

A RELEVÂNCIA DOS PENSADORES ESTRATÉGICOS CLÁSSICOS NA FORMULAÇÃO DE ESTRATÉGIAS CONTEMPORÂNEAS*

RODRIGO MONTEIRO LÁZARO**
Capitão de Corveta

SUMÁRIO

Introdução

O pensamento estratégico clássico: a contribuição do Almirante Raoul Castex
As demandas do século XXI ao ambiente marítimo e a aplicabilidade do conceito castexiano das “dependências”

Conclusão

INTRODUÇÃO

O protagonismo do domínio marítimo em ditar o ritmo das economias mundiais mostra-se crescente ao largo da História, podendo, decisivamente, interferir no cotidiano das sociedades. O comércio entre Estados, por exemplo, possui sua via de transporte predominantemente no mar, representando a existência dessas vias uma condição prévia para a globalização. Ademais, a crescente exploração de petróleo no mar e as descobertas de recursos minerais

que poderão ser retirados desse ambiente, bem como os esforços de alguns Estados em limitar a liberdade de navegação em rotas marítimas de interesse, corroboram o processo de “territorialização” do mar, majorando sua importância.

Nesse contexto, os esforços em evidenciar a validade do pensamento estratégico clássico na elaboração de estratégias contemporâneas, incluindo o citado domínio, apresentam-se fundamentais, motivando-nos a interpretar posturas estratégicas atuais adotadas e suas eventuais vulnerabilidades.

* O artigo deriva da dissertação do autor no Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores, em 2016.

** Comandou o Navio-Patrolha *Graúna* e a Estação Radiogoniométrica de Rio Grande, foi Imediato do Corpo de Alunos do Colégio Naval e atualmente é Encarregado da Turma de Guardas-Marinha no Navio-Escola *Brasil*.

Este artigo tem o propósito de identificar a pertinência da reflexão estratégica formulada, no século passado, pelo almirante francês Raoul Castex, às demandas apresentadas, nos dias de hoje, que envolvem o ambiente marítimo. Tal estudo poderá permitir o aprimoramento da percepção necessária à formulação de estratégias visando atingir objetivos políticos que sejam, em parte, dependentes de ações implementadas nesse ambiente.

Para ascendermos ao objetivo enunciado, abordaremos, inicialmente, a contribuição do Almirante Castex em desenvolver o pensamento estratégico clássico. Contextualizaremos o ambiente e a época em que ele viveu, quais pensadores o influenciaram e como ele desenvolveu sua estratégia geral.

Na sequência, discutiremos sobre as demandas do século atual envolvendo o mar e a aplicabilidade de alguns conceitos castexianos, materializando sua validade e pertinência, buscando, enfim, estabelecer algumas conclusões e ações decorrentes.

Passaremos, então, à segunda parte do artigo, abordando aspectos do pensamento estratégico e como o Almirante Castex colaborou para o seu desenvolvimento.

O PENSAMENTO ESTRATÉGICO CLÁSSICO: A CONTRIBUIÇÃO DO ALMIRANTE RAOUL CASTEX

Nesta parte, apresentaremos pontos do pensamento estratégico e a contribuição do Almirante Castex em sua formulação. Inicialmente, contextualizaremos a vida de Castex, a fim de compreender quem o influenciou e como sua experiência de

oficial de Marinha capacitou-o a elaborar certas críticas. Em seguida, será abordada a contribuição de Castex à formulação de uma estratégia teórica, para, então, apresentarmos sua ótica sobre a estratégia geral, estabelecendo algumas considerações parciais.

O pensamento estratégico clássico e suas derivações desenvolveram-se principalmente a partir do século XIX. Pode-se identificar, nesse período, autores como o Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan, o advogado e historiador inglês Sir Julian S. Corbett e o almirante francês Raoul Castex, que contribuíram não somente para a reflexão da estratégia em nível geral, incluindo as forças de um Estado, mas principalmente para a naval.

O pensamento estratégico clássico e suas derivações desenvolveram-se principalmente a partir do século XIX

Cada um desses autores apresentou seu pensamento estratégico em momentos distintos. O Almirante Mahan, em seu livro *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* (1890), desenvolveu sua teoria por meio da

análise de como o poder naval decidiu o destino das guerras entre Estados nos séculos XVII e XVIII, tendo como referência o domínio britânico dos mares. Corbett, a partir de registros e observações sobre como a Royal Navy aplicou o seu poder naval durante as Guerras Napoleônicas (1803-1815) e muito influenciado pelo pensamento do general prussiano Carl Von Clausewitz (1780-1831), publicou *Some Principles of Maritime Strategy* (1911), complementando as ideias de Mahan por meio da apresentação de argumentos mais lógicos e estruturados. Já Castex redigiu as *Théories Stratégiques* ao longo de 26 anos, representando seu conteúdo um amplo tratado de estratégia marítima.

Para bem compreendermos o pensamento estratégico de Castex, far-se-á necessário contextualizar o ambiente em que viveu e suas experiências. Citaremos a seguir alguns detalhes de sua vida e carreira na Marinha Nacional da França.

