

Cartaz de propaganda da Royal Navy



Cartaz para atrair o recrutamento de homens com idade entre 18 e 38 anos

A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL NO MAR UMA BREVE ANÁLISE DE SEUS PROTAGONISTAS

*Aspirante João Paulo Rodrigues Lage
Aspirante Arthur Janeiro Campos Nuñez
Aspirante Pedro Henrique Ainsworth*

INTRODUÇÃO

Decorridos cem anos do assassinato de Francisco Ferdinando nas ruas de Sarajevo, muitas são as análises teóricas que tratam da Primeira Guerra Mundial (I GM) em âmbito geral. Inquestionavelmente, trata-se de um conflito cuja principal característica é a ruptura de paradigmas: seja na dimensão estratégica, tática ou logística, como também sob o ponto de vista dos avanços tecnológicos desenvolvidos e aplicados sobretudo em armamentos.

A I GM também é analisada como um marco na história das guerras, já que o sistema de alianças es-

truturado à época (em grande parte decorrente das evoluções político-territoriais do século XIX) acabou por envolver representantes de todos os continentes. De fato, configurava-se um conflito de proporções globais, inéditas até então.

Ainda que esse caráter de abrangência não possa ser descaracterizado, é igualmente inegável que foi um conflito eminentemente europeu. A chamada “guerra de trincheiras” assolou uma Europa já acostumada à serenidade da *Pax Britannica*, progressivamente ameaçada pelo crescimento alemão. Tal concepção acaba por moldar a visão de uma guerra predominantemente terrestre, especialmente em nível teórico. É fundamen-

tal, contudo, que a dimensão naval da I GM seja atrelada a essa análise, de sorte a permitir uma compreensão mais completa tanto das causas e da evolução do conflito em si, bem como de suas decorrências.

O CENÁRIO NAVAL NOS IDOS DE 1914

Após a unificação, os alemães se inseriam no cenário político-econômico do continente europeu e do mundo, contornado pela dinâmica da efusiva 2ª Revolução Industrial, a qual pressionava os estados europeus a sanarem as crescentes demandas de suas fábricas em território afro-asiático. Após sediar em Berlim a “oficialização da partilha” do continente, no ano de 1886, os alemães realmente passaram a prescindir de uma autoridade marítima que levasse seu estandarte pelos oceanos do globo.¹ E é exatamente sob tais condições que Alfred von Tirpitz irá aparecer como personagem fundamental: o criador da Esquadra de Alto Mar Alemã, a Hochseeflotte.

Tirpitz fora nomeado Secretário de Estado para a Marinha Alemã no ano de 1893, e somente em 1900 foi aprovada a lei que criaria, então, a Armada Alemã. Talvez o principal ponto a mencionar nesse contexto seja o apoio e prestígio político de que Tirpitz gozava junto ao Kaiser Guilherme II. Não poderia ser diferente, se pensarmos que, apenas 14 anos após a sua criação, a Marinha Alemã estaria engajada num conflito de proporções jamais vistas até então.

O viés do aparelhamento naval alemão, em sua pós-concepção, foi evidentemente o investimento em meios operativos. Os primeiros anos do século XX já antecipavam uma ruptura do “equilíbrio” de forças regido sob a égide da *Pax Britannica* instaurada pelo

Congresso de Viena (1815). E tal ruptura, definitivamente, tinha no mar a sua vertente mais veemente. A perspicácia do Primeiro Lorde do Almirantado Inglês, Sir John Fisher, vinha de sua experiência tanto no mar quanto em análise estratégica. Fisher tinha plena convicção de que o estado de segurança pós-Trafalgar da Grã-Bretanha estava plenamente ameaçado pelo franco desenvolvimento alemão. Logicamente influenciado pelas perdas russas frente aos japoneses em Tsushima (1905), Fisher revolucionou o conceito de navio de guerra com “seu” HMS “Dreadnought”, um ano depois. O principal aspecto diferenciador era o poder de

fogo: o “Dreadnought” contava com 10 canhões de 12 polegadas, 24 canhões de 12 libras, além de tubos para lançamento de torpedos. Inegavelmente, os receios de Fisher em relação ao acelerado crescimento germânico tiveram nos canhões a sua resposta mais rápida.

