

Capítulo 9

A estratégia marítima clássica

323 – Marinha e material

Arma complexa, a marinha depende mais do que o exército de seu material, o que foi resumido em uma observação do Marechal Foch: “Nós da força terrestre temos armas para equipar nossos homens: vós marinheiros tendes homens para armar vossos navios”. É isto que faz do meio marítimo o ambiente preferido das grandes transformações militares. A inovação não se impõe automaticamente (reflitamos simplesmente com as resistências apresentadas ao submarino e, posteriormente, ao porta-aviões), mas, logo que uma potência a adote, os demais países devem segui-la, sob pena de ficarem ultrapassados. A passagem da galera ao navio transcorre de forma muito rápida (a galera é relegada ao grau de acessório em algumas décadas), enquanto que a difusão da artilharia somente modificará a fisionomia da batalha ao final de vários séculos. Da mesma forma, o encouraçado monocalibre (dreadnought) se generaliza em poucos anos, entre 1905 e 1914, ao passo que a metralhadora, que já existia durante a guerra franco-alemã de 1870, será ainda largamente subestimada em 1914.

Esta primazia aparente do material conduz, de fato, ao primado das idéias (os navios são construídos em função de doutrinas estratégicas e um erro fundamental de concepção não se recupera), bem como à importância da prática e da qualificação dos homens. Não se improvisa uma marinha.

324 – A galera, o navio, o submarino: a evolução técnica

Desde o segundo milênio a.C., os egípcios e os cretenses formaram marinhas de guerra com navios especializados (infra nº 475). Mas esses eram frágeis (os *pentécontores**) e pouco numerosos: uma das primeiras batalhas navais das quais se tem registro, no século VIII a.C. opôs 12 navios tirenses** a 18 (?) navios assírios¹. Somente no século VII a.C. aparece a trireme, primeiro navio exclusivamente concebido para o combate² e apenas no século V a.C.

* Embarcação típica do séc. VII-VI a.C. com 25 remos por bordo, 35 m de comprimento, 5 de boca, 2 mastros, 1 vela grande e 1 pequena, 170 remadores, 13 marinheiros, 10 combatentes, um estado-maior de 7 pessoas. Navegava a velocidades de 35 nós a remo, 5-8 nós a vela. Era frágil, ruim de mar, mas fácil de manobrar - NT.

** de Tiro – Porto da Fenícia – NT.

¹ René Rebuffat, “Une bataille navale au VIII^e siècle”, *Semitica*, 1976.

² H.T. Wallinga, *Ships and Sea Power before the Great Persian War*. The Ancestry of the Trireme, Leiden, Brill, 1993.

as cidades gregas passam a dispor de esquadras organizadas, numerosas (50 trirremes atenienses antes da Primeira Guerra Médica, 200 antes da Segunda, graças ao programa de Temístocles) e capazes de realizar operações estratégicas.

Desde a antiguidade, assiste-se a uma especialização dos navios³: liburnas leves para o esclarecimento e a caça aos piratas e, para o combate, navios de médio porte (trirremes, depois quinquirremes na época helenística) e pesados (*polyènes*, até o monstruoso *tessaracontère* de Ptolomeu Filadelfo com 40 (?) fileiras de remos: 4000 remadores e 2000 soldados e marinheiros; este monstro jamais navegou).

No tempo da marinha a vela, os navios são divididos em cinco categorias (segundo o número de canhões embarcados) e acompanhados de fragatas e corvetas, que são destinadas ao corso, ao esclarecimento, à escolta...

Na era do vapor, a diversificação se acentua: os *capital ships* são encouraçados, pesadamente armados e protegidos, concebidos para o combate; os cruzadores de batalha, mais rápidos e com menos couraça⁴, precedem a esquadra; os cruzadores são destinados à guerra anti-superfície, contra os corsários ou os navios de menor porte; os torpedeiros e os contratorpedeiros protegem os *capital ships* e o tráfego marítimo contra as ameaças submarina e aérea.

A Segunda Guerra mundial, confirmando e ampliando os ensinamentos da Primeira, vai trazer uma nova transformação que consumará a decadência do encouraçado, desacreditado diante de seus adversários submarino e aéreo. Ele será progressivamente relegado à categoria de bateria flutuante, contudo extremamente precioso durante os desembarques anfíbios: a contra-ofensiva da divisão “Herman Goering” na Sicília será contida *in extremis* nas praias pelos canhões navais.

325 – O choque, a manobra, o fogo: a evolução tática

A trirreme permite conceber táticas elaboradas, das quais se encontram os primeiros registros na batalha de Lade (494 aC.). Ela combina a **manobra** (com os remadores, ela pode atingir velocidades de combate elevadas) que pode ser envolvente (o *périplous*)⁵ ou frontal (o *diekplous*)⁶, o **choque** (ela dispõe de um esporão e de ganchos para a abordagem; os romanos incorporam o **corvo**, passarela móvel que facilita a abordagem) e o **fogo** (com armas de lançamento bastante diversas: balistas, *pierriers**, potes flamejantes...) ⁷. A natureza do navio de guerra não vai variar durante dois milênios: Lepanto (1571) será a última grande batalha de galeras. Superadas pelos navios de linha de borda alta, as galeras se manterão exclusivamente em mares estreitos e impregnados de alto-fundos: as encontraremos ainda no Báltico no início do século XIX.

³ Cf. os trabalhos de Lionel Casson, notadamente *Ships and Seamanhip in the Ancient World*, Princeton, Princeton University Press, 2ª ed. 1986.

⁴ Conhece-se a má sorte dos cruzadores de batalha do Almirante Beatty na Jutlândia. Apesar da destruição voluntária dos arquivos referentes a esse evento, mostrou-se recentemente que as explosões do *Invincible*, *Indefatigable* e do *Queen Mary* não foram devidas a um vício de construção, mas à imprudência dos artilheiros que colocaram as cargas explosivas fora dos paíóis blindados para incrementar a cadência de tiro. Nicholas A. Lambert, “Our Bloody”

⁵ O “*périplous*” consiste em cercar o adversário e comprimi-lo mais e mais, de maneira a fazê-lo perder toda organização, Michel Reddé, *Maré nostrum*, p. 334.

⁶ O “*diekplous*”, “manobra mais clássica, consiste em colocar os navios em linha de frente, lançar-se sobre o adversário, formado da mesma maneira, atravessar o dispositivo e retornar rapidamente pela popa, para destruir a retaguarda”, Michel Reddé, *id.*

* Canhão pequeno, utilizado sobre uma embarcação de bordo, que, apesar do nome, lançava projetis (bolas) de ferro. A embarcação era lançada ao mar e se constituía em mais um recurso de combate.