A vida do Almirante Castex

Filho de um oficial do Exército, Castex ingressou na carreira naval em 1896. Como oficial, teve a oportunidade de servir na Indochina francesa, onde publicou seus primeiros artigos. Já mais tarde, em 1907, envolveu-se na renovação da Marinha Nacional francesa, necessária após a divergência doutrinária entre o mahanismo e a Jeune École¹.

Durante a Grande Guerra (1914-1918), Castex, como comandante de navio-patrolha, deparou-se com a complexidade da luta contra os submarinos, sendo crítico quanto à manutenção das patrulhas ao longo das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM), o que proporcionava uma considerável dispersão de meios. Desde então, ele passou a preconizar o sistema de comboios, privilegiando o princípio da concentração.

Em 1928, Castex é promovido ao posto de contra-almirante, quando então passa a se dedicar à redação das *Théories Stratégiques*, aproveitando a assunção ao cargo de diretor do Centre des Hautes Études Navales.

A última comissão de Castex no serviço ativo foi no Comando da Zona Marítima do Canal da Mancha e da parte sul do Mar do Norte, em 1939. Tal zona foi considerada vital para os aliados por ocasião da evacuação do Corpo Expedicionário britânico de Dunquerque, em junho de

1940, já no contexto da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Todavia, por questões de saúde, Castex deixou o serviço ativo ainda em 1939, dando continuidade à redação de seu principal trabalho. Ele faleceu em 1968, vivenciando o interregno da História entre as transformações da Jeune École até o advento da era nuclear. Tal experiência proporcionou-lhe transmitir uma obra que, reconhecidamente, complementou o pensamento estratégico até então formulado.

Embora Mahan tenha exercido influência sobre Castex, no início de sua carreira, as experiências vividas no desenrolar da Grande Guerra e o acompanhamento do conflito seguinte, como vimos, proporcionaram-lhe a oportunidade de desenvolver críticas que, somadas às ideias apresentadas por Corbett, constituíram um pensamento próprio.

Para melhor compreendermos as teorias de Castex, faz-se necessário contextualizar o período em que viveu e identificar como os mencionados pensadores o influenciaram.

Mahan é o autor de estratégia naval mais conhecido. Sua primeira grande obra, anteriormente mencionada, obteve um sucesso colossal. A ideia fundamental de Mahan reside no fato de que o poder naval termina sempre, ao final, superando o poder terrestre. Os bloqueios e a batalha decisiva são os principais métodos da guerra naval: a missão prioritária de uma esquadra é destruir ou paralisar a esquadra adversária para garantir o domínio absoluto do mar. A partir desse domínio, poder-se-ia atacar o comércio ou as costas do inimigo.

Já Corbett possuiu uma formação diferente de Mahan. Enquanto este foi oficial

1 A Jeune École apresenta-se contra o dogmatismo da escola histórica de Mahan, fundamentando sua análise sobre o caráter mutante do contexto internacional e, sobretudo, dos instrumentos disponíveis. Ela estima que os ensinamentos das grandes batalhas do passado tornaram-se desatualizados pelo aparecimento de novos meios, utilizados por uma força naval mais fraca, como minas, torpedos e lanchas rápidas para patrulha, que funcionariam como equalizadores do poder (COUTAU-BÉGARIE, 2010, p. 436).

da Marinha estadunidense, Corbett era advogado. Durante a Grande Guerra, ele foi encarregado de escrever a história oficial das operações conduzidas pela Royal Navy. Assim como Mahan, Corbett foi influenciado por Antoine-Henri Jomini (1779-1869), estrategista militar que participou das Guerras Napoleônicas. Porém, diferentemente de Mahan, Corbett envolveu-se bastante com as ideias de Clausewitz, frequentemente abordadas em seus textos.

A obra mais conhecida de Corbett, igualmente já citada, apresenta, entre outras, as seguintes contribuições: a compreensão de que as comunicações marítimas do adversário representam o objetivo fundamental das operações navais, e não a esquadra inimiga, conforme pregado por Mahan; a concepção de um controle relativo do mar, contrário ao conceito de domínio absoluto de Mahan; e que o resultado de um conflito não poderia ser determinado unicamente pela guerra no mar, insistindo na interdependência entre a estratégia marítima e a terrestre em atendimento aos objetivos estabelecidos pelo nível político.

Assim, elaboramos a seguinte questão: como tais proeminentes pensadores, Mahan e Corbett, foram interpretados por Castex?

Na França, a partir do início do século XX, o mahanismo passou a obter alguma vantagem em detrimento da Jeune École. Ao longo dos anos de 1880 e 1890, esta havia insistido no papel das canhoneiras e dos torpedeiros, navios pequenos que possuíam a função de conduzir a defesa do litoral francês, em detrimento da busca pela batalha decisiva diante de uma Royal Navy muito superior em tonelagem. Por ter investido em inovações tecnológicas à época, a Jeune École ficou conhecida como escola material. Em oposição, há a escola histórica, que buscou formular seus argumentos sobre o estudo do passado, a fim de evidenciar a existência de constantes

estratégicas, tendo sido Mahan seu principal representante.

