

UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (7)

Causas e conseqüências

Introdução – (Publicada no 3º trim/2004)

Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889 – (Publicado nos 2º, 3º e 4º trim/2005, 1º e 2º trim/2006 e neste número)

Capítulo II – O cenário interno: 1750-1889

Capítulo III – A Marinha Imperial como conseqüência

Capítulo IV – Os descendentes de Hayden

Capítulo V – Conclusões e proposições

Apêndice

JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA
Almirante-de-Esquadra (AvN) (Refº)

SUMÁRIO

Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889

PARTE VI

As diferentes configurações do Poder Marítimo francês

Os antecedentes do Poder Marítimo francês

Os desdobramentos da História

O teatro terrestre

Os teatros marítimos da França

Os efeitos de uma decisão governamental

Colbert e o Poder Marítimo da França

A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do Rei Sol

A tripulação de um navio de guerra francês “colbertiano”

O Poder Marítimo francês pós-Colbert

A polémica sobre a guerra de corso

Anexos: Quatro mapas

AS DIFERENTES CONFIGURAÇÕES DO PODER MARÍTIMO FRANCÊS

Acredito ser correto examinar as diferentes configurações adotadas para o Poder Marítimo francês no decorrer da singradura dessa nação, quando conside-

rada como uma entidade politicamente organizada, tendo por referência as interpretações de Corbett e Mahan no tocante ao significado de Poder Marítimo^{NA-1}.

Sem a menor dúvida, existem historiadores e analistas franceses que poderiam nos proporcionar uma versão distinta quanto

NA-1 Ver RMB, vol. 125, nº 04/06, abr/jun 2005, p. 25.

ao tema, certamente mais detalhada e calçada em fundamentos próprios do pensar intrínseco àquela nação.

Coutau-Begarie, Farrere, Goubert, Aube, Castex, por exemplo, são nomes que se destacam no cenário mundial dentre os estudiosos da história francesa, e suas obras representam uma contribuição valiosa para identificar o pensar francês quanto ao significado do Oceano Mundial em seus vários aspectos^{NA-2}.

A preferência decorre do fato de que, a meu ver, a influência do Poder Marítimo sobre o destino das sociedades humanas atingiu maior autenticidade, eficiência e durabilidade quando de sua aplicação pelos povos de origem anglo-saxônica, ainda que, reconheça, tenham ocorrido períodos em que pareceu existir, ou realmente existiu, uma presença e uma modelagem significativas por parte da França (ou, no contexto do mesmo raciocínio, uma presença chinesa, portuguesa ou espanhola).

Por outro lado, a evolução das idéias, dos conceitos e das práticas marítimas sempre teve apresentadores convincentes e advogados ardorosos dos exemplos do passado, vis-à-vis as aspirações quanto a um futuro, e, por certo, aqueles representantes dos partidos mais bem-sucedidos logicamente despertaram, ou, despertam, maior atenção e interesse por parte dos demais partícipes do

relacionamento entre nações também visando ao seu próprio progresso.

Reconheço também que uma análise em termos comparativos e de origem anglo-saxônica sofre a influência do princípio da alteridade e, por via de conseqüência, pode ser contaminada pelos efeitos do etnocentrismo.

Devemos, todavia, reconhecer, conforme propõe o professor N.A.M. Rodger, que qualquer História Marítima “deve ser necessariamente uma História Internacional porque os oceanos interligam as nações na guerra e na paz. Não poderia existir uma História Naval da Grã-Bretanha que não seja, também, uma História Naval de seus vizinhos e inimigos”^{NA-3}.

OS ANTECEDENTES DO PODER MARÍTIMO FRANCÊS

Se examinarmos os três primeiros mapas em anexo, poderemos constatar a extensão do predomínio terrestre inglês na parte ocidental do continente europeu a partir do século XII^{NA-4}.

Parece ser evidente que deveria ocorrer um significativo tráfego marítimo (a despeito das deficiências materiais) entre o centro do poder das Ilhas Britânicas e o continente, não só para garantir a proteção de suas posses territoriais como tam-

NA-2 Coutau, Begarie, Hervé. *La Puissance Maritime*. Paris: Fayard, 1985.

Farrere, Claude. *Histoire de la Marine Française*. Paris, Flammarion, 1934.

Goubert, Pierre. *The Course of French History*. Nova Iorque: Franklin Watts, 1968.

Aube, Hyacinthe Laurent Theophile. *La Guerre Maritime et les Ports Français*. Paris: 1882.

—. *De la Guerre Navale*. Paris: 1885.

Castex, Raoul. *Theories Stratégiques* (5 vol). Paris: Editions Maritimes et d'autre mer, 1929-1955.

NA-3 Ver Rodger, N.A.M. *The Command of the Ocean*. Londres: Penguin Books, 2004.

A alteridade pode ser definida como “a condição física, moral ou da qualidade daquilo que é outro, que é distinto. É o antônimo do que entendemos por identidade. Isto significa que tudo o que somos como um ser pensante, tudo o que imaginamos quanto ao que nos cerca, está sempre envolvido em uma ambiência de comparação. Etnocentrismo é a tendência de uma comunidade humana em privilegiar as normas e valores de sua própria sociedade para analisar outras sociedades.

As duas definições e exemplos constam do texto da palestra para o CPEM da Escola de Guerra Naval, em 2004, sob o título “Os Militares e a Guerra”.

NA-4 Preferi manter os nomes em inglês, conforme consta em Goubert, Pierre, op cit.

bém para usufruir do intercâmbio de produtos de ambas as regiões.

Ainda que não existisse a presença de um Poder Marítimo conforme definimos hoje, aquelas comunidades fronteiras ao Oceano Atlântico certamente eram influenciadas pelas vantagens proporcionadas pelo uso e exploração da ambiência dos mares.

É válido reconhecer também que a prática política no espaço ocidental do continente europeu após a hegemonia romana e no decorrer da Idade Média determinou a criação de modelos de procedimento, estruturas hierárquicas e visões prospectivas dos vários partícipes, que, de uma forma ou de outra, guiaram as ações dos líderes naturais, ou impostos, naquelas futuras nações ainda em fase de estruturação.

Vários fatores contribuíram, com maior ou menor influência, na formatação de um pensar francês quanto ao que deveria significar uma presença marítima em termos de sua importância e prioridade, objetivando o atendimento do progresso e de um predomínio sobre as demais nações. Foram eles:

- as condicionantes geográficas que moldavam o *habitat* das diferentes comunidades e, conseqüentemente, os seus costumes;
- a influência das tradições e das crenças religiosas;
- as carências provocadas, ocasionalmente, pela escassez de alimentos ou pela fragilidade dos seres humanos em face das epidemias;
- a abundância gerada por circunstâncias aleatórias ou pela aquisição de novos territórios;
- as facilidades que o intercâmbio de bens proporcionava, devido à continuidade de terrestre;

– em certas regiões, a herança cultural oriunda de uma civilização mediterrânea que se fez presente desde os fenícios.

Esse processo foi longo e decorre desde o final do século XII até o final do século XVII. Um processo durante o qual delinearam-se as percepções do que viemos a entender por “continentalidade” e “maritimidade”. Percepções que deram origem, mais tarde, à Geopolítica, às Escolas de Pensamento da estratégia continental e da estratégia marítima e até mesmo à proposição de Castex quanto ao “perturbador”^{NA-5}.

Identificamos hoje, com razoável concordância entre os estudiosos do tema, as consequências dessa evolução em termos marítimos, e que deram origem a novas hegemonias: àquela britânica e, posteriormente, à norte-americana. Os porquês dos fatos quanto a uma participação francesa, visando ao mesmo objetivo e sem obter sucesso, merecem uma análise cuidadosa, uma vez que permitirão entendermos por suas similitudes (ainda que com seqüências históricas distintas) o que ocorreu – e ainda ocorre – com o Poder Marítimo brasileiro desde suas origens e até o encerramento do período imperial.

Essa proposição obriga-me ao ir-e-vir na seqüência de minha análise, condição que mencionei no início deste capítulo quanto à abordagem do tema^{NA-6}.

OS DESDOBRAMENTOS DA HISTÓRIA

É interessante observar que a derrota inglesa em Castillon (ver mapa nº 4 em anexo), um evento que demarca o final da Guerra dos Cem Anos, ocorreu em junho de 1453, dois meses após a queda de Constantinopla

NA-5 Ver Castex, *op. cit.*

Ver “Geopolítica: os Fundamentos na Maritimidade”. Palestra do autor para o CPDM em maio de 2002.