A Marinha Real Britânica sempre teve um papel decisivo na história do Reino Unido, garantindo os interesses britânicos pelo mundo e servindo como base de sustentação e ligação de seu imenso império. Essas funções tornaram-se mais claras quando o Almirante Mahan publicou, em 1890, o célebre *The Influence of Sea Power Upon History*, o qual propunha que todas as nações que exercessem os domínios sobre os mares seriam as grandes potências vitoriosas. Neste

livro, expõe-se claramente que caberia à Royal Navy a responsabilidade mantenedora sobre o Império, além de assegurar a defesa da Grã-Bretanha frente a ameaças diversas.

Ao início do século XX, Fisher talvez fosse um dos Oficiais-Generais que mais claramente conseguiam depreender a irreversibilidade de um conflito frente aos ascendentes germânicos. Certa vez, afirmou ao Príncipe de Gales: “Germany keeps her whole fleet always concentrated within a few hours of England. We must therefore keep a fleet twice as powerful within a few hours of Germany.” (“A Alemanha mantém toda sua



Almirante Fisher como Primeiro Lorde do Almirantado em 1911

¹ HUMBLE, Richard. *A Marinha Alemã: a esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Renes, 1974.

² O reinado de Guilherme II compreendeu o período entre 1888 e 1918, quando abdicou o poder.

frota sempre concentrada a algumas horas da Inglaterra. Devemos, portanto, manter uma frota duas vezes mais poderosa a algumas horas da Alemanha.”) (tradução nossa).

Os primeiros anos do século passado foram marcados por uma engajada “corrida armamentista naval” em direção ao mar, protagonizada por ingleses e alemães, ainda que franceses e principalmente americanos também despontassem. A aquisição dos encouraçados “Dreadnought” e “super-Dreadnought” passou a ser sinônimo de poder dissuasório por todo o planeta, especialmente no já atribulado cenário europeu. Quando o atentado ao príncipe Francisco Ferdinando deu início à Primeira Guerra Mundial, a Grã-Bretanha disputava de 24 encouraçados “Dreadnought” contra apenas 15 dos alemães; ademais, contava com avassaladores 40 encouraçados “pré-Dreadnought”, contra 23 da Alemanha.³ A latente desvantagem orientou a concepção estratégica do II Reich:

A Alemanha precisa ter uma armada tão poderosa que mesmo a mais forte potência marítima, em guerra contra ela, sinta perigar sua posição de liderança no mar. Para este fim, não é absolutamente necessário que a armada alemã seja tão forte quanto a da maior potência marítima, pois, via de regra, esta potência não estará em posição de concentrar todas as suas forças de batalha contra nós.

(TIRPITZ, Alfred apud HUMBLE, Richard, 1974, p.11)

Os alemães mantinham uma concepção de que a geopolítica da Grã-Bretanha, quase que totalmente dependente de seu domínio nos mares, seria também seu maior gargalo. Quando da deflagração do conflito e mesmo alguns meses antes, o teatro de operações principal não foi o Mar do Norte, como se poderia

³ CESAR, William Carmo. *Uma História das Guerras Navais*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.

presumir. Isso porque os ingleses exerciam um forte bloqueio à Hochseeflotte, ao norte, na base de Scapa Flow, e também no Canal da Mancha, junto ao Estreito de Dover. Era a chamada **Home Fleet**, ou a Esquadra Metropolitana Britânica, atuando no foco principal das pressões inimigas. A estratégia germânica era claramente orientada a evitar um embate direto com a Home Fleet; o objetivo básico era desestabilizar a conjuntura de domínio naval inglês já estabelecida, de maneira a não restar opção aos ingleses senão destinar parcela de seu contingente naval metropolitano para cobrir as baixas em outros cenários.