Castex foi bastante influenciado por Mahan. Tal influência é percebida nos primeiros tomos das *Théories Stratégiques*, na qual ele apresenta Mahan como o criador da estratégia sobre o mar, apreciando a forma como ele descrevia as operações navais, colocando em evidência o papel preponderante das Forças Organizadas, das Esquadras, nas operações marítimas, indicando como objetivo principal a sua destruição, algo prioritário sobre a conquista de territórios ou mesmo o ataque ao comércio.

Castex ficou bastante impressionado com Corbett, apreciando igualmente suas ideias. O caráter pragmático da obra de Corbett chama a atenção de Castex de forma positiva, fazendo-o romper com o modelo mahaniano, segundo o qual o domínio do mar deveria ser obtido por meio da batalha decisiva entre as Forças Organizadas. Ademais, pode-se assumir que a influência de Clausewitz na formulação do pensamento de Corbett contribuiu sobremaneira para o mencionado rompimento, diante da admiração que Castex possuía pelo general prussiano.

Assim, percebemos que o pensamento de Castex sofreu mudanças ao longo da redação de sua obra. Entre os tomos iniciais e o último passaram-se 26 anos. O jovem Castex, adepto de Mahan, considerava que o primeiro objetivo a ser obtido era enfraquecer a Força Organizada adversa. Com o passar do tempo e a experiência adquirida, seu raciocínio aproximou-se dos conceitos mais estruturados de Corbett, tornando Castex mais corbettiano do que mahaniano, algo materializado nas críticas anteriormente mencionadas.

À luz, então, das experiências obtidas por Castex ao longo de sua carreira e das influências de Mahan e Corbett, que permitiram ao almirante francês elaborar

um pensamento estratégico singular em sua época, passaremos à compreensão e à aplicabilidade da abordagem proposta pelo francês acerca dos conceitos estabelecidos para a estratégia geral, permitindo-nos analisar a validade de algumas das suas ideias nos dias de hoje.

Estratégia geral à luz da ótica castexiana

Antes de descrevermos a abordagem castexiana da estratégia geral, é preciso apresentar o seu entendimento quanto à permanência da estratégia. Para Castex, a estratégia não permanecia imóvel. Ela evoluía com o tempo. Os procedimentos estratégicos dependiam do material, da época e do ambiente. Não se podia depreender que uma estratégia antiga seria totalmente válida nos dias de hoje e no amanhã. Ao mesmo tempo, tais reflexões não se tornariam completamente obsoletas. Os novos instrumentos que surgiram a partir da Grande Guerra, como o submarino e o avião, provocaram, por exemplo, a necessidade de repensar a estratégia, demonstrando que a mesma deveria ser reavaliada permanentemente, mesmo em tempo de paz. Para Castex, esse entendimento remontava à necessidade de envolver os preparativos para um eventual conflito armado.

Castex adquiriu, ao longo da elaboração de sua obra, uma nítida visão acerca da importância da terra sobre as ações militares, já que ela representa o *habitat* das pessoas.

O oceano apresenta-se como o caminho que une as terras. O poder do mar mostrava-se significativo na razão em que contribuía para a vitória em terra. Castex reconheceu a necessidade de estabelecer uma coordenação entre as estratégias marítima e terrestre.

Ele percebeu, ainda, que havia outras dimensões influentes na guerra, como a econômica, a diplomática e a moral. Assim, a estratégia geral deveria possuir um conceito amplo, sendo ela, para Castex, a partir de então, a arte de conduzir em tempo de paz e de guerra todas as forças e todos os meios de luta de um Estado. Tal conceituação

de estratégia geral mostrava-se ligada à política, já que ela é quem dirige a nação.

Surge para Castex a necessidade de encontrar uma forma de coordenar as mencionadas dimensões inseridas no contexto da estratégia geral. Para ele, então, esta estratégia geral seria composta por estratégias particulares, representadas pelas estratégias política, diplomática, terrestre, marítima (na qual

encontra-se inserida a estratégia naval), econômica, financeira e moral. Uma adequada coordenação entre tais estratégias poderia, enfim, potencializar os efeitos desejados de cada uma, individualmente, tornando eficaz a aplicabilidade da estratégia geral.

Como então coordenar tais estratégias horizontalmente? Castex apresentou-nos o conceito das “dependências” como forma de efetuar tal coordenação.

Para Castex, cada representante das estratégias particulares possui exigências

Para Castex, a estratégia não permanecia imóvel. Ela evoluía com o tempo. Os procedimentos estratégicos dependiam do material, da época e do ambiente. Castex reconheceu a necessidade de estabelecer uma coordenação entre as estratégias marítima e terrestre

que afetam as demais estratégias. Ou seja, as “dependências” apresentam-se como obrigações estranhas ao campo de ação normal de uma estratégia, mas que merecem uma consideração.

