

# Mahan e as marinhas como instrumento político

Almirante  
António Manuel Fernandes da Silva Ribeiro



## 1. Introdução

O Contra-almirante Alfred Thayer Mahan foi um ilustre oficial da Marinha dos EUA, que se notabilizou como estrategista e professor, cujos escritos sobre a centralidade do mar na grandeza dos países, realizados a partir de finais do século XIX, influenciaram gerações sucessivas de políticos e oficiais em todo o mundo e desencadearam o forte investimento na edificação de capacidades navais, que se verificou na década precedente à I Guerra Mundial. Em Portugal, o pensamento estratégico de Mahan teve um grande impacto na elaboração da política e da doutrina naval do Estado Novo, fruto do persistente e notável trabalho da Liga Naval Portuguesa e de vários oficiais da Armada.

Ainda hoje, o essencial do pensamento estratégico de Mahan sobre o poder marítimo, o comando do mar, a batalha decisiva e as bases navais é considerado em diversos círculos académicos e militares como uma referência fundamental para a preparação e emprego do poder naval. Por isso, continua a ser apresentado e venerado como o verdadeiro apóstolo do pensamento estratégico naval. De forma muito clara e pública, não tenho partilhado plenamente destas opiniões. Por isso, analisar a obra de Mahan, tendo em vista perceber a sua conceptualização das marinhas como instrumento político, proporciona-me sempre um grande prazer intelectual, porque implicará, certamente, durante o XI Simpósio de História Marítima, diversas ocasiões para o debate profícuo de

ideias com os seguidores de um verdadeiro mito<sup>[1]</sup>, que foi o maior teórico da estratégia marítima do século XX. Na realidade, Mahan é uma referência incontornável no estudo da História dos conflitos, no desenvolvimento de conceitos e teorias estratégicas, na sua integração com os elementos do poder nacional e naval, e com as estratégias total e gerais dos EUA e do Reino Unido, e no ensino e divulgação da ciência e da arte estratégicas.

Este trabalho começa por caracterizar os principais momentos da carreira profissional de Mahan e do tempo em que viveu. Em seguida, apresenta os fundamentos do seu pensamento estratégico, sistematizados em torno dos conceitos de poder marítimo, comando do mar, batalha decisiva e bases navais. Depois, evidencia a influência do seu pensamento na criação da Liga Naval Portuguesa e nas obras publicadas por diversos oficiais da Armada que procuraram estimular a tomada de decisão política, no sentido de serem adquiridos meios para a Marinha. O artigo termina com a discussão da originalidade e o questionamento da validade do pensamento estratégico de Mahan para, nos dias de hoje, sustentar conceptualmente as marinhas como instrumento político.

## **2. O Homem e o seu Tempo**

Para se perceber o pensamento estratégico de Mahan, é útil recordar brevemente o homem e o seu tempo.

Mahan nasceu em West Point, Nova Iorque, a 27 de Setembro de 1840, e morreu a 1 de Dezembro de 1914, em Washington. Era filho de Dennis Hart Mahan, professor da *United States Military Academy*. Após concluir a *United States Naval Academy* em 1859, prestou serviço activo na *United States Navy* durante cerca de 40 anos e serviu em diversos navios como oficial de guarnição e comandante. Também foi instrutor na *United States Naval Academy*. Em 1885, após ter sido promovido ao posto de capitão-de-mar-e-guerra, foi nomeado instrutor de História e Tática Naval no *United States Naval War College*. Presidiu a esta instituição de 1886 a 1889 e de 1892 a 1893. Foi no exercício deste cargo que Mahan organizou as notas das aulas, a partir das quais redigiu a sua obra mais conhecida e relevante: *The Influence of Sea Power Upon History, 1680-1783*, publicada em 1890<sup>[2]</sup>. Entre 1889 e 1892 Mahan esteve colocado no *Bureau of Navigation*. Em Maio de 1893, sendo já muito conhecido, foi nomeado comandante do USS “Chicago”, um cruzador que realizou uma visita de demonstração de força à Europa, onde foi recebido e homenageado aos mais altos níveis político, académico e social. Depois desta missão retomou o cargo de instrutor do *United States Naval War College*, onde passou à reserva em 1896. No ano de 1898, durante a Guerra Hispano-Americana, voltou ao serviço activo no *Naval War Board*, como consultor de estratégia naval do Secretário da Marinha e do Presidente dos EUA. Foi promovido a contra-almirante em 1906, quando o Congresso dos Estados Unidos aprovou a legislação que determinou a promoção ao posto superior, dos capitães-de-mar-e-guerra que serviram como oficiais de marinha na Guerra Civil Americana. Mahan continuou a escrever artigos e livros e a proferir conferências até ao

fim da sua vida, toda ela marcada por uma profunda devoção religiosa e por uma visão do mundo determinada pela convicção de que a Providência Divina traçava o destino dos povos e alimentava a inspiração que levava a novas ideias<sup>[3]</sup>. Foi com base nesta devoção e convicção que justificou e apresentou o expansionismo progressivo dos EUA, como um contributo para o dever ocidental de civilizar a Humanidade, e que considerou a dinâmica conflitual entre os Estados como inevitável, recorrente, aceitável e necessária ao engrandecimento de todos eles.

O tempo de Mahan foi muito favorável à divulgação do seu pensamento estratégico no Reino Unido e nos EUA<sup>[4]</sup>, embora por razões distintas.

No Reino Unido vivia-se um momento particularmente difícil, por a tecnologia ter desvalorizado os elementos estruturantes da utilidade e valia da *Royal Navy* como instrumento político. Com efeito, por um lado, decorria um processo particularmente difícil de transformação da marinha da era da vela e da madeira para a era do vapor e do aço, e da artilharia de carregar pela boca para a de culatra e percussão central, com a incorporação simultânea das tecnologias e das táticas associadas às granadas de alto-explosivo e aos torpedos. Por outro lado, o incremento do volume e da diversidade do comércio marítimo internacional, questionava a predominância do transporte das mercadorias em navios britânicos. Acrescia, ainda, que a ferrovia mostrava a possibilidade dos países continentais se desenvolverem sem recurso a marinhas, enquanto o telégrafo reconfigurara as possibilidades das comunicações terrestres. Nestas circunstâncias, a outrora inquestionável utilidade e o valor decisivo da *Royal Navy*, como instrumento político preferencial do Reino Unido para garantir a sua prosperidade e afirmação internacional, pareciam reduzidos à irrelevância.