Desde Trafalgar, a Marinha Real não enfrentara uma batalha naval de grande magnitude. Sua revitalização era uma necessidade premente, principalmente ao analisarmos o quadro político de fins do século XIX e início do século passado. E Fisher foi além dos “Dreadnoughts”. Também concebeu a ideia dos *cruzadores de batalha*. Tais belonaves eram os cruzadores da época dotados de pouca couraça, porém capazes de desenvolver velocidades de aproximadamente 25 nós; eram armados com oito canhões de 12 polegadas e deslocavam 17.000 toneladas. Para Fisher, a maior defesa de seus cruzadores era a sua própria velocidade, conceito comprovadamente errôneo após a Jutlândia. Com todos os esforços empreendidos, Fisher contava com uma



Almirante Alfred von Tirpitz

Marinha poderosíssima nos idos do início da Primeira Guerra Mundial:

- 18 encouraçados da classe “Dreadnought” (com mais seis em construção);
- 10 cruzadores de batalha (a citar o “Invincible”, o “Indomitable” e o “Inflexible”);
- 20 *town cruisers* (cruzadores com maior blindagem, com menos armamento);
- 200 destróieres;
- 29 encouraçados “pré-Dreadnought”;
- 15 cruzadores encouraçados; e
- 150 torpedeiras.

Todo este aparato em meios tornava a Royal Navy a Marinha de Guerra mais poderosa do mun-

do, com considerável vantagem frente a qualquer outra, por maiores que fossem os avanços conquistados pelos alemães.

Mesmo antes do início oficial da I GM, por parte dos alemães, o encouraçado de batalha “Goeben” e o cruzador leve “Breslau” já atuavam nas águas do Mediterrâneo, sendo em seguida colocados à disposição dos turcos; suspendendo de Tsingtau, na China, a Esquadra da Ásia Oriental, comandada pelo Almirante Graf von Spee e capitaneada a bordo dos cruzadores encouraçados “Scharnhorst” e “Gneisenau”, singrou o Pacífico acumulando êxitos até sucumbir frente aos ingleses nas imediações das Falklands, em dezembro de 1914; cerca de um mês antes, também fora derrotado o cruzador leve “Emden”, do Capitão Karl von Muller, após um cruzeiro de aproximadamente 25000 milhas pelo Atlântico e Índico, o qual impôs severas perdas a comboios mercantes anglo-franceses. É nítido perceber que os alemães atuaram nos diversos Teatros de Operações Marítimos (TOM) do planeta, comprovando o caráter global de um conflito ineditamente mundial por definição.

Nos anos de 1914 e 1915, pode-se dizer que a estratégia naval alemã não rendeu os frutos esperados, afinal, por mais aprestados que estivessem os meios alemães, as forças aliadas não foram severamente afetadas, ainda que a vulnerabilidade mercante começasse a preocupar os ingleses. Em janeiro de 1916, o Vice-Almirante Reinhard Scheer assumia o comando da Hochseeflotte, sob um planejamento de “surtidas” rápidas, ou pequenas incursões que claramente se configuram dentro de uma filosofia de desgaste bélico, ainda buscando uma desarticulação da Home Fleet que permitiria romper o bloqueio inglês. Por mais que houvesse o interesse de se evitar um embate frontal, ao voltar as atenções de sua esquadra para o Mar do Norte, Scheer sabia dos riscos de acontecer o contrário. E aconteceu, em maio do mesmo ano: a Batalha da Jutlândia.

A Inteligência Britânica frustrou os furtivos planos de bombardeio a Sunderland, elaborados por Scheer (Comandante-Chefe da Esquadra de Alto Mar) e pelo Contra-Almirante Franz von Hipper (Comandante da Força de Escolta Alemã). A oposição da Home Fleet, comandada pelo Almirante Sir John Jellicoe, configurou a maior batalha naval da I GM, impondo aos alemães a perda de 11 navios e quase 3000 homens. Não obstante os vultosos danos sofridos, é possível considerar a Alemanha como a vencedora tática, ainda que estrategicamente a Grã-Bretanha tenha logrado êxito, uma vez que o bloqueio exercido pelos ingleses permanecera intacto.