A partir do conceito das “dependências”, Castex ressalta que a estratégia marítima² encontra-se, mais do que outras estratégias, envolvida quase que permanentemente com “dependências”. Por que razão? Para ele, devido ao fato de a Marinha estar consideravelmente envolvida com a sobrevivência geral de um Estado, diante da sujeição da economia ao comércio entre países, algo dependente do tráfego das LCM.

A figura a seguir demonstra como pesam “dependências” importantes sobre a estratégia marítima, diferenciando-a das demais estratégias militares. Tais “dependências” são apresentadas por setas originadas pela

estratégia que apresenta alguma demanda em relação à marítima.

Podemos observar que a estratégia marítima possui certas “dependências”, destacando-se as demandas das estratégias econômica e diplomática em relação a ela. Em contrapartida, a estratégia marítima depende fortemente da estratégia industrial, diante da necessidade de contar com a produção de bens e serviços que permitam o fornecimento e a manutenção de navios, aeronaves e armamentos. Ademais, percebe-se que há, igualmente, “dependências” recíprocas envolvendo a estratégia marítima e as congêneres militares.

Para Castex, a existência das citadas “dependências” entre as estratégias particulares representa algo negativo, a partir do momento em que elas não permitem o desenvolvimento integral de determinada doutrina teórica, podendo alterar a crono-

Estratégia diplomática	Estratégia terrestre	Estratégia marítima	Estratégia aérea	Estratégia espacial	Estratégia do ciberespaço	Estratégia econômica	Estratégia industrial	Estratégia moral
→								
	↔							
		↔						
		↔	→					
		↔	↔	→				
		↔	↔	↔	→			
		↔	↔	↔	↔	→		
		↔	↔	↔	↔	↔	→	
		↔	↔	↔	↔	↔	↔	→

Relações entre as diferentes estratégias e as “dependências”
 Fonte: WEDIN, 2015, p. 53

² Castex insistia na necessidade de uma estratégia geral que coordenasse as estratégias naval e terrestre. Ele utiliza, inicialmente, o entendimento corbettiano da estratégia marítima, que envolve a definição do poder marítimo como sendo composto não somente pelo poder naval, mas também aéreo e terrestre destinados à defesa costeira. Atualmente, tal abordagem exclui os mencionados poder aéreo e terrestre, incluindo os navios mercantes, barcos de pesca e todos os meios que participam da exploração de riquezas do mar (WEDIN, 2015, p. 93).

logia das operações, conforme elaborado em planejamentos. Todavia, ele ressalta, conforme mencionado, que uma correta articulação envolvendo o atendimento dessas exigências poderia proporcionar um acúmulo de efeitos desejados, no nível das ditas estratégias particulares, e oportunizaria, sobremaneira, o atingimento do estado final desejado estabelecido pelo projeto político.

Formulando o conceito de que, em tempo de paz e na guerra, a estratégia geral conduz todas as forças e meios de luta de uma nação, Castex sublinhou a influência de outras dimensões, enquadradas por ele como representantes de estratégias particulares: a política, a marítima, a terrestre, a econômica, a financeira e a moral. Debruçando sobre como coordená-las, em proveito da estratégia geral, o almirante elaborou o referido conceito das “dependências”.

Destacamos, enfim, a influência da estratégia marítima diante das demais estratégias particulares, permitindo-nos descortinar a relevância do domínio marítimo. Pela sua dimensão, provavelmente será a partir desse domínio que forças militares efetuarão seus esforços em influenciar outros Estados. A exploração bem coordenada desse domínio, ou seja, a aplicação de uma adequada estratégia marítima corroborada por efeitos favoráveis, provocados pelas “dependências” existentes entre as estratégias, poderá trazer, segundo o almirante francês, significativas vantagens. Ilustraremos, então, como tais “dependências” mostram-se pertinentes nos dias de hoje, diante das demandas e dos desafios relacionados ao domínio do ambiente marítimo.

AS DEMANDAS DO SÉCULO XXI AO AMBIENTE MARÍTIMO E A APLICABILIDADE DO CONCEITO CASTEXIANO DAS “DEPENDÊNCIAS”

Anteriormente, abordamos algumas características do pensamento estratégico geral elaborado pelo Almirante Castex. Associaremos, então, as principais demandas aos Estados, existentes na atualidade, situadas no domínio marítimo, com a pertinência das “dependências” entre as estratégias particulares, discriminadas por Castex, bem como seu impacto na formulação da estratégia marítima e naval.

O século XXI e suas demandas ao ambiente marítimo

Ao longo dos séculos, o mar vem ditando o ritmo das economias mundiais, diante, principalmente, da materialização das linhas

de comunicações marítimas, por meio do tráfego de navios mercantes. Desde a Antiguidade, inicialmente com a exploração da pesca e, posteriormente, atendendo ao escoamento do comércio entre Estados, estabeleceram-se rotas que interligavam importantes centros econômicos mundiais. Tal comércio, ainda mais intenso nos dias de hoje, responsabiliza-se pela sobrevivência de diversos Estados, por conta das facilidades impostas pela chamada globalização, permitindo que a demanda por matérias-primas e demais *commodities* seja atendida por “atores” distantes, por vezes localizados do outro lado do planeta.