Nos EUA a situação era completamente diferente da descrita para o Reino Unido. O país estava empenhado na ocupação progressiva e efectiva do vasto território do continente norte-americano. Por isso, os assuntos marítimos tinham sido colocados numa prioridade política remota. É certo que esta situação contribuiu de forma relevante para o facto de, na época de Mahan, a *United States Navy* ser composta apenas por unidades costeiras, que se encontravam em grande obsolescência tecnológica e não dispunham de capacidade militar válida numa guerra entre potências navais de primeira ordem. Porém, não se pode esquecer que o almirantado norte-americano, após a Guerra Civil dos EUA, se havia oposto ao abandono dos navios à vela, a favor da adopção da tecnologia emergente dos navios a vapor!

Nestas circunstâncias, o pensamento estratégico de Mahan serviu as pretensões do Reino Unido e dos EUA porque, ao colocar as prioridades marítimas (e navais) na primeira linha dos requisitos necessários à riqueza e grandeza ambicionada pelos líderes políticos dos dois países, contribuiu decisivamente para viabilizar os investimentos necessários à aquisição de meios materiais e de conhecimentos técnicos, bem como à experimentação de procedimentos, que são os factores determinantes do sucesso de toda a estratégia marítima.

### **3. Os fundamentos do pensamento estratégico de Mahan**

As marinhas sempre foram percebidas como símbolos do poder e do prestígio dos Estados, decorrente do facto de serem um instrumento político relevante para utilização nas interacções entre actores que perseguem e disputam objectivos de segurança e desenvolvimento. Mahan tirou partido desta realidade, para conceder prevalência à competição sobre a cooperação entre os Estados nas relações internacionais, e para privilegiar as ligações entre o poder marítimo<sup>[5]</sup>, o poder nacional e a hegemonia mundial, no quadro da política internacional dos EUA.

O acesso ao mar, o controlo das rotas comerciais e o desenvolvimento dos litorais, são aspectos centrais do pensamento estratégico de Mahan, no contexto do qual as forças navais se constituem como o instrumento primordial da competição internacional em que os EUA se deviam empenhar, garantindo as suas funções clássicas através de grandes esquadras de superfície.

O trabalho mais famoso de Mahan antes referido, revela claramente que, no essencial e no que de mais original tem o seu pensamento, conceptualiza as marinhas como instrumento político, com base em quatro linhas de acção fundamentais.

Na primeira linha de acção Mahan considera essencial desenvolver o poder marítimo, isto é, todas as actividades e recursos marítimos, para aumentar a prosperidade e afirmar internacionalmente um país. Esta linha de acção confere supremacia aos elementos básicos do poder marítimo, sobre os restantes elementos do poder nacional. Por isso, Mahan dá tanta importância à posição geográfica, à configuração física, à extensão do território, à dimensão da população, ao carácter do povo e ao génio do governo. A posição geográfica de um país expressa a sua localização em relação às rotas marítimas e ao território de outros países. A configuração física e a extensão do território nacional influenciam a disposição com que o povo busca e pode vir a obter o poder marítimo. O carácter do povo é relativo à sua propensão para os assuntos marítimos. O génio do governo significa o seu empenhamento nas políticas destinadas à edificação e aplicação do poder marítimo.

Na segunda linha de acção Mahan estabelece a hierarquia entre os conceitos de objecto e de objectivo de emprego do poder marítimo. Relativamente ao objecto, refere que é um conceito de nível estratégico, centrado no interesse nacional e relacionado com o efeito último do emprego do poder marítimo: o aumento da prosperidade e a afirmação internacional dos EUA. Quanto ao objectivo, considera que é um conceito de nível tático, associado às formas particulares de emprego do poder marítimo, nos contributos determinantes para a consecução do objecto político. Neste contexto, com base em análises ao comportamento estratégico do Reino Unido entre os séculos XVII e XVIII, nas disputas que manteve, em especial com a França, para alcançar o domínio dos mares, Mahan afirma que um grande poder marítimo implica uma grande força naval, cujo propósito é proteger a capacidade de um país usar o mar, pela obtenção do comando do

mar. Isso significa a neutralização das forças navais que possam interferir ou ameaçar o seu comércio marítimo, afectando a prosperidade e a capacidade de afirmação internacional. Neste contexto, concluiu que o controlo do comércio marítimo era um factor crítico e determinante para a vitória num conflito entre grandes potências.

Na terceira linha de acção e, para obter o comando do mar, Mahan transpôs e adoptou para a guerra naval os princípios jominianos da estratégia terrestre<sup>[6]</sup>. Desta forma, apresentou a concentração de forças como o princípio primacial e a chave da estratégia naval. Ocupar uma posição central em relação às forças inimigas, operar a partir de linhas interiores, e dispor de boas linhas de comunicação, foram os outros três princípios destinados a favorecer a maior concentração possível de forças no ponto decisivo. O princípio da concentração de forças preconizava que a determinante do sucesso na guerra naval eram os navios de linha ou couraçados que compunham a esquadra de combate. Os navios de apoio de combate, fossem escoltadores ou avisos (esclarecedores), só deviam ser considerados nos planos genéticos destinados à edificação da força naval, se não prejudicassem a obtenção dos navios de linha. Este princípio também aconselhava a manutenção da esquadra concentrada, isto é, com os couraçados integrados numa única força empenhada na busca da esquadra inimiga, que deveria ser destruída numa batalha decisiva. O bloqueio próximo e o bloqueio distante eram considerados modalidades de acção válidas para manter a esquadra concentrada, enquanto se aguardava a saída da esquadra inimiga dos seus portos para travar uma batalha decisiva. Como factor comum a estas três formas de alcançar o comando do mar, Mahan identificou o conceito do controlo do mar, cuja intensidade podia variar entre a destruição e a neutralização da esquadra inimiga. O controlo do mar é, pois, apresentado por Mahan como um objectivo táctico imprescindível para a estratégia marítima permitir a prosperidade e a afirmação internacional dos EUA isto é, o objecto político deste país. Na quarta linha de acção Mahan reconhece a necessidade de obter bases navais que prolongassem o tempo de operação da esquadra. No inverno o estado do mar dificultava bastante a perseguição e o combate da esquadra inimiga. Para além disso, os navios precisavam de ser submetidos a reparações que mantivessem o seu potencial combatente. Acresce que algumas áreas de operação ficavam muito longe dos portos de armamento e os navios necessitavam de se reabastecer de combustível e víveres. A conjugação destes factores requeria que as marinhas estabelecessem bases em locais que permitissem um tempo de operação tão extenso quanto possível. Considerava Mahan que, como a concessão dessas bases por outros governos era pouco confiável, os países deviam estabelecer colónias ou, pelo menos, bases navais auto-sustentáveis, nas regiões que consideravam estrategicamente relevantes. Desta forma, Mahan, ao afirmar a necessidade de uma rede de bases navais, estabeleceu mais uma forte ligação entre os interesses nacionais, a edificação do poder marítimo e a sua utilização como instrumento político essencial à satisfação desses interesses. Tudo isto, em perfeita consonância com a realidade política dos EUA no final do XIX!

