

A ERA DO DOMÍNIO NAVAL AMERICANO ACABOU

*Por Jerry Hendrix**



O porta-aviões USS Midway navega no Mar das Filipinas, junho de 1987 (U.S. National Archives).

Os Estados Unidos cederam os oceanos aos seus adversários, e não podem mais tomar como garantida a sua liberdade nos mares.

Muito poucos americanos – ou, aliás, muito poucas pessoas no planeta – conseguem se lembrar de uma época em que a liberdade dos mares estava em questão. Mas durante a maior parte da história da humanidade, não havia tal garantia. Piratas, estados predatórios e as frotas de grandes potências fizeram o que quiseram. A realidade atual, que data apenas do final da Segunda Guerra Mundial, torna possível a navegação comercial que movimenta mais de 80% de todo o comércio global em volume – petróleo e gás natural, grãos e minérios brutos, produtos manufaturados de todos os tipos. Como a liberdade dos mares, em nossa vida, parecia uma condição padrão, é fácil pensar nisso – se é que pensamos nisso – como semelhante à rotação da Terra ou à força da gravidade: exatamente como as coisas são, e não como uma construção feita pelo homem que precisa ser mantida e aplicada.

Mas e se o trânsito seguro de navios não pudesse mais ser assumido? E se os oceanos não fossem mais livres?

De vez em quando, os americanos são repentinamente lembrados de quanto dependem do movimento ininterrupto de navios ao redor do mundo para seu estilo de vida, seu sustento e até mesmo sua vida. Em 2021, o encalhe do navio porta-contêineres *Ever Given* bloqueou o Canal de Suez, obrigando as embarcações que fazem transporte entre a Ásia e a Europa a desviar ao redor da África,

atrasando sua passagem e aumentando os custos. Alguns meses depois, em grande parte devido a interrupções causadas pela pandemia de coronavírus, mais de 100 navios porta-contêineres foram empilhados fora dos portos de Long Beach e Los Angeles, na Califórnia, atrapalhando as cadeias de suprimentos em todo o país.

Esses eventos eram temporários, embora caros. Imagine, porém, um colapso mais permanente. Uma Rússia humilhada poderia declarar uma grande parte do Oceano Ártico como suas próprias águas territoriais, torcendo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar para apoiar sua reivindicação. A Rússia então permitiria a seus aliados o acesso a essa rota, negando-a àqueles que ousassem se opor a seus desejos. Nem a Marinha dos EUA, que não construiu um navio de guerra de superfície classificado para o Ártico desde a década de 1950, nem qualquer outra nação da OTAN está atualmente equipada para resistir a tal jogada.

Ou talvez o primeiro a se mover seja Xi Jinping, reforçando sua posição doméstica tentando tomar Taiwan e usando mísseis balísticos antinavio da China e outras armas para manter as marinhas ocidentais afastadas. Uma China encorajada pode então tentar consolidar sua reivindicação sobre grandes porções do Mar da China Oriental e a totalidade do Mar da China Meridional como águas territoriais. Poderia impor grandes tarifas e taxas de transferência aos graneleiros que transitam na região. As autoridades locais podem exigir subornos para acelerar sua passagem.

Uma vez que uma nação decidisse agir dessa maneira, outras a seguiriam, reivindicando suas próprias águas territoriais ampliadas e extraindo o que pudessem do comércio que flui por elas. As arestas e os interstícios dessa colcha de retalhos de reivindicações concorrentes forneceria aberturas para pirataria e ilegalidade.

Os grandes porta-contêineres e petroleiros de hoje desapareceriam, substituídos por navios de carga menores e mais rápidos, capazes de transportar mercadorias raras e valiosas, passando por piratas e funcionários corruptos. O negócio de navios de cruzeiro, que impulsiona muitas economias turísticas, vacilaria diante de possíveis sequestros. Um único incidente desse tipo pode criar uma cascata de falhas em todo o setor. As rotas marítimas outrora movimentadas perderiam o tráfego. Por falta de atividade e manutenção, passagens como os canais do Panamá e de Suez podem assorear. Pontos de estrangulamento naturais, como os estreitos de Gibraltar, Ormuz, Malaca e Sunda, podem retornar a seus papéis históricos de refúgios para predadores. Os mares livres que agora nos cercam, tão essenciais quanto o ar que respiramos, não existiriam mais.

