

O IMPACTO DO PRESTÍGIO NAS ESTRATÉGIAS NAVAIS DAS GRANDES POTÊNCIAS NA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX

Danny Zahreddine¹
Jorel Musa de Noronha Lemes²

RESUMO

Neste presente artigo é procurado compreender os fatores que influenciaram as estratégias navais das principais potências marítimas no período de 1906 a 1945, com o objetivo final de identificarmos as nuances por trás de políticas de prestígio e seus possíveis impactos não desejáveis nas relações de um Estado para com seus pares. O estudo de caso foi a metodologia usada, sendo selecionadas as principais potências marítimas na primeira metade do século XX para análise e verificando o desenvolvimento de suas estratégias navais e do progresso de seus planos de construção navais a partir de uma pesquisa bibliográfica em livros e artigos acadêmicos. Foi visto que o principal fundamento por trás da importância dos encouraçados após a Primeira Guerra Mundial, o qual era o cerne das estratégias da maioria das potências até 1942, era a crença explícita em suas qualidades materiais bélicas, este tipo de navio sendo instrumentalizado com o intuito de se travar batalhas decisivamente, e não por motivos de prestígio e dissuasão. Por último, através da análise dos casos anteriores à Primeira Guerra Mundial, foi concluído que a procura pelo prestígio pode produzir um incentivo a uma política de contenção pelos outros Estados e não, a exemplo de como era desejado nos casos observados, resultar na dissuasão de seus pares por um Estado.

Palavras-chave: Encouraçados. Prestígio. Dissuasão. Estratégia Naval. Potências Marítimas. Segunda Guerra Mundial. Primeira Guerra Mundial.

¹ Doutor. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC-MG), Minas Gerais (MG), Brasil. E-mail: danny@pucminas.br / Orcid: <http://orcid.org/0000-0001-7400-0300>

² Mestrando. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PPGRI- PUC-MG), Minas Gerais (MG), Brasil. E-mail: jorelemes@hotmail.com / Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-3820-3420>

INTRODUÇÃO

Este artigo analisará o impacto da importância do aspecto de prestígio nas estratégias navais das potências e, em última instância, em suas políticas externas e esforços de guerra durante as duas guerras mundiais e os anos que as antecederam. O interesse pelo prestígio é algo tão presente na política internacional na segunda década do século XXI, quanto no início do século XX e em outros momentos da história. De Tucídides a Morgenthau, o prestígio foi visto como um importante fator em análises do Sistema Internacional, enquanto este conceito está continuamente envolvido nas ações dos tomadores de decisão, como na inserção chinesa no mar do Sul da China (HAYTON, 2012) e no apoio russo ao governo de Bashar al-Assad durante a guerra civil na Síria (BAGDONAS, 2012).

Em geral, o prestígio é entendido como altamente ligado ao poder, à dissuasão e à reputação (MORGENTHAU, 2001), porém cada um destes sendo termos distintos. Isto posto, por serem conceitos diferentes e tendo características e instrumentalizações que não necessariamente se convergem em um dado momento, é necessário entender as nuances da procura pelo prestígio por um Estado e seus possíveis impactos, especialmente os impactos não desejáveis, no poder deste respectivo Estado e em suas relações com outros atores internacionais.

O conceito de prestígio possui várias definições, algumas mais amplas do que as outras. O presente artigo será fundamentado pelas definições levantadas por Hans Morgenthau e Thomas Schelling, primariamente devido à proximidade que seus recortes possuem com o objeto deste artigo, o uso dos encouraçados navais, e devido às suas análises da relação do prestígio com o poder e a dissuasão. As nuances e possíveis resultados da procura pelo prestígio por um Estado serão tratadas por este artigo a partir da metodologia de estudo de casos semelhantes, com as estratégias navais entre 1906 a 1945 das potências marítimas sendo investigadas, buscando analisar, primeiramente, se de fato houve a instrumentalização dos encouraçados navais em políticas de prestígio, e, em um segundo momento, quais foram os efeitos, de curto a longo prazo, de tais políticas nas relações dos países em questão com os outros Estados. Para a identificação de como ocorreu a instrumentalização dos encouraçados navais, serão investigadas as estratégias navais e os planos de construção navais das principais potências, enquanto será

feito um levantamento das relações diplomáticas entre os Estados, como também do andamento das campanhas navais nas duas guerras mundiais, para se ter um entendimento dos resultados de tais políticas de prestígio no poder dos Estados e nas relações entre eles.

O recorte temporal deste artigo, de 1906 a 1945, fora feito pelo fato de que o principal objeto de análise deste trabalho, os encouraçados navais modernos, surgiram em 1906 com o comissionamento do *HMS Dreadnought* pelo Reino Unido, enquanto o último encouraçado construído fora o *HMS Vanguard*, lançado em novembro de 1944. Além do mais, após a Segunda Guerra Mundial o encouraçado caiu em desuso de forma acelerada, e na segunda década do século XXI nenhuma embarcação desta classe está em serviço (STURTON, 1996). À vista disso, os casos escolhidos, por já terem finalizado todo um ciclo, permitem a análise a longo prazo dos impactos da procura pelo prestígio e de todas as suas nuances.

A nossa hipótese a ser testada é que, anterior às duas guerras mundiais, a construção dos encouraçados navais foi primariamente buscada em apoio a políticas de prestígio feitas pelas principais potências, havendo assim um grande percentual de divergência entre as necessidades puramente estratégicas e táticas destes respectivos países e os planos de construção e instrumentalização de seus navios.

O artigo é composto por três seções. A primeira seção traz consigo os fundamentos teóricos que servem como base para a análise dos conceitos de prestígio e dissuasão, conceitos desenvolvidos aqui através das contribuições de Hans Morgenthau (2001) e Thomas Schelling (1977). Além disso, é apresentado como estes conceitos se relacionam com as frotas navais e o poder marítimo. Na segunda seção, os estudos de caso serão analisados a partir da revisão de literatura especializada, procurando-se observar os planos de construção navais das potências em todo o período investigado, suas estratégias navais até a Primeira Guerra Mundial, as inovações tecnológicas e a continuação de suas estratégias navais no entreguerras, e as consequências das preparações das potências para seus sucessos e fracassos durante o conflito naval na Segunda Guerra Mundial. A terceira seção levanta as observações a respeito das nuances das políticas de prestígio e dissuasão de forma geral, a partir da análise da instrumentalização dos encouraçados observada nos estudos de casos feitos na seção anterior.

PRESTÍGIO, DISSUAÇÃO E O ÂMBITO NAVAL

A procura pelo prestígio no Sistema Internacional é uma política ainda presente no século XXI. Bagdonas (2012) demonstrou que o apoio político russo ao governo de Bashar al-Assad na guerra civil síria fora feito primariamente por questões de prestígio e reputação, com este país procurando se posicionar como um dos indispensáveis polos de um sistema multipolar formado a partir das normas e valores compartilhados, objetivando prevenir a legitimação da mudança de regimes por atores externos (BAGDONAS, 2012). Por sua vez, para O'Neill, a procura pela posse de armas nucleares desde o fim da Segunda Guerra Mundial foi, em grande medida, explicada pelo desejo de se conquistar prestígio internacional (O'NEILL, 2006).

A inserção chinesa no mar do Sul da China também é ligada à procura pelo prestígio: Hayton coloca o desejo pelo prestígio como um dos fatores por trás da aparente agressividade que a China demonstra com seus vizinhos nesta região. (HAYTON, 2012); e Mukherjee analisa a forte convergência entre a procura pelo poder marítimo e pelo prestígio nacional por este país (MUKHERJEE, 2018). Além disso, a crescente assertividade dos líderes chineses, em questões territoriais, é vista como parte de uma política que busca aumentar a percepção da autoridade, legitimidade e prestígio da China (KIM, 2015). Sucede-se que é fundamental entender a instrumentalização de armamentos bélicos em prol de políticas de prestígio e seus possíveis impactos nas relações entre os Estados. Para a análise das políticas de prestígio nos estudos de caso praticados neste artigo, segue-se a fundamentação teórica pertinente ao prestígio, dissuasão e poder.