As conseqüências para os alemães do confronto ao largo da Jutlândia, ainda que considerada sua vitória tática, foram pesadas. O Almirante Scheer manteve suas apostas nas incursões de pequeno porte. Sem sucesso. As Forças de Superfície da Hochseeflotte acumulavam perdas (materiais e humanas) em suas operações, cada vez mais restritas ao Mar do Norte, além de manifestarem um crescente descontentamento. Limitada a atuação da Esquadra de Alto Mar, entre 1916 e o fim de 1917 o curso alemão encontrou nos submarinos a sua melhor alternativa, especialmente depois que o Kaiser outorgou a guerra submarina irrestrita.



Almirante Graf Spee

ESTADOS UNIDOS: DA NEUTRALIDADE AO PROTAGONISMO

Ao tratarmos da entrada efetiva dos Estados Unidos da América no cenário naval da Primeira Guerra Mundial, que só veio a ocorrer em 1917, faz-se mister abordar a evolução que vinha sofrendo a Marinha norte-americana no final do século XIX e alvorecer do XX.

Poucos anos antes do afundamento do Cruzador classe “Maine”, que catalisou a participação americana na Guerra Hispano-Americana, já se vislumbrava internamente a necessidade de remodelação dos meios

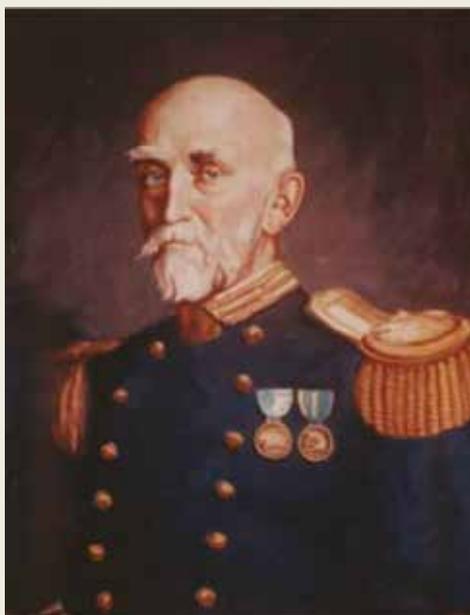
navais e a mentalidade marítima dos EUA, adequando a Marinha à preponderância econômica e financeira que já se desenhava. Os governos de William McKinley e Theodore Roosevelt foram fundamentais para o início do desenvolvimento da *New Navy*, tão intencionada pelo Estado americano. A primeira grande necessidade apontada pelo General Board of the Navy, um conselho desenvolvido para analisar os anseios e novos objetivos da Marinha americana, foi a de “se desenvolver uma Esquadra mais forte que qualquer antagonista em potencial e uma Política Naval baseada em seu desenvolvimento sobre outras nações”, ou seja, na influência norte-americana para além-mar. A presença de grandes Almirantes como Alfred Mahan e George Dewey foi de suma importância para que toda essa nova política se tornasse a nova personalidade da US Navy, colocando-a no rol das nações dotadas de forças navais compostas pelos grandes encorajados.

Ao início da guerra na Europa, em 1914, o governo Woodrow Wilson procurou posicionar-se de maneira neutra e não se envolver com o sistema de alianças estabelecido, apesar de sua forte ligação com a França e o Reino Unido. No cenário econômico, navios mercantes saíam dos portos norte-americanos diariamente para abastecimento de insumos básicos na Europa, principalmente nas duas nações supracitadas, o que trazia divisas para a América. O primeiro conflito mundial, eminentemente europeu por concepção, era assim visto pelo Congresso americano.

A “imparcialidade” americana acabou comprometida por alguns fatores que impulsionaram uma mudança nos rumos da guerra. Primeiramente, o caso do telegrama Zimmermann, interceptado pelos britânicos e enviado para a Casa Branca como um sinal de ameaça à integridade territorial dos EUA, em face de um arriscado alinhamento entre México e a Alemanha. Também a saída da guerra por parte da Rússia, em Brest-Litovsky, o que gerava um previsível enfraquecimento da Entente. A possibilidade de inviabilidade de retorno dos investimentos americanos na Europa

começava a preocupar os bancos credores de Nova York. Não obstante, o mais grave dos problemas se encontrava debaixo d’água. A declaração da guerra submarina irrestrita significou uma grande ameaça aos navios mercantes e à cadeia logística de apoio à Entente. Era necessário intervir.

