



Semana de Kiel – 1914

OS NAVIOS CAPITAIS E A GRANDE GUERRA

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) William Carmo Cesar¹

KIEL, JUNHO DE 1914

Eram quase nove horas da manhã do dia 23 de junho de 1914, no porto de Kiel, quando espessas nuvens de fumaça denunciaram a aproximação de uma força naval, alinhada em duas colunas, a da esquerda com quatro encouraçados e a da direita, um pouco mais atrás, com três cruzadores menores.

“Os encouraçados ingleses, que mostravam um aspecto imponente, com sua cor cinza-escuro aparentando quase preta diante das nuvens acinzentadas, avançavam ameaçadoramente; eram os maiores navio de guerra do mundo”, registraria o Capitão-de-Corveta Georg von

Hase², Oficial designado para acompanhar o Comandante da força inglesa, Vice-Almirante George Warrender (1860-1917), durante a escala de suas belonaves naquele porto alemão do Báltico. Junto com o adido naval inglês, a bordo de uma pequena vedeta a vapor que os conduziria ao navio capitânia, von Hase assistiu à chegada dos *dreadnoughts* da 2ª Esquadra de Linha, os HMS “King George V” (capitânia), HMS “Ajax”, HMS “Audacious” e HMS “Centurion”, e dos navios da 1ª Esquadra de Cruzadores, os HMS “Southampton”, HMS “Birmingham” e HMS “Nottingham”.

Ao longo de toda a Semana de Kiel, von Hase ficou hospedado no capitânia inglês, às ordens do Almiran-

¹ Doutor em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval.

² HASE, Georg von. *La Bataille du Jutland vue du “Derfflinger”*. Paris: Payot, 1927, p.152.

te Warrender. Durante esse período, conviveu cotidianamente com a Oficialidade inglesa e acompanhou o Almirante em quase todos os eventos oficiais e visitas a navios da Marinha Imperial Alemã, entre os quais o *pré-dreadnought* “Preussen”, o cruzado-blindado “Friedrich Karl” e o encouraçado “Friedrich der Grosse” – um dos cinco *dreadnoughts* da classe “Kaiser” da Marinha Alemã, bem como o iate Imperial “Hohenzoller”. Em sua visita a Kiel, o Almirante inglês, além de ter sido recebido pelo Kaiser Guilherme II e pelo Grande Almirante Alfred von Tirpitz, o poderoso chefe da Marinha Imperial, teve a oportunidade de fazer contato e compartilhar momentos agradáveis e interessantes com outros proeminentes Almirantes alemães, como Georg von Müller, Friedrich von Ingenohl, Hugo von Pohl e Reinhard Scheer.

No dia 30 de junho, o Oficial de ligação von Hase despediu-se de bordo do HMS “King George V”. Da embarcação que o levaria ao porto, pôde espiar, pela última vez, as grandes belonaves inglesas levantarem âncoras e se distanciaram do porto de Kiel em grande velocidade. Sua missão de confraternização e paz estava encerrada.

À saída da Força Naval britânica, como despedida, os navios alemães içaram, por bandeiras, o tradicional e clássico sinal: “Boa Viagem!”.

Da mesma maneira gentil, o Almirante Warrender respondeu, pelo TSF (Telégrafo sem fio) de seu capitânia, com a seguinte mensagem de adeus:

*“Friends in past and friends for ever!”*³

PORTSMOUTH, ABRIL DE 1906

Menos de uma década antes, no dia 2 de abril de 1906, era lançado, em Portsmouth, o mais poderoso encouraçado até então construído na Inglaterra. Com prontificação recorde de apenas quatorze meses, e comissionado em dezembro de 1906, o HMS “Dreadnought”, obra da administração do Almirante Sir John Fisher (1841-1920), então Primeiro Lorde do Almirantado, iniciaria naquele final de ano suas atividades na Marinha Real Britânica. Com 18.000 toneladas de deslocamento, 160 metros de comprimento, armado com dez canhões de 12 polegadas (305 mm) distribuídos em cinco torres duplas, e protegido por uma couraça de 11 polegadas (28 cm) a meia nau, e velocidade de 21 nós, a nova belonave inglesa em pouco tempo

³ HASE, *o.c.*, p.183. (“Amigos no passado e amigos para sempre!”)

seria transformada em um modelo padrão de encouraçado mundial.

