

A disputa dos mares entre Holanda e Inglaterra: a construção do poder naval segundo a perspectiva de Mahan

Rodolfo Carvalho Tellechea

Tháisa Bravo-valenzuela e Silva

Yesa Portela Ormond¹

Resumo

Por meio deste estudo, procuramos compreender de que forma se deu a conquista dos mares pelas potências à época, aliando as teorias geopolíticas de Mahan ao contexto histórico em que o Sistema Internacional se encontrava. Por fim, nós constatamos que o poder hegemônico será obtido pelo Estado que souber empregar os poderes brando e bruto de modo a cooptá-los e emergir o status de ‘poder quo’.

Palavras-chave: Mahan; Poder Marítimo; Inglaterra; Holanda.

Introdução

“Capitais, mercadorias mais abundantes, navios e armas: eis os meios do desenvolvimento do comércio, das descobertas e das conquistas” (BEAUD, 2004, p. 19).

Partindo das ideias de Beaud, pode-se claramente associar a “longa marcha” para o capitalismo com fatores não somente internos, mas também com fatores externos, como a expansão comercial por meio das grandes navegações.

A hegemonia mundial era alcançada pelo controle das rotas comerciais. Sabe-se, porém, que o poder marítimo prezado não era apenas o comercial, mas também militar. Dessa maneira, a força naval era proveniente da tentativa de controlar as rotas comerciais e, desse modo, estabelecer uma hegemonia regional ou mundial: *“ao longo da história, a ascensão de novas grandes potências costuma vir acompanhada de ansiedades que às vezes precipitam crises militares”* (NYE, 2005, p. 34).

¹ Discentes do Curso de Relações Internacionais da Universidade Federal do Pampa (Unipampa). Contato: thaisa.valenzuela@yahoo.com.br

Tendo por base as análises geopolíticas de A. T. Mahan e aspectos históricos, analisaremos as disputas entre Inglaterra e Países Baixos (Holanda) em busca de um destaque marítimo, que teria como consequência a “almejada” ascensão ao posto de poder hegemônico mundial.

Mahan e a perspectiva de hegemonia mundial alicerçada no poderio naval

Alfred Taylor Mahan é um dos principais teóricos da geopolítica, focou sua análise no poder naval da história. Cidadão norte-americano, sua visão era basicamente da escola realista, tendo na história a fonte para suas análises e utilizando como exemplo a Inglaterra.

O objetivo de suas obras foi estimar o efeito do poder naval sobre o curso da história, particularmente em benefício da projeção de poder norte-americano. Sua conclusão foi que o fator determinante para a ascensão e queda dos impérios era o controle do mar ou a falta do mesmo (PARET, 2001).

Este teórico concluiu que as guerras são ganhas pelo estrangulamento econômico do inimigo a partir do mar, e que o controle do comércio mundial mediante o domínio do mar é a função primordial das marinhas.

Mahan se utiliza dos estudos de Jomini para constituir sua estratégia, extraindo o “princípio da concentração”. Com efeito, um de seus principais conceitos e recomendações era: “nunca divida uma frota” (MAHAN, 1890). A frota deve se concentrada em um ponto estratégico, visto que o poder de fogo concentrado da frota é o meio principal pelo qual o poder naval se afirma. Além do princípio da concentração, utilizou os estudos de Jomini sobre a logística, a qual Mahan chamou de “comunicações”.

Outro ponto destacado em Mahan era seu “cristianismo militante”, em que o domínio deveria dar-se culturalmente para que fosse efetivo. A partir deste breve panorama sobre o pensamento de Mahan, tentaremos relacionar os fatos históricos registrados até sua época à “sua” teoria geopolítica.

O conflito entre as potências marítimas Inglaterra e Holanda entre os séculos XV e XVIII

No séc. XV ocorreram três guerras anglo-holandesas: de 1652 a 1654; de 1665 a 1667; e de 1672 a 1674, ao final das quais ocorre a emergência da Inglaterra como potência mundial hegemônica.

Para o historiador James Rees Jones, a causa das guerras anglo-holandesas era o objetivo da Inglaterra de domínio do comércio europeu, enquanto a Holanda lutava para proteger e conservar o seu comércio do qual dependia inteiramente.

Sabidamente, os pioneiros da expansão marítima europeia foram Espanha e Portugal, e que enquanto estes observavam seu poderio declinar, consolidavam-se novos Estados como potências. Entram no jogo França, Inglaterra e Holanda que, apesar do desenvolvimento tardio, souberam utilizar suas condições econômicas, políticas e geográficas para garantirem o êxito desenvolvimentista.

O desenvolvimento tardio da Inglaterra ocorre porque enfrentou longos conflitos que requeriam grande parte de sua atenção, caso da Guerra dos Cem Anos (1337-1453) e da Guerra das Duas Rosas (1455-1485).

