito construir com eles uma ciência de operações navais”<sup>64</sup>. Como afirmou Nuno Vieira Matias, “trata-se de uma frase que se pode interpretar como orientadora do trabalho a desenvolver e que, seguramente, foi bem aceite por Mahan, dado que já, nessa altura, tinha desenvolvido muito trabalho de historiador eivado do pensamento de Jomini, outro apologista do estudo da história”<sup>65</sup>. De facto, Mahan foi bastante influenciado, em muitos aspetos<sup>66</sup>, pelo estrategista militar Antoine-Henri, Barão de Jomini. Uma característica que ambos partilharam foi o entusiasmo pelo estudo da história militar como ferramenta dos estudos estratégicos. Na sua obra capital, Mahan escreveu que “um estudo da história militar do passado, tal como este, é considerado por grandes líderes militares como essencial para corrigir ideias e para a conduta esclarecida da guerra

---

<sup>64</sup> Stephen B. Luce, “*On the Study of Naval Warfare as a Science*”, *United States Naval Institute Proceedings*, XII, n.º 4, 1886.

<sup>65</sup> Nuno Vieira Matias, *op. cit.*

<sup>66</sup> Mahan assimilou e adaptou à realidade marítima alguns aspetos operacionais do pensamento de Jomini, nomeadamente a importância das linhas de comunicação, da batalha decisiva e da concentração no local mais favorável.

no futuro<sup>67</sup>, pois apesar de algumas condições poderem variar “há alguns ensinamentos na escola da história que permanecem constantes e são, por isso, de aplicação universal”<sup>68</sup>. Dessa forma, “é particularmente no campo da estratégia naval que os ensinamentos do passado nunca têm um valor despreciando. Eles são úteis não só como ilustrativos dos princípios, mas também como precedentes”<sup>69</sup>

A forma como Mahan usou a história não foi a mais correta, uma vez que ele se preocupou sempre mais em procurar casos que validassem as suas teorias e menos em estudar a história de forma isenta e crítica, para dela extrair conclusões de âmbito estratégico. Contudo, esse aspeto será abordado mais à frente, cabendo aqui apenas valorizar a forma como Mahan procurou retirar lições estratégicas a partir do estudo da história naval e marítima.

António Silva Ribeiro realçou este aspeto, em comunicação proferida na Academia de Marinha, enaltecendo que “o exemplo de Mahan: evidencia a importância da História para construir o conhecimento da sociedade e da vida humana; realça a importância da inclusão da História na formação como militar e estrategista; lembra que devemos encontrar tempo na nossa vida e carreira para estudar História, pois ela é o campo ou laboratório onde se exercita o raciocínio que a estratégia exige.”<sup>70</sup>

De facto e para concluir, o único laboratório de que a estratégia dispõe é o estudo da história, sendo notável a forma como Mahan correlacionou a historiografia com a estratégia.

#### 4. Pecados de Mahan

Apresentadas 7 virtudes do pensamento e da ação de Mahan, cabe agora fazer o contraponto, elencando 7 pecados de Mahan:

Desvalorização de importantes fatores de poder
Pouco rigor na investigação histórica
Pouca atenção prestada à importância dos avanços tecnológicos
Apologia de uma postura exclusivamente ofensiva
“ <i>Battleship mentality</i> ”
Desvalorização de outros usos do mar para além do transporte marítimo
Desconsideração da guerra de corso

<sup>67</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Introductory, p. I.

<sup>68</sup> *Idem, ibidem*, Introductory, p. I.

<sup>69</sup> *Idem, ibidem*, Introductory, p. VII.

<sup>70</sup> António Silva Ribeiro, *op. cit.*, p. 481.

## 1) Desvalorização de importantes fatores de poder

Antes de mais, importa referir que a desvalorização de importantes fatores de poder apenas se coloca porque as teorias de Mahan entram no domínio da geopolítica e da geoestratégia, refletindo sobre a utilização do poder no mar com vista ao domínio dos espaços marítimos e, conseqüentemente, do mundo. E neste quadro – como teoria geoestratégica – as ideias de Mahan pecavam por assumirem que o potencial estratégico dos Estados era constituído, quase exclusivamente, pelas suas forças militares-navais. Contudo, tem sido aceite que o poder de um Estado deve ser medido essencialmente em quatro áreas distintas: política, económica, militar e psicossocial, sem prejuízo de alguns autores defenderem outras áreas ou, mesmo, um arranjo diferente<sup>71</sup>. Independentemente do elenco de áreas consideradas, o máximo poder estará à disposição dos Estados que consigam maximizar as suas forças nas distintas áreas de atuação.

O poder militar foi, até recentemente, a essência do poder de um Estado. Mao Tse-Tung resumiu muito bem esta ideia na sua célebre máxima de que o poder está no cano de uma arma. Foi neste contexto, de predominância da vertente militar sobre todas as outras áreas de arrumação estratégica do Estado, que Mahan elaborou as suas teorias, dando um claro ênfase à componente marítima e naval. Todavia, como notou Philip Crowl, as teorias de Mahan não explicam a ascensão de impérios claramente não-marítimos (i.e. continentais), como o russo, o austro-húngaro, o turco e o alemão (sob a liderança de Bismarck), em que o poder militar-terrestre foi peça-chave. Mesmo nos textos sobre o império britânico, Mahan, tendo destacado – e bem! – o papel do *sea power* nas vitórias conseguidas sobre a França, acaba por desvalorizar todos os outros fatores que foram essenciais na ascensão britânica. E houve muitos fatores, além da superioridade naval, que ajudam a explicar as vitórias britânicas contra a França. Philip Crowl refere-se a este facto como a confusão entre *uma* causa necessária e *a* causa suficiente, pois o poder no mar era *uma* causa necessária – provavelmente, a causa mais importante – para o triunfo britânico sobre a França nos séc. XVII e XVIII, mas não era *a* causa suficiente<sup>72</sup>.

Além disso, a partir de meados do século passado, a equação do poder alterou-se significativamente. A melhoria significativa das redes viária e ferroviária e o aparecimento dos aviões, tudo aliado à produção em massa e à globalização, começaram a impor a economia como a área determinante do potencial estratégico dos Estados.

---

<sup>71</sup> Como, por exemplo, a célebre aproximação *DIME: Diplomacy, Intelligence, Military & Economic*, segundo a qual o poder de um Estado resulta da sua capacidade nessas quatro áreas.