Logo após o “Dreadnought”, o mesmo Lorde Fisher, considerando a importância da velocidade como fator de proteção e acreditando que o futuro, portanto, estaria em encouraçados rápidos⁴, iria propor ao Almirantado a construção de um novo e revolucionário navio para a sua Marinha, capaz de acumular as tarefas de três outros – do cruzador protegido de menor porte e com couraça apenas no convés, do cruzador-blindado encouraçado no convés e nas laterais do costado e, se necessário, do próprio encouraçado. Com tais atributos, em abril de 1907 era lançado o também pioneiro *dreadnought-cruiser*, com 17.000 t de deslocamento, 170 m de comprimento, armado com oito canhões de 12” / 305 mm e dezesseis de 4” / 102 mm, além de três tubos para torpedos de 18” / 457 mm. Apesar de ter quase as mesmas dimensões do “Dreadnought”, o HMS “Invincible”, protegido por uma couraça menor de 7” / 18 cm a meio navio, era, entretanto, um encouraçado-veloz, projetado para desenvolver 25 nós. No mesmo ano foram lançados o HMS “Inflexible” e o HMS “Indomitable”, navios da classe semelhante ao “Invincible” que, a partir de novembro de 1911, passaram a ser denominados cruzadores de batalha, pelo Almirantado Britânico.⁵

Em 1914, o Almirante Fisher ainda revolucionaria a Marinha Real com a construção de um *super-dreadnought*, de 37.500 t, 200 m de comprimento, armado com oito poderosos canhões de 15” (380 mm): o HMS “Queen Elizabeth”. Com máquinas de 58.000 HP movidas a óleo combustível, em vez de carvão, ele podia alcançar uma velocidade de 25 nós.

Esses *navios capitais* – expressão que passou a designar coletivamente os encouraçados (E) e cruzadores de batalha (CB) desde o início da década de 1910, inclusive na Marinha Real Britânica⁶ – iriam protagonizar uma corrida armamentista sem precedentes no âmbito naval, naquele início de século XX.

A Grã-Bretanha, que dispunha de um poder naval hegemônico herdado dos tempos dos bem artilhados *navios de linha* a vela, procurava manter-se na dian-

⁴ PRESTON, Antony e BATCHELOR, John. *Battleships, 1856-1919*. London: Phoebus Publishing Co/ BPC Publishing Ltd, 1977, p.36.

⁵ CESAR, William Carmo. *Uma História das Guerras Navais*. Rio: FEMAR, 2013, p.212

⁶ HERWIG, Holger H. *“Luxury” Fleet: The Imperial German Navy 188-1918*. New York: Humanity Books, 1987, p.57.

teira, adotando a política de “two keels to one”⁷ como meta de dobrar qualquer que fosse o número de batimentos de quilha anunciado por sua novel adversária, a Alemanha.

WILHELMSHAVEN, JULHO DE 1907

Pouco mais de um ano após o lançamento do famoso encouraçado inglês, foram batidas as quilhas dos primeiros quatro *dreadnoughts* da Marinha Imperial Alemã, então sob a direção do Contra-Almirante Alfred von Tirpitz (1849-1930): o “Nassau”, o “Westfalia”, o “Posen” e o “Rheinland”. E logo viriam outros, como o “Thüringen”, o “Helgoland”, o “Ostfriesland”, o “Oldenburg”, o “Kaiser”, o “Friedrich der Grosse”, o “Kaiserin”. Da mesma maneira, em março de 1909, os alemães também lançariam seus primeiros cruzadores de batalha, o “Van der Tann”, o “Goeben” e o “Moltke”, aos quais se juntariam o “Seydlitz”, o “Derfflinger”, o “Lützow”.