NA-6 Ver RMB, vol 124, nº 07/09, jul/set, 2004.

e, por via de consequência, o estabelecimento de um predomínio turco-otomano na parte leste do Mediterrâneo.

Ainda que sob o ponto de vista militar os dois eventos não tivessem um relacionamento explícito, o mesmo não ocorreu no tocante aos aspectos religiosos, políticos e econômicos^{NA-7}.

Proporria, em primeiro lugar, que o desaparecimento do Império Bizantino contribuiu definitivamente para ofuscar um ideal (insuflado pelos líderes da Igreja Católica Romana) que permitiria reunir, mesmo que precariamente, os governantes ocidentais: a libertação de Jerusalém da posse dos “infieis”.

As Cruzadas, sob este aspecto, possibilitaram agregar, dentre outros, franceses e britânicos em um esforço conjunto contra o que era considerado, por motivos religiosos, o inimigo comum.

Seria possível até mesmo considerar que tal motivação, de certa maneira, influenciou o estabelecimento de relações matrimoniais entre os líderes europeus, um dos fatos geradores da Guerra dos Cem Anos. A vitória dos “ditos” franceses ao final dessa guerra, com a consequente apropriação de significativas áreas terrestres, gerou tarefas prioritárias: a consolidação política e econômica, uma delimitação quanto à influência do pensar religioso e, até mesmo, um novo modelo de relacionamento entre nações que, em última análise, visava ao estabelecimento de um predomínio no continente europeu.

O retraimento inglês para as Ilhas Britânicas determinou também a necessidade de unificação e da consolidação de um poder real naquela área, e a chamada Guerra das Rosas comprova esse fato^{NA-8}.

NA-7 A Guerra dos Cem Anos (que na realidade se prolongou de 1337 a 1453, com alguns períodos de trégua) parece confirmar essa consideração.

No decorrer do século XIV e até meados do século XV, os reis da França e da Inglaterra dividiam entre si praticamente todo o território atual da França (ver mapas em anexo).

Alguns autores argumentam que a origem das desavenças entre os dois monarcas, Felipe VI da França (1295-1350) e Eduardo VII da Inglaterra (1312-1377), relacionam-se às leis hereditárias que, na opinião de Eduardo, davam-lhe direito à coroa da França; assim sendo, a guerra teve início com a invasão do território continental francês.

Outros autores, dentre eles Philippe Gigantès, propõem que o conflito basicamente foi de natureza econômica. Gigantès, inclusive, classifica o conflito como a “guerra dos vinhos”.

Sem a menor dúvida, desde aquela época os melhores vinhos eram produzidos na Aquitania (região de Bordeus) e na Borgúndia. Sua comercialização proporcionava enormes lucros. Ambas as regiões, todavia, estavam separadas de seus “legítimos” proprietários, ou aliados, pelo território francês. Assim sendo, a motivação para a guerra do lado inglês era a ampliação de suas posses territoriais unindo fisicamente, por exemplo, os territórios de Aquitania e da Bretanha, algo que teoricamente caso fosse aceita a pretensão de Eduardo III quanto ao trono da França, seria resolvido com maior facilidade.

Do lado francês, seguindo a tendência a que me referi anteriormente, desde Carlos Magno, o objetivo era o de eliminar a presença inglesa no espaço territorial europeu.

Ainda que o Canal da Mancha fosse uma área marítima de excepcional importância para ambos os oponentes, a Guerra dos Cem Anos foi basicamente uma guerra terrestre.

Ver: Reynolds, Clark. *Navies in History*, op. cit.

Ver: Adrian, Gilbert. *Enciclopédia das Guerras*, São Paulo: M. Books, 2000.

Ver: Felipe Allison. *Guerras: Motivação e História*. Rio de Janeiro, Axel Books, 2005.

Ver: Gigantès, Phillippe. *Power & Greed: a short history of the world*. Londres: Constable & Robinson Ltd., 2002.

NA-8 A Guerra das Rosas (1455-1485), uma das consequências da Guerra dos Cem Anos, consistiu na disputa pelo poder, na Inglaterra, entre a linhagem dos York (que usavam uma rosa branca como emblema) e a linhagem dos Lancaster (que usavam uma rosa vermelha). No final, venceram os

A queda de Constantinopla provocou, como sabemos, a interrupção do fluxo de suprimentos das especiarias do Oriente, um fato de profunda influência na subsistência costumeira das comunidades européias.

Já examinamos em detalhe os desdobramentos provocados por essa realidade e que, em última análise, conduziram a uma “nova” descoberta dos caminhos marítimos^{NA-9}.

O problema político da unificação da França pós-1453 não seria de fácil solução, tendo em vista as características próprias das diferentes comunidades que estavam sendo agregadas; as influências de uma hierarquia feudal; a predominância da Igreja Católica Romana, que se beneficiou com a queda do Império Romano do Ocidente; e o Poder Real, ainda em fase de consolidação, e que procurava, nos limites de seus territórios, sobrepor-se aos nobres e aos representantes da Igreja^{NA-10}.

Sob o ponto de vista econômico, o resultado da Guerra dos Cem Anos e as conseqüentes ações da Coroa Francesa provocaram, simultaneamente, um revigora-

mento da produção de bens de consumo e do intercâmbio comercial e melhores condições de subsistência.

O problema consistia em suplantar a estrutura econômica e comercial então predominante e que detinha o monopólio no continente europeu. Os Estados ou cidades italianas, os Países Baixos, a Liga Hanseática e Veneza possuíam um sistema integrado de intercâmbio de bens que não incluía, necessariamente, o novo espaço territorial francês ou que exigisse uma participação marítima dessa nação.

O rei da França, em determinado momento, dispunha apenas dos portos de La Rochele e Montpellier. Os grandes portos de Marselha, Bordeus, Nantes e Rouen eram de propriedade estrangeira (ver mapa 1 em anexo).

Quatro décadas após Castillon e a queda de Constantinopla, Vasco da Gama e Colombo deram início prático a uma nova era das atividades marítimas.

No momento em que os oceanos deixaram de representar um obstáculo intranspo-

Lancaster, sob o comando de Hugh Tudor, o qual veio a ser conhecido como Henrique VI, pai do renomado Henrique VIII.

É interessante registrar também que, como resultado da Guerra dos Cem Anos, a França e a Inglaterra transformaram-se nas primeiras nações européias (no sentido que hoje atribuímos ao termo). A maioria das demais nações européias foi criada a partir dos séculos XVIII e XIX. Os próprios Estados Unidos, como nação, precedem a criação da Alemanha e da Itália.

Ver Pfaff, William. *The Wrath of Nations*, Nova Iorque: Simon & Schuster, 1993.

NA-9 Falo em “nova” descoberta levando em conta minhas observações anteriores quanto às navegações chinesas.

NA-10 Charles de Gaulle, o renomado líder francês na Segunda Guerra Mundial e depois presidente da França (1944-1946 e 1958-1965), referindo-se às dificuldades para governar a nação devido às suas diversidades, perguntava:

– Como alguém pode governar um país que tem 246 tipos de queijo?

Na realidade, o que ele pretendia dizer era:

– Como é possível esperar que alguém possa governar 246 tipos diferentes de franceses?

Ainda que a França tenha projetado para o mundo exterior uma imagem de uniformidade cultural, os franceses são apegados às suas identidades regionais, muitas vezes com profundas raízes étnicas.

A França incorpora os descendentes dos vikings, dos belgas, dos alemães, dos gauleses, dos bretões, dos celtas, dos catalães, dos bascos, dos provençais e de sua população pré-histórica.

As guerras contra a Inglaterra determinaram a imigração de parcela ponderável de escoceses e irlandeses, os quais se incorporaram, inclusive, à nobreza local.

Ver Nadeau, Jean-Benedict & Barlow Julie. *Sixty Million French can't be wrong*. Grã-Bretanha: Robson Books, 2004.

Ver Pfaff, *op cit*.

nível para as comunidades européias – graças à evolução e ao aprimoramento na arte e nos meios para a navegação marítima –, criou-se uma nova e ampla visão quanto às reais possibilidades para a consecução daquelas etapas a que me referi anteriormente: Sobrevivência → Progresso → Predomínio → Hegemonia.