O século passado testemunhou, após o advento das revoluções industriais,

Ao longo dos séculos, o mar vem ditando o ritmo das economias mundiais, diante da materialização das linhas de comunicações marítimas

uma corrida sem precedentes por fontes de energia. A exploração de petróleo e gás a partir do mar surge, então, como uma alternativa para atender às inúmeras demandas por parte de Estados desenvolvidos. Mais recentemente, a tecnologia veio estruturando esse mercado, proporcionando a capacidade para que a exploração de petróleo no mar ocorresse a partir de profundidades ainda maiores, concedendo-nos a possibilidade de contar com novas e enormes reservas.

Com a crescente importância do domínio marítimo, surgiu a necessidade de que se impusessem normas acerca do direito no mar. A codificação dessas normas torna-se uma realidade após os esforços conduzidos sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU), a partir da segunda metade do século XX. Surge, então, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em Montego Bay, Jamaica, em dezembro de 1982.

Tal convenção busca, enfim, definir conceitos herdados do direito internacional costumeiro, referentes a assuntos marítimos, como Mar Territorial (MT), Zona Contígua (ZC), Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e Plataforma Continental (PC), entre outros, estabelecendo os princípios gerais da exploração dos recursos naturais no mar, como os recursos vivos, os do solo e os do subsolo marítimo. Sublinha-se que, embora muitos Estados tenham assinado e ratificado tal convenção, ainda há outros, como Estados Unidos da América (EUA) e China, que ainda não o fizeram, por motivos políticos e econômicos.

A normatização trazida pela CNUDM, voltada para o direito de exploração de recursos naturais marinhos, proporcionou maior segurança para que investidores decidissem por voltar-se para tal ambiente. Assim, pesquisas diversas vêm sendo implementadas em proveito da extração

mineral em solo marinho, destacando-se os chamados nódulos polimetálicos (manganês, cobre, níquel e cobalto), as crostas cobaltíferas (onde ocorre a presença de óxidos de manganês, ferro, cobalto, níquel, cobre, platina e cádmio, bem como de elementos de terras raras) e os sulfetos polimetálicos (altas concentrações de cobre, zinco, alumínio, ouro e prata). As tecnologias desenvolvidas com vistas à exploração de reservas de petróleo no mar impulsionarão aquela necessária para a retirada desses recursos naturais marinhos, que poderão ser destinados, ademais, à construção civil (areia e cascalho) e à agricultura (materiais bioclásticos, ricos em carbonato de cálcio), bem como à indústria de cosméticos, a suplementos alimentares e ao tratamento de águas em lagos.

A reboque, então, das normas estabelecidas na CNUDM, alguns Estados vêm buscando estabelecer um controle sobre certas rotas marítimas que se descortinam, diante das consequências atualmente discutidas acerca do derretimento das calotas polares. As chamadas Passagem Norte, Noroeste e Nordeste, no Ártico, vêm materializando tais discussões, envolvendo interesses econômicos e geopolíticos apresentados por potências como EUA, China e Rússia, entre outras.

Como mais uma demanda aos Estados, que renasce no domínio marítimo, surgem os aspectos relacionados a coibir a prática da pirataria. A ocorrência de tal prática mostra-se definida na CNUDM como:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados e dirigidos contra:

- i) um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
- ii) um navio ou uma aeronave, pes-

soas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

Ressalta-se, assim, que todos os atos cometidos em águas interiores, MT e ZEE não são considerados pirataria, devendo ser exercidos, pelo Estado Costeiro, os esforços em proveito da segurança de navios e embarcações em tais áreas. Desponta-se, atualmente, nessas áreas mais próximas ao litoral, a possibilidade da prática do terrorismo.

A prática ilícita da pirataria vem acarretando significativos prejuízos econômicos, principalmente por estarem incidindo em áreas externas às águas jurisdicionais de Estados, abrangendo linhas de comunicações marítimas que atendem, por exemplo, ao tráfego de navios mercantes transportando petróleo. Nesses espaços marítimos, faz-se necessária a constante presença de navios de guerra que possuam a capacidade adequada para fiscalizar e coibir a condução de tal ato.

Representando mais um atual apelo de ação aos Estados costeiros no ambiente marinho, surgem as questões que envolvem a proteção e a conservação desse ambiente. Diante do processo de “territorialização” do mar por parte dos Estados, visando dele subtrair importantes recursos econômicos, algo assegurado pela CNUDM para aquém das ZEE, e materializado pela chamada “infraestruturação” do mar, ou seja, pelo crescente posicionamento de plataformas, navios-sonda, navios de apoio e terminais flutuantes, entre outros, no ambiente marinho, descortinam-se as preocupações e

ações dos Estados em implementar leis que assegurem o equilíbrio desse *habitat*, fiscalizando, ademais, seu cumprimento.