A confluência desses fatores, fez com que Wilson, num discurso contundente, conclamasse o apoio da população americana contra uma Alemanha que afrontava os direitos e a integridade da nação. A neutralidade terminara. A presença massiva de uma força expedicionária Americana foi fundamental para dar apoio aos avanços das tropas inglesas e francesas no embate. As forças navais passavam a ser usadas para transporte e para proteção do traslado de mercadorias e tropas para o *front* europeu. Muito mais que uma participação tática decisiva, o envolvimento americano na I GM assinalava mais uma ruptura de paradigmas, também no âmbito militar-naval.



Contra Almirante Alfred Thayer Mahan

1918: OS MOMENTOS DERRADEIROS

Após três sofríveis anos da “guerra de trincheiras”, mesmo tendo conseguido avançar rumo à França no início de 1918, a reação aliada, já contando com o decisivo suporte americano, superou as forças alemãs, que a partir de então retornavam a Berlim em progressivo recuo. As forças terrestres haviam sido estranguladas. No mar, a situação era possivelmente ainda pior: tripulações de diversos navios da esquadra sediada em Wilhelmshaven haviam se sublevado, temendo a veracidade dos rumores de que o Alto Comando da Marinha planejava uma derradeira ofensiva suicida contra os ingleses. O moral dos marinheiros alemães estava muito abalado e a situação tornara-se ainda mais complicada após a Jutlândia. Era a generalização do caos.

O Armistício de Compiègne, assinado a 11 de novembro de 1918 por um “governo embrionário”⁴ ale-

⁴ A República de Weimar foi proclamada por Phillip Scheidmann,

mão (instaurado após o exílio de Guilherme II na Holanda), pôs fim à Primeira Guerra Mundial em termos oficiais. Entre as suas deliberações, estava a rendição da Hochseeflotte e sua “custódia” sob a supervisão inglesa em Scapa Flow. De tal forma, em 21 de novembro, mais de setenta navios alemães (entre eles onze encouraçados e cerca de 50 contratorpedeiros, além dos submarinos) eram conduzidos pelo Contra-Almirante Ludwig von Reuter em seu capitânia, o cruzador de batalha “Seydlitz”.⁵

Pode-se dizer que havia um misto de sentimentos após a rendição. O Almirante Sir David Beatty, Comandante-Chefe da Home Fleet após a saída de Jellicoe, definiu o episódio com desapontamento: “... foi uma visão horrível”.⁶ Na realidade, os próprios aliados esperavam algo a mais daquela valorosa Esquadra do que uma pacífica e medíocre rendição. No entanto, as tropas estavam derrotadas por si mesmas e, embora suscite controvérsias, o Almirantado alemão não encontrou, pelo menos de imediato, um interesse do novo governo de Berlim em preservar a imagem da Hochseeflotte.

Todavia, como em Humble (1974, p.19), “esta era uma fase transitória e não o quadro final do colapso total e abjeto”. Poucas semanas foram suficientes para reinvocar o espírito de luta dos alemães. O latente nacionalismo, aliás, sempre presente nos germânicos, fora despertado pelo fim do prazo definido para a ratificação de Versalhes. Os termos navais do Tratado previam a partilha da Esquadra de Alto Mar entre os aliados, majoritariamente França e Inglaterra. Após sete desonrosos meses no “cativeiro britânico”, Reuter planejou uma ação que coincidiria com a data-término de vigência de Compiègne e que devolveria a honra à Alemanha: o suicídio.

Na manhã de 21 de junho de 1919, apenas uma semana antes da assinatura do Tratado de Versalhes, Reuter hasteou o sinal tático codificado que ordenava o afundamento de todos os “reféns”, aproveitando-se da ausência das principais forças de segurança britânicas. Foi um naufrágio coletivo de mais de sessenta

navios nas águas de Scapa Flow. O episódio marcou definitivamente o fim da Hochseeflotte, porém revestiu-se de especial importância na medida em que devolve sua honradez. A História, do exposto, não interpreta este “fracasso honrado” como um fim, mas como um recomeço a ser construído sobre um passado de glória, ferido por uma capitulação agora digna.