⁷ Jean Pagès, *Recherches sur la guerre navale dans l'Antiquité*, fornece um inventário completo.

A partir do século XVI, a aparição do navio de borda alta armado com canhões conduz a uma transformação decisiva: **o choque cede lugar ao fogo**. Os navios não são mais do que baterias flutuantes de mobilidade muito reduzida, condenando os combates navais a não serem mais do que meros combates de artilharia (relativamente ineficazes como resultado da resistência dos navios⁸) entre esquadras dispostas em coluna (“Linhas de Batalha”), única formatura adaptada a tal meio, porquanto os adversários possuem forças comparáveis. A passagem do navio a vela ao encouraçado a vapor, tão importante no aspecto da manobra (os navios escapam enfim à implacável restrição do vento e ao risco de permanecer em calmaria durante dias, às vezes semanas), não coloca em questão o primado da potência de fogo. O choque faz uma reaparição sem maiores conseqüências nos anos 1860, por causa das repercussões da Batalha de Lissa e da impotência temporária da artilharia em face dos progressos da blindagem⁹. Todos os navios de linha são equipados com um esporão até o início do século XX, mas a experiência das guerras chileno-peruana (1881), sino-japonesa (1894) e russo-japonesa (1904-1905) confirma a restauração do fogo. Simplesmente, este último não se personifica somente na artilharia, ele se torna multiforme, com a mina, depois o torpedo, à espera da bomba (lançada por aviões) e enfim o míssil, meios novos que fazem ressurgir a cada aparição o debate sobre o futuro dos grandes navios de superfície.

326 – A evolução estratégica

A guerra no mar tem, desde sua origem, se revestido de formas diversas. O combate entre esquadras organizadas era uma modalidade entre outras. Na Antiguidade, a esquadra ateniense tinha três missões fundamentais: “*a proteção do litoral da Ática, a destruição de forças navais inimigas, que deveria assegurar aos atenienses o domínio do mar, e, enfim, o ataque ao litoral inimigo*”¹⁰. Portanto, uma missão defensiva e duas missões ofensivas, uma relativa ao estabelecimento do domínio do mar e outra à sua exploração. Em paralelo à guerra de esquadras, dimensão puramente militar da guerra naval, viu-se desenvolver rapidamente uma guerra de corso, com finalidade econômica, a qual se ampara principalmente na iniciativa privada, sancionada pelo Estado, que fornece as cartas de corso¹¹. Esses dois gêneros coexistiram, como em terra a guerra convencional e a guerrilha, mas com duas diferenças:

1. no mar, **a guerra de esquadras não exclui a guerra de corso**, as duas podem se desenrolar simultaneamente no mesmo teatro, diferentemente daquilo que se passa em terra, onde a guerra convencional restringe a guerrilha em áreas da retaguarda ou em zonas pouco acessíveis;

2. **a guerra de corso sempre foi considerada, até sua abolição no século XIX¹², um gênero lícito** para um Estado, ao passo que a guerrilha terrestre é geralmente a atuação de combatentes irregulares, não-investidos de uma autoridade ou de uma delegação oficial do Estado¹³.

⁸ Durante a guerra da independência americana, pontilhada de múltiplas batalhas, um único navio afundou em combate ou, mais exatamente, incendiado pelos britânicos, vários dias após a batalha de Chesapeake, porque foi considerado irrecuperável.

⁹ Michèle Batesti, *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, Service historique de la Marine, pp. 676, 692-693.

¹⁰ J. Taillardat, “La trière athénienne et la guerre sur mer aux V^e et IV^e siècles”, p. 201.

¹¹ Exposição de dados jurídicos em Florence Le Guellaff, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999.

¹² Pela Declaração de Paris, em 1856. Algumas adesões ocorrerão mais tarde: a da Espanha em 1908 e a do México em 1909. Os Estados Unidos jamais aderiram formalmente à Declaração, mesmo tendo concordado tacitamente. Os últimos corsários foram armados pelos Confederados durante a guerra da Secessão (1861-1865) e pelo Peru e Bolívia na guerra contra o Chile (1879).

¹³ Ainda que por vezes tenham sido dadas comissões a guerrilheiros ou franco-atiradores, como Napoleão durante a campanha da França em 1814. Em regra geral, o inimigo não reconhecia a validade dessas comissões. A situação de guerrilheiros será objeto de regulamentação somente após a Segunda Guerra mundial.

A bipolaridade da estratégia marítima é uma das características mais marcantes da guerra no mar. A maioria dos autores, não obstante, quase não destaca esse aspecto, tão grande a importância que dão ao estágio nobre, qual seja, o confronto de esquadras, com seu ponto culminante: a batalha decisiva ou, antes, supostamente tal, porque, desde o século XVIII, Bigot de Morogues afirmava que “*não há situações decisivas no mar, quer dizer, das quais dependa inteiramente o fim da guerra*”¹⁴. Discutida várias vezes, esta bipolaridade só foi teorizada finalmente no século XX por dois grandes pensadores, o Almirante Castex e Bernard Brodie.

SEÇÃO I – A DIMENSÃO MILITAR: A GUERRA ENTRE FORÇAS ORGANIZADAS

327 – As escolhas estratégicas

O confronto de esquadras foi rebatizado de guerra entre forças organizadas, pelo Almirante Castex. Sua modalidade mais freqüente, pelo menos a mais pesquisada, é a **batalha**. Porém, ela só é realmente desejada pela parte que disponha de uma superioridade, quantitativa ou qualitativa, real ou suposta, que lhe permita vislumbrar a vitória. O partido mais fraco, ou que se julga como tal, está condenado a recorrer àquilo que seria chamado outrora de armadilhas, e que, hoje em dia, denomina-se, preferencialmente, de estratégias alternativas: ofensivas limitadas e esquadra em potência. A recusa ao combate pelo partido mais fraco conduz o mais forte a recorrer à estratégia do bloqueio, alternativa ao combate para a obtenção e conservação do domínio do mar e primeira fase da exploração desse domínio.

SUBSEÇÃO I – A BATALHA

328 – O paradigma da batalha

A batalha é o momento paroxístico da guerra. É a meta para a qual todas as energias devem tender. Reencontra-se essa idéia central em praticamente todos os pensadores navais após Mahan:

*Nada de manobra sem batalha ao final, imediata ou retardada. Toda manobra que não respeita esse princípio é vã e sem interesse. A guerra não é uma ocasião para execução apenas da cinemática. Ela exige o ato de força*¹⁵.