Tal realidade exerceu, sem dúvida, uma influência marcante no equacionamento dos problemas enfrentados pela liderança francesa (já examinamos esses aspectos sob o ponto de vista britânico).

Por certo, Luís XI e seu sucessor Carlos VIII (1470-1490) defrontavam-se com um cenário global que poderia ser melhor entendido se decomposto em termos de teatros: o teatro terrestre e o teatro marítimo.

O TEATRO TERRESTRE

A curto prazo, em termos políticos, poderia parecer que a ampliação das posses territoriais no continente, a lenta e difícil subordinação dos nobres ao poder central e uma limitação negociada do poder temporal da Igreja Católica representavam a solução lógica para a concretização de um poder real absolutista.

A médio prazo, sob o ponto de vista econômico, e tal fato é comprovado pelos analistas históricos, seria viável restabelecer o fluxo das especiarias vindas do Oriente mediante um processo de acomodação com os turco-otomanos e, assim sendo, obter o predomínio do comércio na área do Mediterrâneo^{NA-11}.

Passou, então, a existir na França o que poderíamos classificar como a predominância de uma “mentalidade terrestre”.

É possível ser constatado que, exceto por alguns homens do mar, oriundos da Bretanha, poucos na França interessavam-se pelo Oceano Atlântico, principalmente quanto às rotas marítimas que estavam sendo implementadas para o Oriente e para o Novo Mundo recém-descoberto. A França ficou por algum tempo ausente desses empreendimentos, ainda que deles tivesse pleno conhecimento.

Sob o ponto de vista de ameaças militares, a Inglaterra continuava a ser o grande opositor; embora expulsa do continente, jamais abandonou suas pretensões quanto a uma presença física no território continental europeu. Certamente, em termos de potencial humano, a França já dispunha de uma ampla superioridade. Não bastava, porém, uma atitude de defesa passiva, e, na visão francesa, a eliminação definitiva dessa ameaça passou a representar um objetivo prioritário a ser alcançado.

Repetindo a percepção espanhola da época de Felipe II, a solução para o problema seria a invasão das Ilhas Britânicas a partir de sua retaguarda, uma região que, por razões históricas, sempre foi hostil, cultural, política e economicamente, às pretensões da Inglaterra e da Escócia no tocante a um predomínio.

A Irlanda continuamente representou, sob o ponto de vista estratégico, o alvo ideal para o início da eliminação de uma ameaça britânica conforme percebida.

Ainda assim, embora sendo uma ilha, sua invasão era visualizada como um prolongamento da guerra terrestre e não como parcela do modelo que praticamos hoje, qual seja, a obtenção de uma superioridade naval (pelo tempo necessário), a proje-

NA-11 Quanto a esse objetivo mais amplo, também foi perseguido por Francisco I (1515-1547): A França manteve-se ausente de todas as empreitadas que visavam a deter a progressão turco-otomana, que chegou várias vezes a ameaçar Viena. Em 1683, finalmente, quando a última tentativa foi contida por uma nova versão das Cruzadas, também não ocorreu o apoio francês contra os infiéis. Ver Goubert, *op cit*.

ção do Poder Naval sobre o território inimigo (fase inicial da campanha terrestre) e a capacidade de prover o apoio exigido à continuidade das operações terrestres.

Contrapondo-se à mentalidade terrestre francesa, consolidou-se (ainda que influenciada por outros fatores intervenientes) a mentalidade marítima britânica no sentido de que a posse de um Poder Naval superior e com credibilidade – fosse por sua contínua presença nas áreas marítimas que circundam as Ilhas Britânicas ou por um posicionamento que passamos a identificar como “esquadra em ser” – representava a resposta adequada contra seus inimigos^{NA-12}.

OS TEATROS MARÍTIMOS DA FRANÇA

Por suas características geográficas, a França sempre teve de levar em conta dois teatros marítimos bastante diferenciados, pelo menos no decorrer dos séculos XVI, XVII e XVIII.

No Teatro do Mediterrâneo, durante o período que antecede o colapso do império turco-otomano, havia uma presença marcante de Veneza, dos Estados italianos/papais e da coroa espanhola, também inte-

ressada na península itálica e em oposição às ambições de seus principais adversários.

Foi um conflito de múltiplas facetas e no qual a presença francesa era insignificante, principalmente devido à prioridade assumida por seus governantes quanto à guerra terrestre e suas iniciativas político-diplomáticas junto aos turco-otomanos^{NA-13}.



Cena da Batalha de Lepanto em 7 de outubro de 1571 entre a Esquadra de Galei Turco-Otomana e a esquadra combinada das nações católicas – Quadro pertencente National Maritime Museum de Londres

Quanto a meios navais, predominavam ainda as galés, por influência naval histórica. Elas dispunham de uma propulsão principal a remo. Já existia uma artilharia rudimentar e sua tática de emprego previa o abalroamento e a abordagem que, em última análise, representavam a continuidade da guerra terrestre conforme praticada desde os romanos e fenícios.

NA-12 Sob este aspecto, aproprio-me da interpretação apresentada na obra *Amazônia Azul* quanto ao significado de mentalidade marítima: “A Mentalidade Marítima de um povo representa a compreensão da essencial dependência do mar para sua sobrevivência histórica”.

Tal interpretação, inclusive, também reforça o meu pensar quanto à improvável existência de uma “vocação marítima”.

Ver Vidigal, et al. *Amazônia Azul – o mar que nos pertence*. São Paulo: Record, 2006.

NA-13 Alguns autores propõem que a Batalha de Lepanto, em 7 de outubro de 1571, entre a esquadra turco-otomana e a esquadra combinada de Espanha, Veneza e Estados papais (uma participação portuguesa), representa a última vez em que as galés foram utilizadas.

Ver Reynolds, *op cit*.

Se forem consideradas válidas as proposições que apresentei quanto aos efeitos de uma mentalidade terrestre, via-à-vis uma permanente ameaça britânica para o seu retorno ao continente europeu, também seria igualmente válido admitir o surgimento por imitação de uma percepção francesa quanto à exigência de uma presença e participação significativas no novo cenário marítimo mundial decorrente das “descobertas”, o teatro do Atlântico.

A Grã-Bretanha, em sua recuperação econômica, engajava-se em ritmo acelerado no “comércio” marítimo e procurava suplantar os Países Baixos; existia a presença de uma Espanha, também empenhada em obter uma superioridade marítima e naval no Oceano Mundial, principalmente como decorrência de suas posses no Novo Mundo^{NA-14}.

Assim sendo, e por não dispor de um Poder Naval ao nível das demais nações, a França viu-se obrigada a criar, o mais rapidamente possível, os meios necessários para a proteção de seus interesses nas áreas do Atlântico, como também a passar a participar do comércio marítimo, que estava em plena expansão. O processo de criação dos meios navais considerados como adequados enfrentou inúmeras dificuldades, uma vez que a mentalidade marítima francesa ainda era fortemente influenciada pelas práticas do Mediterrâneo; existia, sem a menor dúvida, uma discrepância entre as visões dos homens do mar da Provença e aqueles da Bretanha, ou da Gasconha.

Portugal (como pioneiro) e Espanha (ainda que também sofresse a influência mediterrânea) evoluíram rapidamente para as caravelas

e galeões, cujas características não apenas possibilitavam as grandes travessias, como também traziam o aperfeiçoamento da artilharia embarcada, o que alterou significativamente as táticas dos engajamentos navais^{NA-15}.

Por outro lado, a criação de um Poder Naval jamais dependeu, ou depende, apenas da existência de recursos financeiros, de uma decisão governamental e da implantação de uma estrutura operacional. Sempre seria possível a aquisição de navios no exterior (e a França assim procedeu), como também copiar e dar início à construção de seus próprios navios, arregimentar tripulações e criar bases de apoio. E os elementos primordiais que afetam todas essas iniciativas são: o fator tempo, exigido para que uma mentalidade marítima adquira consistência; que a opinião pública e o Governo aceitem os insucessos e as deficiências iniciais; e que o projeto de implantação de um Poder Naval não seja substituído, ou interrompido aleatoriamente, por outras alternativas que possam sugerir melhores benefícios a curto prazo.