Para Morgenthau (2001), prestígio é uma explicação central da política internacional, e uma busca por prestígio, denominada de política de prestígio, é geralmente usada para elevar a posição de um Estado ou, pelo menos, manter seu *status quo*. Esta busca é a tentativa de formar uma imagem própria para ser vista pelas outras nações e impressioná-las com o seu poder, seja isto um blefe ou não. Isto ocorre a partir da diplomacia entre os Estados, a exemplo de cerimônias diplomáticas, como também a partir de demonstrações de forças militares, já que a força militar é a medida mais óbvia do poder de um Estado (MORGENTHAU, 2001).

As frotas navais são o principal meio em que a demonstração da força militar pode ocorrer: elas levam a bandeira do país aos portos estrangeiros, e a partir do tamanho das embarcações, dos avanços

tecnológicos presentes nelas e do poder de fogo das mesmas, uma imagem de poder é criada. Tal fator pode ser empregado como um elemento de dissuasão ou preparação para uma guerra. Espera-se que o prestígio do próprio país seja suficiente para impedir as outras nações de irem à guerra, porém se isso falhar, a mobilização das forças armadas antes do início de uma guerra colocaria o país em uma posição militarmente mais vantajosa. Conseqüentemente a mobilização militar é em si um instrumento da política de prestígio, ao demonstrar o poder do país e, principalmente, a intenção de usá-lo em busca de objetivos políticos. O prestígio é assim a reputação por poder, a visão que os outros países possuem do poder de uma nação e como acreditam ou não se este país de fato exercitaria este poder (MORGENTHAU, 2001).

A função principal da política de prestígio é influenciar nas avaliações de poder feita pelos outros Estados, para interferir com as suas percepções, e independentemente dos objetivos da política externa de uma nação, seu prestígio sempre é um fator importante ou até decisivo na determinação do sucesso desta política externa. Em suma, a política de prestígio é um elemento essencial às políticas externas, criando a possibilidade da abstenção do uso da força, pois a reputação do poder do Estado pode ser suficiente para dissuadir todos seus oponentes, como também a reputação por uso coibido do poder pode gerar uma tendência ao não enfrentamento e na manutenção da balança de poder. Ademais, o prestígio de uma nação é a soma de todos os seus fracassos e sucessos, qualidades e aspirações, e não somente das ações extremamente próximas do espaço de tempo em que se analisa (MORGENTHAU, 2001).

No outro ponto de foco deste artigo está presente a dissuasão, o poder de amedrontar um oponente, notavelmente de forma passiva. Thomas Schelling (1977) aprofundou neste aspecto em seu livro *Arms and Influence*, e seu olhar peculiar, conectando barganha, dissuasão, e a coragem de manter uma posição firme, é importante para se analisar as estratégias navais do período escolhido.

Segundo o autor, a barganha pode ocorrer de diferentes maneiras, e o poder de barganha que nos interessa é o poder de agredir, de atacar o que é precioso de seu adversário. Este poder não é de uso leviano, porém de fato ocorre com frequência na política internacional. Logo, o potencial militar é usado para influenciar outras partes, com o método direto e sem uso da diplomacia, ou seja, entrando em um confronto e forçando seus interesses sobre o derrotado, ou pelo método da diplomacia, da barganha.

Isto é feito por meio do que se espera que esta força militar possa impor sobre o outro, das expectativas e seus resultados na mente do outro, e não pela imposição de fato (SCHELLING, 1977).

O poder de agredir obtém o sucesso quando seu uso não é necessário, diferentemente da força bruta. A violência que se espera, a partir de uma ameaça, que pode fazer com que um Estado ceda. Para isso, um requisito é que se conheça o que o alvo considera como importante e valioso, como também é necessário que o adversário reconheça quais cursos de ação que ele tomar criará uma resposta violenta ou não. Consequentemente, as intenções devem ser projetadas aos outros, e elas devem ser usadas para persuadi-los a cooperarem. Exibições deste modo possuem seu papel, seja exibições da força militar, ou demonstrações claras de o que o Estado considera como sendo de seu interesse (SCHELLING, 1977).

A reputação por ação de um país se relaciona com sua imagem e com o que os outros Estados pensam de sua força e credibilidade. Esta imagem é forjada a partir das posições que o país toma em diversos momentos em sua história, mas ela, e a reputação por ação deste país, não possui um valor absoluto: sua preservação pode valer a pena em contrapartida a alguns riscos e custos, mas não significa que é um pressuposto absoluto que todos os Estados a defenderão em todas as situações de embates e impasses que participarem. Um Estado deve procurar ligar a sua reputação com os interesses que ele realmente considera como importante, pois deste modo os outros terão conhecimento claro de seu compromisso com esta respectiva posição, e assim tenderão a não arriscarem um teste do comprometimento do país em questão (SCHELLING, 1977).

De acordo com Thomas Schelling, esta imagem seria uma das poucas coisas que valem a pena lutar para defender. Uma guerra por um pequeno território pode não valer a pena, porém se analisar a interdependência deste específico comprometimento com todos os outros que o respectivo Estado possui, a manutenção de uma posição firme pode ser desejável, mesmo que resulte em um confronto. A ameaça de guerra é um fator altamente importante na política internacional. Neste sentido, o conflito não se limita a um combate de forças opostas, uma vez que ideias como duelo de nervos e de tomada de risco são notadas, além da reputação por ação. A estratégia militar assim se une com a arte da coerção. A intimidação, com o intuito de dissuadir, é um instrumento que não deve ser ignorado no âmbito internacional, e Schelling conclui que a estratégia militar se tornou na diplomacia da violência (SCHELLING, 1977).

Na próxima seção, os casos serão detalhados para, posteriormente, serem analisados em virtude dos conceitos de prestígio e dissuasão aqui fundamentados.

A INSTRUMENTALIZAÇÃO DOS ENCOURAÇADOS NAVAIS DE 1906 A 1945

OS PLANOS DE CONSTRUÇÃO NAVAL ENTRE 1906 E 1942

Entre os anos de 1906 e 1942, os planos de construção naval, de forma geral, foram centrados nos grandes encouraçados navais, um tipo de embarcação que surgiu no ano de 1906 com o encouraçado britânico H.M.S *Dreadnought*. Esta classe de navio substituiu os navios de batalha anteriores e os tornaram totalmente obsoletos devido à sua superioridade em termos de poder de fogo, velocidade, blindagem, manutenção e controle de fogo. O resultado imediato do surgimento destes navios foi a corrida armamentista naval que antecedeu a Primeira Guerra Mundial e que agravou as relações entre as potências navais, especialmente entre o Reino Unido e a Alemanha. Estes dois países chegaram a 1914 com 29 e 17 encouraçados navais, respectivamente, um número que chegaria a aumentar durante o conflito que viria a ocorrer (MASSIE, 1992). Neste ínterim, vários outros países procuraram obter os encouraçados, a exemplo dos Estados Unidos, do Japão e da Itália, como também do Brasil, do Chile e da Argentina, estes três entrando em uma corrida naval armamentista sul-americana, iniciada no momento em que o Brasil comprou um encouraçado do Reino Unido (STURTON, 1996).

Os planos de construção navais das potências europeias que se envolveram na Primeira Guerra Mundial estavam fixados na tentativa dos países de simplesmente terem mais encouraçados que seus rivais, enquanto estrategicamente esta classe de navio era considerada a única classe decisiva em um conflito marítimo. Tendo em vista o contexto deste período em relação às outras classes não é surpreendente que o encouraçado fora priorizado como cerne dos planos de construção navais, já que o porta-aviões não havia sido inventado, os submarinos eram uma inovação não muito confiável e não testada, e os *destroyers* em grande parte não tinham uma boa navegabilidade em alto mar, enquanto que a ameaça aérea a embarcações navais não era uma variável a ser levada em conta durante a Primeira Guerra Mundial, e muito menos nos anos que antecederam este conflito (MASSIE, 1992).

Após a Primeira Guerra Mundial um esforço foi percorrido pelos Estados Unidos, o Japão e o Reino Unido para impedir que novas corridas armamentistas ocorressem. Consequentemente, os tratados navais marcaram a década de 1920 e a primeira metade da década de 1930, eles limitando a construção de certas classes de navios de guerra e seus tamanhos, principalmente dos encouraçados (JORDAN, 2011).

