ALFRED THAYER MAHAN: O HOMEM (I)

FRANCISCO EDUARDO **ALVES DE ALMEIDA**
Capitão de Mar e Guerra

SUMÁRIO

Alfred Thayer Mahan: um marinheiro relutante e autor vigoroso
Primeiros tempos na Marinha
A maturidade intelectual
A nova carreira

"Alfred Thayer Mahan, o evangelista do poder marítimo". Com este título Margaret Tuttle Sprout cunhou o seu conhecido artigo publicado em 1971 sobre esse personagem histórico que modificou a percepção da importância de se dominar o mar para o desenvolvimento das nações. Sprout iniciou dizendo que "nenhuma outra pessoa influenciou tão direta e profundamente a teoria do poder marítimo e a estratégia naval como Alfred Thayer Mahan".[1]

Sem dúvida, Margaret Sprout tinha razão. Até hoje se discute a importância histórica e teórica dos estudos de Mahan para se compreender a guerra no mar a partir do século XVII e suas repercussões políticas no desenvolvimento das nações. Afinal, quem foi esse personagem que estabeleceu um novo paradigma na discussão dos

1 SPROUT, Margaret Tuttle. "Mahan: evangelist of sea power". In: EARLE, Edward Mead. *Makers of modern Strategy.* Princeton: Princeton University Press, 1973, p. 415.

temas navais e influenciou sobremaneira as políticas nacionais de diversos países?

ALFRED THAYER MAHAN: UM MARINHEIRO RELUTANTE E AUTOR VIGOROSO

Alfred Thayer Mahan nasceu em 27 de setembro de 1840, na cidade de West Point, estado de Nova Iorque, Estados Unidos. Filho do professor de engenharia civil e militar da Academia Militar de West Point, Dennis Hart Mahan,[2] e de Mary Helena Okill Mahan, uma professora protestante profundamente religiosa[3], Alfred, desde cedo, adquiriu de seu pai um profundo sentido de dever e um comportamento cortês e polido.

Apesar de seu pai ter sido criado na religião católica em virtude de sua origem irlandesa, Alfred tornou-se protestante episcopal, fruto da ascendência de sua avó Mary Jay, que muito o influenciou.[4]

O jovem Alfred viveu a maior parte de sua infância em West Point, local onde seu pai permaneceria como professor por quase 40 anos. Com 12 anos de idade foi enviado à escola secundária em Hagerstown, no estado de Maryland, e, dois anos depois, entrou para o Columbia College, hospedando-se na casa de seu tio, Milo Mahan[5], professor de história eclesiástica no Seminário-Geral Teológico na cidade de Nova Iorque. Milo teve profunda influência na vida religiosa de Alfred.

Desde cedo, Alfred desejou entrar para a Marinha de Guerra, apesar da oposição de seu pai, que acreditava ser mais produtiva para o seu filho a vida em uma profissão liberal. Sobre isso, disse Alfred:

> Minha entrada na Marinha foi totalmente contra o desejo de meu pai. Não me lembro de todos os seus argumentos, mas me disse que eu era muito mais preparado para a vida civil do que para a vida militar, pelo que ele me conhecia. Eu acredito, hoje em dia, que no fundo ele estava certo; apesar de eu não ter motivos para reclamar de qualquer insucesso, estou convencido de que faria melhor na vida civil.[6]

Apesar da oposição de seu filho em seguir a vida civil, Dennis ajudou-o, enviando cartas de apresentação ao secretário da Guerra, Jefferson Davis, para obter uma nomeação para a Academia Naval de Annapolis. Como era costume na ocasião, o jovem Alfred Mahan enviou uma carta ao deputado de seu estado, Nova Iorque, Ambrose Murray, solicitando indicação para Annapolis. Escreveu Alfred o seguinte:

> Não posso permitir que essa ocasião passe sem expressar minha sincera gratidão pelo gentil apoio que o senhor me tem dado para obter o fim que tenho em mente. Sua gentileza tem sido muito apre-

---

2 Dennis Hart Mahan nasceu em 1802, em Norfolk, Virginia. Graduou-se pela Academia Militar de West Point em 1824 como primeiro aluno de sua turma. No ano seguinte, seguiu para a França, onde se formou em engenharia de fortificações. Em 1838, tornou-se professor dessa academia, lá permanecendo até sua morte, em 1871. Casou-se com Mary Helena em 1839. Fonte: SEAGER II, Robert. *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters.* Annapolis: United States Naval Institute, 1977, p. 3. No subitem 2.2.2 será discutida com maior profundidade a influência de Dennis Mahan sobre o pensamento de Alfred.

3 Ibidem, p. 3.

4 TAYLOR, Charles Carlisle. *The life of Admiral Mahan, naval philosopher.* op. cit, p. 3 e SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters* op. cit, p. 6.

5 Milo Mahan foi professor de Teologia e de Filosofia, tendo estudado em profundidade os filósofos gregos. Segundo Robert Seager, Milo teve considerável influência sobre Alfred Mahan. Fonte: SEAGER, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 5.

6 MAHAN, Alfred Thayer. *From sail to steam.* New York: Harper & Brothers Publishers, 1907, p. xiv.

ciada, pelo meu profundo desejo de entrar nessa profissão [da Marinha], e realmente seria um grande desapontamento eu ser obrigado a desistir desse desejo[7].

Em 30 de setembro de 1856, o jovem Alfred era declarado aspirante de Marinha na Academia Naval de Annapolis, estado de Maryland.

PRIMEIROS TEMPOS NA MARINHA

Mahan tinha 15 anos quando entrou para Annapolis. No início de sua estada na Academia, sentiu profunda depressão pelo afastamento de sua família[8], recuperando-se aos poucos, depois de se convencer da inevitabilidade de sua decisão de prosseguir na carreira. Por ter cursado dois anos em Columbia, foi autorizado a se agregar ao 2º ano.

"Ele [Mahan] tinha uma brilhante memória, mas também a capacidade de compreender e a clareza de perceber problemas, que o faziam se distinguir entre os seus pares pela inteligência"

Após os primeiros difíceis dias, Mahan começou a apreciar o ambiente naval e tornou-se, inicialmente, um aspirante alegre, confiante e acima da média intelectual da turma[9]. Um dos seus mais chegados colegas de turma, Samuel Ashe, declararia que Mahan "era o homem mais intelectualizado que conhecera. Ele [Mahan] tinha uma brilhante memória, mas também a capacidade de compreender e a clareza de perceber problemas, que o faziam se distinguir entre os seus pares pela inteligência".[10]

O desempenho acadêmico de Mahan foi acima da média. Com o passar dos anos na Academia, entretanto, Mahan tornou-se introvertido e solitário, incapaz de se relacionar satisfatoriamente com seus colegas de turma. Durante os anos em Annapolis, Mahan fez poucos amigos e tornou-se uma figura impopular.

Mahan permaneceu três anos em Annapolis, vindo a graduar-se em 2º lugar na classe de 1859. Somente 20 alunos conseguiram graduar-se, de um total inicial de 49 aspirantes.[11] Dizia ele que a quantidade de abandonos durante o curso espelhava a imperfeição do processo educacional em todo o país e não a severidade dos testes na Academia. O problema estava no próprio ensino nacional, que não preparava os alunos para o estudo e a instrução, e não no rigor na avaliação dos alunos em Annapolis. Acreditava mesmo que as avaliações e provas eram "moderadas", não havendo necessidade de se aplicar com afinco nos estudos.[12] Apesar disso, acreditava que a Academia se constituía numa atmosfera perfeitamente de acordo com a vida que os aspirantes teriam na Marinha, bem mais relaxada que no Exército,

7 Carta de Alfred Thayer Mahan a Ambrose Murray de 14 de abril de 1856, escrita de Nova Iorque. Fonte: SEAGER II, Robert; MAGUIRE, Doris. *Letters and papers of Alfred Thayer Mahan.* V1, op. cit, p. 3.

8 SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 12.

9 Ibidem, p. 12.

10 TAYLOR, op. cit. p. 8.

11 O primeiro aluno da turma de 1859 foi William Briggs Hall, que pediu demissão da Marinha quando foi deflagrada a Guerra de Secessão. Agregou-se ao Exército da Confederação e, depois do término da guerra, foi assessor do Exército egípcio, indicado pelo General Sherman. Fonte: TAYLOR, op. cit. p. 10.

12 MAHAN, *From Sail to Steam*, op. cit. p. 75.

uma vez que havia, segundo ele, liberdade na troca de experiências com os professores e instrutores.[13]

O ambiente em Annapolis era favorável à causa do Sul, inclusive com muitos aspirantes de lá provenientes, ardorosos de seus ideais. Acreditavam que a Justiça estava a seu lado e que a União queria limitar seus direitos e liberdade[14]. O cerne da desconfiança entre os dois lados já contagiava o ambiente acadêmico e, dentro de poucos anos, muitos daqueles colegas de turma estariam lutando em lados opostos, inclusive Mahan, que se agregou à União, mais para preservá-la do que para abolir a escravidão, principal causa da guerra[15].

Após sua graduação em Annapolis, o Guarda-Marinha[16] Mahan foi designado para a Fragata USS *Congress*[17], que se encontrava em patrulha no Atlântico Sul, na função de ajudante de ordens do comodoro Joshua Sands, comandante da Estação Naval do Brasil. Nessa oportunidade, teve a chance de conhecer o Rio de Janeiro. Disse ele, sobre a cidade brasileira, que "a magnífica paisagem do Rio permanece e precisa permanecer próximo de uma visão tipo 'terremoto'; o Pão de Açúcar, a distante Serra dos Órgãos, as altas montanhas próximas que nos rodeiam, as numerosas curvas de sua linha de costa e diversificadas escarpas que nos dão a conhecer são contínuas novidades"[18].

Em 31 de agosto de 1861, foi promovido a capitão-tenente[19], embarcando, logo após, na corveta a vapor USS *Pocahontas*[20] destacada na Flotilha do Rio Potomac. Sua ascensão rápida a capitão-tenente foi motivada pela aceleração das promoções durante o primeiro ano da Guerra de Secessão, deflagrada pouco tempo antes.

Mahan travou contato com as péssimas condições dos escravos na Carolina do Sul, tornando-se imediatamente um abolicionista

Mahan se filiou à causa da União e participou no *Pocahontas* do ataque às forças confederadas em Port Royal, na Carolina do Sul, em novembro de 1861. Em seguida, o navio foi designado para a Estação de Bloqueio do Atlântico Sul, em patrulha entre Georgetown, na Carolina do Sul, e Ferdinanda, na Flórida, longe dos grandes combates navais entre a União e a Confederação. Nessa estação de pouca atividade bélica, Mahan travou contato com as péssimas condições dos escravos na Carolina do Sul, tornando-se imediatamente um abolicionista.[21]

---

13 Ibidem, p. 84.
14 Ibidem, p. 85.
15 TAYLOR, op. cit. p. 11.
16 Em inglês, *passed midshipman*.
17 O USS *Congress* era um navio a vela do tipo fragata com 1.867 toneladas de deslocamento, completada em 1842, armada com 50 canhões de diversos calibres. Foi afundada durante a Guerra de Secessão pelo navio confederado USS *Virginia*. USS significa "United States Ship". Fonte: SEAGER II, *Letters and papers,* v. 1, op. cit. p. 84.
18 MAHAN, *From sail to steam*, op. cit. p. 147.
19 Em inglês, *lieutenant* na Marinha dos EUA.
20 O USS *Pocahontas* era uma corveta deslocando 694 toneladas, com 11 canhões e uma tripulação de 173 homens. Fonte: SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 36.
21 Ibidem, p. 37.