<sup>72</sup> Philip A. Crowl, *op. cit.*, p. 454.

Embora todos os poderes hegemónicos mundiais, desde que existe navegação à distância, tenham sido simultaneamente os maiores poderes navais do seu tempo, as ideias de Mahan estão desadequadas como teoria geostratégica visando a hegemonia mundial, pois não valorizam suficientemente as componentes política, económica e psico-social e, dentro da componente militar, não consideram adequadamente o poder dos exércitos.

## 2) Pouco rigor na investigação histórica

O contributo de Mahan para a história naval é inegável, tendo levado o historiador Kenneth Moll a escrever, num artigo publicado na revista "*Military Affairs*", que ele era "o pai da moderna historiografia naval"<sup>73</sup>. Contudo, o mesmo Kenneth Moll sintetizou muito bem a duplicidade que caracteriza a relação entre Mahan e a história – quase como se fosse um oxímoro – escrevendo que Mahan fora, simultaneamente, um dos mais fortes e um dos mais deficientes autores em toda a historiografia naval<sup>74</sup>.

Nesta secção, focar-se-ão apenas os aspetos negativos que caracterizaram a forma como Mahan olhou para a história. De facto, embora fosse um apologista da história como ferramenta essencial na formação dos oficiais de Marinha, Mahan não possuía qualquer formação académica nesta área, conduzindo as suas pesquisas históricas de uma forma muito peculiar, caracterizada mais pela superficialidade, pelo dogmatismo e pelo determinismo, do que pela profundidade e pela isenção.

Mahan começava, normalmente, as suas elucubrações teóricas com uma "luz", uma "revelação", a partir da qual deduzia conclusões rígidas, em torno de uma ideia, que designava como a ideia central. Depois procurava os factos históricos capazes de suportar essas conclusões. Na prática, Mahan recorria à história como alfobre dos casos que melhor serviam para demonstrar a importância que o mar e o *sea power* tinham para o desenvolvimento das nações, dando-lhes um uso pouco mais do que ilustrativo. Ou seja, Mahan reunia os factos capazes de corroborar a sua ideia central, usando, assim, a história para sustentar as suas certezas. Todos os factos que não corroborassem as suas conclusões eram ignorados ou desvalorizados.

A isto acresce o facto de que a sua investigação histórica não obedecia aos requisitos científicos, uma vez que Mahan "não apreciava a busca arquivística, preferindo recorrer a fontes secundárias"<sup>75</sup>.

---

<sup>73</sup> Kenneth L. Moll, "A. T. Mahan, American Historian", *Military Affairs*, Vol. 27, n.º 3, American Military Institute, 1963, p. 132.

<sup>74</sup> Idem, ibidem, p. 139.

<sup>75</sup> Francisco Eduardo Alves de Almeida, "Alfred Thayer Mahan: O homem", p. 162.

Em abono de Mahan, importa referir que ele nunca escamoteou o seu método de trabalho, nem proclamou ter chegado às suas conclusões na sequência de uma investigação histórica exaustiva. Aliás, ele próprio sintetizou o seu método de recurso à história, quando afirmou – numa palestra intitulada “*Subordination in Historical Treatment*” e proferida na sua qualidade de presidente da *American Historical Association*<sup>76</sup> – que a história deveria consistir no “agrupamento artístico de detalhes subordinados, em torno de uma ideia central” (“*artistic grouping of subordinate details around a central idea*”) e que “os factos têm que ser reunidos, tal como as tropas” (“*facts must be massed as well as troops*”)<sup>77</sup>.

Conforme escreveu Francisco Alves de Almeida, “esta visão seletiva e enviesada da interpretação histórica o comprometeu como um historiador imparcial”, colocando-o “atualmente como um historiador limitado”<sup>78</sup>.

### **3) Pouca atenção prestada à importância dos avanços tecnológicos**

Um dos aspetos mais divulgados do pensamento de Mahan foi o postulado de seis fatores que determinam o poder no mar de uma nação, incluído no seu livro mais marcante. Como notou Philip Crowl, esta parte do livro recebeu mais atenção do que a que mereceria, provavelmente por Mahan ter sistematizado melhor as suas ideias sobre este tema do que no respeitante à maioria das outras matérias.

Mahan descreveu seis fatores do poder no mar: posição geográfica, configuração física do território, extensão do território (incluindo os recursos naturais e o clima), população, carácter do povo e carácter do governo (incluindo as instituições nacionais)<sup>79</sup>. Em 1943, Margaret Sprout reconhecia que “os 6 elementos do *sea power* de Mahan necessitam, em muitos aspetos, de emendas<sup>80</sup>, de mudanças de ênfase e de reavaliação”<sup>81</sup>.

Historiadores mais recentes reformularam e actualizaram esta lista, destacando-se os elencos propostos por Eric Grove e por Geoffrey Till, que se podem consultar na tabela abaixo.

---

<sup>76</sup> Cargo que exerceu entre 1901 e 1902.

<sup>77</sup> Alfred Thayer Mahan, *Subordination in Historical Treatment* (President’s address delivered before the American Historical Association meeting), Philadelphia, December 26, 1902 (Publicado no “*Annual Report of the American Historical Association*”, 1902, p. 49 – p. 63).

<sup>78</sup> Francisco Eduardo Alves de Almeida, “A história segundo Alfred Thayer Mahan”, p. 14.

<sup>79</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Chapter I.

<sup>80</sup> No original: “qualification”.

<sup>81</sup> Margaret Tuttle Sprout, *op. cit.*, p. 429.

Constituintes do poder no mar			
	Mahan (1890)	E. Grove (1990)	G. Till (2004)
Posição geográfica	X	X	X(2)
Configuração física do território	X		X(2)
Extensão do território (inclui recursos e clima)	X	±	±(3)
População	X	±	X(4)
Carácter / cultura do povo / sociedade	X	X	X(4)
Governo	X	X	X(4)
Economia		X(1)	X
Tecnologia		X	X
Dependência do mar	±	X	±
Outros meios			X

- (1) Inclui "extensão do território" e "população"
- (2) "Geografia marítima"
- (3) "Recursos"
- (4) "População, sociedade e governo"

Aceitando os elencos apresentados por Grove e por Till como bastante representativos e abrangentes, destaca-se a ausência da economia e da tecnologia no elenco de seis fatores proposto por Mahan.