Todavia, com o agravamento das relações da Itália e Alemanha com França e Reino Unido (CHESNEAU, 1997), em conjunto com o desejo japonês de não interferência em seus planos navais (EVANS; PEATTIE, 2012), os tratados navais terminaram em 1936, e a partir deste momento, entre todas as potências, novos planos de construção de embarcações de guerra apareceram, com os países se preparando para um conflito no futuro próximo. Novamente, o cerne dos planos de construção naval que surgiram no período de paz após 1936 foram os encouraçados. O plano Z, nome dado ao programa de expansão da marinha alemã, pedia por oito encouraçados e cinco *battlecruisers*, os quais eram encouraçados que substituíam uma blindagem espessa por uma velocidade maior, além de quatro porta-aviões, oito cruzadores pesados e vários outros navios de pequeno porte. Por sua vez, o plano inicial estadunidense era de um aumento cirúrgico da frota a partir da construção de quatro encouraçados, três porta-aviões e outros navios, porém em 1940 o plano se elevou para ser um aumento de 70% do tamanho da frota estadunidense, com a prioridade de construção sendo encouraçados e cruzadores (CHESNEAU, 1997).

De 1935 em diante, a Itália começou a construção de quatro encouraçados e modernizou mais quatro dos navios desta classe que restavam da primeira guerra mundial. A França começou a construção de seis encouraçados, enquanto nove encouraçados e seis porta-aviões começaram a ser construídos pelo Reino Unido. Por sua vez, o Japão, apesar de ter uma notável força de porta-aviões neste período, também centrou seus esforços na construção dos quatro encouraçados da classe Yamato (CHESNEAU, 1997).

Um aspecto importante de ser notado é que a situação de confiança exclusiva aos encouraçados navais estava em um contexto diferente na década de trinta, em comparação ao início do século XX. O submarino havia provado sua eficácia no conflito naval entre 1914 e 1918, quando a Alemanha procurou bloquear a chegada de navios mercantis ao Reino Unido, causando graves danos à logística e ao esforço de guerra daquele país. Além disso, os *destroyers*, cruzadores rápidos e cruzadores leves

foram aprimorados drasticamente durante os anos dos tratados, enquanto os porta-aviões haviam sido introduzidos e cada vez mais ganhavam importância (EVANS; PEATTIE, 2012). Porém, quando a sombra da guerra aproximou-se no fim dos anos 30, o foco de construção aos encouraçados foi também visto, com os gastos navais do Reino Unido, dos Estados Unidos, do Japão e da Alemanha sendo majoritariamente em direção à construção de encouraçados. Vinte e três embarcações desta classe foram comissionadas de 1936 em diante, além de várias outras que tiveram suas construções iniciadas, porém foram canceladas (STURTON, 1996). Deve-se notar que isto não resultou na construção de um maior número de encouraçados do que de outras embarcações: o custo de um encouraçado alemão, por exemplo, fora avaliado em cerca de 200 vezes o custo de um submarino deste país, enquanto a tripulação de um destes encouraçados era cerca de 2000 homens, em comparação a uma tripulação de 25 a 57 homens de um submarino alemão (GRONER, 1990). Ademais, algo que limitou o número de encouraçados construídos após 1936, em comparação à quantidade produzida de 1906 a 1918, foi o próprio tamanho deles, em termos de toneladas deslocadas: a maioria dos encouraçados na Primeira Guerra Mundial deslocavam cerca de 25.000 toneladas, enquanto a média daqueles produzidos após 1936 é de um deslocamento de 40.000 toneladas (BREYER, 1973). Logo, apesar de um número menor de encouraçados sendo construídos após 1936, em comparação ao período de 1906 a 1918, e apesar dos países investirem de fato em outras embarcações, a exemplo dos *destroyers* e submarinos, o principal investimento naval, semelhantemente ao período anterior a Primeira Guerra Mundial, foi aquele direcionado aos encouraçados.

AS ESTRATÉGIAS NAVAIS DAS POTÊNCIAS ANTERIOR À PRIMEIRA GUERRA

Para o Império Alemão antes de 1914, a empreitada em busca de uma marinha forte, através dos encouraçados, estava ligada a uma tentativa de demonstrar ao mundo uma imagem de independência e autodeterminação em contrapartida ao Reino Unido. O Kaiser Guilherme explicitamente afirma que fazer um acordo de diminuição da produção dos encouraçados entre seu país e o Reino Unido seria um dano à imagem e prestígio da Alemanha, ou seja, seria afirmar a aceitação pela Alemanha da hegemonia do Reino Unido e de sua posição privilegiada. Além disso,

a análise feita pelo Almirante Tirpitz era que, em caso de um conflito, uma perda substantiva de encouraçados pelo Reino Unido, mesmo que a Alemanha perdesse a mesma quantidade, causaria graves consequências em termos de prestígio para o Reino Unido, o que poderia causar um desmantelamento de seu império. Todavia, esta análise de Tirpitz deve ser vista de forma crítica, já que seu intuito era simplesmente conseguir mais investimentos na marinha alemã. Seja como for, por parte do Império Alemão, a análise foi que a *Royal Navy* e a supremacia conquistada por ela era o fator de maior importância para o Reino Unido, e trabalharam para tornar a marinha alemã uma ameaça à marinha britânica, com o intuito de dissuadir o Reino Unido de interferir na política externa alemã (MASSIE, 1992).

Do outro lado, para os tomadores de decisão do Reino Unido, havia o pressuposto de que a *Royal Navy* deveria ser a marinha mais numerosa e de melhor qualidade, por vários motivos. Primeiro, e mais importante, devido à questão da segurança: o Império Britânico dependia da supremacia da *Royal Navy*, e de fato tal império foi se expandindo através dos sucessos da marinha britânica nos séculos XVIII e XIX. Ademais, o exército britânico neste momento era o menor de todas as potências, com somente seis divisões profissionais, enquanto a Alemanha e a França tinham mais de cem divisões. Esta diferença era devido à conscrição, algo que era tradição na Europa continental, mas não no Reino Unido. Logo, do ponto de vista militar, a força da marinha britânica era o braço mais importante para este país, e por isso que a construção naval alemã foi considerada uma ameaça existencial, fazendo com que o Reino Unido também procurasse acabar com seus problemas diplomáticos com a França e a Rússia, para conseguir formar uma coalizão contra, o que consideravam ser, pretensões imperialistas vindas de Berlim. No entanto, a questão do prestígio também fora levantada pelos britânicos como outro fator que incentivava a construção de encouraçados navais: a perda da supremacia naval seria vista como um dano ao prestígio britânico (MASSIE, 1992), e Edward Grey, secretário das relações exteriores, afirmou que as questões financeiras foram descartadas, pois “qualquer homem inglês gastará até o seu último centavo para preservar a supremacia britânica nos mares (GREY apud MASSIE, 1992, p. 797, tradução nossa).

Por sua vez, a França na primeira década do século XX presenciou um momento de decadência da sua frota, pois se considerava que a Entente com os britânicos era o suficiente para dar segurança marítima aos interesses franceses. Com isso, investimentos na Marinha foram mínimos,

e a França foi somente a décima primeira nação a começar a construção ou encomendar um encouraçado (SONDHAUS, 2001). A França procurou em 1912 construir uma frota com força o bastante para enfrentar as frotas combinadas da Itália e do Império Austro-Húngaro, e procurou conseguir uma frota de batalha concentrada nos encouraçados. A priorização desta classe ocorreu devido a um estudo da guerra Russo-japonesa que ocorreu em 1905: o encouraçado encorpava todas as lições deste conflito naval, e foi visto como a embarcação com poder de decisão em uma batalha (WATSON, 2016).