A ideia central é simples: a batalha deve permitir a eliminação do adversário, a destruição de sua força militar e, conseqüentemente, a obtenção imediata do domínio do mar. Como o marinheiro não pode se privar de seus navios, o desaparecimento destes inviabiliza as operações de grande porte. Mahan e Castex citam como exemplos as grandes batalhas do passado que tiveram efeitos decisivos: Salamina, Ácio, Lepanto, La Hougue, Trafalgar... até a Jutlândia, cujos efeitos foram apaixonadamente discutidos durante o período entre-guerras (o debate entre historiadores não se encerrou ainda). Dentro do espírito dos autores clássicos, toda a estratégia deve estar orientada para a busca do resultado decisivo. É isto que explica a formulação por Mahan dos princípios fundamentais que serão retomados por todos seus sucessores: a

¹⁴ Bigot de Morogues, *Tactique navale*, Paris, Guérin et Delatour, 1765, p. 7.

¹⁵ Almirante Castex, *Théories stratégiques*, II, p. 12.

ofensiva, a concentração, a liberdade de ação... É em nome desses princípios que a guerra de corso é condenada por eles como sendo um substituto ineficaz, e que a proteção do tráfego, da mesma maneira, é depreciada, a fim de que ela não imobilize mais do que uma pequena parcela das forças...

329 – A releitura da história

Esta concepção clássica foi criada por Mahan e por seus sucessores como modelo universalmente válido. Mas sua validade está sujeita à cautela. A estratégia marítima variou com o tempo em função dos meios disponíveis e seus princípios conheceram variações paralelas.

No tempo das galeras, as batalhas decisivas eram bastante raras. A fixação sobre Salamina, Ácio ou Lepanto oculta uma realidade fundamentalmente diferente: as batalhas de galeras foram raras na história e elas só excepcionalmente apresentaram resultados decisivos. Lepanto certamente aniquilou o poder ofensivo da marinha turca, mas somente para a campanha em andamento. Dois anos mais tarde, a frota turca reconstituída voltou a devastar o litoral italiano. Existe para isso uma razão essencial: a construção de galeras era muito rápida, uma frota perdida em uma tempestade ou em combate era reconstituída em poucos meses.

Também, dois anos depois da batalha de La Hougue, apresentada por Mahan como o golpe de misericórdia decisivo aplicado à potência naval francesa, a França montou a maior esquadra que jamais possuía e conquistou um estrondoso sucesso em Lagos, contra o comboio de Smyrne. O revés acontece mais tarde, durante a guerra da Sucessão da Espanha, quando a invasão e a crise orçamentária obrigam a sacrificar a marinha para salvar o exército¹⁶.

330 – A crítica “castexiana”

A releitura crítica da história conduz assim a relativizar o modelo da batalha. Castex foi o primeiro estrategista a fazer tal trabalho. Ele conduziu uma demonstração em três tempos que pode ser apresentada da seguinte maneira¹⁷:

1. **As missões da força organizada não podem se resumir unicamente na busca da batalha.** A guerra naval não é isolada, ela deve integrar as missões que lhe são atribuídas dentro de um quadro estratégico geral: a proteção das comunicações é uma necessidade imperativa, considerações diplomáticas ou de apoio às operações terrestres podem levar à priorização de um objetivo geográfico em detrimento da busca à frota inimiga.

2. **Não é sempre necessário provocar a batalha:** a busca da frota inimiga na imensidão do oceano é freqüentemente infrutífera. Lembremo-nos da perseguição empreendida por Nelson contra a esquadra francesa no Mediterrâneo durante a campanha do Egito, seguida daquela do mesmo Nelson, alguns anos mais tarde, contra a esquadra do Almirante Villeneuve, das Antilhas à península Ibérica. Castex recomenda então a caça de emboscada preferencialmente à caça em perseguição: *“quando se está na incerteza em relação aos movimentos do inimigo ao largo e quando se receia perdê-lo, perseguindo-o diretamente... quando se está certo de sua passagem em determinadas zonas”*¹⁸. Este fator perdurou até a Segunda Guerra mundial ao menos, como mostraram os raids de encouraçados alemães no Atlântico e no Oceano Índico (*Admiral Scheer*) ou na primeira parte da guerra do Pacífico.

3. **A batalha não produz sempre os efeitos decisivos.** Castex dá o exemplo da vitória francesa de Béveziers (1690): a brilhante vitória naval de Tourville não tem nenhum efeito sobre o propósito da campanha, a saber, a conquista da Irlanda como fase de partida para a restauração do pretendente Stuart. No dia seguinte a Béveziers, Jacques II foi batido na batalha de Boyne por Guillaume d'Orange. Castex observa: *“Nós colocamos fora de combate a principal força organizada inimiga, mas perdemos a Irlanda”*¹⁹.

¹⁶ Jean Meyer, “Louis XIV et les puissances maritimes”, *XVII^e siècle*, 123, 1979.

¹⁷ Apresentado mais detalhadamente em Hervé Coutau-Bégarie, *La Puissance maritime. Castex et la stratégie navale*, pp 141-152.

¹⁸ Almirante Castex, *Théories stratégiques*, I, p. 265.

¹⁹ Almirante Castex, *Théories stratégiques*, I, p. 229.

Poder-se-ia multiplicar os exemplos. A vitória francesa de Chesapeake, de envergadura tática modesta (um único navio afundado), tem imensas consequências estratégicas, precipitando a capitulação das forças britânicas cercadas em Yorktown. No ano seguinte, o Almirante De Grasse, vencedor de Chesapeake, é derrotado na batalha de Saintes, mas a esquadra britânica vitoriosa está tão danificada que não pode tirar nenhum proveito de sua vitória. Ela não tem o domínio do mar e não tem condições de se opor às ações devastadoras dos corsários franceses²⁰. O *Glorious First of June* (que os franceses denominam batalha do Oceano) é reivindicado pelos britânicos como uma estrondosa vitória porque eles capturam meia dúzia de navios franceses, geralmente reduzidos ao estado de pontões. Mas o sacrifício da esquadra do Almirante Villaret-Joyeuse não foi em vão: o imenso comboio de grãos vindo dos Estados Unidos pôde passar e chegar a Brest sem dificuldades²¹. A vitória britânica é puramente tática, e ela se faz acompanhar por um fracasso estratégico flagrante.