A questão da economia já foi, de algum modo, debatida quando se abordou a "desvalorização de importantes fatores de poder". Nesta secção, importa salientar sobretudo a pouca atenção prestada à importância dos avanços tecnológicos. Este é um pecado que tem atenuantes, pois ninguém sabe o sucesso que irão ter meios ainda desconhecidos ou mal conhecidos, sendo que a estratégia tem sempre bastante dificuldade em valorizar as armas do futuro, ou seja aquelas que ainda não se conhecem. Esta dificuldade é tanto mais notória quanto mais o estrategista se centrar no estudo do passado – como foi o caso de Mahan.

Porém, esta não deixa de ser uma das lacunas do pensamento de Mahan, até porque alguns avanços tecnológicos viriam a revelar-se decisivos pouco tempo depois.

#### 4) Apologia de uma postura exclusivamente ofensiva

Em 1897, Mahan escreveu, no livro *"The Interest of America in Sea Power, Present and Future"*, que "na guerra naval, a defesa costeira é o fator defen-



sivo, a marinha o ofensivo”, acrescentando mais à frente que “a ofensiva na guerra naval, tal como foi dito, é a função das marinhas”<sup>82</sup>. Esta é uma ideia que surge em muitos dos escritos do almirante americano. Por exemplo, no livro “*Retrospect and Prospect. Studies in International Relations, Naval and Political*”, Mahan volta a defender estratégias eminentemente ofensivas, escrevendo que “o elemento ofensivo na guerra é a superestrutura, o fim e objetivo para o qual o defensivo concorre”<sup>83</sup> e que “a defesa é assegurada apenas pelo ataque e o único objetivo decisivo do ataque é a esquadra inimiga”<sup>84</sup>.

O corolário dessa postura ofensiva deveria ser o recontro com o inimigo numa “batalha decisiva”<sup>85</sup>, cujo objetivo passaria pela aniquilação da esquadra inimiga, num único combate que permitiria ao vencedor usufruir do mar, negando o mesmo desiderato ao inimigo.

Corbett foi o primeiro a criticar abertamente a ênfase numa postura ofensiva e na “batalha decisiva”. Corbett considerava “a defensiva uma forma de guerra mais eficaz que a ofensiva”<sup>86</sup>. Para ele, as marinhas de guerra são demasiado valiosas e caras para se perderem em ofensivas precipitadas. Nos apontamentos pessoais que usava para dar aulas, Corbett manifesta-se mesmo preocupado com a “tendência para exaltar a ofensiva (...) e com o descrédito da defensiva”<sup>87</sup>, considerando isso como uma fonte de perigos. Relativamente à “batalha decisiva”, Corbett considerava que o contendor que estivesse em desvantagem iria sempre, de forma inteligente, furtar-se à tal “batalha decisiva”, que, portanto, poderia nunca acontecer. E, de facto, a I Grande Guerra, em que os EUA entraram em abril de 1917, veio confirmar, de alguma forma, essa tese, pois a tal “batalha naval decisiva” nunca viria a acontecer. Na realidade, aquilo que seria requerido à *US Navy* nesse conflito seria a proteção do tráfego marítimo contra os *U-Boats* alemães, para assim assegurar o transporte de tropas entre os EUA

---

<sup>82</sup> Alfred Thayer Mahan, *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*, sem numeração das páginas.

<sup>83</sup> Alfred Thayer Mahan, *Retrospect and Prospect. Studies in International Relations, Naval and Political*, p. 152.

<sup>84</sup> *Idem, Ibidem*, p. 163.

<sup>85</sup> O conceito da “batalha decisiva” tornou-se popular em 1815, com a publicação do livro de Edward Creasy “*The fifteen decisive battles of the world*”. Mahan adotou (e acarinhou) o conceito no quadro da guerra naval.

<sup>86</sup> Julian Stafford Corbett, *Green Pamphlet – Strategic Terms and Definitions Used in Lectures on Naval History*, s. ed., s. l., 1906.

<sup>87</sup> Julian Stafford Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, s. ed., Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988, p. xxviii.

e a Europa, bem como o abastecimento dos países europeus. Ou seja, em vez de uma postura ofensiva, virada para as batalhas navais, a Marinha Americana teve que ter uma postura essencialmente defensiva, de proteção, de transporte e de abastecimento.

A história subsequente viria a confirmar a desadequação da elevação da ofensiva a princípio fundamental e orientador da postura das marinhas.

### 5) "*Battleship mentality*"

Na época de Mahan, as esquadras dividiam-se em:

- Couraçados (*battleships*), destinados ao combate naval e caracterizados por grande deslocamento e elevado poder de fogo;
- Cruzadores (*cruisers*), com uma função de patrulhamento e escolta, caracterizados por maior velocidade e manobrabilidade; e
- Flotilha (*flotilla*), agregando os navios destinados a atividades costeiras e outros navios auxiliares.

A postura ofensiva advogada por Mahan, orientada para a busca de uma "batalha decisiva", tinha uma tradução direta na estrutura de forças por si defendida e na constituição das esquadras. De facto, Mahan privilegiava a posse de um elevado número de couraçados (*battleships*) de grandes dimensões e poder de fogo – uma tese frequentemente conhecida como a "*battleship mentality*". Os cruzadores e os navios da então designada flotilha eram absolutamente secundários. Segundo Mahan, tanto uns como outros não deviam concorrer com os couraçados, pois estes eram os navios de combate por excelência, devendo ser a preocupação quase exclusiva dos decisores e planeadores navais.

Esta ideia de Mahan perpassa em muitos dos seus escritos, mas onde provavelmente terá sido mais explícito sobre este ponto de vista foi num capítulo intitulado "*Distinguishing qualities of ships of war*", do livro "*Lessons of the War with Spain*" de 1899. Aí, Mahan escreveu que "uma marinha que queira intervir de forma decisiva numa guerra marítima tem que ser composta de navios pesados —"*battleships*"— possuindo o máximo poder de fogo"<sup>88</sup>. Um pouco à frente, acrescentou que "no que toca a (...) velocidade, o autor considera-a distintivamente secundária; para não dizer mais, não se deve sacrificar a tonelagem da esquadra de combate para obter qualquer aumento de velocidade"<sup>89</sup>.

Uns anos mais tarde, no livro "*Naval Administration and Warfare – Some General Principles*", ao abordar a Guerra russo-japonesa, Mahan reiterou esta

---

<sup>88</sup> Alfred Thayer Mahan, *Lessons of the War with Spain – and other articles*, s. ed., Boston, Little, Brown, and Company, 1899, p. 264.