Noutros casos de construção de encouraçados no período anterior à Primeira Guerra Mundial, como na Itália, no Império Russo, no Império Austro-húngaro e no Império Turco-Otomano, o constante entre eles era a tentativa de obter os encouraçados para não permitir que os outros obtivessem uma superioridade naval, e estas embarcações foram priorizadas devido à sua capacidade bélica (STURTON, 1996). Devido a isso, a Itália construía seus encouraçados para manter-se à frente do Império Austro-húngaro no número destas embarcações, sendo cinco de seus sete encouraçados comissionados explicitamente por este motivo. A atitude por parte do governo em Viena era semelhante, construindo encouraçados para não permitir que os italianos tivessem a supremacia no mar Adriático (SONDHAUS, 2001).

Para o Japão na segunda década do século XX, a primeira e única linha de defesa para uma nação em ilhas era uma defesa marítima, já que o único meio de invadir o país era a partir de desembarques anfíbios. A partir deste contexto, a prioridade sendo a segurança, este país investiu fortemente em sua frota naval (EVANS; PEATTIE, 2012).

Com isto, ainda anterior à Primeira Guerra Mundial, uma meta de manter a marinha japonesa tendo uma força de, no mínimo, 70 por cento da frota estadunidense foi estabelecida dentro do governo japonês. Esta meta foi mantida pelas três décadas seguintes, até o conflito com os Estados Unidos se iniciar no fim de 1941. Por trás deste objetivo estava presente uma análise tática e estratégica de que tendo 70% da força estadunidense, em caso de um confronto, a possibilidade de vitória japonesa era grande, já que este país teria a sua frota concentrada, enquanto os estadunidenses precisariam dividir a sua marinha entre o Atlântico e Pacífico, o que possibilitaria aos japoneses derrotarem as duas forças separadamente, com superioridade numérica local. Outro motivo por trás desta razão entre as duas frotas era a de que, devido à menor capacidade industrial, o Japão não conseguiria

igualar o número de embarcações dos Estados Unidos, e assim aceitaram buscar uma meta mais fácil de ser concluída (O'HARA, 2014).

Tendo este objetivo em mente, os tomadores de decisão japoneses focaram em uma consideração fundamental que moldou a estratégia deste país até 1941: considerando o pressuposto que a frota japonesa, em caso de confronto com os americanos ou britânicos, teria uma menor quantidade de navios comissionados, este país então deveria construir embarcações de qualidade superior, para equalizar com a quantidade maior de seus oponentes. Para eles, a qualidade estava no poder de fogo, alcance superior e blindagem dos navios, três atribuições personificadas nos encouraçados *Dreadnought* (STILLE, 2014).

Os navios de outras classes teriam uma tarefa secundária de erodir a superioridade numérica estadunidense com ataques de menor escala durante o movimento da frota americana à oeste no Pacífico. Assim se iniciou a ideologia dos grandes navios e grandes canhões no pensamento estratégico naval japonês, a partir desta análise dos atributos decisivos de uma embarcação para conseguirem superar o oponente ao estar em inferioridade numérica. Deste modo, a expansão naval estadunidense no governo de Theodore Roosevelt incentivou a expansão naval japonesa, devido ao objetivo do país asiático de conseguir 70% da força estadunidense, e o encouraçado foi visto como a embarcação que permitiria a vitória em caso de uma guerra (EVANS; PEATTIE, 2012).

Ainda no período pré-Primeira Guerra Mundial, no Brasil não havia uma firme coordenação entre os planos de construção navais e a política externa brasileira, apesar que a reorganização da marinha fora vista como instrumental para as estratégias do Barão de Rio Branco, como por exemplo na aproximação com os Estados Unidos e no alcance de uma hegemonia regional. A marinha, com uma autonomia elevada na determinação de sua composição, observou a necessidade da aquisição dos navios mais modernos possíveis, já que o Brasil não possuía a capacidade de continuamente atualizar a sua frota naval (ALSINA JR., 2014). O Brasil foi o terceiro Estado a ter um encouraçado em construção, encomendado ao Reino Unido, atrás somente do próprio Reino Unido e dos Estados Unidos da América. Deste modo, anterior à Alemanha, França, Rússia e outras grandes potências, o Brasil já estava com encouraçados *Dreadnoughts* sendo construídos para a sua marinha (BREYER, 1973).

As respostas do Chile e da Argentina, entretanto, foram ligadas primordialmente à questão da balança de poder na América do Sul. Ambos

os países observaram que estes encouraçados *Dreadnought* encomendados pelo Brasil tornavam suas respectivas marinhas obsoletas, e que em caso de conflito somente uma das novas embarcações brasileiras já seria capaz de destruir toda a frota destes países (MARTINS, 2007). Além disso, o governo argentino viu com temor a possibilidade de um bloqueio brasileiro do rio da Prata, pois isto poderia colapsar a economia deste país (A MESSAGE..., 1910).

Isto posto, o Chile e a Argentina encomendaram dois encouraçados *Dreadnought* para cada, a uma construtora britânica, e a uma construtora americana, respectivamente (STURTON, 1996). O equilíbrio das forças navais era um fator importante, devido à questão da segurança para os dois países. Tal fato é melhor observado no momento em que o governo argentino autorizou uma nova encomenda de um encouraçado, o que seria o terceiro para o país, caso o terceiro encouraçado brasileiro fosse comissionado, em 1912 (SCHEINA, 1987).

O PERÍODO ENTRE-GUERRAS: AS INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS, AS DOCTRINAS MILITARES E AS ESTRATÉGIAS NAVAIS

Após o fim dos tratados navais, as potências investiram fortemente em suas frotas. No caso do Japão, como já mencionado, o objetivo de anular a superioridade numérica da frota estadunidense foi o fundamento principal da estratégia naval deste país até a Segunda Guerra Mundial. Medidas feitas com este intuito foram inúmeras, como a do desenvolvimento de capacidade ofensiva de longa distância, a de ter um maior alcance de poder de fogo, a do desenvolvimento de um braço aéreo naval altamente moderno, e o da construção da classe Yamato de encouraçados, os maiores navios desta classe na história. Ademais, este país fixou-se no conceito da batalha decisiva de encouraçados navais (EVANS; PEATTIE, 2012).

A batalha da Jutlândia foi um encontro em 1916 entre as principais frotas de encouraçados do Reino Unido e da Alemanha, na qual apesar de uma perda maior de navios britânicos, os alemães foram forçados a se retirar de volta a seus portos e o bloqueio naval britânico fora mantido. Contudo, apesar do resultado nada decisivo deste enfrentamento, para os pensadores navais no entreguerras a batalha confirmou as estratégias navais que colocavam o encouraçado como a embarcação decisiva e a batalha decisiva, um único enfrentamento com o maior número

disponível de navios, como sendo o evento a se treinar para enfrentar. Assim sendo, os japoneses continuaram com o conceito de grandes navios e grandes canhões, ignorando estratégias alternativas como, por exemplo, o uso do submarino na guerra de corso. Enquanto isso, os estadunidenses continuaram com o conceito da frota de batalha (EVANS; PEATTIE, 2012).

O submarino na Primeira Guerra Mundial provou-se em termos técnicos e operacionais como um novo importante elemento de poder nos mares, particularmente em seus graves danos feitos à frota mercantil britânica, porém no entreguerras, com o pensamento estratégico sendo dominado pela frota de encouraçados, o submarino foi considerado pelos britânicos, japoneses e estadunidenses somente como um importante elemento nas operações da frota, em apoio aos encouraçados. Para o Japão, a função do submarino e dos barcos torpedeiros estava na erosão da superioridade naval estadunidense, fazendo planos em que estas embarcações atuariam na noite anterior ao dia da grande batalha dos encouraçados, para criar um caos e confusão na frota inimiga (EVANS; PEATTIE, 2012).