Se o comércio oceânico diminuir, os mercados se voltarão para dentro, talvez desencadeando uma segunda Grande Depressão. As nações seriam reduzidas a viver de seus próprios recursos naturais ou daqueles que pudessem comprar – ou retirar – de seus vizinhos imediatos. Os oceanos do mundo, por 70 anos considerados bens comuns globais, se tornariam uma terra de ninguém. Este é o estado de coisas que, sem pensar por um momento, convidamos.

Para onde quer que eu olhe, observo o poder marítimo se manifestando – sem reconhecimento – na vida americana. Quando passo por um Walmart, um BJ's Wholesale Club, um Lowe's ou um Home Depot, em minha mente vejo os navios porta-contêineres transportando produtos de onde podem ser produzidos a baixo preço a granel para mercados onde podem ser vendidos a um preço mais elevado para os consumidores. A nossa economia e segurança dependem do mar – um fato tão fundamental que deveria estar no centro da nossa abordagem ao mundo.

É hora de os Estados Unidos pensarem e agirem, mais uma vez, como um estado de poder marítimo. Como explicou o historiador naval Andrew Lambert, um estado de poder marítimo entende que sua riqueza e seus interesses podem derivar principalmente do comércio marítimo e usa instrumentos de poder marítimo para promover e proteger seus interesses. Na medida do possível, um estado de poder marítimo procura evitar a participação direta em guerras terrestres, grandes ou pequenas. Houve apenas algumas nações verdadeiramente poderosas na história – notadamente a Grã-Bretanha, a República Holandesa, Veneza e Cartago.

Cresci em uma fazenda de gado leiteiro em Indiana e passei 26 anos na ativa na Marinha, destacando-me em operações de combate no Oriente Médio e na Iugoslávia, tanto no mar quanto no ar. Fiz pós-graduação em várias universidades e atuei como estrategista e consultor de altos funcionários do Pentágono. No entanto, sempre permaneci, em termos de interesses e perspectivas, um filho do Centro-Oeste. Em meus escritos, procurei enfatizar a importância do poder marítimo e a dependência de nossa economia no mar.

Apesar da minha experiência, nunca consegui convencer minha mãe. Ela passou os últimos anos de sua vida profissional no Walmart da minha cidade natal, primeiro no caixa e depois na contabilidade. Minha mãe acompanhava as notícias e tinha muita curiosidade sobre o mundo; éramos próximos e nos falávamos com frequência. Ela estava feliz por eu estar na Marinha, mas não porque considerasse meu trabalho essencial para sua própria vida. “Se você gosta do Walmart”, eu costumava dizer a ela, “então deveria amar a Marinha dos Estados Unidos. É a Marinha que torna o Walmart possível.” Mas para ela, como mãe, meu serviço naval significava principalmente que, ao contrário de amigos e primos que se destacavam no Exército ou no Corpo de Fuzileiros Navais no Iraque ou no Afeganistão, eu provavelmente não levaria um tiro. Sua perspectiva é consistente com um fenômeno que o estrategista Seth Cropsey chamou de cegueira marítima.

Hoje, é difícil avaliar a escala ou a velocidade da transformação operada após a Segunda Guerra Mundial. A guerra destruiu ou deixou desamparadas todas as potências mundiais que se opunham ao conceito de *mare liberum* – um “mar livre” – enunciado pela primeira vez pelo filósofo holandês Hugo Grotius em 1609. Os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, os dois proponentes tradicionais de um mar livre, emergiu não apenas triunfante, mas também em uma posição de domínio naval avassalador. Suas marinhas juntas eram maiores do que todas as outras marinhas do mundo juntas. Um mar livre não era mais uma ideia. Agora era uma realidade.

Nesse ambiente seguro, o comércio floresceu. A economia globalizada, que permitiu acesso mais fácil e barato a alimentos, energia, trabalho e *commodities* de todos os tipos, cresceu de quase US\$ 8 trilhões em 1940 para mais de US\$ 100 trilhões 75 anos depois, ajustados pela inflação. Com a prosperidade, outras melhorias se seguiram. Aproximadamente durante esse mesmo período, desde a guerra até o presente, a parcela da população mundial em pobreza extrema, sobrevivendo com menos de US\$ 1,90 por dia, caiu de mais de 60% para cerca de 10%. A alfabetização global dobrou, para mais de 85%. A expectativa de vida global em 1950 era de 46 anos. Em 2019, havia subido para 73 anos.