Em setembro de 1862, Mahan foi designado para servir como instrutor de marinharia na Academia Naval, transferida de Annapolis para Newport, Rhode Island, de modo a afastá-la dos combates da guerra. Mahan lá permaneceu por cerca de um ano. Sendo um oficial que mantinha distância dos aspirantes, não deixou boas lembranças. Ainda na Academia, foi designado para o USS *Macedonia*[22], acompanhando os aspirantes em uma viagem de instrução.

Esse período no *Macedonia* foi de muita alegria para Mahan, pois o navio foi destacado para um cruzeiro à Europa, onde teve oportunidade de visitar Paris, que muito o encantou. Além disso, nesse mesmo navio, travou estreito contato com o comandante, capitão de corveta[23] Stephen Luce, que viria a ter um importante papel na carreira de Mahan, e com William Sampson, futuro almirante que se destacaria na Guerra Hispano-Americana, em 1898.

No regresso de sua comissão, Mahan foi designado para servir no USS *Seminole*[24], agregado ao Esquadrão de Bloqueio do Golfo, em frente a Sabine Pass e Galveston. Essa fase lhe foi extremamente frustrante. Dizia ele que essa comissão era desesperadamente tediosa e que "nunca tinha visto um grupo de homens inteligentes reduzidos à total imbecilidade como os meus colegas de navio".[25] Logo em seguida, foi designado para o estado-maior do comandante em chefe do Esquadrão de Bloqueio do Atlântico Sul, Almirante Dahlgren, a bordo do USS *James Adger*[26], quando este almirante entrou, em abril de 1865, no Porto de Charleston, recentemente capturado das forças confederadas.

O historiador Robert Seager II atestou que seu desempenho como oficial de armamento do esquadrão, sob as ordens de Dahlgren, não foi dos melhores, uma vez que este almirante o transferiu de volta ao *Seminole* por não controlar adequadamente os estoques de munição do esquadrão[27]. Parecia que Mahan não se sentia à vontade em navios.

A guerra finalmente terminara, e Mahan não participou ativamente de sua conclusão, ora estacionado em navios afastados do campo de lutas, ora prestando serviços em terra, como na Academia Naval, onde permaneceu por pouco mais de um ano. Nesse mesmo ano de 1865 foi promovido a capitão de corveta, tendo sido designado imediato do USS *Muscoota*[28], onde sofreu com uma forte febre tropical, permanecendo muitos dias afastado do serviço. Novamente foi atingido por forte depressão, sentindo-se frustrado, solitário e sem amigos próximos[29]. A vida no mar definitivamente não lhe agradava de maneira alguma.

Depois de um breve período no Estaleiro Naval de Washington, Mahan foi designado para servir na Fragata USS *Iroquois*, na Estação Asiática, onde pôde visitar a China, o Japão e o Extremo Oriente. Nessa região, Mahan foi atingido novamente por forte doença quando em Nagasaki[30], afas-

22 O USS *Macedonia* era um navio obsoleto, armado com quatro velhos canhões. Tinha a tarefa de adestrar os aspirantes da Academia Naval nas fainas marinheiras. Fonte: Ibidem, p. 37.
23 Capitão de corveta é tenente-comandante (*lieutenant-commander*) na Marinha norte-americana.
24 O USS *Seminole* era uma pequena chalupa armada com nove canhões. Fonte: Ibidem, p. 38.
25 Ibidem, p. 38.
26 O USS *James Adger* era uma escuna a vapor armada com 17 canhões. Fonte: SEAGER II, v. 1, *Letters and papers*, op. cit. p. 88.
27 Ibidem, p. 41.
28 O USS *Muscoota* era uma barca de madeira armada com dez canhões de diversos calibres. Fonte: SEAGER II, v. 1, *Letters and papers*, op. cit. p. 94.
29 SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 43.
30 TAYLOR, op. cit, p. 18.

tando-se de seu navio por breve período de tempo. Sentia-se mal a bordo, e aquele tipo de vida lhe desagradava. Em abril de 1867, escreveu o seguinte para a sua mãe:

> Minha situação a bordo é de grande isolamento, e muitas vezes é difícil suportar. Sobre mim o peso é maior porque não estou certo de que isto é o que quero fazer. Tenho dúvidas se devo insistir, quando menciono minhas dificuldades e dúvidas. Deus me colocou em uma situação, como disse, de quase total isolamento, de sofrer a dúvida da disciplina e da incerteza.[31]

O período a bordo do *Iroquois*, embora extremamente penoso, foi profícuo para sua formação intelectual. Mahan leu avidamente obras de John Motley, Leopold Von Ranke e de François Pierre Guizot. A História começou a fazer parte de sua vida. As lides do mar, por outro lado, só traziam desesperança e temor.

O ano de 1870 foi um ano importante para Mahan, pois, ao passar pela Europa, pôde assistir à queda do Império francês, esmagado pelos alemães. Esse acontecimento histórico, segundo ele, fez desaparecer o velho, Napoleão III, e surgir o novo, o Império alemão, uma "força organizada e disciplinada".[32] Esse fato provocou profundo impacto em seu pensamento.

No período entre 1870 e 1875, serviu ora em unidades de terra ora em navios (no segundo caso a contragosto), tais como no Navio Mercante USS *Worchester*[33], e em fevereiro de 1873 no comando do USS *Wasp*[34], no Rio da Prata, um navio em péssimas condições operacionais. A inabilidade de Mahan em manobras marinheiras mostrou-se mais uma vez, quando no comando do *Wasp*.

Um fato inusitado ocorreu em junho de 1874. Ele chocou-se com a porta flutuante de um dique seco em Montevidéu, impedindo a sua retirada até o reparo total da porta. Ficou preso nesse dique por cerca de dez dias. Não satisfeito, logo depois Mahan chocou-se com uma barca no mesmo porto, e, em 3 de novembro de 1874, colidiu o seu navio com um vaso de guerra argentino no porto de Buenos Aires, durante uma tempestade.[35]

A inabilidade de Mahan em manobras marinheiras mostrou-se mais uma vez, quando no comando do *Wasp*

Pouco antes de assumir o comando do *Wasp*, Mahan casou-se, em junho de 1872, com Ellen Lyle Evans. Foi um relacionamento que perdurou durante toda a sua vida. Dessa relação nasceram duas mulheres, Ellen Evans, nascida em Montevidéu em 1873, e Helen Kuhn, em 1877, e um homem, Lyle Evans, em 1881. A Ellen Lyle pode ser imputada parte do sucesso editorial de Mahan, já que foi uma grande incentivadora de seu marido, muitas vezes trans-

---

31 Carta de Alfred Mahan para sua mãe, Mary Helena Okill Mahan, escrita a bordo do USS *Iroquois* em 28 de abril de 1867. Fonte: SEAGER II, v. 1, *Letters and papers*, op. cit. p. 99.

32 TAYLOR, op. cit, p. 19.

33 O USS *Worchester* era um mercante armado de 3.050 toneladas de deslocamento, com 14 canhões. Fonte: SEAGER II, v. 1, *Letters and papers*, op. cit. p. 359.

34 O USS *Wasp* foi um navio britânico que forçava o bloqueio estabelecido pela União, tendo sido capturado durante a Guerra de Secessão. Seu nome fora mudado para *Wasp* em junho de 1865.

35 LANKIEWICZ, Donald. *The Reluctant Seaman*. 2007, p. 4. página www.thehistorynet.com. Acesso em 26 de abril de 2007.

crevendo seus textos em máquina de escrever e revisando os manuscritos.

Em agosto de 1875, Mahan foi designado para o Arsenal Naval de Boston, já capitão de fragata,[36] e em 1877 voltou a Annapolis como chefe do Departamento de Artilharia, onde permaneceu por três anos. O evento mais importante ocorrido com Mahan nesse período foi o 3º lugar obtido em um concurso de monografias, com um trabalho sobre a educação naval, patrocinado pelo United States Naval Institute em 1878. Embora na competição tenham concorrido apenas dez artigos, o texto de Mahan foi considerado reformista, uma vez que propunha a modernização dos currículos da Academia Naval, de modo a incrementar as qualificações acadêmicas dos aspirantes[37]. Com esse artigo, Mahan tomou gosto pela escrita, uma fuga dos fracassos como oficial de Marinha embarcado.

Mais uma vez, a inabilidade em manobrar navios se fez presente. Mahan colidiu, em um dia claro e mar calmo, com uma barca a vela que tinha, sem dúvida alguma, preferência de passagem

Em julho de 1880, voltou a servir no Arsenal Naval de Nova Iorque, no Brooklin, onde permaneceu até 1883, quando assumiu o comando do USS *Wachusset*[38], estacionado em Callao, no Peru. Em 1882, Mahan escreveu seu primeiro livro, *The Gulf and Inland Waters*[39], que tratou das operações navais ocorridas durante a Guerra de Secessão. Ele servira no teatro de operações da guerra durante pouco tempo, no entanto lera um grande volume de relatórios dos dois lados e se correspondeu com numerosos participantes dos eventos ocorridos, o que lhe fez escrever um trabalho com razoável sustentação argumentativa. Nessa obra, Mahan elogiou o Almirante David Glasgow Farragut, tanto no ponto de vista político como no militar, por sua rápida captura de Nova Orleans em 1862[40]. Alguns anos depois, Mahan escreveria duas biografias, uma de Lorde Horatio Nelson, seu modelo de herói naval, e outra exatamente de Farragut, seu modelo de almirante vencedor.

Mais uma vez, a inabilidade em manobrar navios se fez presente. Mahan colidiu, em um dia claro e mar calmo, com uma barca a vela que tinha, sem dúvida alguma, preferência de passagem. O *Wachusset* deveria permitir que a barca passasse, porém mais uma vez Mahan cometeu um erro, levando à colisão. O Tenente Hugh Rodman, oficial do navio, em conversa com um colega oficial logo após o acidente, recebeu como resposta sarcástica em relação ao ocorrido o seguinte comentário: "O Oceano Pacífico não foi grande o bastante para o *Wachusset* se manter afastado do caminho dos outros".[41] Sua falta de intimidade com as lides marinheiras passava a ser discutida por todos de modo jocoso.

36 O posto de capitão de fragata na Marinha brasileira corresponde a *commander* na Marinha norte-americana. Mahan foi promovido a este posto em 1872.

37 SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 120.

38 O USS *Wachusset* era uma escuna lançada ao mar em 1861, armada com sete canhões de diversos calibres._Fonte: SEAGER II, v. 1, *Letters and papers*, op. cit. p. 556.