Em 1648, as sete províncias do norte dos Países Baixos, por sua vez, formaram a República das Províncias Unidas após uma longa guerra de independência contra a Espanha. O reconhecimento deste processo ocorreu através do Tratado de Westfália. Essa unificação política repercutiria posteriormente na estrutura econômica da Holanda, cuja expansão econômica intensa foi facilitada pela crise enfrentada pelo antigo centro comercial da Antuérpia e pelo declínio dos portos bálticos.

Assim, ainda no início do século XVII, a Holanda demonstrou um extraordinário avanço em seu desenvolvimento, principalmente, com a criação da Companhia das Índias Orientais (1602).

Partindo-se das ideias de Piet Emmer (n.d.), é possível afirmar que a Holanda não conseguiu desenvolver um papel de muito sucesso no Ocidente, quando comparada a outras potências expansionistas europeias, por pressões da Inglaterra ou pela má administração de suas posses. De fato, sua maior importância e desenvolvimento econômico ocorre na Ásia, onde durante cerca de dois séculos prevaleceu como detentora do monopólio comercial, que se efetivava pela ausência de competidores. A atenção dos europeus se voltava, então, principalmente para o Novo Mundo, principalmente enquanto o caminho para a exploração da Ásia era controlado pela Holanda.

Alicerçada nesse poder econômico ascendente, a frota batava correspondia à metade da frota marítima europeia em termos de tonelagem (ARRUDA, 2003). Essa frota comercial estava intimamente ligada à criação de companhias comerciais, que possibilitavam a extração de lucros à República dos Países Baixos: “*Sozinha, a frota*

holandesa empregava, em 1614, mais marinheiros que as frotas espanhola, inglesa e escocesa reunidas". (BEAUD, 2004, p. 36).

As riquezas geradas por empresas como a Companhia das Índias Orientais, permitiram que a Holanda se transformasse em importante centro financeiro mundial, especialmente com o Banco de Amsterdã. Assim a Holanda não dependia apenas da presença física nas colônias ou lugares com quem comprava e vendia mercadorias, também se especializando nas funções de intermediadora.

Um dos fatores que pode ser considerado como responsável pela "decadência" holandesa foi exatamente o crescimento do número de insucessos de empreendimentos financiados por suas empresas e bancos. O fracasso mais explícito da Holanda pode ser visto nos investimentos feitos pela Companhia Holandesa das Índias Ocidentais para a exploração no Novo Mundo.

A presença das companhias batavas se expandia na América do Sul, centrada no domínio da Guiana Holandesa (atual Suriname), oficializado pelo Tratado de Breda. Este tratado veio a modificar o Ato de Navegação de Cromwell, fazendo pender a balança do poder marítimo a favor dos holandeses. Anteriormente, somente as embarcações inglesas ou do próprio Estado de origem poderiam importar mercadorias, o que dificultava a ação da Holanda no comércio internacional, uma vez que esta já desempenhava importante papel como fornecedora de embarcações marítimas.

Todo o poderio da Inglaterra pode ser considerado como decorrente da associação entre Monarquia e Burguesia, que permitiu o crescimento sem precedentes desta última. A Inglaterra, desde o início do século XVII, viu suas atenções voltadas à exploração colonial, investindo fortemente na força naval.

Conforme Thomas Mun, já não se tratava de acumular capitais (no caso, metais preciosos) e sim de fazer com que sua circulação ocorresse para que se conseguisse tirar vantagem da mesma. Em 1600, a Rainha Elizabeth autoriza a criação da Companhia das Índias Orientais, empresa que seria responsável, em grande parte, pelo sucesso inglês em várias partes do mundo.

Baseando-se nas ideias de Piet Emmer, é possível apontar algumas razões pelas quais a Inglaterra conseguiu se sobressair em relação à Holanda. Em primeiro lugar, sabe-se que a Inglaterra, ao estabelecer suas colônias, conseguiu um desenvolvimento mais rápido que o obtido por outras potências. Em segundo, é o fato de a Inglaterra ser pioneira na Revolução Industrial, fato que a deu um impulso até então desconhecido.

Segundo Emmer (n.d.), no oceano Atlântico o poderio naval se fazia mais que necessário, e esse foi um dos motivos pelos quais a Holanda seria literalmente massacrada por outras potências emergentes, principalmente pela Inglaterra.

Por certo período, Holanda e Inglaterra se encontravam no mesmo nível militar, porém, após a construção do poder naval no Atlântico, a Inglaterra conseguiu concretizar sua supremacia e a Holanda perdeu seu posto.