Tudo isso dependeu da liberdade dos mares, que por sua vez dependeu do poder marítimo exercido por nações – lideradas pelos Estados Unidos – que acreditam nessa liberdade.

Mas o próprio sucesso deste projeto agora ameaça seu futuro. A cegueira tornou-se endêmica.

Os Estados Unidos não estão mais investindo nos instrumentos do poder marítimo como antes. A indústria de construção naval comercial dos EUA começou a perder sua participação no mercado global na década de 1960 para países com custos trabalhistas mais baixos e para aqueles que haviam reconstruído sua capacidade industrial após a guerra. A queda na construção naval americana acelerou depois que o presidente Ronald Reagan assumiu o cargo, em 1981. O governo, em um aceno aos princípios do livre mercado, começou a reduzir os subsídios governamentais que sustentavam a indústria. Isso foi uma escolha; poderia ter acontecido de outra forma. Fabricantes de aeronaves nos Estados Unidos, citando preocupações com a segurança nacional, fizeram *lobby* para continuar, e até aumentar, subsídios para sua indústria nas décadas seguintes – e os obtiveram.

Nunca é vantajoso para uma nação depender de outros para elos cruciais em sua cadeia de suprimentos. Mas é aí que estamos. Em 1977, os estaleiros americanos produziram mais de um milhão de toneladas brutas de navios mercantes. Em 2005, esse número caiu para 300.000. Hoje, a maioria dos navios comerciais construídos nos Estados Unidos são construídos para clientes do governo, como a Administração Marítima ou para entidades privadas que são obrigadas a enviar suas mercadorias entre os portos dos EUA em embarcações com bandeira dos EUA, de acordo com as disposições da Lei Jones de 1920.

A Marinha dos EUA também está encolhendo. Após a Segunda Guerra Mundial, a Marinha desmantelou muitos de seus navios e enviou muitos outros para uma frota “naftalina” de reserva pronta. Nas duas décadas seguintes, a frota naval ativa girava em torno de 1.000 navios. Mas a partir de 1969, o total começou a cair. Em 1971, a frota foi reduzida para 750 navios. Dez anos depois, caiu para 521. Reagan, que fez campanha em 1980 com a promessa de reconstruir uma Marinha de 600 navios, quase o fez sob a liderança competente de seu secretário da Marinha, John Lehman. Durante os oito anos de Reagan no cargo, o tamanho da frota da Marinha subiu para pouco mais de 590 navios.

Então a Guerra Fria acabou. As administrações dos presidentes George H. W. Bush e Bill Clinton cortaram tropas, navios, aeronaves e infraestrutura em terra.

Durante o governo Obama, a força de batalha da Marinha chegou ao fundo do poço com 271 navios. Enquanto isso, tanto a China quanto a Rússia, de maneiras diferentes, começaram a desenvolver sistemas que desafiariam o regime liderado pelos EUA de livre comércio global em alto mar.

A Rússia começou a investir em submarinos de propulsão nuclear altamente sofisticados com a intenção de poder interromper a ligação oceânica entre as nações da OTAN na Europa e na América do Norte. A China, que por um tempo teve crescimento do PIB de dois dígitos, expandiu suas capacidades de construção naval comercial e naval. Triplicou o tamanho da Marinha do Exército de Libertação Popular e investiu em sensores e mísseis de longo alcance que lhe permitiriam interditar navios comerciais e militares a mais de 1.600 quilômetros de suas costas. Tanto a Rússia quanto a China também procuraram estender as reivindicações territoriais em águas internacionais, com o objetivo de controlar a livre passagem de navios perto de suas costas e em suas esferas de influência. Resumindo: os poderes autocráticos estão tentando fechar os bens comuns globais.

Hoje, os Estados Unidos estão financeiramente limitados por dívidas e psicologicamente sobrecarregados por conflitos militares recentes – em sua maior parte, ações terrestres no Iraque e no Afeganistão travadas principalmente por um grande exército permanente operando longe de casa – que se transformaram em pântanos caros. Não podemos mais nos dar ao luxo de ser uma potência continentalista e uma potência oceânica. Mas ainda podemos exercer influência e, ao mesmo tempo, evitar sermos apanhados nos assuntos de outras nações. Nosso futuro estratégico está no mar.