39 MAHAN, Alfred Thayer. *The Gulf and Inland Waters*, New York: Charles Scribner, 1883.

40 SUMIDA, Jon Tetsuo. *Inventing Grand Strategy and teaching command.* op. cit, p. 19.

41 LANKIEWICZ, op. cit. p. 4.

Foi nesse ambiente hostil e de poucas alegrias pessoais que Mahan recebeu, quando o seu navio estava em Guaiaquil, no Equador, um convite que o deixou extasiado. O Comodoro Stephen Luce[42] estava organizando a Escola de Guerra Naval dos EUA (EGN-EUA) em Newport, Rhode Island[43]. Ele precisava de um instrutor de história naval e estratégia para se agregar ao corpo docente da escola. Mahan não foi o primeiro nome escolhido por Luce[44]. Ele convidara o Capitão de Corveta Caspar Goodrich, que acabara de se estabelecer em Washington, e que, em virtude do desejo de permanecer nessa cidade, declinou do convite. Mahan foi a escolha que se seguiu. Provavelmente Luce leu o primeiro livro de Mahan, *The Gulf and Inland Waters*, de 1883, o que lhe deve ter agradado, daí tê-lo convidado para a função de instrutoria na Escola de Guerra. Mahan aceitou imediatamente o convite e em carta para Luce disse o seguinte:

> Gostaria muito de assumir essa função. Acredito ter a capacidade e talvez alguma atitude natural para o estudo em questão. Ao me questionar, não acredito ter neste momento o conhecimento específico que penso ser necessário possuir. Temo que o senhor me dê mais crédito do que realmente possuo e ter dado mais atenção à questão do que eu... minha resposta ao senhor é sim, eu gostaria de servir [na EGN-EUA], se o senhor, depois de ler minha carta, ainda me quiser. Certamente não acredito estar certo em me recusar a ajudar neste novo, difícil e necessário trabalho, se no julgamento de outros eu for útil.[45]

A designação de Mahan para a EGN-EUA foi o ponto de virada em sua apagada carreira

Imediatamente, Mahan se dedicou aos estudos históricos, preparando-se para assumir a instrutoria em Newport. O historiador William Livezey afirmou que a designação de Mahan para a EGN-EUA foi o ponto de virada em sua apagada carreira. Disse Livezey que, "de um amplo ponto de vista, a carreira de Mahan começou com a criação, em 1884, da EGN-EUA"[46]. A existência da escola se devia para qualificar oficiais dos postos mais elevados da Marinha dos EUA em estratégia e na arte de conduzir a guerra, de modo a que estivessem preparados para assessorar os chefes navais em política naval nacional e quando ordenado assumir o comando de importantes unidades da Marinha no "intrincado mundo da guerra".[47]

---

42 O Comodoro Stephen Luce é considerado o "pai" da EGN-EUA (Naval War College). Nasceu em 1827 e faleceu em 1917. Fonte: SEAGER II, v. 1, *Letters and papers*, Op. cit. p. 577. No subitem 2.2.2 será discutida a sua influência sobre Mahan.

43 A EGN-EUA acabou sendo estabelecida em 6 de outubro de 1884. Fonte: SEAGER II, *Letters and papers*, op. cit. p. 577.

44 Segundo o professor Phillip Crowl, Mahan foi efetivamente a terceira escolha. O segundo nome escolhido por Luce não foi por ele citado. Fonte: CROWL, Phillip. *Alfred Thayer Mahan: the naval historian*. op. cit, p. 446.

45 Carta de Alfred Mahan para Stephen Luce de 4 de setembro de 1884, a bordo do USS *Wachusset*, em Guaiaquil, no Equador. Fonte: SEAGER II, v. 1, *Letters and papers*, op. cit. p. 577.

46 LIVEZEY, William. *Mahan on Sea Power.* op. cit, p. 11.

47 TAYLOR, op. cit. p. 37.

Por cerca de dois anos ele se preparou com afinco para a sua nova função, que muito lhe agradava. Conduziu, assim, um estudo sistemático da história naval, centrando suas pesquisas nos séculos XVII e XVIII, procurando analogias entre as guerras terrestres e navais, de modo a constituir uma teoria de tática naval.[48]

A carreira acadêmica de Mahan realmente começou em Newport, onde atingiu sua maturidade intelectual.

A MATURIDADE INTELECTUAL

Em 1886, Mahan iniciou suas palestras na EGN-EUA, lá permanecendo até 1893, com pequenas interrupções em 1889, no Arsenal de Puget Sound, e em poucos anos em que a escola não ministrou cursos regulares. Nessa função, Mahan foi promovido a capitão de mar e guerra[49] em 1886, vindo posteriormente a substituir Luce na presidência da escola[50], designado este para comandar a Força Naval do Atlântico Norte.

Houve muita resistência à Escola de Guerra nos círculos navais no período. Em uma época de grandes avanços tecnológicos no campo da guerra naval, os estudos de história naval e das táticas realizadas por Nelson nas guerras napoleônicas eram considerados irrelevantes e anacrônicos. O importante para qualquer oficial da época era estudar as inovações técnicas agregadas aos sistemas de máquinas e de artilharia modernas e não história. Considerava-se que o que ocorreu no passado não teria qualquer aplicação na nova guerra do final do século XIX. Para esse grupo considerável de oficiais, a ênfase na história era "não só reacionária, como impraticável", segundo Phillip Crowl.[51]

Ao se preparar para a tarefa de transmitir conhecimentos sobre estratégia e táticas navais para os alunos da Escola de Guerra, Mahan tinha uma série de questionamentos. Em carta a seu colega William Anderson, disse o seguinte:

> Quando fui inicialmente designado para ministrar aulas de história naval em nossa Escola de Guerra Naval, me perguntei como transformar a experiência com navios a vela de madeira, com seu armamento rudimentar, em utilidade no presente? A primeira resposta que obtive foi demonstrando a tremenda influência que o poder naval, sob qualquer forma, exerceu no curso da história. A segunda resposta veio com o prosseguimento de meus estudos, que foi demonstrar que os princípios de guerra receberam confirmação na velha experiência naval, da mesma forma que eles receberam em relação à guerra terrestre em todas as várias fases nos últimos 25 séculos. O presente trabalho é esse resultado.[52]

A partir de suas palestras, abarcando o período dos séculos XVII e XVIII, Mahan escreveu e publicou em 1890 o livro que se tornaria um clássico de história naval: o *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Em seu prefácio, Mahan estabelece como finalidade proceder a um exame geral da história da Europa e da América, com vistas ao efeito que teria o poder marítimo sobre os rumos dessa história. Essa obra teve imediato impacto no meio naval, principalmente na Grã-Bretanha. As razões para isso eram evidentes. O livro baseava-se na própria história naval

48 SPROUT, *Mahan: evangelist of Sea Power.* op. cit. p. 417.
49 O posto de capitão de mar e guerra na Marinha norte-americana é nomeado como *captain*.
50 Mahan foi presidente da EGN-EUA por dois períodos, de 1886 a 1889 e de 1892 a 1893.
51 CROWL, op. cit. p. 447.
52 Carta de Alfred Mahan para William Henderson, escrita de Elizabeth, New Jersey, em 5 de maio de 1890. Fonte: SEAGER II, v. 2, *Letters and papers*, op. cit. p. 9.

britânica e, o mais importante, respaldava o sucesso de suas políticas navais do período.

Mahan iniciou a introdução do livro apresentando a sua argumentação política, na qual os negócios marítimos tiveram um grande e decisivo efeito sobre o curso da história e na prosperidade das nações.[53] O seu argumento político-econômico foi baseado na proposição básica de economia de que as viagens e o tráfego marítimo foram mais fáceis e mais baratos do que em terra. Desde o início de sua proposição, Mahan procurou enfatizar a centralidade do mar nos destinos das nações. Uma interessante discussão foi a realizada em relação às seis condições que afetavam o poder marítimo, que serão apresentadas posteriormente nos próximos números da *Revista Marítima*.

A partir do Capítulo 2, Mahan se concentrou na apresentação das grandes campanhas e batalhas navais desde 1660, isto é, a partir da restauração Stuart com Carlos II na Inglaterra, da assunção de Luís XIV nos negócios de Estado francês, após a morte do Cardeal Mazarino, e da reorganização europeia após os Tratados de Westphalia, em 1648, e dos Pirineus, que propiciou, segundo ele, "um estado de paz externa geral, destinada a ser atingida brevemente por uma série de guerras universais que durariam enquanto Luís XIV vivesse".[54] Para ele, nessas guerras contínuas o poder marítimo tivera, em menor ou maior grau, uma grande importância.[55] O período abarcado pelo seu estudo transita até 1783, isto é, o fim da Revolução Americana, com o tratado de paz assinado em Versailles em 3 de setembro de 1783.

O historiador naval inglês Sir John Knox Laughton, ao comentar o livro de Mahan no *Edinburgh Review*, da Escócia, disse que o *The influence of Sea Power upon History* era uma "esplêndida apoteose da coragem, tenacidade, habilidade e poder da Inglaterra".[56] Era a aceitação e a garantia de uma boa avaliação, escrita por um renomado historiador britânico, com imenso prestígio no meio acadêmico.

Durante os dois últimos dias gastei metade do meu tempo, atarefado como estava, lendo o seu livro. Incorro em grave erro se ele não se converter num clássico naval

Theodore Roosevelt

O eminente historiador inglês Sir Julian Stafford Corbett[57], um dos principais teóricos do poder marítimo, comentando sobre o livro, disse que pela primeira vez a história naval adquiria uma base filosófica e que, a partir de um grande número de fatos históricos, grandes generalizações foram possíveis, havendo poucos livros que tenham produzido efeito tanto na ação como no pensamento político.[58]

---

53 SUMIDA, op. cit, p. 27.

54 MAHAN, Alfred *The Influence of Sea Power upon History*, op. cit. p. 91.

55 Ibidem, p. 91.

56 LAUGHTON, John Knox. Captain Mahan on Maritime Power. *Edinburgh Review.* Edinburgh. V. CLXXII, p 420-453, out, 1890. apud LIVEZEY, op. cit. p. 61.

57 Corbett iria se distinguir posteriormente, publicando, em 1911, um livro importante em estratégia e história naval chamado *Some principles of Maritime Strategy*, ainda não traduzido para o português. Corbett distinguiu-se como um especialista muito competente no estudo da Marinha inglesa no período elizabetano.

58 WESTCOTT. Allan. *Mahan on Naval Warfare. Selections from the writings of Rear-Admiral Alfred Mahan.* op. cit, p. xv.

Os ingleses se abismaram por ter sido um norte-americano e não um britânico que melhor descrevera as políticas navais inglesas da época, o que não deixou de ser uma grande surpresa. Além disso, a época em que o livro foi lançado não poderia ter sido mais propícia para o autor, assim como para o Almirantado inglês. No ano de 1889 havia sido estabelecida a política do "Two Power Standard"[59], e Mahan, sem perceber, proveu de argumentos os políticos ingleses que desejavam a expansão britânica no mar.