As quatro linhas de acção que sustentam a conceptualização de Mahan sobre as marinhas como instrumento político, demonstram claramente que toda a estratégia serve uma política, tal como toda a política é limitada pela estratégia. Neste contexto, importa

realçar que, nos EUA, Theodore Roosevelt, Henry Cabot Lodge, Elihu Root, Henry Adams e Franklin D. Roosevelt exploraram as quatro linhas de acção propostas por Mahan, para conceptualizar as marinhas como instrumento político, o que contribuiu de forma relevante para os EUA enriquecerem e alcançarem o estatuto de primeira potência mundial, que actualmente dispõem. Ora, este facto, por si só, confere a Mahan uma enorme relevância como teórico da estratégia marítima.

#### **4. A Influência de Mahan em Portugal**

No início do século XX o país vivia um período de acentuada decadência imperial no Oriente e estava confrontado com a desagregação do poder naval, decorrente da falta de meios para garantir uma presença capaz de assegurar a defesa dos seus interesses, em caso de ameaça militar. Foi nesta conjuntura que uma proposta apresentada no Parlamento para reduzir os efectivos da Armada, alarmou alguns sócios do Clube Militar Naval. Estes, inspiraram-se no exemplo vindo de Inglaterra, onde em 1894 fora constituída a *Navy League*, a mais antiga das Ligas Navais estabelecidas em diversos países, com a finalidade de fomentar o interesse pelos assuntos marítimos. Em consequência, criaram a Liga Naval Portuguesa, com o propósito de: estudar os problemas do ressurgimento marítimo nacional; animar e proteger a iniciativa particular para a expansão da economia marítima nacional; velar pelo futuro da Marinha de Guerra, como salvaguarda dos interesses marítimos de Portugal. A assembleia-geral constitutiva da Liga ocorreu a 2 de Março de 1901, depois de um período de intenso trabalho, desencadeado a 27 de Abril de 1900 pelo Segundo-tenente António Alves Pereira de Matos, ao qual se juntaram personalidades do maior relevo, como Gago Coutinho, Pereira da Silva, Ernesto de Vasconcelos, Isaías Newton, Magalhães Ramalho, Morais e Sousa, e Henrique Bensaúde. Em 15 de Outubro de 1902 foram aprovados uns novos estatutos, destinados a conferir maior campo de acção à Liga Naval Portuguesa, de forma que esta pudesse cumprir os desígnios da sua fundação, relacionados com as marinhas de comércio, pesca, recreio e guerra. Ao empenhar-se, em todo o país, numa activa propaganda marítima, promovida por palestras, conferências, publicações de livros, mapas, quadros e gravuras, a Liga Naval Portuguesa foi o principal instrumento de divulgação das obras de vários oficiais que contribuíram para o ressurgimento marítimo nacional, tendo o pensamento estratégico de Mahan como paradigma.

Os mais notáveis foram Pereira da Silva e Botelho de Sousa<sup>[7]</sup>. Fruto das suas intensas vivências no Índico, cedo perceberam a necessidade do país dispor de uma nova estratégia naval. Por isso, realizaram estudos que tomaram a doutrina de Mahan como modelo, e se destinaram a provocar o ressurgimento naval português, justificado com a utilidade e indispensabilidade da Marinha para alcançar as finalidades políticas nacionais.

O Contra-almirante Pereira da Silva foi, certamente, o maior planeador estratégico naval português do século XX. Em 1909, ainda Primeiro-tenente, viu a Liga Naval Portuguesa



publicar o seu livro, intitulado *O Nosso Plano Naval*, onde fez a apologia da doutrina de Mahan, sobretudo nos capítulos que dedicou ao domínio do mar e ao valor da ofensiva na guerra naval, aos tipos de navios que convinhem à nossa Marinha, à contribuição dos diversos agrupamentos nas marinhas de guerra, à distribuição estratégica das nossas forças navais por bases de operações e pontos de apoio, e à preparação militar das forças navais para a guerra. Esta obra teve enorme relevância para mostrar a desadequação do pensamento estratégico português, ainda sob influência dos factos relativos às invasões francesas e das ideias de Sebastião Telles, que colocavam em primeira prioridade a defesa do Tejo, como se bastasse defender Lisboa para ter seguro todo o país! Como referiu Pereira da Silva, as colónias e os arquipélagos, as aspirações e o carácter do povo, bem como as tradições de Portugal<sup>[8]</sup>, requeriam uma marinha com valor militar apreciável, capaz de exercer a soberania nacional. Apesar de o país se encontrar numa situação financeira delicada, Pereira da Silva considerava essencial estudar o problema da defesa naval e elaborar «planos navais bem concebidos e orientados, de forma a que a nação compreenda nitidamente as vantagens que de tais sacrifícios podem advir para o engrandecimento da nossa situação política internacional»<sup>[9]</sup>. Cem anos decorridos sobre a publicação da obra primacial de Pereira da Silva, não posso deixar de notar que esta sua visão continua a servir de referência fundamental para o trabalho do Estado-Maior da Armada onde, hoje, tal como no tempo em que foi Subchefe<sup>[10]</sup>, também existe um grupo de oficiais que, fruto do seu saber e empenho, concebem em permanência a estratégia necessária para o país usar a Marinha como instrumento político na preservação dos seus interesses.