OS EFEITOS DE UMA DECISÃO GOVERNAMENTAL

As iniciativas de Carlos VIII quanto a uma expansão para o leste, que incluía a conquista dos Estados italianos, deram origem a outros fatos imprevisíveis que alteraram o cenário europeu.

A reação dos governantes da Burgúndia (ver mapas anexos), com suas conseqüentes alianças geradas pelo inter-relacionamento das famílias reais na Europa Ocidental, ampliou a importância do Teatro do Atlântico.

NA-14 Destaco o termo “comércio” porquanto, em minha análise, procurei demonstrar as várias modalidades da ação britânica no Oceano Mundial.

NA-15 As galés não desapareceram de imediato do Teatro do Atlântico. Henrique VIII, por exemplo, considerado por alguns autores como o “pai da Marinha Britânica”, ainda empregava as galés para a defesa costeira, em face de uma possível ameaça externa. Ao mesmo tempo, todavia, criou uma poderosa frota de galeões e, seguindo o exemplo espanhol, enfatizava a plena aplicação da artilharia de bordo nas batalhas navais.

Ver Reynolds, *op cit.*

A França passou a defrontar-se com ameaças significativas em suas fronteiras terrestres do norte e nordeste, nisso incluía a presença espanhola ocupando parcela do território dos Países Baixos. Esses fatos levaram a uma descontinuidade no processo de aprimoramento de seu Poder Marítimo (e Naval) e, por outro lado, reforçaram, por exemplo, o pensar e o proceder britânicos quanto ao valor de um Poder Naval e à importância do comércio marítimo.

Considero que, para os propósitos de minha análise, não seja necessário examinar em detalhes a seqüência histórica que nos leva a Luís XIV.

O Rei Sol herdou e foi influenciado por todas as consequências desse período e, por sua presença marcante, teria necessariamente de influir no pensar francês quanto ao valor e às vantagens de um Poder Marítimo.

Novamente, contudo, por suas características pessoais (as quais já analisamos), não é difícil deduzir que qualquer idéia, qualquer projeto ou qualquer empreitada que pudessem produzir resultados a curto prazo para o engrandecimento da França (e, principalmente, de seu rei), assim como para um predomínio no continente europeu, iriam merecer o seu total apoio – pelo menos até o momento em que novas idéias, novos projetos ou novas empreitadas representassem para ele algo mais promissor, mais condizente com as suas ambições e com uma consecução ainda mais rápida.

Sob este aspecto, considero que Colbert soube, no momento oportuno, despertar o interesse de Luís XIV para o Poder Marítimo e as vantagens que sua implantação em grande escala poderiam produzir em benefício da França.

COLBERT E O PODER MARÍTIMO DA FRANÇA

Em minhas considerações anteriores sobre a evolução das práticas absolutistas francesas, procurei delinear a participação de Colbert na solução dos problemas enfrentados por essa nação no decorrer do tumultuado e complexo século XVII.

No contexto marítimo e naval, Colbert foi um advogado persistente da modelagem de um novo pensar francês no que se refere ao entendimento do significado do Poder Marítimo, quer em termos geopolíticos e geoestratégicos, quer quanto à imprescindível formatação de uma estrutura econômica/comercial marítima, e também da criação e administração dos meios materiais e humanos do seu Poder Naval segundo regras progressivamente aperfeiçoadas.

Propria que, em termos comparativos, ele possuía atributos semelhantes aos de Corbett quanto ao entendimento do significado de um Poder Marítimo, uma preocupação legislativa e administrativa idêntica àquela de Pepys e uma visão geopolítica e geoestratégica que se antecipou ao modelo apresentado por Mahan^{NA-16}.

Sem a menor dúvida, ele foi um planejador pragmático e um sistematizador. Por que, então, não obteve o sucesso que logicamente deveria representar o resultado de suas iniciativas em termos do Poder Marítimo da França?

A resposta parece-me ser evidente. Ele tinha que encontrar soluções de curto prazo, como gestor das finanças francesas, para cobrir as despesas exigidas pela resplandecência do Rei Sol como também os custos das guerras terrestres que visavam à sucessão ou ao predomínio no con-

NA-16 Sobre Corbett e Mahan, ver minhas interpretações em "Maritime Power e Sea Power", na *RMB*, v. 125, nº 04/06, abr/jun, 2005.

Sobre Pepys, ver observações em "Um obreiro a serviço do Poder Naval", *RMB*, vol. 125, nº 07/08, jul/set, 2005.

tinente. Como resultado, não conseguiu dar continuidade à sua maior empreitada em benefício da França: a consolidação de um Poder Marítimo em seu verdadeiro significado e com credibilidade externa.

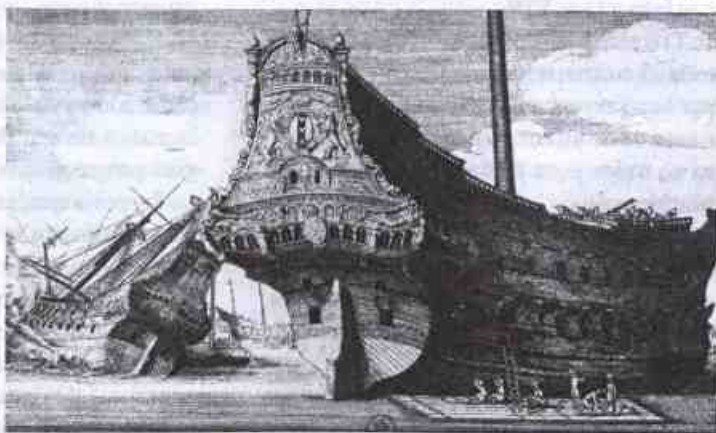
Proporria que sua obsessão quanto à realidade da presença dos Países Baixos, de pequena área territorial, mas que demonstravam possuir uma pujante economia, constituía o estímulo básico para suas iniciativas.

O primeiro banco na Europa foi fundado em 1609, em Amsterdã. O inventário marítimo dos Países Baixos totalizava cerca de 10 mil navios, isto é, o dobro dos meios existentes nas demais nações. As indústrias têxteis de Leyden e Hayden eram nitidamente mais avançadas do que as de seus competidores. A Companhia das Índias Ocidentais possuía bases no Japão e nas ilhas produtoras de especiarias (em parte, por conquista das posições portuguesas). O dividendo anual pago a seus acionistas era, em média, de 25 por cento do capital aplicado^{NA-17}.

Semelhantemente ao raciocínio e proceder britânicos (já analisamos este aspecto), Colbert decidiu adotar o mesmo modelo e, tão logo possível, suplantá-lo.

O primeiro passo seria a construção de uma esquadra, até mesmo com a importação de meios navais provenientes dos Países Baixos. Uma decisão que não produziu os resultados pretendidos e, por via de consequência, a implantação acelerada de uma nova indústria de construção naval usando técnicas e conhecimentos práticos obtidos no exterior, a qual, certamente, após 1675 destacava-se entre as demais, seja pela qualidade dos projetos e do produto acabado ou pelo número de navios construídos.

Foram criadas quatro grandes empresas para o comércio marítimo, com a participação



Navios mercantes da Companhia das Índias Ocidentais – publicada em *Histoire de la Marine Française*, op. cit.

financeira do rei e da nobreza, especialmente no tocante às Companhias Francesas das Índias Orientais e das Índias Ocidentais^{NA-18}.

É necessário, todavia, reconhecer que essa iniciativa não recebeu um apoio am-

NA-17 Sob outro ângulo, mesmo levando-se em conta as restrições impostas pela crença religiosa e pela própria "razão de ser" dos flamengos, as inevitáveis demonstrações das riquezas obtidas através de seus aspectos tangíveis nas artes, na cultura e na vida cotidiana certamente causavam inveja na corte francesa, em que o brilho e a opulência constituíam-se um requisito obrigatório. Quanto ao "pensar" holandês, em termos do seu sucesso, ver Schama, Simon. *The Embarrassment of Riches*. Nova Iorque: Alfred Knopf, 1987.

NA-18 1. Os resultados deficientes quanto aos navios importados decorreram principalmente das carências logísticas francesas no tocante a sobressalentes e uma estrutura de manutenção.

2. Em época anterior, durante a primazia de Richelieu, também foram criadas companhias de comércio marítimo que não obtiveram o resultado pretendido.

plo, especialmente por parte dos agentes de produção e daqueles operadores privados já engajados independentemente na prática do comércio marítimo.