Os americanos costumavam saber disso. Os Estados Unidos começaram sua vida propositalmente como uma potência marítima: a Constituição instruiu explicitamente o Congresso a “fornecer e manter uma Marinha”. Em contraste, o mesmo artigo da Constituição instruía a legislatura “a formar e apoiar Exércitos”, mas estipulava que nenhuma apropriação para o exército “deve ser por um período superior a dois anos”. Os Fundadores tinham aversão a grandes exércitos permanentes.

George Washington aprovou a Lei Naval de 1794, financiando as seis fragatas originais da Marinha (uma delas foi a famosa USS *Constitution*, “Old Ironsides”, que permanece ativa até hoje). Em seu discurso final ao povo americano, Washington defendeu uma política externa navalista, alertando contra “apegos e envolvimento” com potências estrangeiras que podem atrair a jovem nação para as guerras da Europa continental. Em vez disso, a estratégia que ele aconselhou era proteger o comércio americano em alto mar e promover os interesses da América por meio de acordos temporários, não de alianças permanentes. Essa abordagem do poder marítimo para o mundo tornou-se o *sine qua non* da política externa americana inicial.

Com o tempo, as condições mudaram. Os EUA estavam preocupados com o conflito seccional e com a conquista do continente. Voltou-se para dentro, tornando-se uma potência continental. Mas no final do século XIX, essa era chegou ao fim.

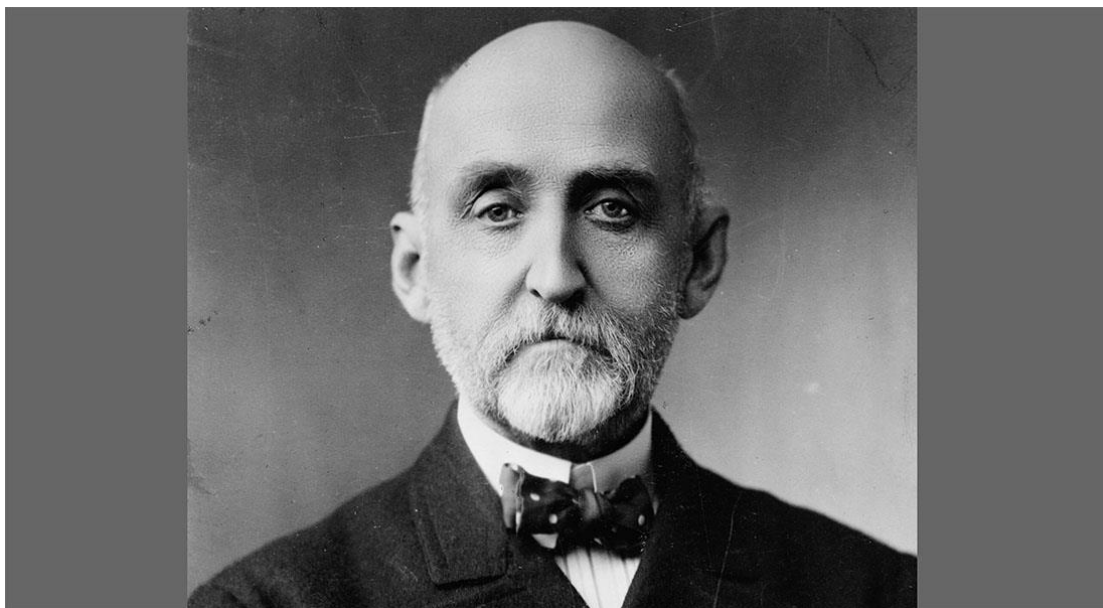
Em 1890, um capitão da Marinha dos Estados Unidos chamado Alfred Thayer Mahan publicou um artigo no *The Atlantic* intitulado [*The United States Looking Outward*](#) (“Os Estados Unidos olhando para fora”). Mahan argumentou que, com o fechamento da fronteira, os EUA haviam se tornado essencialmente uma nação insular olhando para o leste e para o oeste através dos oceanos. As energias da nação devem, portanto, ser focadas externamente: nos mares, no comércio marítimo e em um papel maior no mundo.

Mahan procurou acabar com a política de longa data de protecionismo das indústrias americanas, porque elas haviam se tornado fortes o suficiente para competir no mercado global. Por extensão, Mahan também buscou uma frota mercante maior para transportar mercadorias das fábricas americanas para terras estrangeiras e uma Marinha maior para proteger essa frota mercante. Em poucos milhares de palavras, Mahan apresentou um argumento estratégico coerente de que os Estados Unidos deveriam novamente se tornar uma verdadeira potência marítima.