Além dos novos encouraçados e cruzadores de batalha, aquelas esquadras rivais possuíam vários outros navios de grande porte, *pre-dreadnoughts* e cruzadores, como pode ser observado no quadro a seguir, que nos fornece uma ideia do tamanho do poder naval de cada uma, no início do fatídico 1914⁸:

	Grã-Bretanha	Alemanha
Encouraçados <i>Dreadnought</i>	21 (22)	15 (17)
Cruzadores de Batalha	9 (13)	5
Encouraçados <i>pre-Dreadnought</i>	40	22 (23)
Cruzadores Blindados	34	11
Cruzadores	63	33
TOTAL	167 (172)	86 (89)

Seguindo as águas dos britânicos e alemães, as demais potências navais começaram a equipar suas esquadras com poderosos *dreadnoughts*: a França, por exemplo, lançou o “Danton”; a Itália, o “Dante Alighieri”; os Estados Unidos da América, o “Texas” e o “New York”. Japão, Rússia, Austro-Hungria, Espanha e mesmo Marinhas de menor porte de alguns países da América do Sul construíram ou adquiriram

⁷ PRESTON, Antony; BATCHELOR, John, *o.c.*, p.40. (“duas quilhas por uma”)

⁸ HELMUT, Pemsel. *A History of War at Sea*. Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1979, p.102 e PRESTON, Antony; BATCHELOR, John. *o.c.*, p.45 (entre parêntesis, quantidades divergentes em PRESTON).

grandes encouraçados, como Argentina, Chile e Brasil. Dois *dreadnoughts* fizeram parte da Esquadra Brasileira de 1910, o “Minas Gerais” e o “São Paulo”, e um terceiro e bem maior, o “Rio de Janeiro” (30.000 t), foi vendido pelo Brasil ao Império Turco-Otomano, mas acabou incorporado à Royal Navy, em agosto de 1914, como HMS “Agincourt”.

TSUSHIMA, MAIO DE 1905

No continente asiático, no final de maio de 1905, apenas um ano antes do lançamento do “Dreadnought”, quatro grandes encouraçados e oito cruzadores blindados das forças japonesas do Almirante Heihachiro Togo e nove encouraçados da esquadra russa do Almirante Rozhdestvenski, além de numerosos cruzadores leves (CL), navios auxiliares e contratorpedeiros (D) de ambos os lados, se enfrentaram na famosa batalha decisiva de Tsushima, na guerra russo-japonesa. Graças ao fogo concentrado dos canhões pesados e do ótimo desempenho tático das belonaves japonesas, os russos perderam seis encouraçados, três cruzadores blindados e vários outros navios⁹, e o Japão começou a afirmar a sua supremacia no Extremo Oriente como potência naval.

Naquele engajamento naval, os antigos encouraçados e cruzadores tiveram a oportunidade de mostrar o poder de fogo de sua artilharia pesada, composta, de um modo geral, por bateria principal de quatro canhões de 12” montados em torres duplas, intermediária de 6” e secundária com armamento de variados calibres¹⁰.

Os novos e bem armados “navios capitais” da Grande Esquadra Britânica, a British Grand Fleet, e da Marinha Imperial Alemã, a Hochseeflotte, demonstrariam também o seu valor, em batalhas decisivas, na guerra de 1914-18, como fizeram as belonaves japonesas em Tsushima ou os navios de linha de cascos de madeira, multimastreados e armados com centenas de canhões distribuídos pelo costado em ambos os bordos, dos séculos anteriores?

ARGÉLIA, AGOSTO DE 1914

Um dia após a declaração de guerra à França, o cruzador de batalha “Goeben” e o cruzador leve

⁹ HELMUT, Pemsel, *o.c.*, p.100.

¹⁰ POTTER E. B. e NIMITZ, Chester W. *Sea Power: A Naval History*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1960, p.388.

“Breslau”, ambos da Marinha Alemã, procedentes da base austríaca de Pola, no Adriático, bombardearam os portos de Philippeville e Bône no litoral da Argélia. Em seguida, cruzaram o Mediterrâneo e, via estreitos de Messina e Dardanelos, demandaram Constantinopla, onde foram incorporados à marinha otomana.

Com participação do poderoso cruzador de batalha alemão, a Primeira Guerra Mundial (IGM) estava começando no mar. Enquanto a França e a Alemanha seriam os principais protagonistas em terra, especialmente na frente ocidental, nos Teatros de Operações Marítimos (TOM) a guerra seria travada, primordialmente, entre as marinhas britânica e alemã, pelo menos até 1917, quando os norte-americanos entraram no conflito.