<sup>89</sup> *Idem, ibidem*, p. 265.

ideia, escrevendo que “a experiência desta guerra confirmou a supremacia do couraçado no respeitante ao controlo do mar, que é o grande objetivo da guerra naval”<sup>90</sup>.

Com o passar dos tempos, a “*battleship mentality*” foi revelando a sua desadequação, evidenciando-se cada vez mais as vantagens de as marinhas possuírem um leque alargado de capacidades, capaz de fazer frente à multiplicidade de riscos e de ameaças que se configuram no mar. Este é um dos vários elementos do pensamento de Mahan que está claramente datado, na medida em que fazia sentido no seu tempo, mas foi perdendo validade com a mudança significativa do ambiente internacional, que obrigou a genética naval a evoluir também.

## **6) Desvalorização de outros usos do mar para além do transporte marítimo**

Como já vimos acima, Mahan realçou, em todos os seus escritos, a importância do mar para a grandeza e a prosperidade das nações. Todavia, atribuía a importância do mar, quase em exclusivo, ao transporte marítimo. Num livro que reuniu as suas palestras no *Naval War College*, Mahan escreveu mesmo que, “exceto como sistema de rotas ligando países a outros países, o mar é uma possessão infrutífera”<sup>91</sup>. É de facto uma visão radicalmente redutora do papel do mar, sobretudo, quando emanada de alguém que considerava o mar como “*the great common*”.

De facto, Mahan nunca valorizou suficientemente outros usos e outros papéis do mar, que têm sido e continuarão a ser fundamentais no desenvolvimento da humanidade e que se podem abordar segundo diferentes (embora parcialmente sobreponíveis) perspetivas.

Assim, numa perspetiva económica, além de meio de comunicação e de transporte, o mar é uma importante fonte de alimentos. A *Food and Agriculture Organization of the United Nations* (FAO) estima que, em 2010, a pesca (incluindo as capturas e a aquicultura) produziu em todo o mundo cerca de 148 milhões de toneladas de pescado, das quais 128 milhões de toneladas para alimentação humana, correspondendo a uma oferta *per capita* de 18,6 kg, o valor mais elevado desde que aquela organização regista estes dados<sup>92</sup>. Além disso,

---

<sup>90</sup> Alfred Thayer Mahan, *Naval Administration and Warfare – Some General Principles*, London, Sampson Low, Marston, & Company, Limited, 1908, p. 165.

<sup>91</sup> Alfred Thayer Mahan, *Naval Strategy: Compared and contrasted with the principles and practices of military operations on land: Lectures delivered at the United States Naval War College*, p. 139.

<sup>92</sup> FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations (Fisheries and Aquaculture Department), *The state of world fisheries and aquaculture 2012*, s.ed., Roma (Itália), 2012, p. 3.

o mar tem-se assumido cada vez mais como fornecedor de recursos de maior valor, sobretudo energéticos, mas também recursos geológicos e minerais, bem como fármacos, recursos genéticos e outros produtos de biotecnologia.

Acresce ainda, o papel do mar numa perspetiva ambiental, como imenso “reservatório” de água (os mares detêm quase 98% do volume de água existente à superfície da Terra), como regulador do clima (pois o mar atua como um acumulador de energia solar, sendo o calor depois distribuído pelo planeta através das correntes oceânicas), como fonte do oxigénio que respiramos (devido à atividade do fitoplâncton marinho) e, ainda, como imenso sumidouro de dióxido de carbono (devido à possibilidade de depositar, no fundo do mar, gases de efeito de estufa, num processo conhecido como “sequestro de carbono”). Estes são aspetos capitais – para os quais ninguém tinha sensibilidade no tempo de Mahan – e que tornam o mar essencial ao equilíbrio sustentável do planeta.

Finalmente, não se pode descurar o papel do mar numa perspetiva socio-cultural, intrinsecamente ligado ao facto de cerca de 2,2 mil milhões de pessoas viverem a menos de 100 km da costa<sup>93</sup>. Essa proximidade ao mar tem um efeito importante no pensamento e nos hábitos dessas pessoas, que totalizam cerca de 39% da população mundial. Esses hábitos marítimos traduzem-se em atividades como o turismo marítimo ou balnear<sup>94</sup>, o turismo náutico e a náutica de recreio<sup>95</sup> e o consumo de peixe e outros produtos do mar. De facto, complementando o que já foi acima referido, o peixe fornece 20% das proteínas animais a cerca de 3 mil milhões de pessoas em todo o mundo e 15% das proteínas animais a 4,3 mil milhões de pessoas<sup>96</sup>.

Assim, numa abordagem integrada e holística, o papel das marinhas na atualidade vai muito além da proteção do transporte marítimo<sup>97</sup>, passando pela defesa e proteção de todos os usos legítimos do mar, prevenindo e combatendo os riscos e as ameaças em ambiente marinho, de forma a assegurar, não só a liberdade de navegação, mas também a exploração criteriosa do património marítimo, a sustentabilidade do ambiente marinho e a biodiversidade.

---

<sup>93</sup> *World Resources Institute*, “*Gridded Population of the World – 2000*”, Columbia University (Palisades, New York, USA), s. ed.

<sup>94</sup> Turismo que procura a costa e a proximidade do mar, para atividades de recreio e lazer.

<sup>95</sup> Turismo que cobre atividades mais especializadas, como os vários desportos náuticos, os cruzeiros náuticos e marítimo-turísticos, as talassoterapias, etc.

<sup>96</sup> FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations (Fisheries and Aquaculture Department), *op. cit.*, p. 5.

<sup>97</sup> Mahan escreveu num artigo de jornal, intitulado “*Interest of America in Sea Power*”, que “as marinhas, como todos concordam, existem para a proteção do comércio”.

## 7) Desconsideração da guerra de corso

Como já terá ficado evidente, Mahan percebeu a necessidade de proteger o tráfego comercial próprio e as consequências de perturbar o do inimigo. No entanto, para ele, estes são objetivos secundários e indiretos, que resultam da eliminação da esquadra inimiga, referindo-se-lhes como “uma importante operação secundária da guerra naval (...); mas ilusória, perigosamente ilusória, se for considerada como a medida primária e fundamental”<sup>98</sup>. Ou seja, Mahan considerava que o objetivo primário das marinhas era a batalha entre as suas esquadras, desvalorizando a guerra contra a navegação comercial inimiga, vulgo guerra de corso<sup>99</sup>, a que atribuía um carácter secundário.