Diferentemente das mesmas iniciativas que estavam em andamento com pleno sucesso nas Ilhas Britânicas, com uma ampla e ativa participação de toda a sociedade, na França, certamente devido às consequências do absolutismo, existia uma desconfiança generalizada quanto às iniciativas oficiais. Assim sendo, os resultados não corresponderam às expectativas.

Por outro lado, independentemente das interferências britânicas, o Poder Naval dos Países Baixos demonstrava ainda possuir a capacidade de eliminar uma possível competição nas áreas de seu interesse comercial.

A frustração de Colbert pode ser comprovada por suas repetidas declarações de que “somente a guerra pode eliminar a insolência desses ‘batavos’ que, afinal de contas, representam um décimo da população da França”^{NA-19}.

Essa mesma opinião também estava presente no pensar do Rei Sol e, mais uma vez, a continentalidade predominou em relação à maritimidade, daí decorrendo o esmorecimento na execução de um projeto que possuía objetivos amplos, somente possíveis de serem alcançados a longo prazo.

A França voltou suas costas, em termos comparativos, para a ambiência marítima, uma atitude que favoreceu seus competidores, especialmente os britânicos e os holandeses.

A incorreta avaliação dos custos das guerras terrestres vis-à-vis os lucros pretendidos, repito, levou aos resultados que podem ser comprovados pelos termos do

Tratado de Utrecht e pelas soluções aventureiras, conforme as propostas e praticadas, por exemplo, por John Law.

A VIDA QUOTIDIANA DOS MARINHEIROS NO TEMPO DO REI SOL

Seria possível supor que sob o título deste tópico fosse minha intenção repetir em um contexto francês as considerações que apresentei anteriormente quanto a “um perfil de marinheiro: o navio como um estudo de caso”. Enfatizei, naquela análise, que “não considerava” como obrigatório, sob o ponto de vista histórico, identificar com precisão qual (o grifo é meu) o “marinheiro” a que estava me referindo^{NA-20}.

Parece-me, todavia, ser válido examinar certos aspectos peculiares ao ser humano francês (em sua multitude de origens e costumes) em face do projeto de estruturação de um Poder Marítimo conforme imaginado por Colbert.

Devo declarar também que o título deste tópico não é inédito; dele me apropriei após ler e reler seguidamente uma das mais interessantes obras sobre a História Marítima e Naval da França no período abrangido pela minha análise^{NA-21}.

Pretendo, então, destacar os aspectos que considero pertinentes quanto ao período de administração de Colbert e comentar determinadas observações apresentadas nessa obra no tocante aos procedimentos adotados em prol de um Poder Marítimo francês vis-à-vis as reações de diferentes segmentos daquela sociedade em face das demandas a ela impostas.

Examinemos inicialmente a estrutura administrativa que Colbert instituiu para a

NA-19 Ver Reynolds, *op cit*.

NA-20 Ver RMB, v. 125, nº 07/09, jul/set, 2005.

NA-21 Ver Merrien, Julien. *A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do Rei Sol*. Lisboa: Edição Livros do Brasil, 1960.

efetivação de seu projeto, o qual, na realidade, teve a duração de aproximadamente duas décadas.

Nomeado intendente das Finanças em 1661, com total autonomia para solucionar os problemas financeiros da França (o que conseguiu com relativo sucesso), passou a acumular também oficialmente a direção dos “Negócios da Marinha” a partir de 1669.

Por suas características pessoais, criou o Conselho para assuntos marítimos, do comércio e das colônias, o qual presidia (algo lógico em termos da interação de componentes essenciais de um Poder Marítimo).

No âmbito do Poder Naval, implantou uma estrutura burocrática sofisticada e que funcionava sob o seu total controle. Os comandantes dos navios, por exemplo, estavam submetidos a uma constante supervisão, e seus relatórios de rotina eram encaminhados diretamente para Versailles para o escrutínio de Colbert. O mesmo ocorria quanto aos estaleiros e às bases navais.

Em termos comparativos, no tocante à tomada de decisões, a Grã-Bretanha, já naquele momento, dispunha de um sistema que poderia ser definido como sendo de “equilíbrio de vontades”. Havia uma “vontade” real impulsiva e ambiciosa, muitas vezes plena de opiniões pessoais; em contrapartida, porém, existia um Parlamento (precário, é possível), mas que refletia os interesses dos vários setores da sociedade e tinha poder suficiente para neutralizar os excessos do poder real^{NA-22}.

Já existia uma organização específica dedicada integralmente aos assuntos navais e que procurava transformar em realidade as decisões governamentais. Uma organização na qual Pepys demonstrava toda sua capacidade como um planejador pragmático e um sistematizador.

Existia, acima de tudo, uma vontade nacional já sedimentada e definitivamente interessada nas atividades marítimas^{NA-23}.

Propria que, sem a menor dúvida, a despeito da contínua preocupação em atender prontamente os reclamos do Rei Sol quanto aos recursos financeiros para suas empreitadas, Colbert obteve, a curto prazo, resultados significativos em termos do seu projeto.

No tocante ao inventário de meios navais, por exemplo, na época de Mazarino (que precedeu Colbert) a Marinha francesa era praticamente inexistente. Entre 1670 e 1683 (ano do falecimento de Colbert), o Poder Naval francês passou a contar com mais de 120 navios de guerra, dos quais 65 eram navios de linha.

Em termos comparativos, a Grã-Bretanha, em 1660, dispunha apenas de cinco navios de linha; em 1688, possuía 59 navios desse tipo.

Quanto à capacidade de construção, basta lembrar que, além dos meios para o Poder Naval, existiam as necessidades da Marinha Mercante (e que não eram poucas) para garantir a operacionalidade das companhias de comércio marítimo que foram criadas^{NA-24}.

NA-22 Ver Lambert, *op cit*.

Ver Wolf, John., *The Emergence of the Great Powers: 1685-1715*. Westport: Greenwood Press, 1951.

NA-23 Alguns autores intitulam essa manifestação da vontade nacional como mentalidade marítima. Ver Vidigal, *et all*, *op cit*.

NA-24 Rodger é bastante crítico quanto ao programa de Colbert. Diz ele: “O aspecto superficialmente mais importante foi a grande esquadra construída, partindo praticamente do nada, em menos de 20 anos e cuja administração foi regulamentada ao mínimo detalhe em 1668. Entre 1672 e 1690, foram gastos 210 milhões de lres (cerca de 16,5 milhões de libras esterlinas) com a construção de cerca de 80 navios de linha, número semelhante ao dos ingleses, tendo, porém, maior tonelagem e armamento mais poderoso. Mais do dobro dessa quantia foi gasto nos estaleiros e nas bases navais,

A TRIPULAÇÃO DE UM NAVIO DE GUERRA FRANCÊS “COLBERTIANO”

Na organização naval francesa da época de Colbert, eram previstos três oficiais superiores (o capitão e seus dois ajudantes, o tenente e o segundo-tenente), que, segundo Mendrien, “são os homens que a bordo menos necessidade têm de exercer suas aptidões marinheiras”. Na categoria de oficiais inferiores enquadravam-se os pilotos, o escrivão e a mestrança, isto é, o mestre do navio, o contramestre, o mestre carpinteiro e o mestre artilheiro.

E continua Mendrien: “Possuindo o piloto toda a responsabilidade da navegação, o mestre a do recrutamento e da direção dos homens e, ainda, junto com o contramestre, a responsabilidade da manobra, de acordo com o parecer do piloto de quarto; tendo o escrivão a seu cargo as proviões de boca, desde que o capitão forneça a direção geral dos pontos a que o navio de destina, já não tem que se ocupar deste. Em caso de perigo marítimo, não tomará (o capitão) qualquer decisão; terá de ouvir primeiro o conselho dos ‘pilotos’ e dos ‘antigos’, os quais poderão muito bem impor-lhe o seu parecer”.

“O capitão corresponde exatamente a um senhor feudal: possui o direito de exer-

cer justiça a bordo, de tratar com o exterior nas escalas e é o chefe militar^{NA-25}.”

É verdade que nos navios menores o capitão poderia ser o próprio mestre da guarnição, mas o aspecto importante é que as qualificações para o que entendemos ser o comando de um navio de guerra não implicavam o pleno conhecimento das artes marinheiras.