331 – As condições da batalha decisiva

Evidentemente, não se trata de passar de um extremo a outro e de fazer da batalha um episódio sem importância. As batalhas decisivas existem, Trafalgar é um bom exemplo disso: a Grã-Bretanha conquista definitivamente o domínio do mar, suas comunicações marítimas não têm mais a temer ameaças significativas e o projeto francês de desembarque na Inglaterra é definitivamente rejeitado. Um século mais tarde, Tsushima completa a vitória japonesa já obtida em terra, em Port Arthur e em Moukden. Ela convence os Russos a interromperem a luta (ela teria sido mais decisiva ainda em caso de resultado inverso: uma vitória russa teria revertido o rumo dos eventos, invalidando as vitórias terrestres do Japão). Simplesmente, as batalhas decisivas são raras na história porque elas supõem a reunião de várias condições que são frequentemente difíceis de obter:

1. Um adversário mais fraco que aceite a batalha ou seja forçado a isso. Depois da Jutlândia e da saída infrutífera de 19 de agosto de 1916, a esquadra alemã permanece encerrada em seus portos e conserva-se assim, inútil, mas intacta, até o final da guerra. Encontramos aí uma consequência da uniformidade do ambiente marinho, desfavorável à defensiva porque não se pode apoiar no terreno:

Para a força de superfície verdadeiramente muito inferior, nada a fazer do ponto de vista tático. Não somente toda ofensiva lhe é impedida, mas para ela este jogo corre o risco de terminar em catástrofe. Ela não tem nenhum apoio a esperar do terreno... e todo combate em retirada terminará rapidamente em desastre²².

2. Perdas suficientemente importantes para que o vencedor seja, de maneira duradoura, colocado fora de combate. Esta condição só é realmente obtida na época contemporânea, uma vez que a construção dos grandes navios exige muitos anos²³.

3. Uma exploração rápida e inteligente da vitória. Ela pode assumir várias formas: bloqueio, destruição costeira, operações combinadas...

4. A ausência de estratégias alternativas. Está no mar, o problema essencial. O Almirante Di Giamberardino, adepto da batalha decisiva, reconhecia que “*a destruição, mesmo que seja*

²⁰ Cf. Patrick Villiers, “Convois et corsaires dans l’Atlantique pendant la guerre d’Indépendance des États-Unis d’Amérique”, *Revue historique*, julho de 1976, pp. 47-48.

²¹ André Delaporte, “Combats de Prairial et convoi de Vanstabel: le point de vue français”, *Revue historique des armées*, 1995-4.

²² Almirante Castex, *Théories stratégiques*, IV, p.123.

²³ Havia o precedente de Trafalgar, mas o fracasso da reconstituição da frota imperial deve-se tanto à desorganização decorrente da Revolução quanto ao próprio efeito da batalha.

total, em uma batalha decisiva..., da frota menos numerosa, não conduz necessariamente à certeza da derrota...(o vencedor) deve ainda confrontar em suas operações os meios marítimos insidiosos e as forças aéreas que, por sua vez, não tenham sido vencidas"²⁴. O foco sobre a batalha não deve conduzir a negligenciar as outras dimensões da guerra no mar.

SUBSEÇÃO II – AS OUTRAS FORMAS MILITARES

332 – O bloqueio

Logo que o partido mais fraco recuse a batalha e se encerre em seus portos, a potência naval dominante tem a escolha entre duas estratégias:

1. não impedi-lo de sair, na esperança de provocar uma batalha decisiva (é a estratégia de Nelson);
2. bloqueá-lo com mais ou menos rigidez, de maneira que ele não possa se evadir sem antes ser imediatamente localizado e seguido (é a estratégia de Jervis diante de Brest).

Geralmente, esta segunda estratégia é a adotada porque é grande o risco de que uma força que escapou cause estragos consideráveis antes de ser reencontrada e detida. O bloqueio é dito aberto quando é praticado a grande distância do litoral inimigo; ele é dito cerrado quando mantido na proximidade imediata dos portos inimigos. A Inglaterra estabeleceu grandes bloqueios contínuos contra os portos franceses durante a guerra dos Sete Anos e durante as guerras da Revolução Francesa e do Império, com resultados incontestáveis. O partido bloqueado, constantemente vigiado, hesita em sair porque sabe que as chances de se evadir são ínfimas. Sua imobilização conduz a uma inelutável redução de sua capacidade combatente: isso se constata tanto para a marinha francesa após Trafalgar, quanto para a esquadra alemã durante a Primeira Guerra mundial.

Na época contemporânea, com o aperfeiçoamento dos meios defensivos (campo de minas, torpedeiros, submarinos), o bloqueio cerrado cedeu seu lugar ao bloqueio aberto, pois o progresso dos meios de detecção e de vigilância (radar, avião) permite compensar a deficiência resultante do afastamento. A Royal Navy abandona oficialmente o bloqueio aproximado nos anos 1895-1900. Essa reconsideração doutrinária causa a ruína do plano de Tirpitz, totalmente fundamentado na idéia de que a esquadra britânica viria procurar a esquadra alemã nas proximidades de seu litoral, onde ela poderia combater em condições bem mais favoráveis.

333 – As ofensivas de pequeno vulto

Para escapar à inatividade, o partido mais fraco pode montar operações que não obterão resultados decisivos, mas que lhe permitirão conservar sua capacidade combatente e fustigar o adversário. Raides contra objetivos geográficos, contra as comunicações marítimas ou contra elementos dispersos da frota adversária devem obrigar o inimigo a dividir suas forças e podem ser a ocasião de lhe causar perdas suscetíveis de criar um equilíbrio ou, ao menos, de reduzir a desproporção.

O exemplo típico desta estratégia é o plano realizado pelo Almirante Scheer em 1916: a frota de alto-mar alemã suspendeu na esperança de atrair para uma emboscada as forças de esclarecimento britânicas e de destruí-las antes da intervenção da força principal da Royal Navy. O plano falha: ao invés de cair somente sobre os cruzadores de batalha do Almirante Beatty, a frota de alto-mar encontra o grosso da Grand Fleet e consegue se evadir por muito pouco. As perdas britânicas, mais elevadas, permitem a ele reivindicar um sucesso, mas este é puramente tático; a concepção estratégica fracassou.

²⁴ Oscar Di Giamberardino, *L'Art de la guerre sur mer*, p. 225.

334 – A esquadra em potência

As ofensivas de pequeno vulto supõem uma certa audácia da parte do lado mais fraco que se considera em posição de inferioridade. Frequentemente, ele hesita em montar operações que são muito arriscadas e limita-se a uma atitude passiva, partindo do princípio que uma esquadra inativa vale mais do que uma esquadra afundada, uma vez que tão somente sua presença se constitui em uma ameaça para o partido dominante. Isto assegura o que chamaríamos hoje em dia uma dissuasão existencial. É a teoria da esquadra em potência (*fleet in being*) sugerida pelo Almirante Herbert em 1690 para justificar sua passividade após a derrota em Béveziers, e sistematizada, no fim do século XIX, pelo Almirante Philip Colomb.