Além do Mediterrâneo, ela vai ter como cenários o Atlântico Norte e o Mar do Norte, os TOM mais importantes, mas desde o início do conflito foram registradas operações navais em áreas marítimas do Pacífico e do Atlântico Sul, com engajamentos de superfície envolvendo os *navios capitais* assim como os demais tipos e classes de belonaves, como veremos a seguir.

CORONEL, AGOSTO DE 1914

No Pacífico, ao largo da costa chilena, no dia 1º de novembro de 1914, a força naval do Vice-Almirante Maximilian Graf von Spee (1861-1914), procedente da base alemã de Tsingtao na China, enfrentou a do Contra-Almirante Christopher Cradock (1862-1914). Ambas eram compostas por navios de porte semelhante, os alemães com dois encouraçados blindados, “Scharnhorst” e “Gneisenau”, e três cruzadores e os ingleses com dois e dois, respectivamente. Esses últimos foram derrotados, tiveram seus encouraçados “Good Hope” e “Monmouth” postos a pique e seu Almirante morto no combate.

FALKLANDS, DEZEMBRO DE 1914

No Atlântico Sul, a 8 de dezembro de 1914, verificou-se novo confronto quando os navios de von Spee demandaram a região das ilhas Falklands para atacar aquela base. Os ingleses, que enviaram para a área dois cruzadores de batalha (HMS “Invincible” e HMS “Inflexible”), além de três cruzadores blindados (HMS “Carnavan”, HMS “Kent” e HMS “Cornwall”) e quatro menores, dessa vez lograram vitória sobre os alemães. Graças à superioridade de força do Almirante Frederick Doveton Sturdee (1859-1925), os dois en-

couraçados e dois dos cruzadores de von Spee foram ao fundo, levando a bordo o seu Almirante.

DARDANELOS, MARÇO DE 1915

Ainda que não tenha sido uma batalha entre forças navais, julgo oportuno e importante registrar a ação ocorrida a 18 de março de 1915, nos Dardanelos, estreito de acesso do Mediterrâneo ao mar Negro. Por ocasião da malsucedida conquista da península da Galípoli por forças anglo-francesas, na tentativa de retirada do Império Turco Otomano da guerra, três encouraçados *pre-dreadnoughts* ingleses e um francês foram afundados, e o cruzador de batalha HMS “Inflexible” ficou seriamente avariado, ao atingirem campo minado estrategicamente colocado naquele famoso estreito pelos turcos, com auxílio de seus aliados alemães.

O MAR DO NORTE

O Mar do Norte foi, sem dúvida, o cenário mais notável onde se confrontaram navios da Grande Esquadra e da Esquadra de Alto-Mar, pois ali estavam localizadas suas bases navais mais importantes: Scapa Flow, nas ilhas Orkney, na Escócia, ao norte do arquipélago britânico, e Wilhemshaven, no estuário do rio Jade, no litoral noroeste da Alemanha.

A Marinha Real Britânica, com seus navios em Scapa Flow, de onde podiam melhor controlar a saída norte daquele mar, optou por exercer um bloqueio naval à distância, de modo a impedir a passagem de navios inimigos para o Atlântico e barrar a entrada de suprimentos aos portos alemães. Por sua vez, de Wilhemshaven os navios alemães suspendiam para bombardear o litoral britânico ou para demandar as águas do Atlântico, para a realização da *guerra de corso*. Desse modo, desde o início das hostilidades, diante das ameaças mútuas, as forças oponentes procuravam manter seus navios nas bases, em concepção clássica de *esquadra em potência*.

Dentro desse contexto geoestratégico, o Mar do Norte foi palco especial e peculiar de importantes ações navais, como veremos a seguir.

HELIGOLAND BIGHT, 28 DE AGOSTO DE 1914

Uma força britânica com cinco cruzadores de batalha (HMS “Lion”, “Queen Mary”, “Princess Royal”, “Invincible” e “New Zeland”), oito cruzadores e diversos destróieres, sob o comando do Contra-Almirante David



Cruzador de Batalha “Derfflinger” – 1914

Beatty (1871 – 1936), ao realizar ataque ao largo da costa noroeste da Alemanha, nas proximidades da ilha de Heligoland, afundou três cruzadores leves inimigos. Cruzadores de batalha alemães que se dirigiam à área não chegaram a tempo de engajar em auxílio dos cruzadores.