Na Alemanha, o livro foi um retumbante sucesso. O *kaiser*, ao ler o livro de Mahan, viu o respaldo necessário para a expansão colonial de sua nação e o desenvolvimento de um forte poder marítimo, de modo a contestar o poder da Grã-Bretanha. Em maio de 1894, diria que não estava lendo somente o livro de Mahan, mas sim o devorando, com o propósito de decorá-lo e fazer com que sua leitura fosse obrigatória nos navios de sua Marinha.[60]

Mahan desejava demonstrar a importância que o mar tinha para o desenvolvimento das nações, tomando como exemplo a Grã-Bretanha

No país de Mahan, os EUA, o livro inicialmente obteve menor impacto, no entanto foi avidamente lido por Theodore Roosevelt, que viria a ser Presidente da República. Roosevelt não só adorou o livro como disse: "Durante os dois últimos dias gastei metade do meu tempo, atarefado como estava, lendo o seu livro. Incorro em grave erro se ele não se converter num clássico naval".[61] Além do apoio de Roosevelt, o senador Cabot Lodge também ficou vivamente impressionado com o livro, uma vez que era partidário da expansão de seu país em direção ao Caribe e ao Pacífico. Mahan defendera com entusiasmo a obtenção de bases nessas regiões como um dos pilares para o estabelecimento de um poder marítimo poderoso. Por seu lado, seu comandante, o Almirante Luce, disse o seguinte, a respeito dessa obra de Mahan:

> Esta obra é um trabalho excepcional; não existe nada como isso em toda a literatura naval. Nenhum outro autor com o qual mantive contato conduziu esse tema com o espírito liberal e, por que não dizer, filosófico ou comentou a história da Marinha e suas realizações nos negócios do Estado, apontando a sua importância para a vida nacional. Este trabalho é inteiramente original em sua concepção, brilhante em sua constituição e acadêmico em sua execução[62].

Em outros países, o impacto dessa obra de Mahan foi também considerável. Traduções para francês, alemão, japonês, russo, espanhol e italiano foram logo dissemi-

59 Política agressiva inglesa estabelecida em 1899 que determinava que a esquadra de batalha desse país deveria ser igual ou maior em números que os dois poderes navais que se seguiam. Utilizava-se como referência o número de encouraçados componentes da esquadra de batalha, segundo memorando de Reginald Mc Kenna, primeiro lorde do Almirantado, para o primeiro-ministro H. Asquith, de maio de 1909.

60 CAMINHA, João Carlos Gonçalves. "Mahan: sua época e suas ideias". *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 3º trim 1986, p. 22. Excelente artigo escrito pelo Almirante Caminha e que merece leitura complementar.

61 Ibidem, p. 22.

62 TAYLOR, op. cit. p. 46.

nadas. Incompreensivelmente, não houve traduções para o português[63].

O que efetivamente Mahan desejava com o seu livro era demonstrar a importância que o mar tinha para o desenvolvimento das nações, tomando como exemplo a Grã-Bretanha. Além disso, queria compreender quais princípios governavam a guerra do mar desde a antiguidade. O que efetivamente queria Mahan era despertar na classe política dos EUA a centralidade das políticas navais para o desenvolvimento nacional. Considerava que a Marinha norte-americana tinha uma postura defensiva, voltada para a guerra costeira, sem pretensões além-fronteiras. Acreditava que essa postura era deficiente e equivocada, indicando que o melhor caminho era a ofensiva e a projeção internacional.

O que efetivamente queria Mahan era despertar na classe política dos EUA a centralidade das políticas navais para o desenvolvimento nacional

Por muito pouco Mahan não se viu retornando para o mar. O chefe do Bureau de Navegação da Marinha norte-americana, Comodoro[64] Francis Ramsay, pretendeu movimentá-lo para uma nova função embarcada, logo após a publicação de seu livro. Acreditava Ramsay que não era função de um oficial de Marinha escrever livros. Se não fosse pelo prestígio de Mahan e o sucesso de seu livro, ele seria fatalmente transferido.

Em 1892, Mahan lançou o segundo livro da série, chamado de *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*[65]. Novo sucesso de vendas e de crítica. Ao contrário do primeiro livro, esta obra baseou-se em algumas fontes primárias, sendo que o período abarcado foi cerca de 1/5 do anterior; no entanto, devido à profundidade e extensão da pesquisa, foi publicada em dois volumes. Em sua essência, esta vasta obra era uma continuação da primeira; no entanto, sua análise foi mais detalhada. Segundo Sumida, a diferença marcante entre essa obra e a anterior foi a forma como o seu texto foi analisado, "alterando-se fundamentalmente a forma e a substância de seu argumento governamental"[66]. Nela encontra-se uma frase célebre, em que o autor norte-americano comentou que "o mundo jamais viu uma demonstração mais impressionante da influência do poder marítimo na história. Aqueles navios distantes e desgastados por tempestades com os quais a Grand Armée francesa nunca se preocupou se contrapunham a ela e ao domínio do mundo".[67] Queria dizer que naquela esquadra combativa e desgastada da Grã-Bretanha estava a própria dominação mundial, fato não percebido por Napoleão. Há certamente na afirmação de Mahan um certo exagero, no entanto a frase tornou-se famosa nos círculos navais.

As duas obras compuseram, juntamente com *Sea Power in its relations to the*

63 Existe um projeto a ser conduzido pela Escola de Guerra Naval do Brasil no ano de 2009 para finalmente se traduzir esse livro para o português.

64 Posto não existente na Marinha brasileira, correspondendo a um grau intermediário entre capitão de mar e guerra e contra-almirante.

65 MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*. v. 2, Boston: Little Brown, 1892.

66 SUMIDA, op. cit. p. 33.

67 MAHAN, Alfred Thayer. *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812*. op. cit p. 118.

War of 1812[68], de 1905, em dois volumes, a série de três livros *The influence of Sea Power*, cunhada pelo professor Sumida[69].

Em 1891, o conhecido estrategista inglês Almirante Philip Colomb lançou no mercado editorial do Reino Unido um denso livro de história naval e estratégia, o *Naval Warfare*[70], ou seja, um ano após a obra de Mahan. Embora fosse um livro muito bem elaborado, foi totalmente eclipsado pela obra de seu colega dos EUA, inclusive em seu país natal[71]. Reconhecendo esse fato, Colomb escreveria, com charme e modéstia, para Mahan: "Acredito que todos os membros do mundo naval consideram o seu livro como 'o' livro da geração, e meu livro vem muito atrás do seu em mérito literário".[72]

Mahan tornou-se, assim, figura conhecida tanto nos EUA como em outros países. Ele viria a descobrir que escrever era o seu campo de atuação e não guarnecer navios. Sua importância cresceu tanto que, mesmo quando não podia estar presente em suas aulas para os oficiais alunos dos cursos em Newport, suas palestras eram lidas em voz alta por algum aluno. Esse inusitado procedimento levou o Comodoro Ramsay, o mesmo que quisera movimentá-lo anteriormente, a comentar que "era tolice enviar oficiais para cursarem a EGN-EUA para fazê-los apenas ler para si próprios os livros de Mahan".[73]

Em 1892, Mahan completou a biografia do Almirante norte-americano David Farragut[74], pelo qual nutria profunda admiração. Além de suas qualidades de liderança e coragem, Mahan acreditava ter algo em comum com ele: Farragut era profundamente religioso, modesto e desprovido de presunção, pelo menos assim se percebia Mahan.[75]

Dentre as cartas de reconhecimento que recebeu a respeito deste livro, a que muito lhe agradou foi a do filho do almirante, Loyall Farragut, que anteriormente escrevera outra biografia de seu pai. Disse Loyall que "o autor do *Influence of Sea Power upon History* encontrou no Almirante Farragut uma simpática pessoa, trabalhando o material disponível de uma maneira magistral [...] não teremos palavras suficientes para elogiar a maneira como o Comandante Mahan nos disponibilizou o melhor de Farragut".[76]

Em maio de 1893, Mahan foi designado para assumir, a contragosto, o comando do Cruzador USS *Chicago*. Ramsay acabou vencendo a queda de braço com Mahan.[77]

O *Chicago* era um dos mais novos navios da Marinha, tendo sido comissionado em 1889. Era um cruzador protegido com 4.500 toneladas de deslocamento, capaz de velocidades de 33 nós, armado com quatro canhões de oito polegadas, oito de seis polegadas e dois de cinco polegadas. Na ocasião era o segundo maior navio em dimensões da Marinha[78]. Com certeza essa

68 MAHAN, Alfred Thayer. *Sea Power in its relation to the War of 1812*. 2. v. Boston: Little Brown, 1905.

69 SUMIDA, op.cit. p.120. Sumida inclui o livro *The life of Nelson* como o quarto livro da série. No entanto essa obra foi uma detalhada biografia de Nelson e assim seria melhor classificada dentro da série de suas biografias.

70 COLOMB, Phillip. *Naval Warfare*. 3. ed. London: Allen, 1899.

71 TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and Nuclear Age. New York: St Martin Press,* 1982, p. 28.

72 SCHURMAN, Donald. *The Education of a Navy.*op. cit, p. 66.

73 CROWL, op. cit. p. 447.

74 MAHAN, Alfred Thayer Mahan. *Admiral Farragut.* New York: Appleton, 1897.

75 TAYLOR, op. cit. p. 54.

76 Ibidem, p. 55.

77 SCHURMAN, op. cit. p. 66.

78 SEAGER II, v. 2, *Letters and papers,* op. cit. p. 103.

designação seria muito comemorada por qualquer oficial de Marinha daquele tempo, no entanto para Mahan não foi. Disse ele o seguinte:

> Eu estava pronto para ir para o mar, entretanto neste período decidi que escrever tinha para mim maiores atrações que seguir com minha profissão e me proporcionaria melhor remuneração. Eu deveria ter solicitado logo a minha reserva, se tivesse os necessários 40 anos de serviço, no entanto ainda faltavam quatro anos. Meu propósito era escrever logo a *Guerra de 1812*, enquanto os eventos dessa guerra estivessem vivos na minha mente, e por isso solicitei não embarcar em navio algum, alegando que solicitaria minha reserva quando completasse 40 anos. Minha solicitação foi descabida, pois eu não dera nenhuma garantia para isso, e a abertura desse precedente seria ruim para a Marinha.[79]

Assim, Mahan assumiu o comando do *Chicago* e logo depois rumou para a Europa, compondo uma força-tarefa norte-americana, sob o comando do Almirante Henry Erben.

Logo que o *Chicago* chegou ao Reino Unido, um grande número de pessoas influentes quis conhecer Mahan, convidando-o para diversas solenidades. Em Queenstown, na Irlanda, Mahan recebeu um telegrama da embaixada norte-americana em Londres dizendo que Lorde Spencer, primeiro lorde do Almirantado, gostaria de convidá-lo para um jantar e perguntava qual seria a data mais conveniente para esse evento.

Esse jantar realmente ocorreu na chegada do navio à Inglaterra, e a ele compareceram, além de Mahan e Erben, o vice-rei da Irlanda, diversos membros do gabinete, almirantes e generais. Em seguida, Mahan foi convidado para jantar com a rainha Vitória, o que o deixou profundamente emocionado e preocupado, pois foi a primeira vez que deveria jantar com o seu uniforme de gala, ornado de medalhas e espada. Ficou vivamente impressionado com o luxo dos uniformes e das condecorações utilizadas pelos almirantes ingleses. Compareceram ao banquete em sua homenagem, além da rainha, o príncipe de Gales (posteriormente rei Eduardo VII), o duque de Yorke (posteriormente rei George V), lorde Roberts, o Almirante de Esquadra Sir Henry Keppel, além de inúmeros dignitários ingleses e estrangeiros[80].