Exemplificando, finalmente, outra demanda apresentada nos dias de hoje aos Estados, a ser atendida no domínio marítimo, identificamos a utilização do mencionado ambiente como rota de fuga de refugiados e deslocados das guerras civis em ocorrência no planeta, destacando-se a da Síria. Centenas e mais centenas de homens, mulheres e crianças enxergam no mar a última opção, uma única saída para a sobrevivência, buscando, enfim, encontrar um local seguro para sobreviver. O Mar Mediterrâneo testemunha, há sucessivos meses, os esforços e a luta desses indivíduos em obter êxito ao tentar sua travessia para cidades e portos na Europa. As condições em que tais indivíduos se fazem ao mar não seguem ou obedecem preceito algum de segurança, já que a luta é por sobrevivência. Muitos não sobrevivem a tamanhos esforços, exigindo ações por parte dos Estados costeiros no sentido de atender às responsabilidades da salvaguarda da vida no mar.

Diante, assim, das diversas demandas apresentadas, que envolvem ações no domínio marítimo, façamos uma verificação de como elas se correlacionam às chamadas “dependências” entre as estratégias particulares pontuadas por Castex, impactando no estabelecimento de estratégias marítimas e, conseqüentemente, navais, a serem delineadas e implementadas pelos Estados.

As “dependências” elaboradas pela reflexão estratégica castexiana aplicadas às demandas do século XXI ao ambiente marítimo

Conforme abordamos, Castex nos apresentou seu conceito acerca das “dependências” existentes entre as estratégias por ele alcunhadas de particulares. Tal conceito,

resumidamente, refere-se às exigências que representantes dessas estratégias apresentam às demais que, embora se mostrem estranhas ao campo de ação normal da cada uma dessas estratégias, merecem atenção.

O pensamento estratégico a ser adotado por um ator estatal encontra-se relacionado à forma pela qual serão preparados os meios e conduzidas determinadas ações, com o propósito de alcançar objetivos definidos por seu projeto político. Nesse aspecto, o adequado entendimento das “dependências” pontuadas por Castex existente entre as estratégias particulares mostra-se, ainda nos dias de hoje, fundamental. Tal entendimento permitirá que as mencionadas “dependências” sejam adequadamente atendidas, contribuindo, então, para a obtenção de um estado final desejado, no nível da estratégia geral.

Nesse contexto, é possível percebermos que tais “dependências” enunciadas por Castex mostram-se mais atuais do que outrora. Ora, restringindo nossa perspectiva ao domínio marítimo, vamos então focar o desafio da formulação de uma estratégia, obviamente marítima, na qual incluiremos a naval. É notório que estamos vivendo em uma época em que as restrições econômicas atingem toda sorte de Estados. As demandas sociais por melhoras nos índices que materializam o desenvolvimento humano são uma prioridade. Tal fato impõe aos representantes do nível político o dimensionamento preciso do volume de recursos a ser destinado às Forças Armadas

de seu Estado, sob o risco de responderem por uma gestão irresponsável do erário.

Tais recursos serão destinados, enfim, à manutenção e ao aparelhamento de um inventário de meios navais que atendam às demandas apresentadas ao Estado, no domínio marítimo.

Notaremos, então, que as demandas referentes ao citado domínio, anterior-

mente enunciadas, encontram-se estritamente correlacionadas com “dependências” envolvendo outras estratégias particulares. Vejamos, então, tais correlações.

As questões que incluem a exploração do ambiente marítimo envolvendo a prática da pesca, o comércio entre Estados, a exploração do petróleo e gás, os recursos minerais existentes, o controle sobre específicas rotas marítimas e a prática da pirataria encontram-se relacio-

As demandas sociais para o desenvolvimento humano são uma prioridade.

Tal fato impõe aos representantes do nível político o dimensionamento preciso do volume de recursos a ser destinado às Forças Armadas de seu Estado, sob o risco de responderem por uma gestão irresponsável do erário

nadas à exigências elaboradas, por exemplo, por representantes das estratégias econômica, industrial (comércio envolvendo a aquisição de matérias-primas, cujo transporte se dará pelo mar), moral e psicossocial (nesse aspecto, ressalta-se que as questões psicossociais poderão ser afetadas diante da ausência de itens básicos, pelo estabelecimento de um embargo, por exemplo), a fim de permitir que os Estados venham a alcançar superávits estabelecidos. O atendimento dessas “dependências” mostra-se associado, de maneira indiscutível, com maior intensidade do que outrora, à sobrevivência do Estado, diante do processo de intensificação

da globalização, já mencionado. A proteção do tráfego nas linhas de comunicações marítimas de interesse mostra-se, ainda, como um elemento central da estratégia marítima, notadamente a naval. Entretanto, isso não é suficiente; é preciso também, como vimos, levar em consideração os recursos do mar e todas as infraestruturas vitais nele localizadas. Faz-se necessária, então, uma estratégia marítima mais abrangente em relação àquela exposta por Castex.

Ademais, a estratégia diplomática (aqui envolvendo decisões de Estados no âmbito de suas relações exteriores) demandará à estratégia marítima (ressaltando, também nesse caso, a atuação protagonista da estratégia naval) significativas “dependências”, diante das consequências que ações no mar poderão envolver embargos e sanções de toda ordem, eventualmente estabelecidos pelo Conselho de Segurança da ONU.