DOGGER BANK, 24 DE JANEIRO DE 1915

Nas proximidades do Dogger Bank, cinco cruzadores de batalha (HMS “Lion”, “Princess Royal”, “New Zealand”, “Indomitable” e “Tiger”), sete cruzadores leves e 33 destróieres, ainda sob o comando do Almirante Beatty, enfrentaram uma força alemã composta por três cruzadores de batalha (“Seydlitz”, “Derfflinger” e “Moltke”), um cruzador blindado (“Blücher”), quatro cruzadores leves e 18 destróieres, comandada pelo Vice-Almirante Franz von Hipper (1863-1932), que tinha como Chefe de Estado-Maior o então Comandante Erich Raeder (1876–1960), futuro Comandante da Marinha do II Reich na II GM. Neste primeiro confronto entre cruzadores de batalha¹¹, os alemães perderam o cruzador blindado “Blücher” e os britânicos tiveram o HMS “Lion” avariado e posto fora de ação.

BAÍA DE JADE, 31 DE MAIO DE 1916

Por volta das três horas da manhã, cinco cruzadores de batalha, comandados pelo Almirante Hi-

¹¹ HERWIG, H. Holger, *o.c.*, p.151.

pper, suspenderam de Wilhemshaven, na baía de Jade: “Lutzöw”, “Moltke”, “Von der Tann”, “Seydlitz” e “Derfflinger”.

A bordo do “Derfflinger”, como integrante de uma tripulação de 1.300 homens, estava o Capitão-de-Corveta Georg von Hase, o ex-Oficial de ligação com os ingleses em Kiel dois anos antes e, agora, chefe de sua poderosa artilharia.

Eram quase quatro e meia da manhã, ao largo da península da

Jutlândia, quando soaram os alarmes do cruzador determinando o guarnecimento de Postos de Combate. Às 05 horas e 48 minutos, von Hase dava a ordem de “Fogo!” à sua bateria e a primeira salva era disparada, a 15.000 metros do alvo¹². Em pouco tempo novos disparos sucessivos do “Derfflinger” explodiriam dois cruzadores de batalha britânicos.

Von Hase começava a sua participação no maior engajamento de toda a I GM, que envolveu um total de quase 250 navios, dentre os quais quarenta e quatro encouraçados *dreadnoughts* e catorze cruzadores de batalha, além de seis *pre-dreadnoughts* e oito cruzadores blindados, apoiados por dezenas de cruzadores leves e uma centena e meia de destróieres, e aproximadamente 100 mil tripulantes.

Essa grande quantidade de navios de guerra estava distribuída em quatro forças navais, sendo duas subordinadas à Grande Esquadra Britânica: a Esquadra Principal de Batalha, comandada pelo Vice-Almirante John Jellicoe (1859-1935), que incluía vinte e quatro encouraçados, dentre eles o HMS “Iron Duke” (Capitânia), o HMS “King Georg V”, o HMS “Ajax”, e o HMS “Centurion” e três cruzadores de batalha, além de oito cruzadores blindados; e a Força de Cruzadores de Batalha do Contra-Almirante Beatty, que incluía seis cruzadores de batalha, além de quatro encouraçados e do porta-hidroaviões HMS “Engadine”.

¹² HASE, Georg von, *o.c.*, p.67.

As outras duas pertenciam à Esquadra de Alto Mar Alemã, que incluía a Esquadra Principal do Vice-Almirante Reinhard Scheer (1863-1928), com dezesseis encouraçados, dentre os quais o “Friedrich der Grosse” (capitânia), o “Nassau” e o “Westfalia”, além de seis *pre-dreadnoughts*; e a Força de Escolta do Almirante Hipper, a bordo do “Lutzöl”, com os cinco CB companheiros do “Derfflinger”.