Até o início da guerra do Pacífico, os Estados Unidos continuaram percebendo o submarino como um elemento auxiliar nas operações da frota (EVANS; PEATTIE, 2012). Os britânicos, por sua vez, não desenvolveram uma coerente estratégia submarina no entreguerras e isto fez com que este país tivesse poucas destas embarcações para levar a guerra às águas japonesas (BOYD, 2017). Por outro lado, os alemães começaram o desenvolvimento de uma força submarina com o objetivo principal da destruição do comércio do oponente, porém estrategicamente ela também foi deixada em segundo plano até meados da Segunda Guerra Mundial, pois a *Kriegsmarine* considerava que navios de superfície eram ainda mais eficientes neste objetivo: este é o motivo pelo qual na Segunda Guerra Mundial a Alemanha procurou fazer vários ataques de superfície com encouraçados e cruzadores a comboios britânicos, a maioria terminando em fracasso. A não concentração dos investimentos navais alemães nos submarinos, de 1936 a 1941, é evidente quando se analisa o pequeno número de submarinos alemães em atividade durante os primeiros anos de conflito: entre setembro de 1939 e maio de 1941, a Alemanha tinha cerca de somente 20 submarinos em atividade por mês. Este número começou a crescer deste momento em diante, quando as derrotas dos navios de superfície fizeram que Hitler priorizasse a construção de submarinos. Como consequência, agosto de 1942 é o primeiro mês em que a Alemanha

tinha mais de 100 submarinos em operação em um dado mês, e este número continuou crescendo até os meados de 1943, quando houve uma convergência de novas tecnologias, a exemplo do radar centimétrico, e de novas táticas, facilitando a descoberta e a destruição dos submarinos do Eixo (DIMBLEBY, 2016).

O *destroyer*, originalmente com a tarefa singular de destruição de navios torpedeiros, foi aprimorado no entre-guerras e tornou-se para os britânicos e estadunidenses um navio de amplas funções defensivas, como a proteção a navios mercantis, aos encouraçados e da frota à batalha, o combate antissubmarino e o patrulhamento dos mares e oceanos. Os japoneses, em contrapartida, especializaram seus *destroyers*, moldando-os para o ataque noturno de torpedos, usando-os com o objetivo de afundar, atingir criticamente ou criar desordem nos encouraçados do inimigo horas antes do duelo entre as *battleships* de ambas as nações (EVANS; PEATTIE, 2012).

Os estadunidenses no período entreguerras, apesar de estarem de acordo com os outros países no papel decisivo da frota de encouraçados, analisaram que uma frota balanceada era necessária para derrotar o Japão, pois a frota de batalha necessitaria de um número expressivo de embarcações auxiliares e de suporte, como também de proteção, em sua movimentação pelo Pacífico. Este país, com seu grande potencial industrial, conseguiu, na década de 1930, desenvolver uma frota equilibrada, com submarinos modernos, capacidades logísticas aprimoradas e um forte braço aéreo naval (EVANS; PEATTIE, 2012).

Na década de 1920, uma rivalidade na construção naval de cruzadores ocorreu pelo simples motivo de que eles eram a maior classe de embarcações após os encouraçados, estes limitados severamente pelos tratados navais. No período dos tratados, que foi de 1922 a 1935, as potências navais procuraram alcançar os limites postulados pelos acordos multinacionais nas classes limitadas e fortalecer armas e serviços não cobertos por eles. Logo, nestes anos dos tratados navais, os japoneses e americanos começaram o desenvolvimento do braço aéreo de suas respectivas marinhas, com o intuito de aprimorar suas forças navais e ao mesmo tempo procurando não ultrapassar os limites dos tratados (EVANS; PEATTIE, 2012).

Todavia, inicialmente os japoneses enfatizaram, de acordo com sua estratégia central, que o braço aéreo da marinha tinha como único objetivo facilitar a ação entre as frotas, e não atuar em um comando independente contra o oponente. Os porta-aviões entraram no plano de combate operando

em uma distância considerável da frota principal, e teriam a tarefa de conquistar a superioridade aérea da região antes que a batalha entre os encouraçados começasse. Novas estratégias e armas influenciaram os planos japoneses e das outras potências, mas o pensamento ortodoxo ainda permaneceu, e o conceito dos grandes canhões e grandes navios fez que o próximo passo do Japão, após sua retirada dos Tratados, fosse a construção dos maiores encouraçados já vistos, com o propósito de destruírem a frota estadunidense estando fora do alcance dela. Para isso, eles desenvolveram canhões de 18 polegadas, mantendo este fato secreto para que os Estados Unidos da América não tentassem construir encouraçados com canhões da mesma ou maior espessura (EVANS; PEATTIE, 2012).

Os japoneses, dando grande importância à construção da classe de *super battleships Yamato*, procuraram manter seus planos e as embarcações em total segredo, escondendo os cascos durante a construção e fazendo breves e secretas cerimônias de lançamento dos navios. O Japão teve sucesso nesta iniciativa, com os britânicos e estadunidenses não tendo amplo conhecimento da estratégia naval japonesa, como também não sabiam da existência dos dois super encouraçados Yamato e Musashi até o início da guerra no Pacífico (EVANS; PEATTIE, 2012).

A Alemanha entendeu que no confronto que viria, devido a sua extrema inferioridade numérica em termos de navios de superfície, deveria esquivar-se de uma batalha decisiva com a frota britânica. O objetivo da *Kriegsmarine* era erodir a *Royal Navy* por meio de ataques surpresas a seus comboios, assim conseguindo entrar em um enfrentamento equilibrado em termos de encouraçados, já que as forças britânicas precisariam de tempo para se aglomerarem (DIMBLEBY, 2016).

Por parte do Reino Unido, o que se observa é que, em meados da década de 1930, este país entendeu que lutaria uma guerra em múltiplos teatros de operação, na qual precisaria de uma resposta coordenada com todos seus serviços agindo de forma integrada. Consequentemente, cessou-se a fixação à batalha decisiva no modelo da Jutlândia. Ao contrário dos japoneses na década de 30, o Reino Unido considerou os porta-aviões como importantes na proteção de navios mercantis, no patrulhamento dos mares, e em atuações independentes, não somente em suporte aos encouraçados, enquanto a ameaça a seus navios mercantis por submarinos em uma guerra de curso foi altamente analisada, e consequentemente a construção de *destroyers* e navios de escolta não foi negligenciada por este país (BOYD, 2017).

O pensamento que a batalha decisiva não devia ser o único objetivo da marinha foi incorporado pelo Reino Unido neste confronto. A defesa das linhas de comunicação, em contrapartida, foi a prioridade para os britânicos. Eles não observaram cada teatro de operações isoladamente, mas sim como uma linha contínua do Império Britânico, no qual os eventos em um impactavam seus esforços nos outros. O mar Mediterrâneo, o Atlântico e o oceano Índico não eram considerados como estrategicamente separados, e o controle destas três regiões foi considerado decisivo para o esforço de guerra britânico, dado que sem um destes o Reino Unido estaria separado do resto de seu Império, dos recursos e da mão de obra de suas colônias, como também das preciosas reservas de petróleo no Iraque e Irã. Isto não significa que o encouraçado já havia perdido seu caráter decisivo para os britânicos: ele ainda era considerado a embarcação de maior poder e de vanguarda da *Royal Navy*, mas as necessidades forjadas pelo vasto Império deste país e a expectativa de enfrentar vários inimigos simultaneamente fez que o Reino Unido pensasse de forma menos ortodoxa seus planos estratégicos (BOYD, 2017).

O rearmamento britânico de 1935 em diante foi feito com um equilíbrio entre navios capitânicos, ou seja, encouraçados e porta-aviões de frota, e as embarcações de suporte. Todavia, em 1939 a *Royal Navy* alterou sua produção e fez um esforço específico para obter uma maior capacidade antissubmarina. Isto gerou cancelamento dos quatro navios da classe Lion de encouraçados, para que mais *destroyers* e corvetas pudessem ser produzidos. Além disso, quando se viu uma maior necessidade de navios de escolta após a queda da França em 1940, o programa de encouraçados foi o setor sacrificado (BOYD, 2017).

Essa alteração no programa de construção naval britânico em 1939 precedeu a alteração que deu prioridade de construção aos *u-boats* nos planos alemães por mais de um ano, e conseqüentemente fez que os britânicos estivessem melhor preparados para a eventualidade que não consideravam, a do uso dos portos franceses pelos submarinos alemães, e de que precisariam defender toda a linha de comunicação do Atlântico (BOYD, 2017).