Esta teoria deu lugar a controvérsias muito intensas. Enquanto os autores do campo mais fraco a defendiam²⁵, os autores clássicos, que se seguiram a Mahan, geralmente condenaram-na como sendo sinônimo de condescendência, senão de covardia. Existem, entretanto, casos onde a desproporção das forças é tal que o mais fraco tem muito pouca possibilidade de agir com proveito: toda saída conduz, praticamente de forma incontestável, à destruição, sem vantagem alguma. A conservação de uma força reduzida à impotência apresenta um interesse duplo. No plano político, ela permanece um símbolo e um instrumento de poder que será levado em conta no acordo final. No plano militar, a esquadra mais inativa pode sempre voltar a tornar-se ativa; ela permanece, portanto, uma ameaça e limita a liberdade de ação do mais forte, consequentemente o domínio do mar se torna imperfeito. É suficiente considerar os custosos esforços que os britânicos desenvolveram de 1942 a 1944 para vigiar e destruir o encouraçado *Tirpitz*, refugiado em um fiorde norueguês e que jamais havia disparado um tiro de canhão em combate, mas cuja saída foi suficiente para provocar a dispersão do comboio PQ 17, em 1942. Bernard Brodie, em lugar de reproduzir a condenação sumária de Mahan, estima que “*em uma guerra de interesse mundial, uma esquadra inferior, mesmo totalmente inativa, pode afetar consideravelmente as operações em outras partes do mundo, ao reter (ou, para empregar um termo mais militar, conter) um número considerável de navios inimigos que teriam sido mais úteis alhures*”²⁶. Aplicação clássica do princípio da segurança por parte do mais forte.

335 – A guerra costeira

Uma dimensão frequentemente negligenciada da guerra no mar é a guerra costeira. Uma grande potência não pode, nem deve, conceber uma marinha de alto-mar, apenas oceânica, . Esta deformação contemporânea faz esquecer que até uma data muito recente, na ausência de meios de esclarecimento e de detecção, as chances de encontrar o inimigo em alto-mar eram bastante reduzidas. Com algumas exceções recentes, as grandes batalhas da história se desenrolaram nas proximidades de litorais. Além disso, as frotas, antes do período contemporâneo, devido à incapacidade de montar operações anfíbias de grande envergadura, frequentemente implementaram ataques costeiros que não eram, certamente, decisivos, mas que eram contudo irritantes e danosos o suficiente para provocar a multiplicação de fortificações costeiras. Os atenienses os praticavam em grande escala. Os britânicos fizeram dessas operações costeiras uma especialidade durante o século XVIII e as guerras da Revolução Francesa e do Império²⁷.

A defesa costeira é muito difícil de implementar, posto que, por princípio, o inimigo marítimo tem a iniciativa. As defesas podem ser estáticas (fortificações ou obstáculos) ou

²⁵ Friederich Ruge, *Puissance maritime et sécurité*, Paris, Presses de la Cité, 1969, pp. 4650.

²⁶ Bernard Brodie, *La Stratégie navale et son application dans la guerre 1939-1945*, Paris, Payot, 1947, p. 100.

²⁷ Hervé Coutau-Bégarie, “Quelques observations sur les aspects tactiques et stratégiques de la guerre sur mer du XVIII^e siècle”, pp 24-25.

confiadas a elementos móveis (navios ligeiros). A responsabilidade desta defesa sempre deu lugar a disputas entre a força terrestre, que reivindicava o controle da artilharia de costa, e a marinha, que priorizava a complementaridade entre as defesas fixas e a força móvel. A Suécia tentou uma experiência original com a “Esquadra do Arquipélago” incorporada ao exército, mas esta solução foi abandonada e não foi reproduzida²⁸.

No século XIX, o surgimento do vapor suscitou doutrinas que colocaram em primeiro plano as exigências da defesa costeira. O receio de invasão provocou vastos programas de defesa costeira, tanto na Grã-Bretanha, onde o Primeiro-Ministro Palmerston consumiu milhões de libras para construir uma cadeia de fortins costeiros em resposta a um pânico manipulado pelo Almirantado (que esperava uma elevação de créditos para seus navios)²⁹, quanto nos Estados Unidos, onde a grande extensão do litoral não impediu a construção de uma rede de fortes nos anos 1840³⁰. Na segunda metade do século, as defesas fixas cedem lugar às defesas móveis. A “Jeune École” lhes consagra um lugar muito importante, testemunho do trauma causado pelos ataques britânicos no tempo da marinha a vela: uma de suas ideias-força é a multiplicação de torpedeiros de defesa do litoral, encarregados de impedir a implementação de um bloqueio aproximado e de uma repetição de assédios costeiros. A Rússia e os Estados Unidos desenvolvem doutrinas semelhantes que foram reunidas sob a denominação genérica de *Fortress Fleet School*: os navios de guerra são concebidos como simples acessórios ou prolongamentos de defesas fixas no quadro de uma estratégia inteiramente voltada para a defesa do território. A própria Grã-Bretanha não fica ao abrigo do contágio, com a reputação momentânea da *Brick and Mortar School*.

Esta postura puramente costeira não durou muito tempo. Mas a dimensão costeira deve ser considerada, apesar de tudo, por causa do interesse de uma defesa do litoral e das populações ou das atividades que aí se encontram e de sua relação com outras formas de guerra: para o mais fraco, a defesa costeira é o postigo defensivo de uma estratégia, cujo aspecto ofensivo é a guerra de corso; a guerra costeira pode igualmente ser, como nas concepções do Almirante Aube, o meio de afastar um bloqueio aproximado e, conseqüentemente, assegurar a saída da força de alto-mar em boas condições.

SEÇÃO II – A DIMENSÃO ECONÔMICA: A GUERRA DAS COMUNICAÇÕES

336 – A dimensão específica da guerra no mar

O mar, livre de obstáculos e aberto a todos, é, ao mesmo tempo, meio de comunicação e teatro de operações militares (infra cap. XIV). O tráfego comercial e as esquadras evoluem simultaneamente, sem a separação que encontramos em terra que são as frentes de batalha (front). Além disso, o controle do espaço marítimo não tem valor em si, porque o homem não o habita. Sua importância estratégica decorre da influência que ele pode ter sobre a vida terrestre, especialmente devido ao tráfego marítimo e, por consequência, dos recursos de além-mar. A dimensão propriamente militar da guerra no mar se associa, portanto, a uma dimensão econômica que não existe no mesmo nível, longe dali, na guerra terrestre.