Notemos que é dessa dualidade, mais do que outrora, que se deve partir para teorizar a “realidade marítima” e sua estratégia. Elas são, ao mesmo tempo, civis, mantendo ligações ou “dependências” muito fortes com a estratégia econômica; e militares, uma vez que fazem parte da defesa nacional.

Seguiremos adiante: as demandas ditas “modernas”, que surgiram com o avançar deste século, permite-nos, com a licença de Castex, apontar novas “dependências”. Por que não abordarmos as “dependências” jurídicas e ambientais?

As primeiras poderão ser formuladas a partir do estabelecimento de normas e disposições previstas de serem adotadas

no ambiente marítimo, como a CNUDM e o Direito Internacional dos Conflitos Armados (DICA), impossibilitando os Estados de fazerem o que quiserem no mar, mesmo inseridos em uma situação de conflito armado. E o que mencionar a respeito da salvaguarda da vida humana no mar e suas responsabilidades jurídicas, diante da questão das centenas de refugiados que utilizam esse ambiente para fugir e sobreviver? Será necessário, então, destinar uma parcela de meios navais que possuam condições de fiscalizar o cumprimento de tais normas e disposições ratificadas pelo Estado. Ora, não seria esta, então, mais uma “dependência” a ser atendida envolvendo a estratégia marítima, notadamente a estratégia naval, já que serão necessários meios navais representantes do Estado, que, por meio de suas ações de presença, fiscalizarão e cumprirão tais normas?

E o que dizer a respeito das “dependências” ambientais? A CNUDM aborda, de forma análoga, questões referentes à poluição do meio marinho e ações decorrentes. Esta não representaria mais uma “dependência” que apresenta exigências à estratégia naval, inserida no contexto da estratégia marítima? Diante de tais restrições, ou seja, das preocupações em mitigar a poluição no ambiente marinho, como, então, proceder diante de uma situação de conflito armado em que seja adotada uma estratégia de aproximação indireta³, buscando limitar a atuação das Forças Armadas oponentes de um Estado que dependa exclusivamente

3 A estratégia de aproximação indireta mostra-se como um método da estratégia militar, caracterizada pela abordagem do inimigo após tê-lo inquietado, surpreendido e desequilibrado por uma aproximação imprevista, levada a efeito por direções diversas por meio da manobra, do envolvimento e dos movimentos rápidos e profundos (BRASIL, 2015, p. 109). No caso em tela, restringir ao máximo o fluxo de produção na cadeia de suprimentos de itens Classe III (combustíveis), com ações previstas nas plataformas, em navios aliviadores, nos terminais marítimos que recebem o óleo bruto retirado do mar, nas dutovias que transportam tais óleos até as refinarias, bem como nestas últimas, poderá comprometer a atuação de aeronaves, navios e tropas em terra, possibilitando posteriormente a adoção de uma postura ofensiva, por parte do oponente digamos mais fraco, visando submeter o inimigo mais forte à sua vontade.

da extração de petróleo no mar, sendo essa uma de suas vulnerabilidades críticas⁴?

Faz sentido evidenciarmos mais esta demanda, que trará significativos impactos na aplicabilidade de uma estratégia naval, comprometendo, conseqüentemente, o atingimento do estado político final desejado, estabelecido no nível da estratégia geral de um Estado.

Enfim, diante da apresentação das demandas estabelecidas ao ambiente marítimo no século XXI e da transposição das chamadas “dependências” entre as estratégias, enuncia-
das pelo Almirante Castex, para os dias de hoje, estabeleceremos as conclusões deste artigo.

CONCLUSÃO

Evidenciamos, nesse artigo, a pertinência, nos dias de hoje, das “dependências” que envolvem as estratégias particulares castexianas, com foco na marítima e sua componente militar, a naval.

A adequada compreensão de tais “dependências” (incluímos aqui a jurídica e a ambiental mencionadas), diante das demandas atualmente apresentadas aos Estados, envolvendo o domínio marítimo, faz-se necessária à capacitação de nossos oficiais, com o propósito de assessorar a formulação de estratégias navais em

proveito do atendimento dos objetivos estipulados pelo projeto político do Estado brasileiro no mar.

Nota-se que, na atualidade, diante das pressões da opinião pública em geral, o peso da influência dessas citadas “dependências” entre as estratégias mostra-se maior do que o campo de ação normal de cada uma delas, individualmente. Surge, então, o questionamento focado na formulação da estratégia naval: Priorizar-se-á a formulação de uma volta para o atendimento das “dependências” impostas, com

Há de se continuar a estudar o pensamento estratégico clássico, a fim de identificar eventuais vulnerabilidades, capacitando-nos a estabelecer nossas prioridades, diante das orientações emanadas pelo nível político

tarefas correlatas às chamadas atribuições subsidiárias à autoridade marítima, ou ao emprego clássico dos meios navais, destinado à proteção do tráfego nas LCM, à projeção de forças sobre terra ou mesmo ao combate entre Esquadras? Esse apresenta-se, mais que outrora, como o desafio para o atual século, diante da intensidade das demandas expostas

que envolvem o domínio marítimo. Como melhor investir o orçamento do Estado? Em que tipo de inventário? Voltado para a satisfação dessas “dependências” ou para o emprego clássico da defesa externa? Questionamentos difíceis e subjetivos.