AS CONSEQUÊNCIAS DAS PREPARAÇÕES NO ÂMBITO NAVAL À SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

A marinha japonesa fracassou em entender a natureza do conflito que ela antecipava e preparou-se para enfrentar. A fixação nos encouraçados

e na batalha decisiva fez que eles desenvolvessem uma força unidimensional e frágil, mal preparada para sustentar seu esforço de guerra. Os japoneses estavam antecipando uma guerra limitada, semelhante à guerra russo-japonesa que ocorreu no início do século XX (EVANS; PEATTIE, 2012). Para tal estilo de guerra ser possível de ser travada por um país, o controle dos mares é um dos fatores necessários (CORBETT, 2009), algo que os japoneses fracassaram em obter (EVANS; PEATTIE, 2012).

Os alemães, por sua vez, fizeram uma análise errônea da capacidade dos navios de superfície na destruição de navios mercantis, principalmente comparando com a capacidade dos submarinos, e este fato fez que, em primeiro lugar, seus encouraçados fossem usados de forma ineficiente, em segundo, a oportunidade criada pelo momento de fragilidade dos britânicos no Atlântico em 1940 não fosse usufruída pelos alemães e, por último, extensivos recursos fossem desperdiçados nos encouraçados Bismarck e Tirpitz. Estes erros cometidos pelas duas principais nações do Eixo foram decisivos na Segunda Guerra Mundial como um todo, tornando a vitória nos oceanos improvável para estes beligerantes. De fato, a situação britânica na batalha do Atlântico fora percebida por este país como sendo crítica em vários momentos, a exemplo de janeiro de 1942, quando a frota de submarinos alemães atacou a costa, relativamente desprotegida, estadunidense, chegando a forçar a alocação de *destroyers* britânicos para a região (VAT, 2001). Como Clausewitz afirmou, “a guerra é a província da incerteza” (CLAUSEWITZ, p. 46, 2007, tradução nossa), e as percepções dos participantes a respeito do andamento dos enfrentamentos, das campanhas e das guerras não necessariamente estão alinhadas com a realidade. Isto posto, em nenhum momento do confronto da Segunda Guerra Mundial as linhas de comunicações britânicas no Atlântico foram quebradas, e o Reino Unido conseguiu suprir continuamente seus exércitos no Norte da África e em outros teatros de operação, além de montar expedições anfíbias combinadas, a exemplo da invasão de Madagascar em maio de 1942 e da Operação Torch em novembro de 1942 (BLAIR, 2000).

De maneira oposta, o lado que, de fato, tinha dificuldades em suprir seus exércitos pelas águas era o Eixo, com o exército japonês presente na Birmânia, de 1942 a 1945, inexoravelmente dependendo, à continuação de suas atividades, da captura de suprimentos britânicos, com este fator moldando as operações do Japão neste frente (KEANE, 20131), e no que lhe concerne, o esforço do Eixo no Norte da África foi severamente danificado pela falta de navios mercantis da Alemanha e da

Itália e pela atividade de poucos submarinos britânicos no Mediterrâneo (BIERMAN; SMITH, 20043). Como visto, a falta de investimento alemão nos submarinos, de 1936 a 1941, fez com que a Alemanha tivesse somente cerca de 20 submarinos em atividade por mês nos três primeiros anos de conflito, enquanto o investimento britânico nos destroyers e em escoltas antissubmarinas resultou, nos primeiros anos de guerra, em quatro escoltas britânicas estando presentes para cada submarino alemão em atividade (BOYD, 2017).

Neste sentido, a situação britânica na batalha do Atlântico, apesar das percepções de ambos os lados, estava relativamente estabilizada: somente em quatro meses do início da guerra até a entrada dos Estados Unidos da América, a Alemanha conseguiu afundar mais toneladas britânicas, em termos de navios mercantis, do que o Reino Unido produzia por mês destas embarcações. Após a entrada dos Estados Unidos da América, somente em um mês, novembro de 1942, a Alemanha conseguiu afundar mais toneladas do que a produção de ambos os países. Além do mais, somente cerca de 10% dos comboios que atravessavam o Atlântico foram atacados durante toda a guerra (BLAIR, 2000). Por outro lado, isto não significa que a batalha do Atlântico fora facilmente vencida e que o número de navios mercantis afundados não criou um constrangimento para a atividade britânica ao longo da guerra, mas somente que o gerenciamento de risco britânico e a produção industrial britânica tiveram sucesso na diminuição dos problemas originados pelos ataques de submarinos alemães.

Seja como for, o resultado foi que a janela de oportunidade criada pela derrota da França, pelo uso dos portos franceses pelos submarinos alemães, e pela relativa despreparação britânica, com seus programas emergenciais de produção naval ainda no início, não foi usufruída totalmente pela Alemanha (DIMBLEBY, 2016). A prioridade de construção transferiu-se para os submarinos somente a partir de 1942, com este país construindo cerca de 1.100 submarinos durante a guerra, porém somente dois encouraçados, os Bismarck e Tirpitz, não cumprindo o Plano Z devido à realidade que o conflito apresentou (CHESNEAU, 1997). Todavia, esta mudança de prioridade ocorreu tardiamente, com os britânicos estando melhor preparados para enfrentar a frota submarina alemã em 1942, e chegando a derrotá-la no ano seguinte (DIMBLEBY, 2016).

Somente no início de 1941, devido a uma análise da vitória britânica na batalha de Taranto no ano anterior, quando aviões torpedeiros afundaram

ou danificaram três encouraçados italianos, que o uso ofensivo dos porta-aviões foi incorporado pelo Japão. O resultado foi imediato, ao planejarem o ataque à Pearl Harbor e outras ofensivas com estas embarcações, a exemplo da incursão no oceano Índico em 1942 (BOYD, 2017).

Em 1942, as inúmeras vitórias japonesas oriundas dos aviões torpedeiros lançados pelos seus porta-aviões afirmaram a instrumentalização destas embarcações de forma ofensiva e decisiva, tornando os encouraçados relativamente obsoletos deste momento em diante. Em seguida a prioridade na produção naval transferiu-se para os porta-aviões, por parte dos britânicos, japoneses e estadunidenses (BOYD, 2017).

Os britânicos e estadunidenses, devido a uma maior capacidade de construção de navios (BOYD, 2017), foram menos afetados por possíveis erros de cálculo feitos na estratégia naval no entreguerras, dado que puderam mudar com mais facilidade seus planos de construção naval no andamento do confronto, alterando a composição de suas frotas a partir de 1942 em prol dos porta-aviões. Nota-se que a grande maioria dos encouraçados alemães e italianos neste período estavam destruídos, altamente danificados, ou imóveis em seus portos, e consequentemente após 1942 as duas principais ameaças para os aliados são os submarinos alemães e a frota japonesa e, especificamente, seus porta-aviões (CHESNEAU, 1997). Como os outros, os Estados Unidos priorizaram os encouraçados até 1942, em termos estratégicos e táticos, ou seja, como sendo decisivos na guerra naval como um todo, além de no enfrentamento em si (EVANS; PEATTIE 2012). No Pacífico, nenhum encouraçado afundou um navio de grande porte, isto sendo feito pelos aviões torpedeiros principalmente (STILLE, 2014), enquanto este relativo fracasso dos encouraçados na Segunda Guerra Mundial é mais evidente ao se analisar seus custos: o Bismarck custou cerca de 196 milhões de Reichsmark para a Alemanha, sem levar em conta custos de manutenção e readaptação. Em contrapartida, um *u-boat* alemão custava cerca de 2 milhões de Reichsmark (GRONER, 1990).

O PRESTÍGIO E A DISSUAÇÃO NO ÂMBITO NAVAL ENTRE 1906 A 1945

Como demonstrado, os encouraçados permaneceram com prioridade em termos de construção naval principalmente devido a

seu potencial bélico, mas isto não significa que em inúmeros momentos eles não foram instrumentalizados em políticas de prestígio ou em tentativas de dissuadir outras nações ao longo dos anos. Para dissuadir o Japão, no momento em que o Reino Unido observou o risco de um confronto simultâneo contra os três países que formariam o Eixo, seus encouraçados já construídos foram vistos como essenciais, e planejaram posicionar algumas destas embarcações em Singapura para fazer com que o Japão se tornasse mais suscetível a uma relação construtiva. Esta frota em Singapura tinha uma tarefa defensiva com o objetivo de proteger os interesses britânicos no leste do Império, enquanto a ofensiva era planejada de ser tomada na Europa. Enquanto isso, a base naval em Singapura foi fortalecida também com este intuito de dissuasão (BOYD, 2017).