A visão de Mahan foi profundamente influente. Políticos como Theodore Roosevelt e Henry Cabot Lodge defendiam frotas mercantes e navais maiores (e um canal através da América Central). Mahan, Roosevelt e Lodge acreditavam que o poder marítimo era o catalisador do poder nacional e queriam que os Estados Unidos se tornassem a nação proeminente do século XX. A rápida expansão da Marinha, particularmente em navios de guerra e cruzadores, acompanhou o crescimento das frotas de outras potências globais. Líderes na Grã-Bretanha, Alemanha, França e Itália também leram Mahan e queriam proteger o acesso comercial a seus impérios ultramarinos. A resultante corrida armamentista no mar ajudou a desestabilizar o equilíbrio de poder nos anos que antecederam a Primeira Guerra Mundial.

Este não é o lugar para relatar todos os desenvolvimentos na evolução da capacidade naval da América, muito menos de outras nações. Basta dizer que, na década de 1930, as novas tecnologias transformavam os mares. Aeronaves, porta-aviões, embarcações de assalto anfíbias e submarinos foram todos desenvolvidos em armas mais eficazes. Durante a Segunda Guerra Mundial, os oceanos voltaram a ser campos de batalha. A luta prosseguiu de uma maneira que o próprio Mahan nunca havia imaginado, com as frotas enfrentando navios que nem podiam ver, lançando ondas de aeronaves umas contra as outras. No final, a guerra foi vencida não por balas ou torpedos, mas pela base industrial marítima americana. Os Estados Unidos começaram a guerra com 790 navios em sua força de batalha; quando a guerra terminou, tinha mais de 6.700.

Nenhuma nação poderia desafiar a frota americana, comercial ou naval, em alto mar após a guerra. Tão grande era sua vantagem que, durante décadas, ninguém tentou igualá-la. Em conjunto com aliados, os Estados Unidos criaram um sistema internacional baseado no comércio livre e desimpedido. Foi o ponto culminante da Era Mahanista.



Alfred Thayer Mahan (J. E. Purdy/Wikimedia Commons).

Pela primeira vez na história, assumiu-se o livre acesso aos mares – e, portanto, as pessoas naturalmente deram pouca atenção à sua importância e aos seus desafios.

Uma nova estratégia de poder marítimo envolve mais do que adicionar navios à Marinha. Uma nova estratégia deve começar com a economia.

Por 40 anos, vimos indústrias domésticas e empregos de colarinho azul deixarem o país. Agora nos encontramos presos em uma nova competição de grandes potências, principalmente com uma China em ascensão, mas também com uma Rússia instável e decrescente. Precisamos da indústria pesada para prevalecer. Os Estados Unidos não podem simplesmente contar com a base manufatureira de outros países, mesmo amigos, para suas necessidades de segurança nacional.

Em 1993, o vice-secretário de Defesa, William Perry, convidou os executivos das principais empresas de defesa para um jantar em Washington – uma refeição que entraria para o folclore da segurança nacional como a “Última Ceia”. Perry detalhou os cortes projetados nos gastos com defesa. Sua mensagem era clara: para que a base industrial de defesa americana sobrevivesse, seriam necessárias fusões. Logo depois, a Northrop Corporation adquiriu a Grumman Corporation para formar a Northrop Grumman. A Lockheed Corporation e Martin Marietta se tornaram a Lockheed Martin. Alguns anos depois, a Boeing fundiu-se com a McDonnell Douglas, produto de uma fusão anterior. Entre os construtores navais, a General Dynamics, que fabrica submarinos por meio de sua subsidiária Electric Boat, comprou a Bath Iron Works, um estaleiro naval, e a National Steel and Shipbuilding Company.

Essas fusões preservaram as indústrias de defesa, mas a um preço: uma redução dramática em nossa capacidade industrial geral. Durante a Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos podiam reivindicar mais de 50 *graving docks* – locais industriais pesados onde os navios são montados – com mais de 150 metros de comprimento, cada uma capaz de construir embarcações mercantes e navios de

guerra navais. Hoje, os EUA têm 23 dessas docas, das quais apenas uma dúzia está certificada para trabalhar com navios da Marinha.