O envolvimento de quase sessenta *navios capitais* e algumas dezenas de *pre-dreadnoughts*, além de vários cruzadores blindados e leves e muitos destróieres, resultou primordialmente em engajamentos de artilharia pesada, mas também em tiros torpédicos disparados por cruzadores e por contratorpedeiros e, até mesmo, em abalroamentos. Ao final da batalha, as baixas britânicas somavam quatorze navios afundados (3 CB, 3 C e 8 D) e cerca de seis mil tripulantes mortos, contra onze navios alemães (1 E, 1 CB, 4 CL e 5 torpedeiros) e cerca de dois mil e quinhentos mortos¹³. As principais baixas, do lado das forças britânicas, resultaram de explosões e afundamentos dos HMS “Queen Mary” (CB atingido pelos tiros do “Derfflinger” e do “Seydlitz”), “Indefatigable” (CB batido pela artilharia do “Van der Tann”), o HMS “Invincible” (CB alvo das baterias do “Derfflinger” e do “Lützöl”), além dos cruzadores blindados “Defense” e “Warrior”. Do lado alemão, a maior perda foi o CB “Lützöl”.

Apesar da ligeira vitória tática alemã sobre o seu adversário, estrategicamente, o resultado da *batalha da Jutlândia* favoreceu os britânicos, pois os navios alemães retornaram às suas bases e permaneceram bloqueados no mar do Norte.

Após as lições de Heligoland, Dogger Bank e Jutlândia, o chefe da Esquadra de Alto Mar, Vice-Almirante Scheer, recomendaria que a condução da guerra no mar passasse à liderança dos *U-boot*. De fato, a partir da Jutlândia, praticamente não se registraram engajamentos de superfície significativos envolvendo navios capitais.

A propósito, a *guerra de corso* contra o tráfego marítimo britânico, a partir de janeiro do ano seguinte à Jutlândia, quando o Kaiser determinou a guerra submarina irrestrita, foi tão bem-sucedida, com os *U-boot* afundando mais de 2.500 mercantes, que provocou a entrada dos Estados Unidos da América na Grande Guerra, em abril de 1917, salvando a Grã-Bretanha de um colapso.

¹³ HERWIG, H. Holger, *o.c.*, p.188.

SCAPA FLOW, NOVEMBRO DE 1918

Com a chegada das tropas americanas ao *front* ocidental, na França, principal teatro de operações terrestre da Grande Guerra, este terrível conflito mundial terminou, finalmente, em novembro de 1918, quando foi assinado o Armistício.

Mas para a Esquadra de Alto Mar, idealizada do Almirante Tirpitz, ela ainda não estaria encerrada. No dia 21 de novembro, as belonaves da segunda maior esquadra do mundo, incluídos os modernos *navios capitais*, remanescentes das batalhas navais da I GM, sob escolta de força naval anglo-americana e vigiadas por dirigíveis, foram conduzidas apresadas, à base de Scapa Flow. Onze encouraçados, cinco cruzadores de batalha, oito cruzadores leves, dentre os quais o “Seydlitz”, o “Friedrich der Grosse”, o “Kaiser”, o “König”, o “Kaiserin”, o “Derfflinger”, o “Hindenburg”, o “Moltke” e o “Van der Tann”, e várias torpedeiros tiveram esse desonroso destino.

Um Oficial da Marinha Brasileira, o Tenente Harold Cox, teve o privilégio de assistir àquele importante fato histórico, embarcado no encouraçado norte-americano USS *Flórida*¹⁴. Este mesmo Oficial, durante a II GM, então Capitão-de-Fragata, exerceria a chefia da Comissão de Recebimento de Navios, em Miami, na Flórida.

Seis meses depois, na tarde de 31 de maio de 1919, no terceiro aniversário da Batalha da Jutlândia, os navios alemães foram afundados por suas tripulações, sob os olhos atônitos das patrulhas portuárias britânicas¹⁵.

OS ENCOUÇADOS APÓS A GRANDE GUERRA

Durante a Grande Guerra de 1914-1918, os novos *navios capitais* das esquadras, bem como os antigos e menos artilhados encouraçados e cruzadores blindados, de um modo geral, tiveram a oportunidade de desempenhar a tarefa primordial para a qual foram concebidos: dar combate, nas linhas de batalha, aos *navios de linha* similares das esquadras inimigas. Desse modo, canhões de grosso calibre e mesmo as baterias secundárias, mostraram a sua força, desde o primeiro disparo em Coronel ao grande engajamento final na Jutlândia.