Este plano britânico foi feito em conjunto com os Estados Unidos: a frota estadunidense do Pacífico, com seu núcleo contendo vários encouraçados, transferiu-se da costa deste país para Pearl Harbor em junho de 1940, enquanto aviões bombardeiros se transferiram para as Filipinas, ambas as ações com o intuito de conter o expansionismo japonês e dissuadirem o país asiático de fazer guerra (SCHALLER, 1976).

Em termos de reputação por ação, o uso dos encouraçados no ataque britânico à frota Vichy em Mers-el-Kébir demonstrou que o Reino Unido, após a queda da França, entendeu a necessidade de mostrar para o mundo e, principalmente, aos Estados Unidos, que este continuaria a luta contra a Alemanha Nazista. Este foi de fato um dos motivos por trás deste ataque, no ano de 1940. Neste período, que coincidiu com a batalha da Bretanha, os Estados Unidos estavam indecisos sobre se deveriam ajudar os britânicos, com muitos membros do governo e, inclusive, o embaixador ao Reino Unido, considerando que qualquer ajuda seria desperdiçada por causa da suposta inevitável derrota deste país (HOLLAND, 2011). O ataque britânico à frota Vichy na Argélia e a defesa do espaço aéreo do Reino Unido auxiliaram a convencer o governo estadunidense de que o governo britânico estava firme em suas posições (PLAYFAIR, 1954).

O prestígio como sendo a soma de todas as derrotas e vitórias, tem a sua perda facilmente atrelada às grandes derrotas navais: quando Hitler descobriu que seu maior encouraçado, o Bismarck, foi afundado em 1941, ele afirmou que o prestígio alemão estava em baixa (KENNEDY, 1975), e Churchill sentiu o mesmo após a frota alemã ter atravessado o Canal da Mancha com sucesso em 1942 (DIMBLEBY, 2016). Além do

mais, no período entreguerras o Reino Unido manteve um esquadrão de cruzadores na América Latina, com o explícito intuito de manter o prestígio dos britânicos em alta na região. Eles concluíram que para isto os cruzadores eram suficientes, não usando encouraçados para tal propósito (BELL, 2000).

Anterior a 1914, a busca intensiva pelo prestígio internacional por meio dos encouraçados certamente estava presente na política externa de certos países, a exemplo da Alemanha Imperial. Nestes casos, o resultado foi uma crise internacional que resultou em danos às relações destes países com seus vizinhos (MASSIE, 1992). No caso brasileiro, a procura pelo prestígio não foi o que moldou a composição da frota brasileira na primeira década do século XX: a marinha deste país procurou a aquisição dos encouraçados por eles serem as embarcações mais modernas e assim por terem uma maior longevidade (ALSINA JR, 2014). Já na década de 20 e 30, no período próximo à Segunda Guerra Mundial, a priorização dos encouraçados em matéria de estratégia pelo Japão, Estados Unidos, Itália, Alemanha e Reino Unido não ocorreu devido ao papel destas embarcações em políticas de prestígio, mas por motivos ligados a uma análise da capacidade bélica destas embarcações a partir da conclusão por parte dos Estados a respeito do alto caráter decisivo do Encouraçado em um conflito. O Reino Unido cessou com esta priorização no início de 1939, trocando a construção de quatro encouraçados por *destroyers*. Por outro lado, a Alemanha, o Japão e os Estados Unidos fizeram esta reorientação de 1941 em diante, com os alemães priorizando os submarinos e os outros dois países os porta-aviões.

Nenhum outro caso é mais explícito no que concerne a falta da importância do prestígio na formação das estratégias navais do que o do Japão, já que este país atuou ativamente para impedir que os demais Estados tomassem conhecimento de seu real potencial naval e da existência de seus principais encouraçados, os navios da classe Yamato. A procura pelo prestígio e dissuasão, pela demonstração da força, seria o oposto deste curso de ação tomado pelos japoneses. Não obstante, foi observado que o pensamento teórico e estratégico naval, em grande medida, não acompanhou o desenvolvimento tecnológico naval entre 1906 e 1945. A batalha de Tsushima (1905) da guerra Russo-Japonesa e a da Jutlândia (1916) permaneceram como os principais objetos de estudo por parte de todos os países, exceto o Reino Unido (BOYD, 2017) e a Alemanha no fim da década de 30, e foi a partir de conclusões

vindas destes estudos que as estratégias navais destas potências foram moldadas nas décadas seguintes (MARSTON, 2010). A demonstrada ineficiência dos encouraçados durante a Segunda Guerra Mundial, em contrapartida com as inúmeras vitórias conseguidas pelos porta-aviões, demonstra como várias das doutrinas militares vigentes nos anos que antecederam o conflito falharam em acompanhar o desenvolvimento tecnológico naval entre 1906 e 1945 (VEGO, 2009).

Deste modo, a procura pelo prestígio não chegou próximo a moldar as estratégias navais das potências após a Primeira Guerra Mundial, porém independente deste fato, estas estratégias navais dos anos 20 e 30 estiveram fundamentadas, em grande maioria, em conceitos que se provaram errôneos durante a Segunda Guerra Mundial. Em uma análise ampla, percebe-se o impacto que um erro de cálculo no investimento naval pode causar a um país. Ao contrário da produção de equipamentos terrestres e aéreos, navios de guerra são embarcações extremamente custosas que podem ficar anos em construção, e elas precisam de um esforço considerável para serem modernizadas e mantidas em atividade. Os planos de construção naval criam frutos que aparecem somente anos depois. Por conseguinte, um erro de cálculo na composição das frotas pode aumentar drasticamente as chances de derrota de um país em um conflito naval, chegando próximo de ser irreversível.

Acerca do prestígio, o que fora observado é que ele é um fator que pode ser levantado em prol de argumentos que buscam incentivar certas políticas de investimentos em armamentos bélicos, a exemplo do caso da Alemanha Imperial e seus encouraçados navais, e o próprio Reino Unido anterior à Primeira Guerra Mundial. O prestígio é, por virtude de sua definição conceitual, subjetivo e não quantificável, e como tal é uma tarefa árdua para qualquer tomador de decisão analisar os impactos reais de uma política de prestígio nas percepções dos outros Estados. No caso entre o Reino Unido e a Alemanha anterior à Primeira Guerra Mundial, a procura alemã pelos encouraçados navais de fato mudou a percepção dos britânicos a respeito da Alemanha, mas esta mudança foi em direção à percepção de este país ter se tornado uma ameaça que deveria ser contida. Consequentemente, ao contrário de o investimento alemão nos encouraçados tornar este país mais independente e fazer que sua política externa não sofresse intervenções britânicas, este curso de ação incentivou uma maior inserção britânica na Europa continental, além de incentivar o Reino Unido a apoiar a

França em disputas coloniais contra a Alemanha, a exemplo da crise de Agadir em 1911.

Em sua essência, o erro alemão foi na não identificação da importância que o Reino Unido colocava, naquele momento, para sua supremacia naval e sua segurança marítima. Consequentemente, a procura pelo prestígio como também pelo poder, a exemplo da inserção alemã no campo naval anterior à Primeira Guerra, pode ser feita negligenciando os reais perigos e riscos que tais políticas podem criar para outros países. Em última instância, o prestígio como um fim pode ser algo altamente danoso às relações de um país com seus pares, e, ao invés de dissuadir seus rivais, tal política pode incentivar políticas de contenção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste artigo buscamos investigar se os encouraçados navais foram instrumentalizados em políticas de prestígio de 1906 a 1945 e se as estratégias navais das potências marítimas foram moldadas pela procura do prestígio internacional, para, em última instância, analisarmos as nuances por trás de políticas de prestígio em geral e seus possíveis impactos nas relações com outros atores. O que fora observado é que, apesar da questão do prestígio estar presente nas discussões a respeito da construção dos encouraçados navais na Alemanha e no Reino Unido até a Primeira Guerra Mundial, deste momento até a Segunda Guerra Mundial as estratégias navais foram moldadas pela percepção do caráter decisivo dos encouraçados navais, eles sendo construídos por tais motivos materiais e estratégicos. O prestígio, por conseguinte, foi um fator periférico de 1914 a 1945, em relação à instrumentalização dos encouraçados e à formação das estratégias navais.