Esta dimensão econômica é muito antiga e precedeu até mesmo a dimensão militar. Os primeiros atos de força no mar foram realizados por piratas, desde a mais remota Antiguidade³¹. As primeiras tentativas dos Estados para responder a essa ameaça consistiram em armar os navios mercantes e, somente após um período de longa maturação, é que surgiram as frotas militares especializadas. Se descartarmos as talassocracias cretense e fenícia, cuja realidade

²⁸ De 1756 a 1824 e de 1866 a 1873. A marinha é em seguida reunificada e assume o controle da artilharia de costa em 1905. Lars Wedin, “D’une marine forteresse vers une marine de haute mer”, p. 69.

²⁹ M.S. Partridge, *Military Planning for the Defense of the United Kingdom 1814-1870*, New York, 1989.

³⁰ Samuel J. Watson, Knowledge, Interest and the Limits of Military Professionalism: the Discourse on American Coastal Defence, 1815-1860”, *War and History*, V3, 1998.

³¹ Gérard Jaeger (dir.), *Vues sur la piraterie*, Paris, Tallandier, 1992.

deu lugar a controvérsias sem fim³², aparentemente as primeiras esquadras permanentes surgem na Grécia no século V aC. Elas perdurarão durante a época da Grécia clássica, depois durante o período helenístico, enfim durante a paz romana. Se este último período não conhece verdadeiras batalhas navais, em virtude da conquista de todas as margens do Mediterrâneo por Roma, as esquadras conservam sua razão de ser, principalmente para proteger o comércio contra as ações de piratas³³. Na Idade Média, esta tradição será perdida, exceto por algumas tentativas isoladas e geralmente de curta duração³⁴. As esquadras permanentes reaparecerão realmente no final da Idade Média.

337 – O corso clássico

A idéia básica da guerra de corso tradicional é de renunciar a disputar, com aquele que possui poder marítimo, sua supremacia, por causa do balanço de forças extremamente desigual. Pela falta de poder ou de querer atentar contra o potencial militar da potência dominante, o mais fraco vai agir contra seus interesses econômicos, baseando-se na impossibilidade da potência mais forte assegurar uma proteção eficaz na totalidade do espaço marítimo. A guerra de corso não pode ser uma estratégia de aniquilamento, mas ela se constitui em uma estratégia de desgaste, cujo propósito é impedir a potência dominante de usufruir da sua supremacia e de fazê-la sentir perdas que, ainda que limitadas em números absolutos, revelar-se-ão consideráveis, até mesmo insuportáveis.

Esta estratégia de corso é, portanto, o apanágio do mais fraco. É a estratégia dos “cães do mar” elisabetanos contra a dominação espanhola no século XVI, aquela dos corsários franceses a partir do final do reinado de Luís XIV contra a potência marítima inglesa. A imagem mítica que se manifesta é aquela de personagens de compleições rudes, de Duguay-Trouin e Jean Bart a Surcouf, que semeiam a devastação no comércio inglês.

Contra esta lenda, os historiadores contemporâneos reagiram, colocando em evidência a pobreza de resultados da guerra de corso em comparação ao volume total do tráfego³⁵. É uma lei que parece se constatar em todos os casos. É assim que começamos a voltar ao tema da “lenda negra” espanhola para mostrar que as frotas do ouro (os comboios anuais que transportavam ouro e prata da América para a Espanha) passaram sem obstáculo até o fim, sendo interceptadas apenas três vezes em mais de um século e meio. Da mesma forma, as ações reais dos corsários franceses não encobrem o fantástico desenvolvimento do comércio inglês durante as guerras do século XVIII. É muito mais significativo ainda durante as guerras da Revolução Francesa e do Império: a taxa de perdas britânicas não passa de 2,5% e a sobrevivência dos corsários franceses nas águas próximas da metrópole não passa de alguns meses³⁶.

Esta crítica é exata, mas parcial. Ela esquece de levar em consideração os efeitos induzidos do corso: a potência dominante é obrigada a realizar um enorme esforço defensivo em razão da inferioridade da ação defensiva no mar³⁷. O tráfego deve ser organizado em comboios, o que leva a retardos, e custos adicionais se somam àqueles dos seguros. O incremento regular do comércio inglês não deve dissimular as crises decorrentes das fases ativas do corso francês, crises que podem ter repercussões financeiras consideráveis. Enfim, falta igualmente levar em

³² Resumo em Jean Pagès, *Recherches sur les thalassocracies antiques*, Paris, CFHM-ISC-Économica, Hautes Études maritimes 16, 2001.

³³ Michel Reddé, *Mare nostrum*, pp. 325330.

³⁴ Archibald R. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean A.D. 500-1100*, Princeton, Princeton University Press, 1951.

³⁵ Jean Meyer, “La guerre de course de l’Ancien Régime au XX^e siècle: essai sur la guerre industrielle”, *Histoire-Économie-Société*, 1997-1.

³⁶ Philippe Masson, *Histoire de la marine*, Paris, Lavauzelle, tomo I, 1982, pp. 156-157 e tomo II, 1983, pp. 20-22.

³⁷ Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Londres, Macmillan, 1976, p. 131.

consideração o fato de que o corso é a única solução oferecida à potência mais fraca. Se é ilusório esperar resultados decisivos, ele tem ao menos o mérito de permitir, a um custo muito reduzido³⁸, um transtorno real da potência marítima dominante, ao menos durante a primeira fase do conflito: o rendimento do corso tem, com efeito, tendência a reduzir o desempenho dos sistemas defensivos da potência que possui o domínio do mar.

A guerra de corso é frequentemente considerada como ofensiva em função dos ataques de corsários, mas isto só é verdade do ponto de vista tático. No plano estratégico, ela é mais de essência defensiva porque traduz o reconhecimento de uma inferioridade e a recusa de atacar as forças navais da potência dominante. Ao mesmo tempo, esta potência dominante se encontra igualmente em uma situação de defensiva estratégica, entendida no sentido mais elevado, aquele da grande estratégia ou estratégia global, porque ela pode tão-somente defender sua supremacia, ela não tem mais nada a conquistar no mar. Esta defensiva estratégica pode comportar aplicações táticas ofensivas, com o ataque às bases de corsários como os ingleses tentaram, sem grande sucesso, contra Dunquerque durante a guerra da Sucessão espanhola. Mas esta solução é freqüentemente difícil na prática e o procedimento defensivo se impõe.