Cabe aqui referir que a guerra de corso foi muito acarinhada pelos pensadores da *Jeune École* francesa, com o almirante Théophile Aube (que chegou a Ministro da Marinha) à cabeça. De facto, na segunda metade do século XIX, os pensadores dessa escola – tomando como certa a inferioridade da marinha francesa relativamente à britânica – advogaram a construção de navios pequenos, mas bem armados, capazes de atacar a navegação comercial britânica, afetando a respetiva economia e causando o pânico entre os beneficiários do comércio marítimo, que eram quem verdadeiramente mandava no Reino Unido. Estas concepções corsárias da *Jeune École* nunca foram implementadas na prática, porque, entretanto, as circunstâncias se alteraram e a França e o Reino Unido tornaram-se aliados.

De qualquer maneira, a I Grande Guerra e, mais tarde, a II Guerra Mundial viriam a mostrar o proveito da guerra de corso, sobretudo a desencadeada pelos submarinos alemães, que – apesar do “domínio do mar” detido pelos Aliados em ambos os conflitos – conseguiram afetar muito seriamente o fluxo do transporte marítimo das nações aliadas. Neste particular, cabe aqui referir que Mahan não conseguiu antecipar a importância que o submarino viria a ter logo na I Grande Guerra, nem a revolução que ele implicaria para as operações navais<sup>100</sup>.

Poucos meses antes de morrer, quando o obsoleto U-Boat alemão U-9 afundou três velhos cruzadores britânicos em 22 de setembro de 1914, matando

---

<sup>98</sup> Alfred Thayer Mahan, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, p. 431.

<sup>99</sup> A guerra de corso pode ser definida como uma forma de conduzir a guerra naval que privilegia a destruição ou a interrupção das cadeias logísticas inimigas, por via do ataque à navegação mercante inimiga no mar alto.

<sup>100</sup> A valorização da importância do submarino no âmbito da estratégia marítima viria a dever-se ao almirante Raoul Castex (1878-1968). Na sua obra “*Théories Stratégiques*”, publicada em 5 volumes, entre 1929 e 1935 (republicada em 7 volumes, em 1997), o almirante francês analisa com perspicácia o impacto estratégico das novas armas, como o submarino e o avião militar.

cerca de 1460 marinheiros, Mahan desvalorizou o acontecimento como se fosse uma exceção. “Não me impressionou muito do ponto de vista militar” – escreveu Mahan – “sempre defendi que a proteção contra torpedos é uma questão de patrulhamento e de vigilância – mas podem ocorrer lapsos. O tempo mostrará se eu estou enganado”<sup>101</sup>. Estava e muito!

Em abono de Mahan, importa acrescentar que não era fácil conseguir prever, em toda a sua extensão, o impacto dos submarinos nas operações navais. Até porque o submarino veio quebrar algumas regras universalmente aceites da guerra no mar daquela época, que ditavam que não se interferisse com a navegação mercante de bandeira neutra e que impediam o afundamento da navegação comercial inimiga, permitindo apenas o seu apresamento. O ataque irrestrito a toda a navegação mercante e o recurso a ardis ou esquemas traiçoeiros para enganar os inimigos, por parte dos U-Boats alemães, modificou completamente o quadro de regras sobre o qual Mahan havia refletido. Além disso, Mahan era um estudioso da história, analisando o passado de forma a retirar lições para o presente e para o futuro. E a realidade é que nada no passado podia ajudar a prever o impacto que os submarinos viriam a ter na guerra naval.

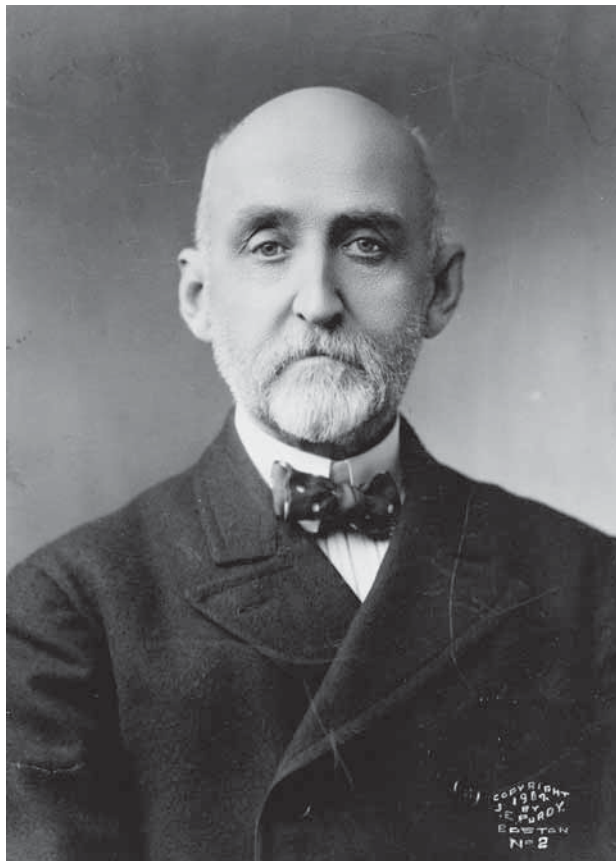
Pegando nas palavras de Nuno Vieira Matias, “a reflexão sobre a guerra de corso é importante também nos dias de hoje, porque ela pode assumir uma ameaça à liberdade do uso do mar, com consequências sérias, nomeadamente para a economia, se ocorrer, mesmo fora do quadro de um conflito generalizado, como parte de conflitos limitados ou, com maior probabilidade, se aparecer mascarada de pirataria”<sup>102</sup>.

Finalmente, gostaria de referir que a guerra assimétrica dos nossos dias não é mais do que um refinamento da guerra de corso, em que o mais fraco procura afetar os interesses do mais forte, sem o afrontar diretamente e fazendo uso de ardis e outros esquemas.

---

<sup>101</sup> Robert Seager II & Doris D. Maguire (Editors), *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan* (3 volumes), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1975, Vol. 3 (1902-1914), p. 549.