Semelhantes elogios Mahan recebeu, também, na França. O crítico francês Auguste Moireau disse que "depois de seu primeiro livro, e especialmente a partir de 1895, Mahan estabeleceu a base para todo o pensamento em assuntos navais; foi assim visto claramente que o poder marítimo era o princípio que determinaria se os impérios cresceriam ou cairiam".[81]

No Japão, o próprio governo colocou os livros de Mahan em todas as escolas, e as academias militares adotaram *The influence of Sea Power upon History* como livro-texto. Livezey afirmou que o Japão estava se preparando para Tsushima e assim estabeleceu os fundamentos de sua política de "esfera de co-prosperidade".[82]

Em sua segunda visita à Inglaterra, ainda como comandante do *Chicago*, no ano seguinte, em 1894, Mahan foi homenageado com um banquete público patrocinado pelo lorde prefeito de Londres no St James Hall e que contou com cerca de 400 convidados,

79 MAHAN, *From sail to steam*, op. cit. p. 313.
80 TAYLOR, op. cit. p. 62.
81 WESTCOTT. op. cit, p. xiv.
82 LIVEZEY, op. cit. p. 76.

entre almirantes, generais e políticos da Grã-Bretanha. Após o jantar, no momento dos brindes costumeiros à rainha, ao Presidente dos EUA, a Mahan, ao Almirante Erben e aos oficiais do *Chicago*, Mahan agradeceu proferindo as seguintes palavras:

> Certamente os oficiais da Marinha norte-americana sentem uma peculiar simpatia pelos ingleses, acima inclusive de seus conterrâneos. Por causa de nossa educação e nosso modo de pensar, somos levados a ter simpatia e contato com os interesses britânicos e nós, como oficiais de Marinha, temos especial simpatia com o maior dos interesses, que é a Armada Real. A Marinha Real é a primeira linha de defesa da Grã-Bretanha [...] quando se menciona essa Marinha, os sentimentos que porventura existam de indiferença transformam-se em admiração e entusiasmo pelo passado de glórias que não foi ultrapassado por nenhuma outra força nos anais do tempo.[83]

Mahan admirava a Marinha Real britânica, e esse sentimento era explícito e muito bem correspondido pelos ingleses. Mahan era uma celebridade amiga da Grã-Bretanha. Pelo sucesso de seus livros, recebeu os títulos de doutor *honoris causa* das Universidades de Oxford e Cambridge, em maio de 1894[84]. Ficou encantado com o ambiente e a atmosfera em Oxford, escrevendo para o seu filho que Oxford era um lugar "fascinante e charmoso e os ingleses estavam certos em amar o seu país, pois não existia nenhum país mais amável".[85]

Em janeiro de 1895, Sir John Seeley, titular de História Moderna da Universidade de Cambridge, faleceu, abrindo uma vaga nessa cadeira. Imediatamente especulou-se na imprensa inglesa que o melhor nome para esse posto seria o de Mahan[86], no entanto continuava como comandante do *Chicago*, e uma mudança de vida tão brusca não estava em seus planos.

O almirante considerava Mahan um mau oficial de Marinha, pouco dotado para as lides marinheiras

Nem tudo, porém, corria bem a bordo do *Chicago*. Seu relacionamento com Erben era ruim. O almirante comandante da força era um velho lobo do mar, da velha escola de navios a vela. Além disso, era egocêntrico, desbocado, profano e de temperamento irascível. O mais incrível é que não lera nenhum livro de Mahan, ou melhor, não gostava de ler nenhum livro.[87] Seu relacionamento com o comandante de seu capitânia, o *Chicago*, passou a ser terrível. Erben não compreendia como um oficial de Marinha abria mão de embarcar, em detrimento de escrever livros "sobre o passado". Além disso, Mahan, por ser excessivamente introvertido e intelectualmente superior, afastava ainda mais seu comandante imediato, e Erben reagia mal a esse estado de coisas. O almirante considerava Mahan um mau oficial de Marinha, pouco dotado para

83 Ibidem, p. 64.
84 Viria depois a ser doutor *honoris causa* em História pelas Universidades de Harvard, Yale, Columbia, Dartmouth e McGill. Fonte: TAYLOR, op. cit. p. 107.
85 LIVEZEY, op. cit, p. 68.
86 Ibidem, p. 75.
87 SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 255.

as lides marinheiras[88]. Da mesma forma, a opinião de Mahan sobre Erben não era diferente: um limitado oficial, pouco dotado intelectualmente.

Seu período de comando lhe foi de grande sacrifício. Mahan detestava a vida no mar; além disso, era mau manobrador de navios, o que lhe trazia dissabores com Erben, que o considerava ineficiente como comandante. Em certa situação, disse a seu amigo Samuel Ashe que estava na profissão errada por quase 40 anos:

> Sou forçado diariamente a compreender que estou ficando velho e que todo o charme da vida de bordo está esquecido. Estou sobrevivendo, não vivendo. Tenho a consciência dolorosa que estou gastando muita energia para fazer algo que me é indiferente, ao mesmo tempo em que estou impedido de fazer o que tenho capacidade. Não tem sido um sentimento agradável, especialmente quando vem acompanhado do conhecimento de que minha cabeça dura da juventude me colocou nessa profissão que, para dizer o menos, não foi a melhor escolha que tive para minhas qualificações[89].

Mahan procurou, enfatizar as características de comando de Nelson, que possuía uma combinação de qualidades políticas, administrativas e militares, raras, segundo ele, em apenas um homem

Em maio de 1895, Mahan finalmente deixava o comando do *Chicago*, o que foi de extrema alegria para ele, pois se encontrava à beira de um ataque de nervos. Até a sua reserva do serviço ativo, em novembro de 1896, Mahan permaneceu em algumas comissões temporárias em Newport. A sua opção pela reserva indicou a preferência pela vida acadêmica ligada à produção de conhecimentos na área de história naval e estratégia. Sua vida na Marinha tinha sido um sacrifício que fazia questão de esquecer. Começava uma nova carreira voltada para o estudo e a reflexão sobre o poder marítimo na História.

A NOVA CARREIRA

Em 1897, Mahan completou um clássico da história naval: *The life of Nelson: the embodiment of the Sea Power of Great Britain*[90], escrito em dois volumes. Uma obra realmente magistral sobre Lorde Horatio Nelson, vencedor das Batalhas de Copenhagen, Aboukir e Trafalgar, morto, inclusive, nesse último encontro. Nesse livro, Mahan recorreu, em caráter extraordinário, a fontes primárias, como as cartas de Nelson; no entanto não apreciava a busca arquivística, preferindo recorrer a fontes secundárias. A pesquisa em arquivos não era de seu agrado.

88 O Almirante Erben escreveu para o Bureau de Navegação em dezembro de 1893 dizendo que os interesses de Mahan estavam fora da Marinha e que ele se importava pouco com a sua profissão, sendo, assim, um mau oficial de Marinha. Seus interesses estavam voltados para a "literatura", segundo suas palavras, e sem qualquer conexão com o serviço naval. Fonte: SEAGER, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 278.

89 Carta de Alfred Mahan para Samuel Ashe escrita de Genova, a bordo do USS *Chicago*, em 24 de novembro de 1893. Fonte: SEAGER II, *Letters and papers*, op. cit. p. 181.

90 MAHAN, Alfred Thayer. *The life of Nelson: the embodiment of Sea Power of Great Britain.* 2. v. Boston: Little Brown, 1997.

Desde o seu livro *The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*, Mahan se envolveu com esse personagem fascinante que se confrontou com a poderosa esquadra de Napoleão, impedindo o domínio do mar francês.

Mahan, em sua biografia de Nelson, afirmou que esse almirante inglês atuava como um verdadeiro agente do Estado britânico, fazendo cumprir os ditames governamentais onde fosse necessário com os seus navios de guerra. Mahan procurou, também, enfatizar as características de comando de Nelson, que possuía uma combinação de qualidades políticas, administrativas e militares, raras, segundo ele, em apenas um homem. Nelson exibiu, de acordo com sua opinião, superioridade nesses três campos.[91]

Em Nelson, Mahan apontou "uma apreciação sagaz das condições reinantes, combinada com sua alta resolução e firme discrição".[92] Com esse tipo de percepção, Nelson procurava sempre a decisão pela batalha como uma questão de princípio. Esse ponto era muito admirado por Mahan, que via nesse procedimento de Nelson o toque ofensivo e resoluto em destruir a esquadra inimiga, quando e onde se fizesse necessário.

Mahan, além disso, considerava Nelson um gênio, e sua admiração por ele igualava-se à de Antoine Henri Jomini[93] por Napoleão. Dizia Mahan que "um alto grau de raciocínio ilumina o processo mental de Nelson, porém não é só por meio do raciocínio, quando cara a cara com o perigo, ao ultrapassar o abismo, que separa a percepção, apesar de clara, da convicção interna que sozinha sustenta a ação mais elevada"[94].

Mahan também abordou o Nelson homem, com sentimentos, defeitos e qualidades. Ao contrário de outros biógrafos mais inquisitivos, inclusive em relação a Robert Southey,[95] que escrevera uma biografia de Nelson em 1813, de cunho bem mais crítico da conduta deste, principalmente na questão dos fuzilamentos por ele ordenados em 1799, depois dos jacobinos já terem se rendido honradamente no Reino das Duas Sicílias, Mahan procurou descobrir os impulsos privados nas ações públicas de Nelson[96], procurando analisar sua vida íntima. Um dos pontos mais polêmicos de Nelson foi o seu relacionamento com Emma Hamilton, que foi devidamente discutido por Mahan; no entanto, o autor norte-americano mencionou o caráter manipulador de Emma sobre seu marido, Sir William Hamilton, embaixador britânico no Reino das Duas Sicílias, e sobre o próprio Nelson, "amante devotado, um homem crédulo que necessitava de adulação"[97], segundo palavras do historiador Peter Gay. Para Mahan, Nelson possuía as qualidades que o fizeram a incorporação do poder marítimo da Grã-Bretanha.[98]

---

91 SUMIDA, op. cit. p. 37.

92 MAHAN, *Life of Nelson*, v. 2, op. cit. p. 306.

93 Posteriormente, no próximo número da *Revista Marítima*, será discutida a influência de Jomini nos estudos conduzidos por Mahan.

94 Ibidem, p. 324.

95 Robert Southey é muito conhecido na historiografia brasileira por ter escrito uma *História do Brasil* em 1819, apesar de nunca ter visitado o Brasil. Disse Southey sobre sua obra *História do Brasil* que "daqui a séculos meu livro se encontrará entre aqueles que estão destinados a não morrer e será para os brasileiros o que a obra de Heródoto é para a Europa". Fonte: SOUTHEY, Robert. *História do Brasil*. v. 1. 4. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1977, p. 13.

96 GAY, Peter. *A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud. O coração desvelado.*v. 4. São Paulo: Companhia das Letras, 1999, p.185.