Conforme assinala o sociólogo alemão Norbert Elias, na competição permanente na qual se encontrava a Europa, caso uma potência não subisse, acabaria decaindo, o que revela que os Estados deveriam agrupar em suas mãos o maior poder excedente possível. A partir de então, a Inglaterra passou a reunir diversos fatores que favoreceram sua ascensão.

A consolidação da hegemonia britânica analisada pela doutrina de Mahan

A Revolução Industrial, que teve como consequência a aceleração do desenvolvimento econômico inglês, possibilitou também uma maior atenção para com a força naval. Com os investimentos crescentes, a Inglaterra conseguia não só reforçar seu poderio naval para proteger suas posses, mas também atingir e derrubar outras potências navais que também ameaçavam suas pretensões o Atlântico.

As mudanças no Sistema Internacional a favor da Inglaterra eram perceptíveis, porém, sabe-se que, como em todo processo histórico, essas transformações se deram de forma relativamente lenta e gradual e não abrupta. Já foi argumentado que o comércio colaborou para reforçar o poderio naval, que somados à força de tratados como os Atos de navegação de Cromwell, formaram dois grandes pilares da supremacia naval inglesa. Estes tratados definiram como se daria o transporte de mercadorias para ultramar, e obrigavam o uso de navios ingleses ou dos próprios países de origem, sendo assim, “terceirizações” do transporte marítimo estavam proibidas. Este foi um grande golpe que atingiu de forma certa o desenvolvimento dos Países Baixos que estava a pleno vapor.

Em seu livro clássico “*The influence of sea Power upon History*” (1890, n.d.), Mahan afirma que:

(...)se uma nação está situada de maneira a não ser obrigada a defender-se por terra, nem induzida a buscar ampliação de seu território por terra, ela tem, pela simples unidade de suas metas voltadas para o mar, uma vantagem em comparação com um povo cujos limites são continentais.

A partir dessa citação pode-se ter uma ideia geral da aplicação da teoria de Mahan, e defrontá-la segundo os aspectos até agora apresentados sobre a Inglaterra. Segundo a perspectiva de Mahan, a Inglaterra por ser insular não precisaria preocupar-se com seus flancos, já que ameaças graves não poderiam ser concretizadas a partir da terra. Paul Kennedy (1989) afirma que felizmente esta não sofreu nenhum ataque direto da Holanda, que apesar de não possuir fronteiras com a Inglaterra, encontrava-se próxima e poderia representar um perigo considerável.

Mahan, em sua obra, demonstra claramente a preferência pelos conflitos marítimos por acreditar que estes eram mais vantajosos e suscetíveis ao êxito. Entretanto, na história da Inglaterra, os conflitos marítimos só se mostraram realmente efetivos quando esta enfrentou a Holanda, pois a rivalidade destas se traduzia, basicamente, no poderio naval. Porém, após esse período, a rival europeia que se levanta contra a Inglaterra é a França, e esta exigia investidas não apenas marítimas, mas também terrestres.

Por fim, as bases econômicas como dimensão endógena ou interna do poder militar também devem ser consideradas, afinal:

Um florescente comércio de além-mar ajudava a economia britânica, estimulava o trabalho no mar e a construção de navios, proporcionava fundos para o tesouro nacional, e era a linha vital para as colônias. Estas só não constituíam um escoadouro para os produtos britânicos, como também forneciam muitas matérias-primas, desde o valioso açúcar, tabaco e algodão até os abastecimentos navais norte-americanos cada vez mais importantes. E a Royal Navy garantia o respeito aos comerciantes britânicos em tempos de paz, protegendo-lhes o comércio e conquistando novos territórios coloniais na guerra, para a vantagem política e econômica do país. (KENNEDY, 1989, p.100).

Mesmo com o sucesso do desenvolvimento naval, a Inglaterra não abandonou sua produção interna, ao contrário da Holanda, que passou a tratar sua produção interna com negligência. Esse fato pode ter sido subestimado por Mahan, haja vista que ele atribuía somente ao desenvolvimento naval o sucesso da Inglaterra.

Ainda segundo Paul Kennedy (1989, p. 101), as “exportações [britânicas] estavam com frequência sujeitas a forte concorrência estrangeira e às tarifas, que não podiam ser compensadas por nenhum volume de poderio naval.” Tal ideia, de certa forma, confronta as noções de Mahan.

Deve-se lembrar também que a Inglaterra almejava a situação de hegemonia mundial, e o poder naval, apesar de extremamente importante, não deveria ser o único

meio empregado. A Grã Bretanha necessitava estabelecer um equilíbrio europeu, e para que isso ocorresse, frotas navais não seriam suficientes isoladamente.