338 – A defesa do tráfico

Durante séculos, o procedimento usual, unanimemente admitido, foi a formação de comboios. Encontramos indiscutíveis traços de comboios desde a Antiguidade³⁹. Eles ressurgem ao fim da Idade Média e serão empregados até o século XIX. Eles são frequentemente difíceis de impor no começo de um conflito, em razão do individualismo dos homens do mar e da aversão das casas comerciais a se submeterem a uma disciplina que reduz o ritmo das rotações dos estoques. Mas eles se impõem cada vez que o perigo é grande demais e trazem, em regra geral, excelentes resultados. A captura espetacular de alguns comboios não deve fazer esquecer que se tratam sempre de eventos excepcionais: a grande maioria dos comboios passa sem obstáculos.

Os comboios necessitam de uma proteção que lhes é propiciada por navios de guerra. Cada comboio recebe uma escolta, suficiente para repelir corsários isolados ou pequenas divisões, mas, desde que se trate de comboios muito importantes, pode-se fazê-los acompanhar de uma esquadra inteira. Durante a guerra da Independência dos Estados Unidos, os comboios franceses com destino à América eram acompanhados por esquadras que tinham que cruzar o Atlântico. Algumas vezes, ocorre mesmo de fazer-se suspender a totalidade da frota para proteger um comboio vital. Isto foi o que motivou a saída da frota de Brest de Villaret-Joyeuse em 1794 para encontrar-se com o comboio proveniente da América que a esquadra inglesa do Almirante Hood tentava interceptar.

Esta organização, colocada à prova desde muitos séculos, é questionada no fim do século XIX. Pouco antes do início da Primeira Guerra mundial, o sistema de comboios se encontra largamente desacreditado, tanto na Grã-Bretanha quanto na Alemanha, em razão dos inconvenientes que ele gera e porque a generalização do vapor e do rádio parecem permitir uma caça aos corsários direta sem que seja necessário estabelecer uma proteção aproximada. O resultado disso será traduzido em perdas bastante pesadas nos três primeiros anos da guerra, em face de um novo tipo de guerra das comunicações marítimas que se impõe em substituição à antiga guerra do corso.

³⁸ A rentabilidade do corso é uma questão muito discutida. Ela parece bem real, tanto mais que os armadores têm tendência a subavaliar suas presas, por razões fiscais evidentes. Cf; Patrick Villiers, "*La guerre de course en France de Louis XIV à Napoléon I^{er}*", em *Marine et technique au XIX^e siècle*.

³⁹ Jean Pagès, *Recherches sur la guerre navale antique*, ch. IV.

339 – A transformação da guerra de corso na época contemporânea

A antiga guerra de corso, que não era mais do que uma “*martingale*” (“uma jogada”), segundo a expressão desdenhosa de Castex, vai se tornar uma componente significativa da estratégia geral do século XX.

A maior razão desta mudança, antes de ser técnica, é geopolítica: a revolução industrial do século XIX gerou um crescimento muito rápido do tráfego marítimo e da dependência dos Estados com relação ao comércio internacional. Ainda no século XVIII, a Grã-Bretanha era, como todos os outros países europeus, um grande país agrícola. Um bloqueio completo teria tido naturalmente conseqüências dramáticas, mas não teria nem submetido sua população à fome, nem paralisado seus exércitos. Após a abolição das “Corn Laws” por Peel em 1846, a Grã-Bretanha vai, progressivamente, tornar-se um importador maciço de produtos alimentícios. Além disso, a Revolução Industrial gera novas necessidades de matérias-primas e de energia que não poderão mais ser asseguradas por recursos exclusivamente nacionais: se o carvão tem uma distribuição regular, o petróleo, ao contrário, é concentrado em pequeno número de países fornecedores, frequentemente de fora da Europa. Uma das idéias mestras que inspira a “*Jeune École*” francesa é precisamente tirar partido dessa vulnerabilidade da potência marítima: “*O colosso britânico tem pés de argila*”⁴⁰. Essas teorias revelar-se-ão erradas, porém menos por seu princípio do que pelas escolhas técnicas excessivas.

Elas encontrarão uma nova aplicação com o aparecimento do submarino, que vai se revelar um instrumento ideal da guerra ao comércio. Sua característica fundamental é a de não se movimentar na mesma dimensão que seus adversários e suas presas. O submarino tem a possibilidade de mergulhar, o que lhe permite escapar da caça efetuada pelos navios de superfície e assegura-lhe uma imunidade quase absoluta durante a Primeira Guerra Mundial. Em seguida, essa vantagem irá decrescer em razão do progresso dos meios da guerra anti-submarino, mas permanecerá maior do que aquela dos corsários de superfície, os quais desempenharão um papel apenas marginal.

340 – A guerra submarina entre as duas guerras mundiais

Nenhum Almirantado havia destinado o submarino a tal tarefa antes de 1914, tão exclusivo era o enfoque sobre a dimensão militar, e, conseqüentemente, sobre as esquadras de navios de linha. A guerra ao comércio era certamente visualizada, a título acessório, mas ela era confiada aos cruzadores⁴¹. Os primeiros êxitos do submarino, no final do ano de 1914, pouco atraem atenção, em todo caso não suscitam a adoção de medidas defensivas adequadas. A situação permanecerá assim durante os anos 1915- 1916 e a coalizão aliada não oporá resistência contra esta ameaça, porque os próprios alemães serão incapazes de perceber o deslocamento do centro de gravidade da guerra naval: eles só darão prioridade à guerra submarina após a batalha da Jutlândia, considerada por eles um fracasso estratégico⁴².

O desencadeamento sem trégua da guerra submarina provocará uma crise bastante grave entre os Aliados. Durante os primeiros meses, as perdas crescem de maneira vertiginosa, a ponto de o cálculo do Alto Comando alemão, esperando o colapso da Entente em menos de seis meses, parecer próximo de se confirmar: em abril de 1917, os Aliados perdem 880.000

⁴⁰ Comandante Z e Henri Montéchant, *Les Guerres navales de demain*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1891, p. 52.

⁴¹ Peter Overlack, “The Function of Commerce Warfare in an Anglo-German Conflict before 1914”, *The Journal of Strategic Studies*, 20-4, dezembro de 1997.