97 Ibidem, p. 185.

98 Tradução literal de *Embodiment of Sea Power of Great Britain*, título do seu livro.

Como não poderia deixar de ser, o livro teve imediata aclamação na Grã-Bretanha. Seu editor inglês, R. B. Marston, disse o seguinte:

> O senhor trouxe Nelson à vida novamente. Como inglês e o primeiro a ler o seu livro, posso verdadeiramente agradecer em nome de toda a minha nação, entretanto tudo que farei é lhe anunciar que os agradecimentos da Grã-Bretanha estão vindo tão cedo quanto Little Brown enviar os livros para as livrarias.[99]

O crítico literário do *The Times*, de Londres, J. R. Thursfield, profetizou que o *Life of Nelson* se tornaria um dos maiores clássicos da literatura naval. Disse ele que muitas memórias de Nelson foram escritas, mas o livro de Mahan não tinha rival à altura. Todos os estudantes de História que pesquisarem Nelson deveriam ler esse livro como a "mais autorizada, acurada, adequada e psicológica biografia"[100] do herói inglês, segundo Thursfield. Realmente, essa obra de Mahan até hoje é pesquisada como relevante e fundamental para se conhecer a vida de Horatio Nelson. A busca em fontes primárias lhe rendeu bons frutos.

Nesse mesmo ano de 1897, Mahan lançou outro livro *The interest of América in Sea Power, present and future*[101], uma seleção de oito ensaios escritos por ele[102], nos quais foram discutidas questões relativas ao Havaí e sua importância para os EUA, a necessidade de se obter o controle do istmo do Panamá, as possibilidades de uma união de objetivos comuns entre a Grã-Bretanha e os EUA, as perspectivas estratégicas do Mar do Caribe e do Golfo do México, o futuro do poder marítimo dos EUA, perspectivas da política externa norte-americana, a sua preparação para a guerra naval e prognósticos para o século XX.

Em resumo, esses ensaios foram escritos para diversos periódicos entre dezembro de 1890 e outubro de 1897, contudo essa obra de compilação não obteve o mesmo reconhecimento obtido com seus livros anteriores, sendo mais um trabalho ensaístico, sem o rigor histórico das obras anteriores. No entanto, ele foi escrito em um período importante da história norte-americana, quando o Caribe passou a preocupar a sua política externa, culminando, no ano seguinte, na Guerra Hispano-Americana. Em realidade, o livro obteve mais crédito na Grã-Bretanha do que nos EUA. Contudo, com o advento da guerra em 1898, esses ensaios foram lidos com maior detalhe e "entusiasticamente resenhados por jornais norte-americanos, influenciados pelo momento do conflito com a Espanha".[103] Hoje em dia esse livro tem sido pouco mencionado.

Em 1898, logo depois da eclosão dessa guerra, Mahan foi chamado para compor o Naval War Board, com o propósito de fornecer ao secretário da Marinha, John Long, assessoria técnica e estratégica sobre as operações em curso.[104] Segundo o historiador Russell Weigley, o Naval War Board não teve qualquer interferência na questão estratégica, uma vez que, embora não existissem planos contingentes, a Marinha dos

99 TAYLOR, op. cit. p. 84.
100 Ibidem, p. 82.
101 MAHAN, Alfred Thayer Mahan. *The interest of America in Sea Power, present and future.* Boston: Little Brown, 1897.
102 Os periódicos referenciados foram o *Atlantic Monthly*, o *Fórum*, o *North American Review* e o *Harpers New Monthly Magazine*. Fonte: Ibidem, p. vii.
103 SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 352.
104 Faziam parte do Board, juntamente com Mahan, o Almirante Montgomery Sicard e o Capitão de Mar e Guerra Crowninshield. Fonte: TAYLOR, op. cit. p. 88.

EUA já tinha decidido atacar o "decrépito esquadrão naval espanhol nas Filipinas de modo a já obter superioridade na eventual mesa de negociações de paz"[105].

A posição de Mahan perante a guerra contra a Espanha era clara. Acreditava que a causa norte-americana era justa e que a Constituição de seu país deveria ser interpretada para permitir a aquisição e administração de colônias[106]. Estava convicto de que a emergência dos EUA na arena internacional traria à consciência do povo norte-americano que uma aliança com a Grã-Bretanha era necessária, sendo essa união anglo-saxônica benéfica para o mundo. Em carta a seu amigo inglês George Sydeham Clark, disse o seguinte:

> Pessoalmente acredito que essa guerra [contra a Espanha] é não somente justa, mas que os sentimentos de nossa democracia como um todo, ao entrarmos na guerra, são livres de qualquer contaminação[...] a extensão da influência dos EUA, a expansão territorial e de colônias são aceitas como quase uma unanimidade de pensamento[107].

Mahan percebeu desde 1896 a necessidade e a oportunidade de expansão comercial no Pacífico e nos mercados chineses

Pode parecer estranho, mas Mahan não estava na vanguarda do imperialismo[108] norte-americano, representado por Theodore Roosevelt e Cabot Lodge, que viam nessa iniciativa um projeto nacional e que a vitória sobre os espanhóis por Cuba traria a oportunidade de anexar também as Filipinas. Segundo Robert Seager II, Mahan percebeu desde 1896 a necessidade e a oportunidade de expansão comercial no Pacífico e nos mercados chineses, no entanto não existe, segundo Seager, qualquer evidência ligando a anexação do arquipélago filipino com o imperialismo tradicional rooseveltiano. Acreditava Mahan que a aquisição de estações de carvoagem em Manila, Guam e na foz do Rio Yang-Tse era adequada à futura expansão comercial em direção à China.[109] Certo, no entanto, foi que Mahan acreditava que Deus conduzia os EUA para uma missão civilizadora nessas colônias convertidas.[110]

No ano seguinte, Mahan foi convocado para compor a delegação de seu país como especialista naval[111] na primeira Conferência de Paz de Haia, sob a presidência de Andrew White. Um fato que marcou a

105 WEIGLEY. Russell. *The american way of war.* Bloomington: Indiana University Press, 1977, p. 183.
106 SEAGER II, *Alfred Thayer Mahan. The man and his letters*, op. cit. p. 388.
107 Carta de Alfred Mahan para George Sydeham Clarke, escrita em 24 de maio de 1898 de Washington DC. Fonte: SEAGER II, *Letters and papers*, op. cit. p. 556.
108 Define-se imperialismo como o conjunto de práticas e teorias que um centro metropolitano elabora para controlar um território distante. O imperialismo promoveu disputas por fontes de matérias-primas entre trustes e cartéis que, já tendo dominado o mercado interno em seus países de origem, precisavam se expandir para além de suas fronteiras, defrontando-se com cartéis e trustes de países concorrentes. Fonte: SILVA, Kalina Vanderlei; SILVA, Maciel Henrique. *Dicionário de Conceitos Históricos*. São Paulo: Contexto, 2005, p. 218.
109 SEAGER, *Letters and papers*, op. cit p. 391.
110 Ibidem, p. 394.
111 Delegação composta, além de White e Mahan, por Seth Low e Stanford Newel, políticos norte-americanos; William Crozier, do Exército; e Fred Holls, secretário da delegação. Fonte: TAYLOR, op. cit. p. 94.

participação de Mahan na conferência foi seu voto contra a proibição do uso de gases asfixiantes, propugnado pela maioia das delegações presentes. Essa atitude, muito criticada na época, se deveu a uma interpretação pouco ortodoxa de Mahan. Acreditava que não se conheciam ainda os efeitos dos gases asfixiantes nos seres humanos, e seu propósito principal com o voto contrário foi permitir que os cientistas norte-americanos tivessem a capacidade de pesquisar e desenvolver uma arma eficaz que teria efeito destrutivo sobre qualquer inimigo que desejasse atacar os EUA. Mahan não defendeu o uso dessa arma. Ele apenas concordou com a pesquisa e eventual utilização em caso de ataque contra o seu país.

Ao final da conferência, apenas os EUA e a Grã-Bretanha votaram favoravelmente ao uso desse tipo de gás, contra 26 países que votaram contra[112]. Em 1907, a Grã-Bretanha votou contra, deixando os EUA como o único país favorável à utilização. A Grande Guerra de 1914 veria a Alemanha utilizar essa arma mortal, apesar do que foi decidido na conferência.

Em 1899 e 1900, Mahan publicou seguidamente três livros: *Lessons of war with Spain, The problem of Asia and its effect upon international policies* e *The story of war in South África 1899-1900.*

O primeiro livro[113] foi uma análise da Guerra Hispano-Americana, que acabara de ocorrer. Mahan procurou descrever as lições retiradas da guerra contra a Espanha, a Conferência de Paz que se seguiu e os aspectos morais da guerra. Em seguida, dissertou sobre as relações existentes entre os EUA e os seus novos protetorados, encerrando com dois capítulos referentes às qualidades dos navios de guerra no conflito e às falácias correntes, segundo sua percepção, sobre alguns temas navais[114].

No segundo livro,[115] Mahan discorreu sobre a questão asiática e os efeitos dessa questão na política mundial, terminando com algumas considerações sobre o conflito no Transvaal. Infelizmente, o livro não teve uma boa recepção no mercado editorial, fruto possivelmente de sua pesquisa superficial e recorrência a fontes secundárias, sem a profundidade adequada. O livro saiu quase todo de sua imaginação, com poucas referências que corroborassem suas ideias.[116]

No terceiro livro[117], mais específico, escrito em apenas três meses, ele abordou o Conflito dos Bôeres e os combates contra os ingleses em sete capítulos. Disse que o livro que escrevera tinha como propósito demonstrar ao "homem comum das ruas"[118], isto é, ao público leigo norte-americano, a justeza da causa britânica em sua luta contra os bôeres.

---

112 Ibidem, p. 97.

113 MAHAN, Alfred Thayer. *Lessons of the war with Spain and other articles*. Boston: Little Brown, 1899.

114 Esse livro foi composto da compilação de artigos para os periódicos *Mc Clure´s Magazine, North American Review, Engineering Magazine, Scripps-Mac Era Newspaper League* e *Harpers Monthly Magazine,* entre junho de 1898 e outubro de 1899. Fonte: Ibidem, p. xvi.

115 MAHAN, Alfred Thayer. *The problem of Asia and its effect upon international policies*. Boston: Little Brown, 1900.

116 SEAGER *Letters and papers* op. cit, p. 462.

117 MAHAN, Alfred Thayer. *The story of the War in South Africa 1899-1900*. Boston: Little Brown, 1900.

118 Mahan utilizou a expressão em inglês "*the sort of thing the man in the street needs*".

119 A Rusi existe até hoje na Inglaterra, sendo uma sociedade muito importante nas discussões dos assuntos de Defesa.

Nesse ano, 1900, Mahan recebeu uma comenda que muito o emocionou: a Medalha de Ouro Chesney, conferida pela Royal United Services Institution (Rusi)[119]. Essa sociedade inglesa foi fundada em 1831, com o propósito de ser um local de debate para oficiais da Marinha e do Exército interessados em assuntos militares. No início da existência da Rusi, os assuntos apresentados eram de natureza tecnológica, no entanto conferências sobre táticas e estratégia foram, depois de certo tempo, proferidas[120]. Anualmente era escolhida a melhor monografia, em uma competição aberta a todos que se dispusessem a escrever. A Rusi patrocinava também palestras de personalidades importantes que para lá se dirigiam para discutir assuntos de defesa do Império. Sir John Knox Laughton e Sir Phillip Colomb foram expositores constantes na instituição. O Rusi também tinha outra tarefa importante, que era permitir que arestas entre as Forças Armadas fossem lá aparadas. Era também um local onde os militares podiam debater abertamente assuntos que, por sua natureza, não seriam permitidos dentro da caserna[121]. Com o passar do tempo, a instituição passou a ser considerado um local respeitado e considerado pela qualidade dos trabalhos apresentados.