Pereira da Silva esteve envolvido em comissões destinadas a reorganizar a Marinha, a construir um novo Arsenal no Alfeite, a introduzir a rádio nas comunicações navais, a adquirir navios e a reorganizar o ensino dos oficiais na Escola Naval e no Curso Naval de Guerra<sup>[11]</sup>. Também desempenhou as funções de Ministro da Marinha durante três anos (1923 a 1926). Neste período, apesar da instabilidade política e social do país, concebeu e lançou as bases de um importantíssimo processo de transformação genética, estrutural e operacional da Marinha na metrópole e nas colónias, cujas medidas tiveram continuidade, mesmo depois da sua saída do Governo, tal era a qualidade destas e o prestígio do seu autor. Naquele alto cargo político, as suas principais realizações foram a reorganização dos serviços do Ministério da Marinha, a definição dos fundamentos do Estatuto dos Oficiais da Armada, a reorganização do Estado-Maior Naval, a criação das Escolas de Mecânicos e Alunos Marinheiros e a aquisição do Navio-Escola Sagres I. Preocupado com as dificuldades que atingiam a Marinha e a incompreensão política para as resolver, afirmou publicamente que se atingira o «Zero Naval», isto é, na linha do pensamento de Mahan sobre as marinhas como instrumento político: «uma situação inferior à que nos convém na política internacional». Por isso, foi exonerado. A sua obra literária é mais intensa e relevante na parte final da carreira e, depois de 1933, ano em que passou à reserva. No ano seguinte publicou o livro *Política Internacional e Política Naval*<sup>[12]</sup>, obra que considero como uma referência do pensamento estratégico português no século XX, desenvolvida com o firme propósito de estabelecer a doutrina portuguesa do poder marítimo.

O Vice-almirante Botelho de Sousa cedo enveredou pelos estudos da geopolítica, da história e da estratégia, tendo produzido um vasto acervo literário<sup>[13]</sup> em tais matérias, onde se revelou um notável cientista político e social. Foi como estrategista do poder marítimo que desempenhou um papel determinante na definição da estratégia naval portuguesa durante a sua longa carreira de 47 anos, concluída no desempenho das altas funções de Major-General da Armada. Enquanto deputado à Assembleia Constituinte de 1911, escreveu a sua principal obra estratégica, intitulada *Marinha e Defesa Nacional*<sup>[14]</sup>, onde lançou as bases doutrinárias do pensamento estratégico naval português, que prevaleceram até ao início dos conflitos ultramarinos, na década de 60 do século passado. Nesta obra é evidente a marcada influência de Mahan na apologia que faz ao conceito de domínio do mar, como essencial à preservação do império português. Porém, o seu conteúdo é desenvolvido por XIV capítulos, onde aborda os temas mais prementes da defesa nacional e da Marinha.

Embora sem obra publicada de relevo, o Vice-almirante Magalhães Correia é uma figura incontornável no quadro da análise da influência do pensamento estratégico de Mahan em Portugal. Assumiu a pasta da Marinha em 1928 e aí permaneceu até 1932. Naquele ano a Marinha continuava num profundo estado de depauperamento, que se traduzia na incapacidade dos navios realizarem as missões requeridas pelos interesses e determinadas pela política nacional em mares e territórios afastados de muitos milhares de milhas entre si. Logo no início do seu mandato lançou um programa de propaganda naval, confiando a sua direcção a Pereira da Silva, secundado por oficiais e civis entusiastas da causa da Marinha. Em simultâneo, encarregou o Estado-Maior Naval, onde Pereira da Silva era Subchefe, de redigir o programa de reequipamento naval que foi tornado público em 1931 e ficou conhecido pela designação de «Programa Magalhães Correia»<sup>[15]</sup>. Aproveitando a estabilidade governativa, a recuperação financeira e o equilíbrio orçamental do país, bem como os acontecimentos políticos que ocorreram em Angola, na Madeira, nos Açores e na Guiné, o programa foi apresentado e aprovado pelo Governo, que o dividiu em duas fases. Esta breve síntese mostra que a obra de Magalhães Correia é eminentemente política. Porém, profundamente influenciada pelo pensamento de Mahan, que foi a referência doutrinária de Pereira da Silva, o estrategista que teve a seu cargo a formulação e a operacionalização do «Programa Magalhães Correia».

Nestas circunstâncias, pode afirmar-se que o pensamento estratégico de Mahan serviu para lançar as bases da estratégia naval portuguesa do século XX, influenciando o pensamento e a acção dos nossos principais estrategistas, bem como as decisões políticas relacionadas com a preparação e o emprego da Marinha como instrumento político para a afirmação da soberania no império.

## **5. A discutível originalidade do pensamento**



## ***estratégico de Mahan***

As quatro linhas de acção que sustentam a conceptualização de Mahan sobre as marinhas como instrumento político, dificilmente podem ser aceites como um contributo original desse grande estrategista norte-americano. Com efeito, nem será preciso sair da realidade portuguesa, para se perceber que, três séculos antes, já Fernando Oliveira explicara na *Arte da Guerra do Mar*, que: era preciso desenvolver o poder marítimo para aumentar a prosperidade e afirmar internacionalmente Portugal; só um grande poder marítimo permite alcançar o senhorio do mar; este estatuto de força era obtido através de batalhas navais decisivas<sup>[16]</sup>, envolvendo navios de linha; Portugal necessitava de adquirir e preservar bases que prolongassem o tempo de operação das suas armadas.

Fernando Oliveira, embora esteja muito esquecido entre nós e seja quase desconhecido no estrangeiro, foi o introdutor da Idade Moderna no pensamento estratégico marítimo. A sua obra é marcada por dois aspectos renascentistas muito vinculados: a focalização no Homem em oposição ao divino; e a recuperação de valores clássicos greco-romanos, que foi buscar à obra do grande tratadista Flávio Renato Vegécio<sup>[17]</sup>. Em meados do século XVI e na linha de Maquiavel, Fernando Oliveira afastou-se da religiosidade e dos códigos medievais de honra da cavalaria, para tratar com racionalidade e realismo o emprego da força naval ao serviço de finalidades políticas ligadas ao interesse nacional. A *Arte da Guerra do Mar* foi publicada em Coimbra no ano de 1555, e continua a ser a única obra integral de estratégia marítima alguma vez escrita em Portugal e por um português, que trata da edificação, da organização e do emprego das marinhas de comércio e guerra ao serviço do projecto político português, considerando os interesses de natureza económica, diplomática, social e militar. Porém, ao contrário de Mahan, Fernando Oliveira não a escreveu para sustentar conceptualmente a política e a estratégia de prosperidade e de afirmação internacional de Portugal. Antes, usou-a para criticar os governantes pela desvinculação da política e da estratégia nacional relativamente aos interesses de natureza marítima, afirmando ser essa a razão do declínio de Portugal em meados do século XVI. Por isso, foi preso e está esquecido entre nós, sendo desconhecido no estrangeiro, apesar dos seus extraordinários contributos para o pensamento estratégico naval e marítimo, do qual é um precursor de gabarito semelhante a Tucídides e a Vegécio.