Adicionando uma complexa variável nessa equação, notamos o recrudescimento das tensões envolvendo influências e

4 Deficiência dos requisitos críticos que os tornam susceptíveis à neutralização ou derrota, de forma a contribuir para que o Centro de Gravidade falhe em manter suas capacidades críticas. Pontos fracos do Centro de Gravidade que, ao serem explorados, resultarão na destabilização ou destruição do Centro de Gravidade oponente. A cada Centro de Gravidade pode estar relacionada uma ou mais vulnerabilidades críticas. É importante que a vulnerabilidade crítica seja acessível pelo contendor oposto para poder ser assim considerada (BRASIL, 2015, p. 281).

interesses divergentes entre Estados isolados e aqueles que compõem organizações internacionais governamentais, como entre a Rússia e a Otan, ou mesmo Rússia e EUA (no caso da Síria) nos últimos meses. O preparo de meios navais que atendam às “dependências” e, adicionalmente, às demandas do emprego clássico de uma Esquadra não ocorre tempestivamente. Há de se continuar a estudar o pensamento estratégico clássico, permitindo-nos interpretar posturas estratégicas atuais implementadas por outros Estados, a fim de identificar eventuais vulnerabilidades, capacitando-nos a estabelecer nossas prioridades, diante das orientações emanadas pelo nível político.

Nesse contexto, julgamos válido iluminar, mesmo que brevemente, a realidade do Estado brasileiro. Notamos, diante da complexidade do tema, a necessidade cada

vez mais premente do estabelecimento bastante nítido de Objetivos Nacionais de Defesa, inseridos na Política Nacional de Defesa (PND), que demonstrem, salvo melhor juízo, diante da realidade política e econômica do País, a iniciativa de priorizar o atendimento das mencionadas “dependências”, permitindo que a Marinha do Brasil (MB), no âmbito da Estratégia Naval, consolide um inventário de meios que possuam características para se contrapor a tais desafios.

Adicionalmente, tais Objetivos Nacionais de Defesa, estipulados pelo nível político, deverão, ainda, ser dispostos de

forma que os investimentos voltados para o preparo e emprego de meios navais na defesa externa do País sejam adequadamente dimensionados, disponibilizando meios navais que venham a balancear minimamente o inventário da MB. Ou seja, somente a partir da formulação de Objetivos Nacionais bem definidos, contando com a fundamental participação da sociedade, da Academia e de militares, levando em consideração a realidade orçamentária e financeira do Estado brasileiro, será possível, no âmbito da MB, elaborar uma adequada reflexão estratégica que materialize a aquisição e o emprego de

meios navais corretamente dimensionados para o cumprimento das tarefas prioritárias vislumbradas. A inserção de Objetivos Nacionais que, eventualmente, não sejam compatíveis com a necessidade de orçamento destinado ao Ministério da Defesa, notadamente à MB,

Objetivos Nacionais que não sejam compatíveis com a necessidade de orçamento destinado à MB, mostra-se incoerente, nocivos e perigosos

mostra-se incoerente, nocivo e perigoso.

Por fim, empregar Castex como um alicerce para análise e formulação de estratégias contemporâneas mostrou-se adequado, notadamente nas questões referentes às “dependências” por ele enunciadas. Tal questão mostra-se ainda mais influente nos dias de hoje, sendo fundamental o entendimento de sua essência para que possamos bem assessorar nossos líderes em proveito do acertado emprego dos recursos do Estado, visando alçar objetivos por eles estabelecidos que sejam decorrentes de ações a serem implementadas no domínio marítimo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES >; Domínio no mar; Estratégia; Pensamento militar; Política marítima;

REFERÊNCIAS

- BRASIL. Ministério da Defesa. Publicação MD35-G-01. Glossário das Forças Armadas. 5ª ed. Brasília, D.F., 2015.
- CASTEX, Raoul. *Théories Stratégiques*. Paris: Institut de Stratégie Comparée et Économica, 1997. Tome I-VII.
- CORBETT, Julian Stafford. *Algunos Principios de Estrategia Marítima*. Buenos Aires: Nueva Edición, 1986. 334 p.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *El Poder Marítimo. Castex y la Estrategia Naval*. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1988. 250 p.
- COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de estratégia*. Tradução de Brigitte Bentolila de Assis Manso et al. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2010. 760 p.
- MAHAN, Alfred T. *The influence of sea power upon history 1660-1783*. 20ª ed. Boston: Little, Brown and Company, 1949. 648 p.
- WEDIN, Lars. *Stratégies maritimes au XXI siècle. L'apport de l'amiral Castex*. Paris: Nuvis, 2015. 199 p.