O Conselho da Rusi, sob a presidência do Duque de Cambridge, primo da Rainha Vitória e comandante em chefe do Exército britânico, por unanimidade, resolveu conceder anualmente ao melhor autor selecionado a Medalha de Ouro Chesney, em reconhecimento pelos trabalhos e livros publicados sobre assuntos de Defesa do Império britânico. Mahan foi, por esse motivo, o primeiro escolhido pelo Conselho a receber essa medalha. O Duque de Cambridge disse, em sua alocução de premiação, o seguinte:

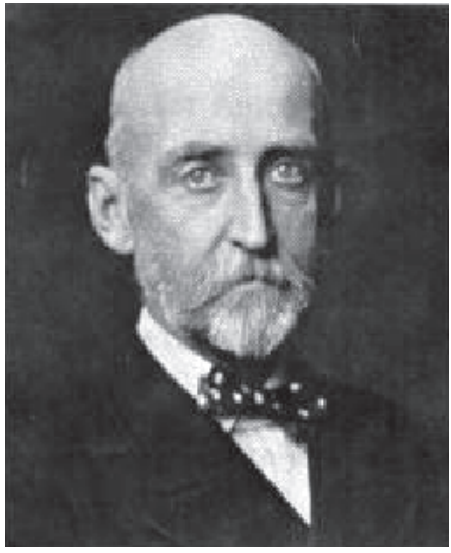
> A Medalha de Ouro Chesney foi criada em memória do falecido General Sir George Chesney, um distinto oficial do Corpo de Engenheiros. Essa comenda é para ser conferida, por decisão do Conselho da Rusi, ao autor que produzir um trabalho literário original, tratando de ciência militar e naval e literatura, em prol do engrandecimento do Império britânico. A primeira comenda conferida pelo Conselho foi ao senhor, [Mahan] em consideração a seus três grandes livros, *The influence of Sea Power upon History, The influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire* e *The life of Nelson.* É com grande satisfação que lhe afirmo que seu nome foi escolhido por unanimidade[122].

Dois anos depois de receber a Medalha Chesney, Mahan foi eleito por unanimidade novamente para ser membro honorário perpétuo da Rusi, em retribuição pela disseminação e prestígio conferido à história naval britânica. Nesse mesmo ano, 1902, Mahan foi eleito presidente da Associação Histórica Americana, já sendo associado da Sociedade Histórica de Massashusetts, da Sociedade Geográfica de Lisboa, em Portugal. Alguns anos depois, entrou para a Sociedade Histórica de Minnesota.[123]

Em 1906, Mahan foi promovido a contra-almirante na reserva por um ato do Congresso que permitiu a promoção daqueles oficiais que tivessem lutado na Guerra Civil. Mahan manteve o título de *captain* até o fim de seus dias, embora já fosse legalmente contra-almirante. Continuou, também, como

120 SCHURMAN, op. cit, p. 8.
121 Ibidem, p. 8.
122 TAYLOR, op. cit. p. 104.
123 Ibidem, p. 108.

palestrante emérito na EGN-EUA, enquanto participou de diversos comitês designados pelo Presidente da República, seu amigo Theodore Roosevelt. Em 1909, foi designado para compor um grupo de oficiais que recebeu a incumbência de reorganizar a Marinha. Desse grupo faziam parte, além de Mahan e inúmeros congressistas e almirantes, seu velho comandante e amigo Stephen Luce.



Em 6 de junho de 1912, Mahan foi reformado e se afastou de todas as tarefas governamentais a ele determinadas, três meses antes de completar seu 72º aniversário.

De 1901 a 1912, Mahan escreveu nove livros, quase um por ano. O primeiro deles foi em 1901, *Types of naval officers, drawn from the History of British Navy*[124]. Esse livro foi um libelo à Marinha Real britânica, por ele sempre admirada. Mahan escolheu seis oficiais dessa Marinha para demonstrar as qualidades que ele reputava como necessárias para transformar oficiais comuns em líderes de homens.

Ele começou descrevendo as condições gerais da guerra naval no início do século XVIII e o progresso ocorrido durante o transcorrer desse período. O primeiro chefe naval escolhido foi Edward Lorde Hawke (1705-1781), vencedor da Batalha da Baía de Quiberon, em 1759, durante a Guerra dos Sete Anos. O segundo foi George Brydges, Lorde Rodney (1718-1792), vencedor da Batalha dos Santos, em 1782, durante a Guerra de Independência americana. Disse Mahan que "Hawke e Rodney são ilustrações destacadas, o primeiro representando o espírito, o segundo a forma, de como eram os eficientes elementos do progresso humano naval ocorrido no século XVIII".[125] O terceiro foi Richard Lorde Howe (1726-1799), vencedor da Batalha do Glorioso 1º de Junho, nas guerras da Revolução Francesa. Mahan o nomeou o almirante tático por excelência. O quarto biografado foi John Jervis, Earl Saint Vincent (1735-1823), vencedor da Batalha do Cabo São Vicente. Mahan a ele se refere como o grande disciplinador e estrategista. O escolhido seguinte foi James Lorde Saumarez (1757-1836), brilhante oficial de esquadra e comandante de divisão naval. Por fim, Edward Pellew, Visconde Exmouth (1757-1833), destacado comandante de fragata e oficial eficiente. Trata-se, assim, do terceiro livro biográfico de Mahan, seguindo as vidas de Farragut e Nelson, por ele escritas.

No ano seguinte, 1902, Mahan publicou *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations, Naval and Political.*[126] Essa obra seguiu o formato das anteriores com artigos publicados em perió-

124 MAHAN, Alfred Thayer. *Types of naval officers drawn from the History of the British Navy; with some account of the conditions of Naval Warfare at the beginning of the Eighteenth Century and its subsequent development during the Sail Period.* Boston: Little Brown, 1901.

125 Ibidem, p. 152.

126 MAHAN, Alfred Thayer. *Retrospect and prospect: studies in International Relations Naval and Political*. London: Sampson Low, Marston, 1902.

dicos, compilados em um livro[127]. Nessa obra, Mahan discutiu as condições determinantes para a expansão naval dos EUA, a influência da Guerra da África do Sul sobre o prestígio e os motivos que levaram à formação do Império britânico, considerações que afetaram a disposição das Marinhas, o papel do Golfo Pérsico nas relações internacionais, algumas considerações sobre a regra militar de obediência e, por fim, um elogio ao Almirante Sampson, protagonista principal da Guerra Hispano-Americana.

O próximo trabalho de Mahan seria o S*ea Power in its relations to the War of 1812*, o terceiro volume da trilogia *The influence of Sea Power*. Essa obra monumental de dois volumes foi abordada de modo distinto por ele. Ao invés de apontar os benefícios que advêm para um país com o desenvolvimento de seu poder marítimo, ele discutiu as desastrosas consequências que a falta de preparação para a guerra no mar pelos EUA motivou na Guerra de 1812 contra a Grã-Bretanha. Com esse recado explícito, Mahan queria convencer os cidadãos dos EUA de que o poder marítimo era importante para o país. Afirmou categoricamente que a prosperidade comercial norte-americana dependia da segurança das linhas de comércio. Uma de suas claras conclusões apontou para o fato de que um país que negligencie o poder marítimo estará em uma posição de inferioridade na mesa de negociação que se seguir a um conflito, afirmando que "falhando em criar, antes da guerra, uma Marinha competente, capaz de aproveitar oportunidades surgidas para atacar unidades hostis no mundo todo, não era possível, depois de começado o conflito, corrigir o erro"[128]. Mahan concluiu que uma modesta Marinha poderia se contrapor a um poder naval mais poderoso, quando condições geográficas e outras possibilidades fossem consideradas. Essa concepção se encaixava perfeitamente no caso dos EUA, após seus estudos da guerra no mar do século XVII ao XIX.[129]

Em 1907, dois livros foram lançados: *Some Neglected Aspects of War*[130] e *From Sail to Steam.* O primeiro era no estilo dos anteriores, com artigos selecionados já publicados; no entanto houve uma diferença nesse trabalho: a inclusão de textos de dois outros autores, Henry Pritchett e Julian Corbett. O primeiro discorreu sobre o estabelecimento do princípio da arbitragem internacional e o segundo sobre a captura de propriedade privada no mar. Mahan, por sua vez, abordou os aspectos morais e práticos da guerra, considerações sobre a Convenção de Haia de 1907 e a questão da imunidade da Marinha Mercante na guerra e, por fim, a guerra vista de um ponto de vista cristão, assunto que o interessava demasiado[131].

No segundo livro publicado, *From Sail to Steam*[132], Mahan escreveu sua autobiografia, em que descreveu alguns aspectos

127 Os capítulos foram compostos de artigos publicados nos periódicos *The World Work, Leslie Weekley, The National Review, The Nattional Review and International Monthly* e *The Fortnightly Review.* Fonte: Ibidem, p.ix e x.

128 Ibidem, v. 1, p. 310.

129 SUMIDA, op. cit. p. 41.

130 MAHAN, Alfred Thayer. *Some neglected aspects of war.* Boston: Little Brown, 1907.

131 Esses artigos foram compilados do *The Atlantic Monthly* de julho de 1907 para o caso de Henry Pritchett, ex-presidente do Instituto de Tecnologia de Massashussets; o *The Nineteenth Century and After* de junho de 1907 para Sir Julian Corbett; e *North American Review, National Review* e um trabalho apresentado em um congresso religioso realizado em Providence, Rhode Island, em novembro de 1900 para o caso de Mahan. Fonte: Idem, p. xxiii.

132 MAHAN, Alfred Thayer. *From Sail to Steam: recollections of naval life*. London: Harper & Brothers Publishers, 1907.

que considerou relevantes não só para a sua vida como para a própria história da Marinha dos EUA. Ele iniciou o seu relato se apresentando e depois descreveu a situação naval norte-americana após a Guerra de Secessão, tanto em termos de pessoal como em termos materiais. Prosseguiu descrevendo o seu tempo na Academia Naval de Annapolis e o seu período embarcado, já como oficial, nos diversos navios da Marinha. Fica claro em seu texto que o seu período de embarque lhe foi muito penoso e que preferia escrever a ser um oficial a bordo de navio. Seu tempo na EGN-EUA lhe trouxe alguns aborrecimentos, principalmente pela falta de compreensão por parte de muitos oficiais-generais da importância dessa escola para a formação dos futuros líderes navais. Disse ele: "A instabilidade dos destinos da escola me irritou e perturbou. Se a Marinha não gostava do que eu estava fazendo, por que deveria eu persistir? Nada tem sido dado para o mundo, e eu não tenho tido nenhum encorajamento e pouco de minha classe, com exceção da aprovação cordial de poucos oficiais".[133] A parte de sua autobiografia referente a "experiências de autoria" é por demais interessante, pois apontou suas principais dificuldades e influências como autor[134].