Perante esta triste realidade, interrogo-me se não poderá ser considerada uma tarefa patriótica desta nossa Academia de Marinha, aproveitar os múltiplos, interdisciplinares e qualificados recursos dos seus membros, para estudar profundamente e divulgar profusamente no estrangeiro o pensamento estratégico de Fernando Oliveira, criando assim condições que levem à sua merecida consagração. Permitam-me que seja um pouco mais ambicioso neste raciocínio, porque me parece estar o país, no que se relaciona com o mar, numa situação idêntica à de um século atrás e que levou à criação da Liga Naval Portuguesa. Assim sendo, não será este o momento adequado para nos disponibilizarmos e, sob a liderança do nosso ilustre Presidente, que continua a consagrar a sua vida à causa do mar, da Marinha e do País, contribuirmos para se reforçar a actividade da Academia de Marinha na promoção de iniciativas direccionadas para o ressurgimento

marítimo de Portugal?

## **6. A questionável validade actual do pensamento estratégico de Mahan**

A primeira crítica sistemática à validade do pensamento estratégico de Mahan foi apresentada por Corbett, em *Some Principles of Maritime Strategy*<sup>[18]</sup>. Tal contestação é conhecida, decorre das concepções clausewitzianas da guerra e será objecto de uma comunicação específica, a realizar esta tarde pelo Capitão-de-fragata Sardinha Monteiro, pelo que não a vou abordar. Recentemente foi publicado um óptimo artigo do Almirante Nuno Vieira Matias<sup>[19]</sup>, que sistematiza as deficiências ou inadaptações actuais do pensamento estratégico de Mahan em quatro pontos: estabelecimento de uma ligação directa entre o poder nacional e a capacidade para usar o mar; fundamentação nas teorias mercantilistas; desvalorização de outros usos do mar para além das comunicações; desconsideração da guerra de corso.

Nestas circunstâncias, para questionar a validade actual do pensamento estratégico de Mahan, sem repetir o que outros autores afirmaram, incidirei o meu comentário na natureza dos princípios estratégicos que identificou e na metodologia histórica que utilizou para sustentar a sua conceptualização sobre as marinhas como instrumento político.

Assim, em primeiro lugar, importa realçar que as quatro linhas de acção apresentadas por Mahan para fundamentar o papel das marinhas como instrumento político, não podem ser hoje consideradas como «ensinamentos da escola da história que permanecem constantes e que sendo, portanto, de aplicação universal, podem ser elevadas à categoria de princípios»<sup>[20]</sup>. Com efeito, uma análise atenta permite concluir sobre a inaceitabilidade das conceptualizações propostas por Mahan acerca do poder marítimo, do comando do mar, da batalha decisiva e das bases navais, como princípios estratégicos. Com efeito, não são preceitos fundamentais e universais, extensíveis a todas as épocas e domínios de acção do Estado, tendo como campo de aplicação preferencial a formulação estratégica. Na realidade, apesar de extremamente úteis e do sucesso estratégico que proporcionaram ao Reino Unido e aos EUA, não passam de regras concretas, de interesse prático, que variam com o tempo, em função do estado de organização do sistema político e económico mundial, e do desenvolvimento da ciência e da tecnologia. Por isso, para além de nunca terem sido aplicáveis a todos os países de forma idêntica e com resultados semelhantes, revelam-se hoje inadequadas para orientar a formulação da estratégia das potências marítimas.

Fundamento esta minha convicção, no facto de as relações entre os interesses económicos dos Estados e os respectivos poderes navais e marítimos, estarem profundamente alteradas relativamente ao tempo de Mahan. Na realidade: os países ligam-se por mar com os seus principais parceiros económicos; as actividades económicas de natureza marítima são um factor relevante do progresso e bem-estar dos

povos; as comunicações marítimas têm uma considerável influência na política, na economia e na segurança dos Estados; e os compromissos externos dos países possuem fundamentos marítimos. Pode, por isso afirmar-se com toda a legitimidade, que a política e a estratégia desses países envolve claramente assuntos marítimos. Contudo, não me parece válido que hoje se possa considerar, como aconteceu no tempo de Mahan, a existência de um vínculo de preponderância das estratégias gerais de natureza marítima sobre a estratégia integral de qualquer país. Para além disso, a base estruturante da economia mundial não é o comércio marítimo, apesar da relevância e indispensabilidade do transporte por mar. Por outro lado, nenhum Estado dispõe hoje de um controlo verdadeiramente soberano da sua economia, em resultado da acumulação de capital e da concentração do poder económico residir, crescentemente, no capitalismo transnacional. Por isso, verifica-se, não só, que o comércio marítimo de cada país surge enquadrado no âmbito de projectos nacionais de actuação em espaços integrados e em economias abertas mas, também, que a prosperidade e a capacidade de afirmação internacional de cada país dependem, preferencialmente, das condições de viabilidade da sua economia para competir com outros sistemas económicos em quaisquer circunstâncias, revelando uma superioridade decorrente da maior eficiência e eficácia.

As quatro linhas de acção apresentadas por Mahan também não possuem validade actual, porque o estudo que fez da História para as fundamentar, não obedeceu aos requisitos metodológicos de abrangência, profundidade e contextualização. Com efeito, não observou as possibilidades e as variações que a estratégia marítima experimentou ao longo do tempo histórico. Por isso, não identificou claramente as mudanças, as continuidades e os respectivos significados. Também não estudou e analisou detalhadamente as campanhas navais, de forma a ir além dos registos estritamente historiográficos. Por fim, não buscou deliberada e conscientemente as relações entre as campanhas estudadas com o contexto histórico pertinente, iluminando a vinculação e as formas de relação entre a vida das sociedades envolvidas e os rumos dos conflitos decorrentes das particularidades dessa vida. Nestas circunstâncias, Mahan não olhou para a História de uma forma global, distante e isenta. Considerou os casos que melhor se adequavam à justificação da relevância da Marinha como instrumento político decisivo para a prosperidade e afirmação internacional dos EUA no final do século XIX. Deu-lhe um uso ilustrativo, recorrendo aos factos necessários para sustentar as suas ideias. Como referiu numa conferência proferida em 1902, na *American Historical Association* <sup>[21]</sup>, “reuniu os factos como se reúnem as tropas” e subordinou-os à “ideia central” do poder marítimo e do comando do mar. Sobre ela construiu uma versão da história em *The Influence of Sea Power upon History*, que ilustrou a sua validade principal, sustentada por proposições dogmáticas que entraram no linguajar militar tradicional (palavras de ordem, concepções, conceitos e lemas), que difundiu para explicar de forma simples e sintética os principais aspectos da preparação e do emprego das marinhas ao serviço de finalidades políticas. Este método é uma réplica do usado por Jomini, que recorreu a trabalhos de História sobre Napoleão para apoiar os seus escritos. Porém, nunca resolveu os problemas relacionados com a selecção dos casos comprobatórios das suas teses, nem com a justificação das excepções. Para além disso, também patenteou uma evidente intenção de se popularizar, que o levou a associar o complexo mundo bélico a uma série