Já a geógrafa e geopolítica Therezinha de Castro parece se somar às ideias de Mahan, pois defende que a Inglaterra se caracterizou como um país ilhado que se transformou em uma nação orientada ao intercâmbio econômico global. Castro defende que devido a Inglaterra possuir uma extensão territorial limitada não pôde manter-se isolada, necessitando orientar sua atuação no sistema internacional em busca de novas regiões que lhe proporcionassem um crescimento econômico.

Ainda analisando o poder inglês, Therezinha de Castro afirma que as guerras anglo-holandesas transformaram o modo de atuação da marinha real inglesa, que de uma força voltada para atacar o comércio marítimo dos inimigos, passa a condição de força de decisão no combate através da capacidade de bloqueio dos portos inimigos e operações de desembarque de tropas.

Em suma, graças ao poder naval, a amplitude de atuação da Inglaterra não estava mais restrita ao canal da Mancha e Mar do Norte, mas agregava também os mares Mediterrâneo e Báltico, o oceano Atlântico e as distantes Índias Ocidentais.

Conclusão

Fundados na perspectiva de Mahan, buscamos compreender de que forma ocorreu a disputa pelos mares entre as principais potências históricas – Holanda e Inglaterra. Apesar de inicialmente se encontrarem em um mesmo patamar de influência sobre os demais países e povos, a vitória coube ao Estado que melhor empregou o ‘poder excedente’, inclusive tendo sido apto a transmitir língua e costumes aos territórios subjulgados. O uso do mesmo idioma diz respeito à identidade nacional e estabelece, mesmo que de forma inconsciente, um vínculo forte com a metrópole.

O Estado que melhor soube transmitir esses valores foi a Inglaterra, pois ao difundir a língua e os hábitos ingleses, alcançou cooptar as colônias, ao invés de simplesmente coagi-las. O uso do ‘poder brando’ possibilitou que os vários territórios alcançados estivessem sob seu jugo tanto do ponto de vista militar quanto ideológico.

Sua rival, entretanto, não soube aliar o poder bruto ao brando com tanta perfeição. Seu interesse meramente comercial impossibilitou a difusão de seus valores e língua pelos mares, deixando-os fechados e quase que estrangulados.

Com a vitória da 'marinha inglesa' tem-se uma reestruturação da ordem mundial, com o surgimento de um *hegemon* que equilibrará por longo período novamente o concerto europeu.

Referências

ARRUDA, José J. **Nova História Moderna e Contemporânea**. Florianópolis: Edusc, 2006.

BEAUD, Michel. **História do Capitalismo: de 1500 aos nossos dias**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

CARVALHO, Leonardo A. de. **Geopolítica e Relações Internacionais**. Editora Juruá, 2002.

CROWN, Philip. **Alfred Thayer Mahan, O Historiador Naval**. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 1890.

DAVIES, Charles M. **The History of Holland and the Dutch Nation: from the beginning of the tenth century to the end of the eighteenth**. G Willis, Great Piazza, Convent Garden, 1851.

EMMER, Piet C. **The Dutch Atlantic, 1600-1800. Expansion Without Empire**. n.d.

KENNEDY, Paul. **Ascensão e queda das grandes potências**. Editora Campos, 1989.

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783**. Boston, 1890.

NYE, Joseph. **O Paradoxo do poder americano**. Editora Gradiva, 2005.

PARET, Peter. **Construtores da estratégia moderna**. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2001.

VISENTINI, Paulo F.; PEREIRA, Analúcia D. **História Mundial Contemporânea**. Funag, 2006.

Sites

http://www-gewi.uni-graz.at/jbla/JBLA_Band_38-2001/031_048.pdf

<http://www.infoescola.com/historia/guerra-das-rosas/>

<http://jus.com.br/revista/texto/14282/os-estreitos-utilizados-na-navegacao-internacional-e-o-direito-internacional-do-mar>

<http://www.mundoeducacao.com.br/historiadobrasil/colonizacao-holandesa.htm>

http://neh.no.sapo.pt/documentos/hegemonia_economica_holandesa_e_inglesa.htm

http://www.notapositiva.com/trab_estudantes/trab_estudantes/historia/historia_trab/imperioportugues.htm#_Toc127630035

<http://rpgvirtual.wordpress.com/2009/10/20/fluyt-%E2%80%93-o-navio-mercante-holandese-para-gurps/>

http://www.sebraerj.com.br/custom/pdf/cam/acucar/04_OAcucarEAColonizacao.pdf

http://teses2.ufrj.br/Teses/IFCS_M/FranciscoEduardoAlvesDeAlmeida.pdf

<http://www.ufrj.br/graduacao/prodocencia/publicacoes/perspectivas-historicas/artigos/09.pdf>

Recebido em Abril de 2012.

Publicado em Julho de 2012.