Isso explica a dupla fonte de recrutamento dos oficiais superiores: a nobreza e os “homens do mar” (no sentido figurativo do termo). E Colbert entendia que “se poderia fazer de um nobre um marinheiro e de um marinheiro um nobre, como acontecerá aos mais valentes”^{NA-26}.

No contexto desse raciocínio, podemos identificar as medidas adotadas por Colbert para a formação da oficialidade.

Em primeiro lugar, a criação das Escolas de Hidrografia, disseminadas em toda a França (e inclusive no Canadá)^{NA-27}. Em segundo lugar, sua percepção quanto às melhores e mais imediatas fontes de recrutamento para o seu poder naval. Sem a menor dúvida, a Bretanha, por tradição e cultura, já possuía “fidalgos-marinheiros” como os Trouin de Saint Malô, “cujos filhos foram designados pelos nomes das terras que lhes concederam: um chamou-se René du Guay (Trouin); o outro, Luc de la Barbinais”^{NA-28}.

Em terceiro lugar, Colbert, de origem burguesa, era um admirador da nobreza e acre-

as quais eram inadequadas para a manutenção dos navios. O projeto das instalações no Havre, por exemplo, após imensas despesas, teve de ser abandonado, devido ao regime das marés, totalmente adverso à movimentação dos navios de linha.”

“Em Rochefort, inclusive, a situação era pior, pois a base estava situada a 20 milhas da foz de um rio de pouca profundidade para o acesso dos grandes navios de linha.”

“Existiam poucos diques secos indispensáveis para a manutenção, e que também apresentavam deficiências de toda ordem, técnicas ou industriais, sob o enfoque de apoio. O mesmo poderia ser dito no tocante à fundição de canhões.” Ver Rodger, *op cit*.

Permitam-se os leitores uma pergunta: Será que não iremos encontrar algumas semelhanças em relação ao Poder Naval brasileiro do início do século XX no tocante a meios e apoio?

NA-25 Ver Mendrien, *op cit*.

NA-26 *Ibid*.

NA-27 Ainda que denominadas Escolas de Hidrografia, tratava-se, na realidade, de protótipos de uma Escola Naval.

NA-28 Ver Mendrien, *op cit*.

ditava que “a qualidade determinaria a bordo o respeito e a obediência e que a fortuna constitua uma garantia...”. “Julgando-se exilada nos seus castelos e desapossada de seu papel localmente batalhador, a nobreza da terra representa uma reserva enorme de sangue a ferver..., o que é necessário a essa guerra naval que lavra agora em toda parte. Isto tanto é verdade para os navios do rei como para o corso^{NA-29}.”

Assim sendo, o objetivo de Colbert era ter a bordo de cada navio três oficiais oriundos da nobreza e cinco oficiais inferiores, estes da mesma região. Progressivamente, a convivência a bordo e a aprendizagem na prática deveriam possibilitar uma “moldagem” (idêntica à que sugeri em meu estudo de caso sobre a Marinha britânica) quanto à oficialidade, visando à eficiência do navio de guerra^{NA-30}.

Concomitantemente, foi estabelecida a instrução naval para “voluntários” (semelhantes ao “*young gentlemen*” da Marinha britânica) aproveitando-se do processo de formação dos “guardas da Marinha”, ou os Cajács de Toulon; um centro em que “se ensinava a Hidrografia, o desenho extremamente útil para os levantamentos e relatos sobre países distantes”^{NA-31}.

Os “guardas do pavilhão” (ou guardas da Marinha) deram também origem, na Marinha portuguesa, aos “guarda-marinheiros”, aos praticantes de piloto e aos chefes de quarto a partir dos voluntários sem diploma^{NA-32}.

Existe um comentário de Merrien que, em um sentido amplo e adaptado às novas configurações das sociedades atuais, permanece plenamente válido em termos da ausência de uma mentalidade marítima. Diz ele: “A nobreza exibia o mais profundo desprezo pela Marinha e num tempo em que essa nobreza era quase tudo, o primeiro problema consistia em interessá-la, em transformá-la até certo ponto em coisa de Marinha”.

“Colbert triunfou nesse particular. Encontrou homens, conseguiu que toda a nobreza se interessasse no armamento do corso. Um triunfo com futuro, mesmo com grande futuro; considerados anteriormente como grosseiros, ou piores do que isso, os oficiais de Marinha passaram a estar em moda, o que ainda hoje acontece^{NA-33}.”

Parece-me evidente que, por se tratar de uma mudança de mentalidade, os resultados não poderiam ser imediatos. Assim sendo, como uma etapa intermediária, Colbert adotou a solução inglesa de Cromwell quanto aos “*tarpaulins*”: procurou atrair os comandantes de navios mercantes “que tivessem nascido marinheiros e se tivessem criado no mar”^{NA-34}.

No tocante aos “oficiais inferiores” e às guarnições, e especificamente em termos de sua naturalidade e classe social, o processo de recrutamento era muito mais homogêneo, principalmente quanto aos marinheiros.

A grande maioria era oriunda da Bretanha, com Dunquerque e St. Malo alternando-se como fonte principal dos re-

NA-29 *Ibid.*

O modo de empregar as palavras e compor as frases decorre do fato de que a obra de Merrien foi traduzida e publicada em Portugal.

NA-30 *Ibid.*

NA-31 *Ibid.*

Disponho hoje de esplêndidas coleções de desenhos a mão livre que não apenas nos transmitem a visão dos viajantes daquela época como também representam uma perfeita imagem de um passado distante.

NA-32 *Ibid.*

NA-33 *Ibid.*

NA-34 *Ibid.*

Quanto aos “*tarpaulins*” (casca-grossa), ver *RMB*, vol 125, nº 07/09, jul/set, 2005.

curso humano, dependendo dos interesses políticos da Coroa ou dos atrativos oferecidos pelos operadores privados empenhados na guerra de corso.

Em qualquer dos casos, todavia, e como prática costumeira, cabia principalmente aos mestres a tarefa do recrutamento, e, assim sendo, sua preferência era por marinheiros oriundos de sua região^{NA-35}.

A França também, desde as primeiras décadas do século XVII, já havia adotado um sistema de recrutamento por idade (o que mais tarde, no início do período napoleônico, transformou-se na Lei de Conscrição Universal)^{NA-36}.

A autoridade naval requiritava de todas as paróquias litorâneas (órgão administrativo local e uma herança da Igreja Católica) certo número de homens que tivessem completado determinada idade (o que entendemos hoje por classes). Tendo em vista, porém, os atrativos da prática do corso, as isenções obtidas por pagamentos e as vantagens oferecidas pela Marinha Mercante “só iam para o serviço do rei os que não prestavam para nada”^{NA-37}.

Colbert adotou então providências mais rigorosas: todos os homens da paróquia que atingissem a idade prevista teriam de se apresentar para servir a Marinha de Guerra. Como resultado, ocorreu uma forte reação por parte dos “notáveis” e dos “reitores das paróquias”, tendo em vista os prejuízos para as atividades locais; e mesmo

tendo sido introduzido um prêmio para o voluntariado, a situação não se alterou.

Colbert novamente modificou o sistema de recrutamento. De cada classe a atingir a idade prevista seria obrigatoriamente recrutado um determinado número de homens, e o tempo de serviço teria a duração de um ano. Este período de tempo de serviço seria repetido de três em três anos. Dependendo da situação (paz ou guerra), esse intervalo poderia variar para dois ou quatro anos. Com esse processo, Colbert imaginava que passaria a dispor de um contingente adequado de marinheiros suficientemente adestrados para o seu Poder Naval.

Um processo teoricamente correto, mas que era afetado por circunstâncias aleatórias, como, por exemplo, o ritmo de prontificação dos navios de guerra nos estaleiros; a intermitência da guerra naval em face das decisões políticas quanto às vantagens de uma paz ilusória ou o engajamento em guerras predominantemente terrestres; e, sobretudo, a disponibilidade de recursos para compensar o recrutado pelo abandono de suas atividades tradicionais.

Progressivamente, Colbert introduziu novas medidas visando ao aperfeiçoamento do processo e à garantia de obter, em tempo, as guarnições exigidas para os novos navios de guerra: a rigorosa proibição das isenções (que implicavam pagamento);

NA-35 Ver Merrien, *op cit.*

NA-36 É interessante comparar as opiniões de Merrien quanto ao regionalismo das guarnições francesas vis-à-vis às realidades do Poder Naval brasileiro.