limitada de princípios simples e de fácil entendimento. Mahan seguiu o mesmo caminho e, tal como Jomini, não chegou a conclusões a partir de um longo estudo crítico e de reflexão instruída cientificamente. Usou a História para sustentar as suas certezas. Por isso, procurou as lições prontas e as receitas fáceis para resolver os problemas de prosperidade e afirmação internacional dos EUA no século XIX. Paradoxalmente, foi esta a extraordinária valia de Mahan, que ninguém pode menorizar, apesar de, por deficiências metodológicas, não ter encontrado o entendimento para a realidade, as circunstâncias e os relacionamentos perenes do uso das marinhas como instrumento político, facto que também ninguém deve, hoje, deixar de reconhecer.

Apesar das quatro linhas de acção que sustentam a conceptualização de Mahan sobre as marinhas como instrumento político, não terem, actualmente, validade na política internacional, os elementos básicos do poder marítimo e o objectivo tático do controlo do mar, possuem plena actualidade no quadro das acções de política externa de qualquer país. É esta a razão fundamental pela qual o pensamento estratégico de Mahan ainda não foi relegado para plano secundário nos EUA, onde algumas elites idealistas do seu tempo rejeitaram a ética e a moral inerentes à concepção de imperialismo progressivo, devido à sua experiência como vítima da colonização inglesa. Na actualidade, tais elites consideram-no profundamente incompatível com os princípios que preconizam para a estruturação da nova ordem internacional: cooperação, direitos humanos, respeito pelas minorias, valores democráticos e primazia do direito.

## **7. Conclusões**

Nesta breve reflexão sobre Mahan e as marinhas como instrumento político, procurei: sintetizar a personalidade do homem e as características do seu tempo; apresentar os fundamentos essenciais do seu pensamento estratégico; caracterizar a influência do seu pensamento estratégico em Portugal; demonstrar quão discutível é afirmar-se que Mahan teve originalidade nas suas ideias estratégicas; e questionar a validade do pensamento estratégico de Mahan.

De tudo o que fica dito, importa reter que Mahan era um homem profundamente convicto da importância perene da guerra no mar, quaisquer que fossem as mudanças proporcionadas pelas técnicas ou viabilizadas pelas tácticas. Nestas circunstâncias, considerou que: o poder marítimo era decisivo na centralidade e grandeza dos países; o poder marítimo implicava possuir uma grande força naval, destinada a alcançar o comando do mar, que impedia outros países de interferir ou ameaçar o seu comércio; o comando do mar era alcançado pela concentração e emprego da esquadra de combate na batalha decisiva; a operação da esquadra de combate durante longos períodos, requeria a posse de bases navais em regiões estrategicamente relevantes.

A obra *The Influence of Sea Power upon History* é a peça fundamental do seu pensamento estratégico sobre os assuntos marítimos. Foi amplamente traduzida e

publicada, adaptada e parafraseada e deu origem a uma verdadeira escola, que ofereceu simplicidade e entendimento, onde antes só parecia haver complexidade e confusão.

Embora neste trabalho coloque em causa a originalidade e a valia actual do pensamento estratégico de Mahan para, na actualidade, sustentar conceptualmente as marinhas como instrumento político, reconheço a importância da sua contribuição e rendo-lhe a devida homenagem, evidenciando duas grandes lições que devemos todos reter. Em primeiro lugar, relativamente à utilização da História como recurso para a nossa educação pessoal, destinada a perceber e a fundamentar a teoria, a doutrina, os processos estratégicos e o ensino da estratégia. Na realidade, 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. Em segundo lugar, o exemplo de Mahan, é um incentivo à reflexão permanentemente, à realização estudos, à participação em debates, à publicação de livros e artigos, e à publicitação, nos mais diversos *fora*, da necessidade e utilidade das marinhas, em especial da nossa que é de duplo uso, e que deve manter-se com as capacidades equilibradas e a estrutura otimizada, requisitos essenciais para garantir uma postura firme na defesa, empenhada na segurança e parceira no desenvolvimento, os três pilares da sua acção como instrumento político de Portugal.

## **Bibliografia**

Adelson, Roger, *London and the Invention of the Middle East: Money, Power and War, 1902-1922*, New Haven, Yale University Press, 1995.

Amaral, Ferreira do, *A defesa nacional*, Vol. I, Lisboa, Tipografia A Editora, 1907.

*A Marinha nos últimos 40 anos, 1926-1966*, s.l., Ministério da Marinha, s.d..

Benjamin Apt, "Mahan's Forebears: The Debate over Maritime Strategy, 1868-1883", *Naval War College Review* (Summer 1997), Naval War College, 24 September 2004.

Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, Bibliobazaar, London, 1911.

Crowl, Philip A., "Alfred Thayer Mahan: The Naval Historian", in *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*, ed. Peter Paret, Oxford, Clarendon Press, 1986.

Jomini, Antoine Henry, *The Art of War*, Londres, Greenhill Books, 1992.

Liga Naval Portuguesa, *Breve relação dos seus trabalhos desde a primeira revisão preliminar até à revisão de 15 de Outubro de 1902 para aprovação dos novos estatutos, 1901-1902*, Porto, Tip. A Vapor da Empresa Literária e Typographica, 1902.

Livezey, William E., *Mahan on Sea Power*, Norman, University of Oklahoma Press, 1981.

Mahan, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Nova Iorque, Dover Publications, Inc., 1987.

Mahan, Alfred Thayer, *Subordination in Historical Treatment*, American Historical

Association, Prentice Adress, 1902, [http://www.historians.org/info/AHA\\_History/atmahan.htm](http://www.historians.org/info/AHA_History/atmahan.htm), 07OUT2009, às 11.54h.