¹⁴ BOTTO, Carlos Penna. *In: O Almirante Harold R. Cox: um notável Oficial da Marinha do Brasil (1892-1967)*. Rio de Janeiro, GB: *s.e.*, 1973, p.6.

¹⁵ HERWIG, H. Holger, *o.c.*, p.256.

Em Falklands e em Heligoland, a superioridade da Grã-Bretanha, com seus cruzadores de batalha, levou à vitória. Em Dogger Bank, com cruzadores blindados em ambos os lados, um velho e lento cruzador blindado alemão foi o único a ir a pique.

Na Jutlândia, o maior e mais complexo engajamento naval de toda a I GM, com o envolvimento de 44 encouraçados e 14 cruzadores de batalha, que representava

cerca de um quarto das forças envolvidas, as perdas totais foram da ordem de dez por cento dos meios engajados, entre as quais apenas um encouraçado e quatro cruzadores de batalha. Taticamente, portanto, o resultado foi quase indefinido, com ligeira vantagem para os alemães, mas estrategicamente nada mudou no contexto do Mar do Norte, voltando à situação anterior de *esquadras em potência* paralisadas em suas bases, em vigilância, com vantagens para a Grã-Bretanha.

Na guerra no mar, na I GM, acabou sendo predominante a ação dos submarinos em sua bem-sucedida guerra de corso contra o tráfego marítimo aliado, especialmente a partir de 1917, quando o Kaiser Guilherme II decretou a *guerra irrestrita*, dando total liberdade de ação aos *U-boot* para ataques indiscriminados aos navios mercantes. É oportuno registrar que os famosos submarinos alemães obtiveram êxito razoável na *guerra de desgaste* contra belonaves aliadas, afundando cerca de oito *pre-dreadnoughts* ingleses e três franceses, sendo que somente o U-9, em ataques sucessivos, levou ao fundo os cruzadores blindados HMS “Aboukir”, “Cressy” e “Hogue”.

Encerrada a Grande Guerra, os encouraçados, entretanto, continuaram a ser a base das esquadras, até o momento em que o navio-aeródromo começou a mostrar o seu poder tático e estratégico, na II Guerra Mundial, iniciada apenas um quarto de século depois da famosa visita da força inglesa a Kiel.

Ainda assim, tanto as velhas como as novas potências navais mundiais continuaram a lançar *super-dreadnought all big guns*. Aí estão, para comprovar, o



HMS “King George V” – 1914

alemão “Bismarck” (1939), o inglês HMS “King George V” (1940), o USS “Missouri” (1944) e o japonês “Yamato” (1940), o maior encouraçado até hoje construído, com 67.000 toneladas.

VOLTANDO À SEMANA DE KIEL

A cordialidade alemã e a despedida amistosa britânica, em Kiel, naquele dia 30 de junho de 1914, mal disfarçava o clima de grande apreensão reinante entre visitantes e anfitriões, motivado pelo assassinato do herdeiro do trono austríaco, em Sarajevo, na Bósnia, ocorrido dois dias antes.

As autoridades navais de ambos os lados, que estiveram envolvidas em visitas e confraternizações durante aquela semana, certamente pressentiram o desastre que estava por advir, com a deflagração de uma guerra praticamente inevitável, com o envolvimento de suas marinhas.

O Comandante von Hase, Oficial de ligação junto aos ingleses na praça d’armas do “King George V”, em junho de 1914, em aparente contrassenso e ironia do destino, em maio de 1916, na chefia da direção de tiro do SMS “Derfflinger”, seria o responsável pelo ajuste da bateria de 305 mm daquele imponente cruzador de batalha, em direção ao HMS “Queen Mary” e ao HMS “Invincible”, pondo a pique o primeiro e o último dos *dreadnought-cruiser* construídos pelos ingleses. O mesmo “Derfflinger”, um dos bravos sobreviventes da Jutlândia, selaria o seu destino em Scapa Flow, ao final da I GM.