Os Estados Unidos precisarão implementar uma política industrial de poder marítimo que atenda às suas necessidades de segurança nacional: construir usinas siderúrgicas e fundições de *microchips*, desenvolver corpos planadores hipersônicos e veículos submarinos autônomos não tripulados. Teremos de promover novas empresas usando leis tributárias direcionadas, a Lei de Produção de Defesa e talvez até uma “Lei de Navios” semelhante à recente Lei CHIPS, que busca trazer de volta a indústria crucial de semicondutores.

Também precisamos dizer às empresas às quais uma vez incentivamos a se fundirem que é hora de separarem subsidiárias industriais importantes para estimular a concorrência e a resiliência – e precisamos recompensá-las por seguir em frente. Em 2011, por exemplo, a gigante aeroespacial Northrop Grumman desmembrou suas participações na construção naval para formar a Huntington Ingalls, em Newport News, Virgínia, e Pascagoula, Mississippi. Acrescentar mais dessas *spin-offs* não apenas aumentaria a profundidade industrial do país, mas também encorajaria o crescimento de fornecedores de peças para indústrias pesadas, empresas que sofreram três décadas de consolidação ou extinção.

A construção naval, em particular, é um multiplicador de empregos. Para cada emprego criado em um estaleiro, cinco empregos, em média, são criados em fornecedores a jusante – empregos bem pagos nos setores de mineração, manufatura e energia.

A maioria dos navios mercantes civis, porta-contêineres, transportadores de minério e superpetroleiros que atracam nos portos americanos são construídos no exterior e ostentam bandeiras estrangeiras. Ignoramos a ligação entre a capacidade de construir navios comerciais e a capacidade de construir navios da Marinha – uma das razões pelas quais os últimos custam o dobro do que custavam em 1989. A falta de navios civis sob nossa própria bandeira nos torna vulneráveis. Hoje nos lembramos do recente acúmulo de navios porta-contêineres nos portos de Los Angeles e Long Beach, mas amanhã poderemos enfrentar o choque de nenhum navio porta-contêineres chegar caso a China proíba sua grande frota de visitar os portos dos EUA. Hoje temos orgulho de enviar gás natural liquefeito para nossos aliados na Europa, mas amanhã talvez não possamos exportar essa energia para nossos amigos, porque não possuímos os navios que o transportariam. Precisamos trazer de volta a construção naval civil como uma questão de segurança nacional.

Para reviver nossa base de construção naval mercante, precisaremos oferecer subsídios governamentais equivalentes aos fornecidos aos construtores navais europeus e asiáticos. Os subsídios fluíram para a aviação comercial desde o estabelecimento das linhas aéreas comerciais na década de 1920; A SpaceX de Elon Musk não estaria desfrutando de seu sucesso atual se não fosse pelo forte apoio inicial do governo dos EUA. A construção naval não é menos vital.

A reindustrialização, em particular a restauração da capacidade de construção de navios mercantes e indústrias voltadas para a exportação, apoiará o surgimento

de uma nova Marinha mais avançada tecnologicamente. O custo de construção de navios da Marinha poderia ser reduzido aumentando a concorrência, expandindo o número de fornecedores à jusante e recrutando novos estaleiros para a indústria.

Onde quer que o comércio americano vá, a bandeira tradicionalmente segue – geralmente na forma da Marinha. Mas a nova Marinha não deve se parecer com a antiga Marinha. Se isso acontecer, teremos cometido um erro estratégico. À medida que as potências rivais desenvolvem navios e mísseis que visam nossos porta-aviões e outras grandes embarcações de superfície, devemos fazer maiores investimentos em submarinos avançados equipados com o que há de mais moderno em mísseis hipersônicos de manobra de longo alcance. Devemos buscar um futuro em que nossos submarinos não possam ser encontrados e nossos mísseis hipersônicos não possam ser derrotados.

A Marinha, no entanto, não é apenas uma força de guerra. Tem uma missão em tempo de paz única entre os serviços militares: mostrar a bandeira e defender os interesses americanos por meio de uma presença avançada consistente e credível. Os comandantes identificaram 18 regiões marítimas do mundo que exigem a implantação quase contínua de navios americanos para demonstrar nossa determinação. Durante a Guerra Fria, a Marinha mantinha aproximadamente 150 navios no mar todos os dias. Como o tamanho da frota caiu – para os atuais 293 – a Marinha tem lutado para manter até 100 navios no mar o tempo todo. Os almirantes do serviço recentemente sugeriram uma meta de ter 75 navios “capazes de missão” a qualquer momento. No momento, a frota tem cerca de 20 navios em treinamento e apenas cerca de 40 ativamente implantados sob comandantes combatentes regionais. Isso criou vácuos em áreas vitais, como o Oceano Ártico e o Mar Negro, que nossos inimigos estão ansiosos para preencher.