CONCLUSÃO

A componente naval que envolve a Primeira Guerra Mundial é, sem qualquer dúvida, revestida de um caráter extremamente abrangente. A diversidade tática, a amplitude estratégica e os desafios logísticos a tornam especialmente interessante. É muito importante, todavia, que sejam salientadas as repercussões deste conflito e, em grande parte, como tais consequências impactaram a realidade do pós-guerra e como influenciaram os parâmetros militares dos anos subsequentes, especialmente no âmbito das Marinhas de Guerra.

Após o emblemático desfecho de Scapa Flow, a Hochseeflotte fora praticamente reduzida a pó: os poucos navios que não foram a pique nas águas britânicas foram partilhados entre os aliados, como se supunha; restou aos alemães contar com oito obsoletos encouraçados “pré-Dreadnought”, oito cruzadores leves e pouco mais que trinta navios de menor porte, como torpedeiros e destróieres. Mal comparando, na prática, reduziu-se uma imponente Esquadra a uns poucos meios com orientação defensiva. Com o passar dos anos, especialmente na futura administração de Erich Raeder, iria ser consolidado o plano de rearmamento da Marinha Alemã, que originaria a Kriegsmarine.

Os desafios encontrados pela Marinha Real na Batalha da Jutlândia e a dificuldade de combater a arma submarina alemã, somados a derrotas táticas e estratégicas como em Galipoli, mostraram aos ingleses algumas de suas principais vulnerabilidades, além de prenunciar uma transição da dominação ultramarina entre Grã-Bretanha e EUA. A supremacia naval intocável dos britânicos, que remonta aos idos de 1588 no episódio da Invencível Armada, havia sido posta em questão e muitas lições deveriam ser aprendidas, tal como seria comprovado a partir de 1939.

Os americanos, por sua vez, beneficiaram-se por uma participação tardia, bem como pelo fato de conduzirem uma guerra longe de seu território. Atuando como peça-chave ao aparato logístico da Entente desde 1914, os EUA lucraram absurdamente com o for-

a 9 de novembro de 1918. Deu-se curso, então, a um governo social-democrata de cunho embrionário, uma vez que o primeiro presidente oficial de Weimar, Friedrich Ebert, só veio a assumir o cargo em agosto do ano seguinte.

⁵ MASON, David. *Submarinos Alemães: a arma oculta*. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

⁶ HUMBLE, Richard. *A Marinha Alemã: a esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Renes, 1974.

necimento de gêneros e armamentos. Sob o ponto de vista econômico, definitivamente assumiam as rédeas do globo, ainda que não tivessem a projeção política que lhes possibilitasse exercer um papel hegemônico por definição. Entretanto, os EUA também adquiriam uma significativa experiência real no plano militar, que seria determinante nos conturbados anos seguintes.

A Primeira Guerra Mundial havia revolucionado o conceito de conflitos entre Estados, sendo igualmente determinante no que tange ao desenrolar dos

acontecimentos transcorridos até 1939. As derivações geopolíticas, os acordos militares e os posicionamentos político-estratégicos das principais potências do mundo foram orientados pelos resultados daquele que, ao menos até então, fora o mais avassalador conflito existente. É um assunto que não se esgota, que não se limita. E nada mais contundente para demonstrar a relevância deste trágico episódio na História da Humanidade que uma análise como esta, um século mais tarde.

BIBLIOGRAFIA

BELOT, Raymond de. *A Guerra Aeronaval no Atlântico*. Rio de Janeiro: Record, 1949.

CESAR, William Carmo. *Uma História das Guerras Navais*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2013.

HUMBLE, Richard. *A Marinha Alemã: a esquadra de alto mar*. Rio de Janeiro: Renes, 1974.

MAGNOLI, Demétrio. *História das Guerras*. São Paulo: Contexto, 2009.

MASON, David. *Submarinos Alemães: a arma oculta*. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

REILLEY JR., John C.; SCHEINA, Robert L. *American Battleships 1886-1923: Pre-dreadnought Design and Construction*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press 1980.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a história*. Rio de Janeiro: Record, 2009.

YOUNG, Peter. *Great Battles of the World on Land, Sea & Air*. Londres: Bison Books Ltd, 1978.