<sup>102</sup> Nuno Vieira Matias, *op. cit.*



**Figura 5 – Alfred Thayer Mahan**

## **5. Conclusão**

Goste-se mais ou menos das ideias de Mahan, a realidade é que o almirante americano é uma referência incontornável em qualquer trabalho ou estudo sobre o mar, nomeadamente sobre a importância do mar na grandeza e na prosperidade das nações. Para isso muito contribuiu o facto de ter estabelecido uma doutrina baseada em princípios ou aforismas simples, que simplificam a realidade, “isolando ideias da realidade histórica e geográfica que lhes dava sentido e pertinência”<sup>103</sup>. Isso tem vantagens e desvantagens. Entre as primeiras conta-se a facilidade de difusão e de entendimento das ideias defendidas,

---

<sup>103</sup> Escola de Guerra Naval, “EGN-304B – Guia para Estudos de Estratégia”, s. l., Marinha do Brasil, 2007, p. 4-32 e 4-33



não só por peritos na matéria, como também pelos media e pela população em geral – daí a justeza do epíteto de «evangelizador» atribuído a Mahan. Entre as segundas conta-se a demasiada simplificação da realidade, decorrente de visões redutoras e incompletas. Se já no final do séc. XIX e princípio do séc. XX, a realidade desaconselhava reduções tão simplistas como as ensaiadas por Mahan, esse aspeto acentuou-se com a complexificação do real, verificada na atualidade. De facto, a complexidade contemporânea não admite, de todo, a redução a fórmulas simples, com pretensa validade universal. Nessa ótica, será sempre perigoso buscar uma validade perene e universal em doutrinas e teses originadas num determinado tempo histórico (no caso em apreço, a viragem do séc. XIX para o séc. XX) e pensadas para uma potência com pretensões hegemónicas (neste caso, os EUA).

Todavia, ao longo dos tempos, as ideias de Mahan, foram aceites – muitas vezes acriticamente e dogmaticamente – por setores muito alargados do pensamento naval, mesmo em situações em que a sua utilidade era muito duvidosa. Aspetos como a apologia de uma postura exclusivamente ofensiva, a superioridade dos couraçados, a importância da batalha decisiva e a desconsideração da guerra de corso foram aceites – quase sem questionamento – como as traves-mestras para a edificação de muitas marinhas. Estas teses possuem, sem grande margem para dúvidas, escassa utilidade para a compreensão dos vários matizes do poder marítimo e do poder naval no início do século XXI. Contudo, se se fizer um esforço e se recuar no tempo até ao final do século XIX / princípio do século XX, percebe-se que o pensamento de Mahan – independentemente do maior ou menor acerto nalguns aspetos – fazia sentido na sua época, pelo que grande parte dos pecados de Mahan merece atenuantes. Dessa forma, a culpa da adoção cega das suas ideias não deve ser imputada a Mahan, mas sim aos seus seguidores acríticos, que não conseguiram enquadrar o pensamento de Mahan – naturalmente, questionável nalguns aspetos – do tempo e do lugar que lhe deram origem.

Dito isto, importa frisar que os aspetos positivos que ressaltam do pensamento e da ação de Mahan ultrapassam largamente os aspetos menos conseguidos ou menos atuais. Ou seja, dito de outra forma, o balanço final das virtudes e dos pecados de Mahan pende claramente para as virtudes. E entre as virtudes enunciadas neste texto, cabe destacar duas ligadas ao seu pensamento, a saber a apologia da importância do mar e a defesa do poder no mar como facilitador da prosperidade económica, e duas ligadas à sua ação, nomeadamente o incentivo ao estudo e à reflexão permanente e o recurso à história como ferramenta da estratégia. Esses são traços marcantes do legado de Mahan, que merecem ser enaltecidos e difundidos, mesmo já depois de decorrido cerca de um século sobre a sua morte.



## Agradecimentos

Agradeço ao Vice-almirante Lopo Cajarabille e ao Comandante Semedo de Matos os seus valiosos contributos e/ou comentários a versões preliminares deste ensaio.

## Publicações

- BAER, George W., *One Hundred Years of Sea Power – The U.S. Navy, 1890-1990*, Stanford (California), Stanford University Press, 1993.
- CORBETT, Julian Stafford, *Green Pamphlet – Strategical Terms and Definitions Used in Lectures on Naval History*, s. ed., s. l., 1906.
- CORBETT, Julian Stafford, *Some Principles of Maritime Strategy*, s. ed., Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1988.
- CROWL, Philip A., *Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian* (Capítulo integrado no livro: Peter Paret (Editor), *Makers of Modern Strategy: From Machiavelli to the Nuclear Age*, Oxford (Great Britain), Oxford University Press, 1986).
- ESCOLA DE GUERRA NAVAL, “EGN-304B – Guia para Estudos de Estratégia”, s.l., Marinha do Brasil, 2007.
- FAO – Food and Agriculture Organization of the United Nations (Fisheries and Aquaculture Department), *The state of world fisheries and aquaculture 2012*, s.ed., Roma (Itália), 2012.
- GROVE, Eric, *The future of Sea Power*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1990.
- HATTENDORF, John B., *Editor’s introduction* (Introdução à obra: Alfred Thayer Mahan, *Mahan on Naval Strategy – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, 1<sup>st</sup> Printing, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1991).
- MAHAN Alfred Thayer, *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Dodo Press, 1890.
- MAHAN, Alfred Thayer, *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (e-book), Dortmund (Germany), Readbox publishing, 1897.
- MAHAN, Alfred Thayer, *Retrospect and Prospect. Studies in International Relations, Naval and Political*, Cambridge (EUA), University Press, John Wilson & Son, 1902.
- MAHAN, Alfred Thayer, *Subordination in Historical Treatment* (President’s address delivered before the American Historical Association meeting), Philadelphia, December 26, 1902 (Publicado no “*Annual Report of the American Histori-*