Seja como for, foi constatado que o aspecto do prestígio foi usado como um fator a mais por trás dos argumentos em prol de investimentos nos encouraçados navais pelo Reino Unido e pela Alemanha de 1906 a 1914. Especificamente, o prestígio serviu como um alicerce ao Imperador Guilherme II, para não ter sua política de investimentos em encouraçados interferida pelo Reino Unido. O resultado destes investimentos, porém, foi o oposto do desejado pela Alemanha Imperial. Em suma, a procura pelo prestígio, ao invés de dissuadir outros Estados a intervirem com a política externa de um país, pode resultar em uma política de contenção,

prejudicando as relações diplomáticas deste Estado com seus pares. O necessário, deste modo, é uma análise da real importância que outros Estados colocam, em um dado momento, nas áreas específicas que um país procurará se adentrar com investimentos em materiais bélicos, já que quaisquer investimentos podem ser combatidos se um Estado os considera como ameaçando-o existencialmente.

THE IMPACT OF PRESTIGE ON THE NAVAL STRATEGIES OF THE GREAT POWERS IN THE FIRST HALF OF THE TWENTIETH CENTURY

ABSTRACT

In this present article it is sought to comprehend the factors that molded the naval strategies of the maritime powers in the period between 1906 and 1945, with the final objective of identifying the nuances of prestige policies and their possible non-desirable impacts on the relations between a state and its counterparts. Case study was the methodology used, being selected for analysis the main naval powers across the first half of the twentieth century and verifying the development of their naval strategies and the progress of their naval building programs through a bibliographical research on books and academic articles. We observed that the main reason behind the focus on the battleships, which was the foundation of many of the naval strategies of the great powers until 1942, was the explicit belief in their material and warlike qualities, this type of vessel being used with the sole purpose of fighting and engaging in decisive battles, and not due to factors such as prestige and dissuasion. Finally, through an analysis of the cases that took place before the First World War, it was concluded that the search for prestige can produce an incentive for a policy of containment by the other States and not, as was desired in the cases investigated, result in the dissuasion of its counterparts by another state.

Keywords: Battleships. Prestige. Dissuasion. Naval Strategy. Maritime Powers. First World War. Second World War.

REFERÊNCIAS

ALSINA JR, João Paulo. Rio Branco, grande estratégia e poder naval. [S.l]: Revista Brasileira de Política Internacional; 2014.

A MESSAGE from Garcia: the argentine admiral on his navy. Boston Evening Transcript: 4 jun.1910. Disponível em: <<https://news.google.com/newspapers?nid=2249&dat=19100604&id=upU-AAAIBAJ&sjid=kVkMAAAAIBAJ&pg=805,4380508>>. Acesso em: 30 out. 2018.

BAGDONAS, Azuolas. Russia's interest in the Syrian conflict: power, prestige and profit. [S.l]: European Journal of Economic and Political Studies; 2012.

BELL, Christopher. The Royal Navy, seapower and strategy between the wars. [S.l]: Stanford University Press; 2000.

BIERMAN, John; COLLIN, Smith. War without hate: the desert campaign of 1940-1943. [S.l]: Penguin books, 2004.

BLAIR, Clay. Hitler's U-boat war: the hunters, 1939-1942. [S.l]: Modern Library, 2000.

BOYD, Andrew. The Royal Navy in eastern waters: linchpin of victory 1935-1942. [S.l]: Seaforth Publishing; 2017.

BREYER, Siegfried. Battleships and battle cruisers: 1905-1970. [S.l]: Doubleday & Company; 1973.

CHESNEAU, Roger. Conway's all the world's fighting ships 1922-1946. New Edition. [S.l]: Conway Maritime Press Ltd; 1997.

CLAUSEWITZ, Carl von. On War. OUP Oxford, Abridged Edition, 2007.

CORBETT, Julian Stafford. Official history of the war: Naval Operations Volume III. New Edition. [S.l]: Naval and Military Press; 2009.

DIMBLEBY, Jonathan. Battle of the Atlantic: how the allies won the war.

Reprint Edition. [S.l]: Penguin; 2016.

EVANS, David; PEATTIE, Mark. *Kaigun: Strategy, tactics, and technology in the imperial japanese navy, 1887-1941*. [S.l]: Naval Institute Press; 2012.

GRONER, Erich. *Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945: gesamtregister*. Königsberg: Bernard & Graefe, 1990.

HART, Peter. *The Great war: a combat history of the first world war*. Reprint Edition. USA: Oxford University Press; 2015.

HAYTON, Bill. *The South China Sea: the struggle for power in Asia*. [S.l]: Yale University Press; 2014.

HOLLAND, James. *The battle of Britain*. [S.l]: Corgi; 2011.

JORDAN, John. *Warships after Washington: The development of the five major fleets 1922-1930*. [S.l]: Seaforth Publishing, 2011.

KEANE, Fergal. *Road of bones: the epic siege of Kohima 1944*. [S.l]: William Collins, 2013.

KENNEDY, Ludovic. *Pursuit: the chase and sinking of the bismarck*. Book club ed. [S.l]: The Book Club Associates; 1975.

KIM, Jihyun. *Territorial disputes in the South China Sea: implications for security in Asia and beyond*. [S.l]: Air University Press, Strategic Studies Quarterly v.9 n.2; 2015.

MARSTON, Daniel. *The Pacific War: from Pearl Harbor to Hiroshima*. [S.l]: Osprey Publishing; 2010.

MARTINS, João Roberto. *Colossos dos Mares*. [S.l]: Revista de História da Biblioteca Nacional; 2007.

MASSIE, Robert. *Dreadnought: Britain, Germany and the coming of the great war*. [S.l]: Random House Inc, 1992.

MISTERY of the Brazilian Dreadnoughts. Literary Digest. 25 jul. 1908. Disponível em: <<https://archive.org/stream/literarydigest37newy#page/102/mode/2up>>. Acesso em: 30 out. 2018.

MORGENTHAU, Hans. Política entre as Nações: a luta pelo poder e pela paz. Brasília: Universidade de Brasília, 2001.

MUKHERJEE, Tuneer. China's naval power and national prestige. 8 mar. 2018. Disponível em: <<https://www.orfonline.org/expert-speak/china-naval-power-national-prestige/>>. Acesso em: 11 nov. 2019.

O'HARA, Vincent. On Seas Contested: the seven great navies of the second world war. [S.l]: Naval Institute Press, 2014.

O'NEILL, Barry. Nuclear weapons and national prestige. Los Angeles: Cowles Foundation; 2006.

PLAYFAIR, Ian Stanley Ord. Mediterranean and middle east: the early successes against italy. [S.l]: Stationery Office Books; 1954.

SCHALLER, Michael. American air strategy in china, 1939-1941: the origins of clandestine warfare. [S.l]: American Quarterly, 1976

SCHEINA, Robert. Latin America: a naval history 1810-1987. [S.l]: Naval Institute Press; 1987.

SHELLING, Thomas Crombie. Arms and influence. [S.l]: Praeger, 1977.

SONDHAUS, Lawrence. Naval warfare: 1815-1914. [S.l]: Routledge; 2001.

STILLE, Mark. The imperial japanese navy in the pacific war. [S.l]: Osprey Publishing; 2014.

STURTON, Ian. All the World's battleships: 1906 to the present. 2. Revised Edition. [S.l]: Conway Maritime Press Ltd; 1996.

VAT, Dan Van der. The Atlantic campaign. [S.l]: Birlinn Publishing; 2001.

VEGO, Milan. Naval classical thinkers and operational art. [S.l]: Naval War College, 2009.

WATSON, Graham. The french navy on the road to war in 1914. 1 fev. 2016. Disponível em: <<http://www.naval-history.net/xGW-FrenchNavy1914-1918.htm>>. Acesso em: 25 out. 2018.

Recebido em: 08/08/2019

Aceito em: 15/01/2020