Matias, Nuno Vieira, *Os Grandes Mestres da Estratégia - estudos sobre o poder da guerra e da paz*, "Alfred Tayher Mahan, O poder do Estado no Mar", Parte III, Almedina, 2009.

Mattos, A. Pereira de, *O Problema Naval Português*, Tomo I, Porto, Tipografia Pereira, 1908.

Parillo, Marc, *The Japanese Merchant Marine in WW2*, U.S. Naval Institute Press, 1993.

Puleston, W. D., *Mahan: The Life and Work of Captain Alfred Thayer Mahan*, New Haven, Yale University Press, 1939.

Ribeiro, António Silva, *Estudo Introdutório à Arte da Guerra no Mar*, Fernando, Oliveira, "A Arte da Guerra do Mar", Estratégia e Guerra Naval no Tempo dos Descobrimentos, Lisboa, Edições 70, 2008.

Ribeiro, António Silva, "Mahan morreu, viva uma nova estratégia naval", *Revista Militar*, N.º8/9, Agosto-Setembro 2000.

Ribeiro, António Silva, *Vegécio na Arte da Guerra do Mar*, Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXIII, JUL-SET93, pp. 529-559 e Vol. CXXIII, OUT-DEZ93, pp. 797-829.

Roger, Knight, *The Foundations of Naval History: John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession*, revisão pelo Professor Andrew Lambert publicada no *Institute for Historical Research's Reviews in History*, London, Institute for Historical Research, 2000.

Seager, Robert, *Alfred Thayer Mahan: The Man and His Letters*, Annapolis, Naval Institute Press, 1977.

Silva, Fernando Augusto Pereira da, *O Nosso Plano Naval*, Lisboa, Tipografia Castro Irmão, 1909.

Silva, Fernando Augusto Pereira da, *Política Internacional e Política Naval*, Lisboa, Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, 1934.

Sousa, Alfredo Botelho de, *Marinha e Defesa Nacional*, Coimbra, França e Arménio, 1912.

Stimson, Henry L. e Bundy, McGeorge, *On Active Service*, Nova Iorque, Harper & Brothers, 1948.

Taylor, Charles Carlisle, *The Life of Admiral Mahan*, London, s.e., 1920.

Vegécio, Flávio Renato, *Epitoma Rei Militaris*, Oxford, Clarendon Press, traduzido para inglês por Reeve, Michael D., New York, Oxford University Press, 1885.

---

\* O texto do presente artigo serviu de base à apresentação efectuada, sobre o mesmo tema, no XI Simpósio de História Marítima, realizado em 28 de Novembro de 2009, na Academia de Marinha.

---

<sup>[1]</sup> Henry L. Stimson, Secretário da Guerra dos EUA entre 1940-1945, apelidou-o de "profeta", numa célebre expressão, bem conhecida de todos aqueles que frequentaram os



Cursos Navais de Guerra no Instituto Superior Naval de Guerra: “Neptuno é Deus, Mahan o seu profeta e a Marinha dos EUA a única verdadeira Igreja”. Stimson, Henry L. e Bundy, McGeorge, *On Active Service*, 1ª ed., Nova Iorque, Harper & Brothers, 1948, p. 506.

<sup>[2]</sup> A obra de Mahan é extensa e integra diversos artigos e quinze livros, bem como muitas palestras que proferiu em diversos fora, destinadas a divulgar o seu pensamento e a influenciar a decisão política sobre o que deveria ser a Marinha dos EUA. É neste conjunto de artigos, livros e palestras que se encontra disperso o seu pensamento estratégico, pelo que convém não sobrestimar a valia da sua obra mais conhecida.

<sup>[3]</sup> À sua profunda devoção e convicção não será alheia a influência de Milo Mahan, seu tio e conselheiro espiritual, professor de história eclesiástica num seminário episcopal anglo-católico. Seager, Robert, *Alfred Thayer Mahan: The Man on His Letters*, Anapolis, Naval Institute Press, 1977, p. 10.

<sup>[4]</sup> Na realidade, o tempo de Mahan foi favorável à divulgação do seu pensamento estratégico em todo o mundo. Porém, para além do Reino Unido e dos EUA, adquiriu particular relevância na Alemanha e no Japão, em ocasiões distintas. Neste país, as obras de Mahan foram traduzidas e estudadas nas escolas de formação da Marinha Imperial, o que teve grandes consequências na preparação das forças navais japonesas durante a II Guerra Mundial, e no seu emprego na Batalha do Pacífico, onde foi colocado em especial evidência o conceito de batalha decisiva. Na Alemanha inspirou os estrategistas do tempo do imperador Guilherme II a conceberem um ambicioso programa de reequipamento naval, destinado a disputar a supremacia dos mares com a Grã-Bretanha, dando assim origem ao conceito de guerra fria, como sinónimo de competição armamentista destinada a alcançar e manter o estatuto de potência marítima de primeira grandeza, capaz de projectar forças à escala global.

<sup>[5]</sup> A concepção de Mahan sobre “*sea power*”, engloba quer o exercício do comando do mar decorrente da superioridade naval, quer o comércio marítimo nas possessões ultramarinas e o acesso privilegiado aos mercados estrangeiros, do qual decorre a riqueza e a grandeza das nações. Neste contexto, a doutrina do *Naval War College* considera que o “*naval power*” (poder naval) corresponde à marinha militar, incluindo meios aéreos embarcados; o “*maritime power*” (poder marítimo) inclui o “*naval power*” e outros elementos armados, como a Guarda Costeira, os Fuzileiros e forças não navais; o “*sea power*” engloba o “*maritime power*” e outros elementos não armados. Não existe uma tradução portuguesa consensualmente aceite para o conceito de “*sea power*”. Alguns autores adoptam “poder marítimo”, outros preferem “poder do Estado no mar”. Neste trabalho optou-se pela primeira formulação.

<sup>[6]</sup> As máximas preconizadas por Jomini para a guerra terrestre são: «1º - Arremessar por movimentos estratégicos a massa de um exército, sucessivamente, sobre os pontos decisivos de um teatro de guerra e, também, sobre as comunicações do inimigo, tanto quanto possível, sem pôr em risco as suas próprias linhas de comunicação; 2º - Manobrar de maneira a empenhar partes do exército inimigo com o grosso das nossas forças; 3º - Lançar, no campo de batalha, a massa das forças sobre o ponto decisivo, ou sobre aquela porção da linha inimiga que era mais importante atacar; 4º - Cuidar para que as massas não sejam apenas lançadas sobre o ponto decisivo, mas que o façam no tempo adequado e com energia». Jomini, Antoine Henry, *The Art of War*, Londres, Greenhill Books, 1992,

p. 70.