- cal Association"*, 1902, p. 49 – p. 63).
- MAHAN, Alfred Thayer, *From Sail to Steam, Recollections of Naval Life*, New York & London, Harper & Brothers Publishers, 1907.
- MAHAN, Alfred Thayer, *Some neglected aspects of war*, Boston, Little, Brown, and Company, 1907.
- MAHAN, Alfred Thayer, *Naval Administration and Warfare – Some General Principles*, London, Sampson Low, Marston, & Company, Limited, 1908.
- MAHAN, Alfred Thayer, *Naval Strategy: Compared and contrasted with the principles and practices of military operations on land: Lectures delivered at the United States Naval War College*, Boston, Little, Brown, and Company, 1911.
- MAHAN, Alfred Thayer, *Mahan on Naval Warfare – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan* (Edited by Allan Westcott), Boston, Little, Brown, and Company, 1918.
- MAHAN, Alfred Thayer, *Mahan on Naval Strategy – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan* (John B. Hattendorf, Editor), 1<sup>st</sup> Printing, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1991.
- MATIAS, Nuno Vieira, *Mahan e o poder do Estado no mar* (Capítulo integrado no livro: Ana Paula Garcês & Guilherme d'Oliveira Martins (Editores), *Os Grandes Mestres da estratégia – Estudos sobre o poder da Guerra e da Paz*, 1<sup>a</sup> edição, Lisboa, Almedina, 2009).
- RODRIGUE, Jean-Paul, COMTOIS, Claude & SLACK, Brian, *The Geography of Transport Systems*, New York, Routledge, 2009.
- SEAGER II, Robert & MAGUIRE, Doris D. (Editors), *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan* (3 volumes), Vol. 1 (1847-1889), Vol. 2 (1890-1901), Vol. 3 (1902-1914), Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1975.
- SOCIEDADE DE GEOGRAPHIA DE LISBOA, *Sociedade de Geographia de Lisboa – 25.º Anniversario, Socios desde a fundação em 10 de novembro de 1875*, Lisboa, 1900.
- SPROUT, Margaret Tuttle, *Mahan: Evangelist of Sea Power* (Capítulo integrado no livro: Edward Mead Earle (Editor), *Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler*, 2<sup>nd</sup> Printing, Princeton, Princeton University Press, 1971).
- STIMSON, Henry L. & BUNDY, McGeorge, *On Active service in Peace and War*, New York, Harper & Brothers, 1948.
- TAYLOR, Charles Carlisle, *The life of admiral Mahan – Naval Philosopher*, London, John Murray, 1920.
- TELO, António José, *História da Marinha Portuguesa. Homens, Doutrinas e Organização 1824-1974 – Tomo I*, Lisboa, Academia de Marinha, 1999.

- TILL, Geoffrey, *Seapower: A Guide for the Twenty-First century*, London, Frank Cass Publishers, 2004.
- WESTCOTT, Allan, *Alfred Thayer Mahan* (Introdução à obra: Alfred Thayer Mahan, *Mahan on Naval Warfare – Selections of the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan* (Edited by), Boston, Little, Brown, and Company, 1918).
- WORLD RESOURCES INSTITUTE, “*Gridded Population of the World – 2000*”, Columbia University (Palisades, New York, USA), s. ed.

## Artigos

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de, “Alfred Thayer Mahan: O homem”, *Revista Marítima Brasileira*, 2º Trimestre de 2009, p. 147-173.
- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de, “A história segundo Alfred Thayer Mahan” (artigo cedido em versão eletrónica pelo autor).
- LANKIEWICZ, Donald, “*The Reluctant Seaman*”, *Revista American History*, February 1997 (disponível em [www.historynet.com](http://www.historynet.com)).
- LUCE, Stephen B., “*On the Study of Naval Warfare as a Science*”, *United States Naval Institute Proceedings*, XII, n.º 4, 1886.
- MOLL, Kenneth L., “A. T. Mahan, *American Historian*”, *Military Affairs*, Vol. 27, n.º 3, American Military Institute, 1963
- MONTEIRO, Nuno Sardinha, “Mahan, Corbett e o poder naval no séc. XXI”, *XI Simpósio de História Marítima*, Academia de Marinha, 26 de Novembro de 2009.
- MONTEIRO, Nuno Sardinha, “Poder naval no séc. XXI: a morte de Mahan e a vingança de Corbett”, *Anais do Clube Militar Naval*, Ano CXXXIX, Julho – Setembro 2009, Lisboa, pp. 373-407.
- RIBEIRO, António Silva, “Mahan morreu: viva uma nova Estratégia Naval”, *Revista Militar*, N.º 8/9, Agosto, Setembro 2000, pp. 651-662.
- RIBEIRO, António Silva, “Mahan e as marinhas como instrumento político”, *Revista Militar*, II Século – 62º Volume – N.º 5, N.º 2500, Maio de 2010.
- SOUZA, Alfredo Botelho de, “Mahan”, *Anais do Clube Militar Naval*, Vol. XLVI (p. 255 a 264), 1915.
- SUMIDA, Jon, “*New insights from old books – The case of Alfred Thayer Mahan*”, *Naval War College Review*, Vol. LIV, N.º 3, Summer 2001.
- TILL, Geoffrey, “*Seapower in the 21st century*”, *2003 King-Hall Naval History Conference, 2003*.
- TILL, Geoffrey, “*Britain, Portugal and Maritime Globalisation: Past, Present and Future*”, *Cadernos Navais* N.º 24 – *Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico*, Janeiro - Março 2008, Grupo de Estudos e Reflexão Estratégica, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.

## **CADERNOS NAVAIS**

Volumes Publicados

1. **A Marinha e a Revolução nos Assuntos Militares**  
Vice-almirante António Emílio Sacchetti.
2. **Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados**  
Contra-almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille
3. **Conceito Estratégico de Defesa Nacional**  
Vice-almirante António Emílio Sacchetti,  
Contra-almirante Victor Manuel Lopo Cajarabille.
4. **O Contexto do Direito do Mar e a Prática da Autoridade Marítima**  
Dr. Luís da Costa Diogo
5. **Considerações sobre o Sistema de Forças Nacional**  
Vice-almirante Alexandre Reis Rodrigues
6. **Portugal e a sua Circunstância**  
Professor Doutor Adriano Moreira,  
Vice-almirante António Emílio Sacchetti,  
Dr. João Soares Salgueiro,  
Professora Doutora Maria do Céu Pinto,  
Professora Doutora Maria Regina Flor e Almeida.
7. **O Poder Naval. Missões e Meios**  
Capitão-de-mar-e-guerra Carlos Nélon Lopes da Costa
8. **Sobre o Vínculo do Militar ao Estado-Nação.**  
**Breve Abordagem Filosófico-Estatutária**  
Segundo-tenente TSN Carla Pica
9. **Portugal e os EUA nas Duas Guerras Mundiais:**  
**a Procura do Plano Bilateral**  
Professor Doutor José Medeiros Ferreira
10. **A Estratégia Naval Portuguesa**  
Vice-almirante António Emílio Sacchetti,

Professor Doutor António José Telo,  
Vice-almirante Magalhães Queiroz,  
Almirante Vieira Matias,  
Contra-almirante Lopo Cajarabille,  
Capitão-tenente Marques Antunes,  
Dr. Nuno Rogeiro,  
Vice-almirante Ferreira Barbosa,  
Dr. Tiago Pitta e Cunha,  
Vice-almirante Reis Rodrigues,  
Contra-almirante Melo Gomes,  
Vice-almirante Alexandre Silva Fonseca,  
Vice-almirante Pires Neves,  
Vice-almirante Rebelo Duarte.