Segundo ele, “o marinheiro comum poderia chamar-se Yan Ar Martolud (um bretão) ou Ian L'Mattenoot (um flamengo) ou, ainda, Jean de Matelot (oriundo de Saintonge). Dialectos diferentes, perfeitamente caracterizados, mas que indicavam, como exemplo, a diversidade entre os habitantes de uma mesma nação.

No nosso caso, os Raimundo Nonato podem ser baianos, pernambucanos, cearenses, rio-grandenses-do-norte, maranhenses e, até mesmo (por dever de justiça), paraenses. Todos vêm dos nossos Norte e Nordeste, todos falam a mesma língua, têm os mesmos costumes e, sem dúvida, sempre foram (e continuam sendo) excelentes homens do mar.

NA-37 Existe alguma semelhança, neste caso, com o processo de recrutamento britânico já analisado.

a adoção do recrutamento forçado (já analisado em termos da Marinha britânica); maior rigor da autoridade real vis-à-vis uma pretensa autonomia dos poderes locais; e severas punições no caso de deserção.

Ao mesmo tempo, foram criadas algumas vantagens permanentes para o “homem do mar”: os filhos dos marinheiros seriam educados gratuitamente pelos reitores das paróquias, graças a uma redução “módica” do soldo; e os enfermos e os inválidos teriam tratamento prioritário e gratuito nos hospitais ou, como alternativa, poderiam receber o equivalente a três anos de subsistência em valores praticados em suas regiões de origem^{NA-38}.

O PODER MARÍTIMO FRANCÊS PÓS-COLBERT

A descontinuidade e a mudança de objetivos no tocante ao modelo de Poder Marítimo planejado e implantado por Colbert (um processo que foi acelerado após sua morte) produziram resultados danosos e que iriam afetar de maneira definitiva as possibilidades francesas de disputar com a Grã-Bretanha uma supremacia no Oceano Mundial.

Ainda que o Poder Naval francês tivesse demonstrado sua capacidade no início da Guerra da Liga de Ausburgo, ao apoiar a invasão da Irlanda, aproveitando-se de uma eventual fraqueza naval britânica, este

sucesso foi de curta duração. Já no início de 1692, como resultado da derrota na batalha naval de La Hogue, uma presença naval francesa com credibilidade deixou de ser importante para Luís XIV e seus ministros^{NA-39}.

Vauban, a despeito de todo o seu valor, reconhecido como responsável pela defesa da França em termos da guerra terrestre, foi o ator principal na mudança radical da destinação do Poder Naval francês.

Para ele, o fracasso da invasão da Irlanda e as derrotas nas batalhas navais indicavam que a melhor solução no futuro seria a prática da guerra de corso coordenada pela Coroa contra o comércio marítimo inimigo, uma vez que, militarmente falando (o grifo é meu), o Poder Naval francês não conseguia suplantar seus oponentes^{NA-40}.

Na realidade, porém, existiam razões econômicas que predominavam implicitamente em suas conclusões.

A reduzida colheita de grãos na Europa Ocidental, em 1693, havia provocado, juntamente com os custos das guerras, uma das piores crises financeiras e a carência generalizada de alimentos.

Assim sendo, por exemplo, a captura dos comboios de grãos provenientes do Báltico passou a representar um objetivo estratégico de vital importância.

A partir de 1694, esquadrões de até 12 navios de guerra – o que representava uma

NA-38 Creio que existem alguns pontos comuns entre aquilo que Colbert criou e o que viemos a praticar em nosso Poder Naval.

Ainda assim, devo mencionar que, embora essa prática seja costumeira em muitas Marinhas de Guerra, Rodger considera que “o programa era esplêndido nas palavras escritas e muito elogiado. Na realidade, não produziu os resultados esperados”. Ver Rodger, *op cit*.

NA-39 Já abordei este aspecto ao comentar a influência das mentalidades marítima e terrestre.

NA-40 Em um documento para Luís XIV, em 1694, intitulado “Memorando sobre a Guerra de Corso”, o argumento principal de Vauban era de que o esforço de guerra dos adversários dependia da prosperidade garantida pelo comércio marítimo, e essa vantagem poderia ser anulada por um ataque coordenado a essa fonte de recursos (o grifo é meu).

Ver Rodger, *op cit*.

força normalmente superior à de escolta dos comboios – passaram a operar principalmente no Atlântico Norte^{NA-41}.



Jean Bart

Entre 1698 e 1713, foram capturados pelos corsários franceses cerca de 12 mil navios (dentre os quais 4 mil britânicos). Muitos desses navios eram pesqueiros, ou embarcações costeiras; a pesca, todavia, era de vital importância para a subsistência dos Países Baixos, enquanto toda a atividade econômica britânica (principalmente de agricultura) que supria Londres, o centro do poder, dependia do tráfego costeiro.^{NA-42}

Alguns desses esquadrões, de acordo com o modelo proposto por Vauban, eram compostos de navios pertencentes ao Poder Naval francês; outros incluíam navios de guerra alugados, ou partilhados com os operadores privados, e até, algumas vezes, comandados por oficiais de Marinha.

Na medida em que a crise financeira da Coroa tornou-se mais grave, essas emprei-

tadas conjuntas passaram a depender dos recursos e da experiência acumulada pelos operadores privados, quer para sua continuidade, quer pela possibilidade crescente e imediata dos lucros. Assim sendo, possíveis objetivos estratégicos em proveito nacional foram esquecidos ou considerados de menor importância.



René Dugay-Trouin

A POLÊMICA SOBRE A GUERRA DE CORSO

Alguns analistas franceses, ainda no século XIX, já procuravam enaltecer os sucessos dos operadores privados (ou, corsários) contra o comércio marítimo. Seria talvez, a meu ver, uma forma de tornar menos evidente a incapacidade de seu Poder Naval no enfrentamento com a Grã-Bretanha.

Por outro lado, essa atitude não responde a uma questão básica, qual seja, se a guerra de corso poderia ou não ser um fator decisivo em um conflito armado por meio da interrupção das rotas de trá-

NA-41 Como exemplo do sucesso obtido, em 19 de junho de 1694, Jean Bart, um operador privado (ou corsário) de Dunquerque, derrotou a escolta do comboio holandês de grãos no Mar do Norte e apropriou-se de todos os navios de transporte. No ano seguinte, René Dugay-Trouin, de St. Malo, capturou três navios da Companhia Holandesa das Índias Orientais, próximo aos litorais da Irlanda, e o Marquês de Mesmond, com um esquadrão da Marinha francesa, capturou outros dois navios. O prejuízo para a companhia foi de 1,5 milhão de libras esterlinas.

Ver Roger, *op cit*.

NA-42 Parece-me importante ressaltar que, ao mencionar o tráfico costeiro, isso significa a presença dos corsários em áreas bastante próximas dos litorais britânicos.

Também, embora não possa ser incluído nesta análise por questões de coerência com seus objetivos, o fato é que, ainda no século XVII, os governantes britânicos deram início a um amplo programa de construção de vias aquáticas interiores como uma medida de proteção contra a ação dos corsários.

fego marítimo de vital importância para um inimigo.

Os analistas anglo-saxônicos, a partir de Mahan, tendem a considerar a guerra de corso como algo diversionista que não corresponde ao verdadeiro significado e importância de uma presença com credibilidade no Oceano Mundial, do emprego judicioso das forças navais, da batalha decisiva e, conseqüentemente, do domínio do mar (ou, em termos atuais, do controle de áreas marítimas).

Este é um dos temas da Guerra Naval que continuou sendo discutido com o passar dos tempos, desde Aube e sua *Jeune École* à Alemanha Nazista, com a guerra submarina contra o tráfego marítimo; de Nelson a Fisher, demonstrando a importância da esquadra de batalha com os grandes navios de linha ou os encouraçados; da Aviação Naval, com os seus navios-aeródromos estabelecendo uma supremacia nos mares ou anulando as ações dos submarinos, conforme ocorreu na Segunda Guerra Mundial.

Proponho que, em relação ao período histórico que estamos analisando e aos resultados decorrentes da iniciativa de Vauban, não poderemos chegar a uma resposta definitiva.