<sup>[7]</sup> Para além destes dois oficiais, merece ainda uma referência especial António Alves Pereira de Matos que, em 1908, com o posto de Primeiro-tenente, escreveu um livro intitulado “*O Problema Naval Português*”, com o patrocínio da Liga Naval Portuguesa. Esta obra resultou de mais de uma década de estudo do autor sobre a relação da Marinha com a política interna e externa de Portugal. Profundamente inspirada em Mahan, aborda a influência do poder marítimo na História e os fundamentos do poder marítimo nacional. Pereira de Matos foi fundador da Liga Naval Portuguesa, onde exerceu de forma competente as funções de Secretário-geral. A ele se deve a realização em Lisboa, no ano de 1910, do Congresso Internacional Marítimo e da Exposição Oceanográfica.

<sup>[8]</sup> Silva, Fernando Pereira da, *O Nosso Plano Naval*, Lisboa, Tipografia Castro Irmãos, 1909, p. 156.

<sup>[9]</sup> *Ibid*, p. 158.

<sup>[10]</sup> Então designado por Estado-Maior Naval. Este órgão surgiu com estrutura e relevância na Marinha, pelo Decreto n.º 4451, de 16 de Junho de 1918.

<sup>[11]</sup> Desde o início do século que as opiniões mais esclarecidas na Marinha, como era o caso de Pereira da Silva, notavam a falta de uma escola superior de guerra naval, onde se ensinassem a estratégia e a tática, bem como o valor e a aplicação das diversas unidades navais. Esse anseio só foi satisfeito pela Portaria n.º 2137, de 3 de Fevereiro de 1920, que criou, junto do Estado-Maior Naval, o Curso Naval de Guerra, para os oficiais da classe de Marinha. Este curso era frequentado em regime de voluntariado e tinha as seguintes finalidades: ministrar os necessários conhecimentos das ciências militares; criar unidade de doutrina de guerra; preparar os oficiais para a admissão no serviço do Estado-Maior Naval e nos estados-maiores das forças navais.

<sup>[12]</sup> Silva, Fernando Pereira da, *Política Internacional e Política Naval*, Lisboa, Tipografia da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, 1934, p. 5.

<sup>[13]</sup> Como obras de Botelho de Sousa, entre outras, podem referir-se: *Subsídios para a história das guerras da Restauração no mar e no Além-Mar*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940; *Subsídios para a história militar marítima da Índia: 1585-1669*, Lisboa, Museu de Marinha, 1930-1956; *O período da Restauração nos mares da Metrópole, no Brasil e em Angola*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940; *O período da Restauração na Índia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940; *Marinha e defesa nacional: doutrina*, Coimbra, França & Arménio, 1912. É, igualmente, de referenciar que prefaciou a obra *Marinheiros em terra: recordações do passado estimulantes do futuro*, de Ferreira Martins, Lisboa, Agência Geral do Ultramar - Div. Publ. e Biblioteca, 1952, e que fez a introdução da obra *Nuno Álvares Botelho: capitão geral das armadas de alto bordo e governador-geral da Índia*, Lisboa, Agência Geral das Colónias, 1940. Para além disso, Botelho de Sousa publicou diversos artigos sobre temas de política naval e de história marítima em diversas revistas nacionais da especialidade. Também publicou lições de estratégia, organização e tática que ministrou na Escola Naval e no Instituto Superior Naval de Guerra. Para além disso, proferiu diversas conferências sobre temas de estratégia naval.

<sup>[14]</sup> Sousa, Alfredo Botelho de, *Marinha e Defesa Nacional*, Coimbra, França e Arménio, 1912.

<sup>[15]</sup> A versão inicial deste programa previa, em diversas fases, a construção das seguintes

unidades: 2 cruzadores de 5 000 toneladas; 12 contratorpedeiros de 1 500 toneladas; 4 avisos de 2 000 toneladas; 8 avisos de 1 000 toneladas; 10 submarinos de 800 toneladas; 1 transporte de hidroaviões; 1 navio-apoio de submarinos; 2 canhoneiras de fiscalização da costa. O custo global era de 12 milhões de libras. O programa aprovado em Conselho de Ministros foi dividido em duas fases. A primeira, posta em prática depois de realizadas consultas a estaleiros ingleses e italianos, compreendeu: 4 contratorpedeiros; 2 avisos de 1ª classe; 4 avisos de 2ª classe; 2 submersíveis; 1 transporte de hidroaviões. Em 1932, com a assumpção da pasta da Marinha pelo Capitão-tenente Mesquita Guimarães, o transporte de hidroaviões foi considerado dispensável e substituído por mais 1 contratorpedeiro e 1 submersível. O valor total desta fase do programa foi de 3 milhões de libras. Em estaleiros ingleses foram construídos 4 avisos, 3 contratorpedeiros e 3 submersíveis. A cargo dos estaleiros nacionais ficou a construção de 2 avisos e 2 contratorpedeiros.

<sup>[16]</sup> A mais relevante das quais ocorreu em Diu, há quinhentos anos.

<sup>[17]</sup> Vegécio, Flávio Renato, *Epitoma Rei Militaris*, Oxford, Clarendon Press, Harvard University, traduzido para inglês por Reeve, Michael D., New York, Oxford University Press, 1885.

<sup>[18]</sup> Corbett, Julian S., *Some Principles of Maritime Strategy*, Bibliobazaar, London, 1911.

<sup>[19]</sup> Matias, Nuno Vieira, *Os Grandes Mestres da Estratégia - Mahan e o poder do Estado no Mar*, "O poder do Estado no Mar", Parte III, Almedina, pp. 449-470.

<sup>[20]</sup> Mahan, Alfred Thayer, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Nova Iorque, Dover Publications, Inc., 1987, p. 2.

<sup>[21]</sup> Mahan, Alfred Thayer, *Subordination in Historical Treatment*, American Historical Association, Prentice Adress, 1902, [http://www.historians.org/info/AHA\\_History/atmahan.htm](http://www.historians.org/info/AHA_History/atmahan.htm), 07OUT2009, às 11.54h.