**11. O Direito Humanitário, as Regras de Empenhamento e a  
Condução das Operações Militares**

Capitão-de-mar-e-guerra José Manuel Silva Carreira

**12. As Forças Armadas e o Terrorismo**

Contra-almirante José Augusto de Brito

**13. O Mar, um Oceano de Oportunidades para Portugal**

Almirante Vieira Matias

**14. Opções Estratégicas de Portugal no Novo Contexto Mundial**

Professor Doutor Hernâni Lopes,  
Professor Doutor Manuel Lopes Porto,  
Dr. João Salgueiro,  
Professor Doutor José Carlos Venâncio,  
Dr. Salgado Matos,  
Dr. Félix Ribeiro,  
Professor Doutor Fernando Santos Neves,  
Dr. Joaquim Aguiar,  
Professor Doutor Adriano Moreira.

**15. A Security em âmbito marítimo. O Código ISPS**

Dr. Luís Manuel Gomes da Costa Diogo,  
Capitão-tenente José António Velho Gouveia.

16. **O Mediterrâneo, Geopolítica e Segurança Europeia**  
Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti
17. **As Grandes Linhas Geopolíticas e Geoestratégicas da Guerra e da Paz**  
Capitão-tenente José António Zeferino Henriques
18. **A Nato e a Política Europeia de Segurança e Defesa. Em Colisão ou em Convergência?**  
Vice-almirante Alexandre Reis Rodrigues
19. **Segurança e Cidadania. Conceitos e Políticas**  
Dr. António Jorge de Figueiredo Lopes
20. **Continentalidade e Maritimidade.**  
**A Política Externa dos Impérios e a Política Externa da China**  
Professor Doutor António Marques Bessa
21. **O Poder na Relação Externa do Estado**  
Professor Doutor Luís Fontoura,  
Embaixador Leonardo Mathias.
22. **Seminário “Uma Marinha de Duplo Uso”**  
Intervenções dos Conferencistas
23. **A Definição de Agressão da Assembleia-Geral das Nações Unidas: História de uma Negociação**  
Dr.<sup>a</sup> Maria Francisca Saraiva
24. **Uma Visão Estratégica do Mar na Geopolítica do Atlântico**  
Coordenadores:  
Professor Doutor António Marques Bessa;  
Professor Doutor Pedro Borges Graça.
25. **A Europa da Segurança e Defesa**  
Vice-almirante António Rebelo Duarte
26. **1º Simpósio das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa**

27. **Formulação da Estratégia Naval Portuguesa. Modelo e processo**  
Contra-almirante António da Silva Ribeiro
28. **O Sistema de Planeamento de Forças Nacional. Implicações da Adopção do Modelo de Planeamento por Capacidades.**  
Capitão-de-mar-e-guerra Carlos César Martinho Gusmão Reis Madeira
29. **Reflexões sobre o Mar**  
Uma Homenagem ao Vice-almirante António Emílio Ferraz Sacchetti
30. **A “Guerra às Drogas”**  
Capitão-de-mar-e-guerra MN J. Margalho Carrilho
31. **Contributos para uma caracterização da Geopolítica Marítima de Portugal**  
Primeiro-tenente Humberto Santos Rocha
32. **60 anos da Aliança Atlântica. Perspectivas navais**  
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,  
Vice-almirante José Carlos Lima Bacelar.
33. **A Plataforma Continental Portuguesa e o Hypercluster do Mar**  
Vice-almirante Victor Lopo Cajarabille,  
Vice-almirante António Rebelo Duarte,  
Dr.<sup>a</sup> Patrícia Viana Afonso.
34. **Estratégia Naval Portuguesa - O processo, o contexto e o conteúdo**  
Contra-almirante António Silva Ribeiro,  
Capitão-de-mar-e-guerra Francisco Braz da Silva,  
Capitão-de-mar-e-guerra Jorge Novo Palma,  
Capitão-de-fragata Nuno Sardinha Monteiro.
35. **O Papel da União Europeia e da União Africana na Prevenção e Gestão de Conflitos em África**  
Capitão-de-mar-e-guerra Edgar Marcos Bastos Ribeiro
36. **Oxigénio e medicina subaquática e hiperbárica. Perspectiva histórica e realidade militar em Portugal**  
Capitão-de-mar-e-guerra MN José de Gouveia de Albuquerque e Sousa

37. **Liderança e exercício de comando. Contributos**  
Capitão-de-fragata Francisco José Costa Pereira,  
Capitão-de-mar-e-guerra Henrique Eduardo de Gouveia e Melo,  
Capitão-de-fragata FZ Pedro Eduardo Fernandes Fonseca.
38. **O Papel das Forças Armadas nas Operações Inter-Agencias de Combate às Ameaças Emergentes em Portugal**  
Capitão-de-mar-e-guerra Jorge Novo Palma
39. **Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional. Um Modelo para Potenciar o Exercício da Autoridade do Estado no Mar**  
Capitão-de-mar-e-guerra António Manuel de Carvalho Coelho Cândido
40. **Os Media como Vectores na Prossecução dos Objectivos Estratégicos das Forças Armadas**  
Capitão-de-mar-e-guerra Vladimiro José das Neves Coelho
41. **O Combate à pirataria Marítima**  
Vice-almirante Alexandre Daniel Cunha Reis Rodrigues
42. **Conceitos e tecnologia das operações navais: Da II Guerra Mundial aos nossos dias**  
Almirante Fernando José Ribeiro de Melo Gomes,  
Capitão-de-fragata Armando José Dias Correia.
43. **A Plataforma Continental Portuguesa – Análise do Processo de Transformação do Potencial Estratégico em Poder Nacional**  
Capitão-tenente Jaime Carlos do Vale Ferreira da Silva
44. **A Maritimidade Portuguesa – Do reavivar da consciência à oportunidade de desenvolvimento**  
Vice-almirante REF João Manuel Lopes Pires Neves  
Vice-almirante REF António Carlos Rebelo Duarte

**Nota:** Os Cadernos Navais encontram-se disponíveis na internet, no *site* da Marinha: [www.marinha.pt](http://www.marinha.pt)