É evidente que a guerra de corso provocou uma grave crise financeira para a Grã-Bretanha, daí resultando o acordo temporário de paz de 1697, conhecido como Tratado de Ryswick.

Por outro lado, a França também enfrentava uma crise financeira sem precedentes

e, sendo assim, a concepção de Vauban quanto à aplicação da guerra de corso foi prejudicada.

Em resumo, Vauban propunha uma ação coordenada contra o Poder Marítimo inimigo. O seu Poder Naval deveria representar sempre uma ameaça no tocante a uma invasão das Ilhas Britânicas. Assim sendo, parcela ponderável do Poder Naval britânico ficaria necessariamente imobilizada junto aos seus litorais. O emprego dos operadores privados (ou corsários), utilizando os elementos disponíveis de suas forças navais, seria responsável pela interrupção do tráfego marítimo e pela apropriação dos bens que estavam sendo transportados prioritariamente, em benefício da Coroa.

A carência de recursos financeiros provocou a quase total independência dos operadores privados, que passaram a agir em seu próprio benefício, daí resultando não haver recursos suficientes para a manutenção e a ampliação de um verdadeiro Poder Naval francês.

Por outro lado, graças à mentalidade marítima britânica, foram criadas respostas às ações do corso, dentre as quais a aquisição ou a conquista de pontos estratégicos a partir dos quais fosse possível prover uma maior proteção ao tráfego marítimo. Lisboa (pelo Tratado de Methuen de 1703) e Gibraltar (conquistada em 1704) são exemplos dessa realidade.

(Continua no próximo número)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História marítima; Guerra de corso; História da França; Colbert, Jean-Baptiste; Poder Marítimo da França;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

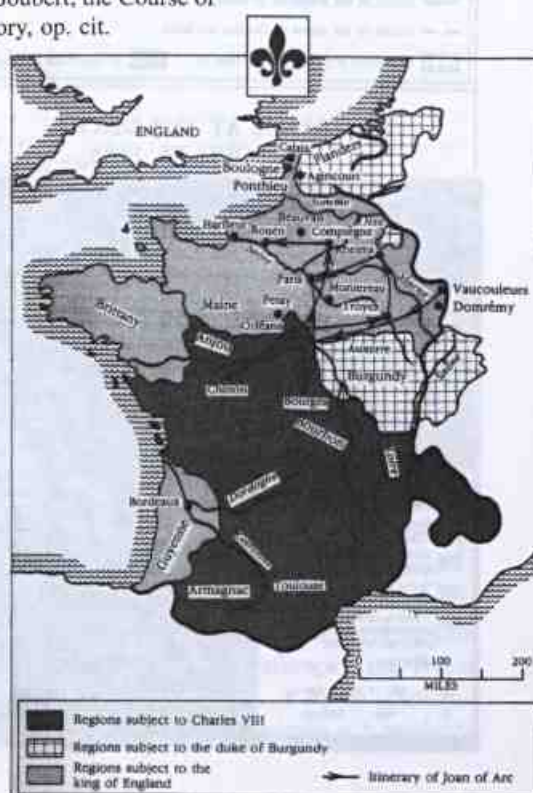
1. Adrian, Gilbert. *Enciclopédia das Guerras*. São Paulo: M Books, 2005.
2. Allison, Felipe. *Guerras: motivação e história*. Rio de Janeiro: Axel Books, 2005.
3. Aube, Hyacinthe. *La Guerre Maritime et les Ports Français*. Paris: 1882.
4. Castex, Raoul. *Theories Strategiques* (5 vol). Paris: Editions Maritimes et D'Autre mer, 1929-1935.
5. Coutau, Begarie, Hervê. *La Puissance maritime*. Paris: Fayard, 1985.
6. Farrere, Claude. *Histoire de la Marine Française*. Paris: Flammarion, 1934.
7. Gigantès, Philippe. *Power & Greed: A short history of the world*. Londres: Constable & Robinson Ltd., 2002.
8. Gilbert, Pierre. *The Course of French History*. Nova Iorque: Franklin Watts, 1998.
9. Merrien, Jean. *A vida quotidiana dos marinheiros no tempo do Rei Sol*. Lisboa: Edição Livros do Brasil, 1960.
10. Nadeau, Jean Benedict & Barlow, Julie. *Sixty Million French Can't be Wrong*. Grã-Bretanha: Robson Books, 2004.
11. Pfaff, William. *The Wrath of nations*. Nova Iorque: Simon & Schuster, 1993.
12. Rodger, N.A.M. *The Command of the Ocean*. Londres: Penguin Books, 2004.
13. Roskill, S.W. *The Strategy of Sea Power*. Londres: Collins, 1962.
14. Schama, Simon. *The Embarrassment of Riches*. Nova Iorque: Alfred Knopf, 1987.
15. Vidigal et al. *Amazônia Azul: o mar que nos pertence*. São Paulo: Record, 2006.
16. Wolf, John. *The Emergence of the great powers: 1685-1715*. Westport: Greenwood Press, 1951.

ANEXOS

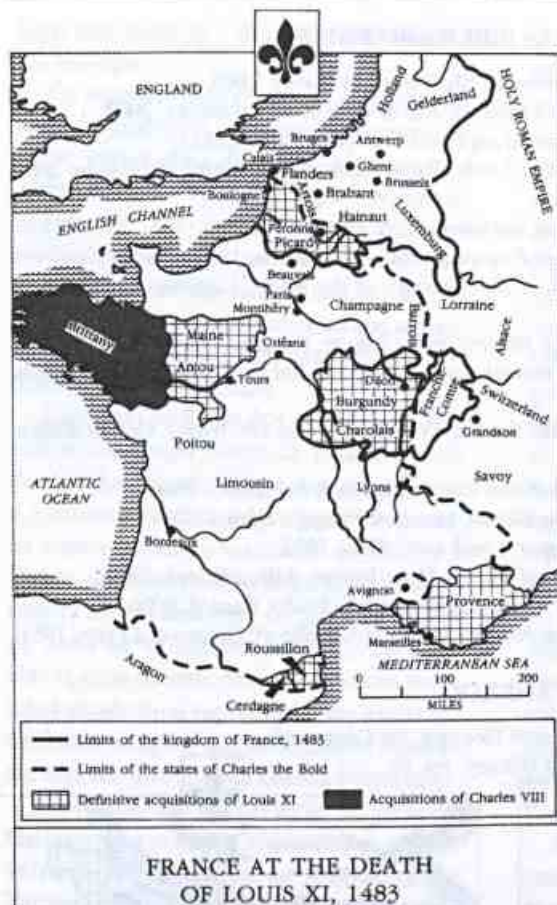
Publicados em Pierre Goubert, the Course of French History, op. cit.



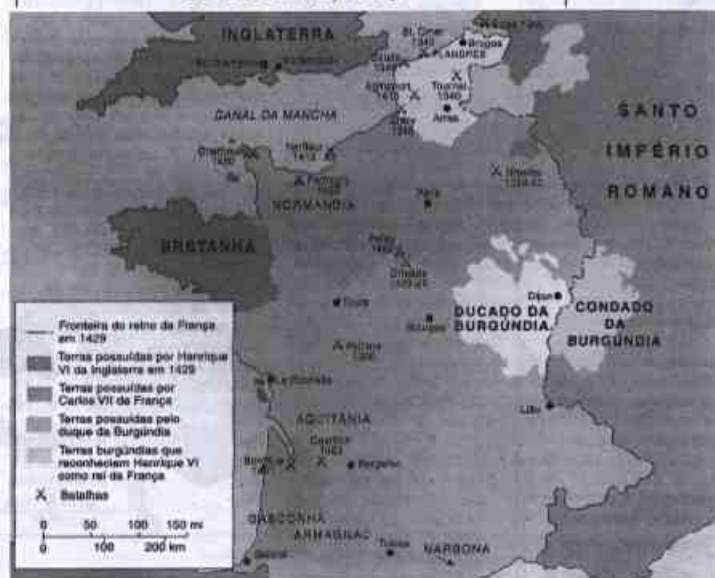
EXPANSION OF THE ROYAL DOMAIN
UNDER THE CAPETIANS, 1180-1314



FRANCE AT THE TIME
OF JOAN OF ARC, 1429-31



Publicado em Pierre Goubert, the Course of French History, op. cit.



Publicado em Adrian Gilbert, Enciclopédia das Guerras, op. cit.