Em 1908, Mahan lançou *Naval Administration and Warfare*[135], seguindo o estilo de suas obras anteriores, uma compilação de artigos previamente publicados[136]. Foram abordados: os princípios de administração naval; o Departamento da Marinha dos EUA; os princípios e um retrospecto da Guerra Russo-Japonesa; duas aulas inaugurais no curso da EGN-EUA, a primeira proferida em 6 de agosto de 1888 e a segunda em 6 de setembro de 1892; seu discurso de assunção na presidência da Associação Americana de História em 26 de dezembro de 1902; um artigo sobre Nelson; o impacto da viagem da esquadra norte-americana em 1907 no Pacífico; e algumas considerações sobre a Doutrina Monroe.

No ano seguinte, 1909, Mahan lançou um livro que não tratou de História nem de Estratégia. Seu título, *The Harvest within: thoughts on the life of the Christian*.[137] Essa obra foi voltada inteiramente para a vida espiritual. Em todas as suas obras históricas anteriores, Mahan se esquivava de comentar aspectos religiosos. Mesmo em sua autobiografia, *From Sail to Steam*, Mahan nada comentou sobre suas convicções religiosas. Nesse trabalho, Mahan se debruçou inteiramente em questões espirituais, sendo, assim, uma obra única.

Em 1910, seguiu-se *The interest of América in international conditions*[138]. Essa obra foi composta por apenas quatro capítulos. Mahan estava preocupado, nesse livro, com a situação europeia e a emergência da Alemanha como um elemento perturbador na Europa. Ele citou o historiador Hans Delbruck, que dizia que a rivalidade entre a Grã-Bretanha e a Alemanha era um resultado natural das relações internacionais e que não poderia ser desprezada. Para Delbruck,

133 Ibidem, p. 303.
134 Ibidem, p. 304.
135 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Adminstration and Warfare*. Boston: Little Brown, 1918.
136 Os artigos foram republicados dos periódicos *National Review, Scribner´s Magazine, The Scientific American* e *Colliers Weekley*. Fonte: Ibidem, p. xiii, xiv.
137 MAHAN, Alfred Thayer. *The Harvest whin: toughts on the life of the Christian*. Boston: Little Brown, 1909.
138 MAHAN, Alfred Thayer. *The interest of America in International Conditions*.Boston: Little Brown, 1910.

essa rivalidade, naquela oportunidade, não envolvia ainda o extremo da guerra, devido à balança de poderes existente na Europa.[139] Ao contrário, Mahan acreditava que o choque entre as duas nações poderia ocorrer a qualquer momento, enfatizando o seguinte:

> Sob as condições atuais na Europa, notadamente pela incapacidade russa, junto com a diversão de suas energias para o leste, a Alemanha está a salvo de qualquer invasão. Sua Marinha está, ou muito breve estará, livre para agir em qualquer parte do mundo, com exceção da Marinha britânica a lhe opor. Se a Marinha britânica permanecer neutra ou sucumbir, a Alemanha, sob as presentes circunstâncias e com toda a probabilidade, se tornará o estado naval dominante do mundo, assim como o país predominante da Europa.[140]

Mahan percebia claramente o provável choque entre os dois antagonistas, que já se encontravam em uma corrida armamentista de razoáveis proporções. Nesse livro, ainda, Mahan discutiu as relações entre o Leste e o Oeste e a posição dos EUA em relação à política de "portas abertas" na China.

Em 1911, Mahan escreveu o *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and the practice of military operations on land*[141], um livro fundamental para se compreender o seu pensamento estratégico e operacional. Nele são compiladas as palestras ministradas por Mahan na EGN-EUA entre os anos de 1887 e 1911. Trata-se de uma obra magistral e extensa (cerca de 475 páginas), na qual o autor discutiu a questão dos princípios e o desenvolvimento da estratégia desde a morte do cardeal Richelieu em 1642. São 15 capítulos discursivos em que ele se debruça sobre a história naval, apontando, com exemplos históricos, a aplicabilidade e relevância dos princípios utilizados nas guerras do passado. Mahan não deixou de discutir a Guerra Russo-Japonesa e procurou retirar lições de seus resultados. Nessa obra Mahan também discutiu questões geopolíticas envolvendo os EUA e a importância da concentração, da posição central, das linhas interiores e das linhas de comunicação[142]. Em uma carta a seu amigo Almirante Bouverie Clark, da Marinha britânica, Mahan comentou a grandiosidade de seu trabalho e suas hesitações naturais de quem se dedicou inteiramente à Escola de Guerra. Ele ainda tinha dúvidas do sucesso de seu livro. Disse ele a Clark:

> Lembro-me que você comentou comigo em sua carta sobre a hesitação em ler o meu *Naval Strategy.* Sinceramente desejo que você não o leia por pura amizade. Eu lhe confessarei que compor esse livro foi a tarefa mais perfunctória que fiz como autor. Existiam razões imperiosas para assim fazer, porém a sua escrita foi por mim sentida como um fardo. Foi feita conscientemente, e desejo que ela não seja tão ruim assim. Mas foi contra a minha inclinação, e acredito que seja a minha última grande obra profissional a que me proponho. Muitos elogios me foram feitos para desejar que, embora contenha muitos defeitos, minha reputação não sofra muito por causa dela.[143]

139 Ibidem, p. 72.

140 Ibidem, p. 78.

141 MAHAN, Alfred Thayer. *Naval Strategy compared and contrasted with the principles and the practice of military operations on land.* London: Sampson Low, Marston & Company, 1911.

142 Esses conceitos compõem a base de sua concepção estratégica de controle do mar e serão discutidos no próximo número da *Revista Marítima*.

143 Carta de Alfred Mahan a Bouverie Clark, escrita de Nova Iorque em 12 de março de 1912. Fonte: SEAGER *Letters and papers,* v. 3, op. cit p. 447.

Esse livro realmente foi a sua última grande obra histórico-teórica e não afetou a sua reputação. Um ponto significativo dessa obra foi a conclusão de Mahan de que a guerra era uma arte e não uma ciência. Ele discutiu intensamente a história da estratégia naval e os princípios, segundo ele, inalteráveis da estratégia e da tática.

Os dois últimos anos de vida de Mahan foram de saúde debilitante. Nos anos de 1907 e 1908 sofrera duas operações, segundo ele motivadas pela pressão dos editores para que escrevesse sempre mais. Seu coração cambaleava e sentia-se muitas vezes fraco. Nesses dois últimos anos dedicou-se a escrever *Armaments and Arbitration*[144] e *Major operations of the navies in the War of American Independence*[145]. O primeiro livro, de 1912, foi composto de dez artigos publicados no *North American Review* e *no Century Magazine* nos anos de 1911 e 1912. Os seis primeiros artigos, segundo Mahan, foram escritos para apresentar argumentos, frequentemente ignorados, que nem o arbitramento em sentido geral nem o arbitramento como forma específica de decisão judicial, baseado em um código legal, podem, em todas as oportunidades, ser aplicados em processos que seguem um curso natural das forças envolvidas, principalmente quando envolvem o poder nacional. Em seguida, discutiu o papel da força nas relações internacionais entre os Estados.[146]

O segundo livro, de 1913, o seu último publicado, compôs um capítulo da *History of Royal Navy* em sete volumes, organizado pelo historiador Sir William Laird Clowes, correspondente naval do *The Times* e influente escritor.[147] Por autorização especial do editor[148], Mahan pôde transcrever o seu capítulo, que recebeu o título de *Major Operations 1762-1783*, transformando-o em livro de cerca de 280 páginas, com 14 capítulos descrevendo a Guerra da Independência dos EUA sob o ponto de vista naval.

A idade avançada de Mahan, acrescida do problema cardíaco, não o fazia perder as forças. Para seu amigo Clark disse que ainda "podia andar numa velocidade de quatro milhas por hora, embora não pudesse mantê-la por mais que uma hora".[149]

No início de 1913, realizou com sua esposa e duas filhas viagens à França e à Itália, o que lhe trouxe muita alegria. Contava com 72 anos de idade.

Por ocasião da abertura das hostilidades da Grande Guerra, em agosto de 1914, Mahan recebeu diversos convites para escrever sobre os acontecimentos da guerra no mar[150], no entanto se viu impedido de publicá-los, devido a uma ordem especial do Presidente dos EUA, Woodrow Wilson, que determinou a todos os oficiais da ativa e da reserva das Forças Armadas norte-americanas que se abstivessem de escrever sobre a Grande Guerra por ser "altamente indesejável e impróprio que oficiais da Marinha e do Exército dos EUA façam qualquer declaração na qual expressem

144 MAHAN, Alfred Thayer. *Armaments and Arbitration*. New Yorke: Harper & Brothers, 1912.

145 MAHAN, Alfred Thayer. *Major Operations of the navies in the War of American Independence*. London: Sampson Low, Marston Ltd, 1913.

146 MAHAN, Alfred. *Armaments and Arbitration*. op. cit., p. iv.

147 SCHURMAN, op. cit. p. 91.

148 O editor foi Sampson Low and Marston.

149 TAYLOR, op. cit. p. 273.

150 Os periódicos que queriam artigos regulares de Mahan sobre o transcurso da guerra foram o *The Independent*, de Nova Iorque, pagando cerca de 100 dólares semanais por cada artigo, uma boa soma para a época, e o *Leslie*, também de Nova Iorque, pela mesma quantia semanal. Fonte: Ibidem, p.279.

qualquer crítica política ou militar sobre outras nações envolvidas no conflito".[151] Mahan tentou, ainda, por carta ao secretário da Marinha, contra-argumentar, sem resultado. A proibição foi mantida, para sua decepção.

Logo depois da declaração de guerra da Grã-Bretanha, ele declarou sua firme convicção na vitória dos aliados sobre a Alemanha e voltou a mencionar que a Marinha britânica dominaria os mares e que "só existia uma Marinha no mundo [a britânica] e que as outras eram apenas crianças em comparação. Eu [Mahan] não queria menosprezar as Marinhas dos EUA e de outros países, mas, comparando com a britânica, as outras Marinhas têm muito que aprender".[152]

O seu coração começou a falhar com mais frequência. Sua última correspondência foi datada de 21 de novembro de 1914 para o seu dileto amigo Franklin Jameson, diretor de pesquisa histórica do Instituto Carnegie, em Washington, DC e editor da *American Historial Review.* Disse ele a Franklin o seguinte:

> Meu caro Dr. Jameson: sendo obrigado a permanecer em casa hoje, para receber uma visita de meu médico, utilizei a oportunidade de escrever para a senhora Sperry. Encaminhei a sua carta, juntamente com a do professor Smith, melhor explicando a situação, ratificando nela minhas próprias recomendações e aprovação.[153]

Logo depois foi transferido para o Hospital Naval de Washington, após outro ataque cardíaco, vindo a falecer em 1º de dezembro de 1914. Mahan tinha 75 anos de idade.

Morria o grande teórico do poder marítimo dos EUA.

🗁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<NOMES>; Mahan; Alfred Thayer; Pensamento militar; Poder marítimo; Mentalidade marítima;

151 Ibidem, p. 275.
152 Ibidem, p. 281.
153 Carta de Alfred Mahan para Franklin Jameson escrita de Washington, DC, em 21 de novembro de 1914._Fonte: SEAGER *Letters and papers*, v. 3, op. cit p. 552.