O chefe de operações navais (*nota do tradutor: termo equivalente ao comandante da Marinha no Brasil*) pediu recentemente uma frota de cerca de 500 navios. Ele rapidamente apontou que isso incluiria cerca de 50 novas fragatas de mísseis guiados – pequenas embarcações de superfície capazes de operar em estreita colaboração com aliados e parceiros – bem como 150 plataformas não tripuladas de superfície e subsuperfície que revolucionariam a maneira como as operações navais em tempo de guerra são conduzidas. As fragatas estão sendo montadas nas margens do Lago Michigan. A construção dos navios não tripulados, devido aos seus *designs* não tradicionais e tamanhos menores, poderia ser dispersada para estaleiros menores, incluindo estaleiros na Costa do Golfo, ao longo dos rios Mississippi e Ohio, e nos Grandes Lagos, onde navios e submarinos eram construídos para a Marinha durante a Segunda Guerra Mundial. Esses tipos de navios, combinados com submarinos avançados, nos permitirão exercer influência e projetar poder com igual vigor.

Ao longo dos 50 anos da minha vida, observei a importância dos oceanos e a ideia de liberdade dos mares desaparecerem da consciência nacional. O próximo grande desafio militar que enfrentaremos provavelmente virá de um confronto no mar. Grandes potências, especialmente grandes potências equipadas com armas nucleares, não ousam atacar umas às outras diretamente. Em vez disso, eles se enfrentarão nos espaços comuns: ciberespaço, espaço sideral e, mais importante,

no mar. Os oceanos seriam campos de batalha novamente, e nós, e o mundo, simplesmente não estamos preparados para isso.

Algumas vozes, é claro, argumentarão que os interesses dos Estados Unidos, difusos e globais, podem ser melhor atendidos expandindo nossos compromissos de forças terrestres para lugares como Europa Oriental, Oriente Médio e Coreia do Sul como demonstrações da determinação americana, e que ar e as forças navais devem ser diminuídas para pagar tais compromissos. Outros – aqueles na escola “desinvestir para investir” – acreditam na promessa de tecnologia futura, argumentando que as plataformas e missões de guerra mais tradicionais devem ser eliminadas para financiar seus mísseis ou sistemas cibernéticos mais novos e eficientes. A primeira abordagem continua um caminho de emaranhados desnecessários. A segunda segue um caminho de promessa sem provas.

Uma estratégia de segurança nacional centrada no poder marítimo traria novas vantagens aos Estados Unidos. Isso não encorajaria muito sutilmente aliados e parceiros na Eurásia a aumentar o investimento em forças terrestres e a trabalhar mais estreitamente. Se eles construíssem mais tanques e equipassem seus exércitos, os Estados Unidos poderiam garantir linhas de abastecimento transoceânicas do Hemisfério Ocidental. A prática de 70 anos de posicionar nossas forças terrestres em países aliados, usando os americanos como arame farpado e oferecendo aos aliados uma desculpa conveniente para não gastar em sua própria defesa, deveria chegar ao fim.

Uma estratégia de poder marítimo, adotada deliberadamente, colocaria os Estados Unidos de volta no curso da liderança global. Devemos evitar envolvimento nas guerras terrestres de outras nações – resistindo ao desejo de resolver todos os problemas – e procurar, em vez disso, projetar influência do mar. Devemos recriar uma América industrializada de classe média que construa e exporte produtos manufaturados que possam ser transportados em navios construídos nos EUA para o mercado global.

Sabíamos de tudo isso na época de Alfred Thayer Mahan. Os chineses estão nos mostrando que já sabem disso. Os Estados Unidos precisam reaprender as lições de estratégia, geografia e história. Devemos olhar para os oceanos e encontrar nosso lugar neles novamente.

Publicado no [The Atlantic](#).

**Jerry Hendrix, capitão aposentado da Marinha americana, é membro sênior do Sagamore Institute, em Indianápolis, e autor de “To Provide and Maintain a Navy”.*