⁴² Hervé Coutau-Bégarie, “Une nouvelle stratégie navale: la guerre sous-marine”, em Claude Carlier e Guy Pedroncini, *1916 L'Émergence des armes nouvelles*, Paris, Économica, 1997.

toneladas. Mas, como última resolução e sob a pressão insistente do governo, o Almirantado britânico decide, em maio de 1917, retornar ao velho sistema de comboios do qual ele não queria mais ouvir falar, apesar da demonstração feita pelos comboios de carvão organizados pelos franceses no canal da Mancha. O retorno aos comboios, o surgimento de novos meios empregados na guerra anti-submarino (hidrofones, granadas anti-submarino), o início de um esclarecimento aéreo e a multiplicação de escoltas permitirão bloquear a crise e colocar em xeque a ofensiva submarina alemã.

No pós-guerra, os estrategistas navais, momentaneamente desorientados pela inesperada reviravolta das operações, empenharam-se rapidamente em restabelecer a ortodoxia e, conseqüentemente, reafirmar o primado das esquadras compostas por navios de linha. O encorajado permanecerá, durante todo o período entre-guerras, a espinha dorsal das esquadras. A opinião dominante é de que os alemães só causaram tais perdas, aproveitando-se do efeito da surpresa e da insuficiência dos meios de combate. Tal situação não é suscetível de voltar a ocorrer. O Almirante Castex, que se empenhou, no período pós-guerra, em demonstrar, de maneira mais inteligente que a vulgata, o papel central das Esquadras aparentemente condenadas à inatividade (“*Syntèse de la guerre sous-marine*”, 1920), reconheceu, em sua obra *Théories stratégiques*, a dualidade da estratégia marítima, mas recusou-se a colocar no mesmo plano a guerra entre forças organizadas e a guerra das comunicações marítimas: para ele a segunda, empregada sozinha, não tem nenhuma chance de sucesso⁴³. Os próprios alemães não extraem lições corretas de seu insucesso: o “plano Z” lançado por Hitler concede prioridade à construção de uma grande frota oceânica, e os submarinos são relegados a um papel secundário. Doenitz não é mais do que um Capitão-de-Mar-e-Guerra, cujas concepções táticas revolucionárias não encontram nenhum eco junto aos canais hierárquicos.

Este erro de perspectiva explica o fato de que, ao começo da Segunda Guerra mundial, a esquadra alemã não tivesse incorporado mais do que uma vintena de submarinos. Ela conta primeiramente com seus grandes navios de superfície. Alguns cruzeiros são acertados, por exemplo, aquele do *Admiral Scheer* no Atlântico e no Oceano Índico, ou o do *Scharnhorst* e do *Gneisenau* no Atlântico Norte. Mas em geral terminam mal: o *Graf Spee* é destruído nas primeiras semanas do conflito em frente a Montevideú, o *Bismarck* é afundado em 27 de maio de 1941, três dias depois de ter ele mesmo afundado o britânico *Hood*; o *Scharnhorst* é destruído no Cabo Norte em 25 de dezembro de 1943 ao tentar interceptar um comboio com destino a Murmansk; o *Tirpitz* nada fará de útil durante sua longa imobilização na Noruega. Os riscos são consideráveis para um retorno que atinge, no melhor dos casos, aquele de um cruzeiro bem-sucedido de uma divisão de submarinos.

Em 1940, os submarinos alemães conhecem um primeiro período áureo, aproveitando-se da fraqueza da defesa britânica. Eles obtêm êxitos brilhantes, mas são muito pouco numerosos para que sejam considerados decisivos. Em 1941, permanece a mesma situação, enquanto a Grã-Bretanha reforça seus meios de escolta e seu esclarecimento aéreo. Em dezembro de 1941, a entrada na guerra dos Estados Unidos oferece aos submarinos alemães um segundo período áureo em razão da inexistência de medidas defensivas ao largo do litoral estadunidense (ausência de comboios e de camuflagem), situação que se prolongará de maneira inacreditável durante cerca de seis meses. Mas, em seguida, começará um declínio irreversível com o reforço contínuo dos meios aliados. A relação de forças evoluirá constantemente em favor da defesa, tanto no plano quantitativo, com a multiplicação de escoltas e de meios aéreos, como no plano qualitativo, com a vantagem assegurada aos Aliados pelo radar e uma decifragem muito eficaz. Apesar dos sucessos traduzidos em 14 milhões de toneladas afundadas, os submarinos alemães conhecem uma nova derrota na segunda batalha do Atlântico⁴⁴.

⁴³ Almirante Castex, *Théories stratégiques*, IV, p. 322.

⁴⁴ Guy Malbos, *La Bataille de l'Atlantique*, Paris, Économica, Campagnes et stratégies, 1995.

341 – A natureza da guerra submarina.

A opinião dominante deseja ver nisso uma nova prova da impossibilidade de uma guerra submarina decisiva. Para o Almirante Ruge, “*mais uma vez, a guerra submarina, não acompanhada pelo domínio da superfície do mar, não teria sucesso*”⁴⁵. Existe a marca de uma mentalidade profundamente enraizada: a despeito das mudanças de toda ordem, os analistas navais têm dificuldade em admitir a preponderância da dimensão econômica na guerra marítima contemporânea; a dimensão militar permanece, a seus olhos, o “estágio nobre” da guerra no mar e eles não economizam esforços para preservar sua proeminência. Mas a derrota alemã não resulta de uma fatalidade. O Almirante Doenitz teria podido ganhar a batalha do Atlântico se tivesse os meios pelos quais clamava. Ele obteve êxitos incríveis em 1940 e 1941, com somente um punhado de submarinos no mar: no máximo uma vintena, por vezes uma dezena apenas. A partir de 1943, a partida está perdida, mas poderia ter se desenrolado de outro modo se os Aliados não tivessem tido a vantagem decisiva do radar e se os novos submarinos do tipo XXI tivessem entrado em serviço em 1943, em lugar de aparecer nos últimos dias do conflito. Por outro lado, esquecemos com frequência que a derrota alemã no Atlântico tem por corolário um sucesso norte-americano no Pacífico: os submarinos norte-americanos afundaram cerca de metade da frota mercante japonesa (das 10.100.000 toneladas disponíveis, 8.900.000 foram perdidas, das quais, 577% por ataques de submarinos), provocando uma interrupção dos aprovisionamentos que se revelou tão funesta quanto os bombardeios aéreos⁴⁶. É verdade que no Pacífico, o sucesso da guerra submarina acompanhou o êxito da guerra entre forças organizadas, mas as duas formas coexistiram sem terem exercido muita influência sobre a outra: não foi a evolução da guerra na superfície que impediu os japoneses de organizar uma defesa eficaz, mas, antes de tudo, uma estrutura mental que lhes impediu de compreender a importância vital desta dimensão, que como bons samurais, impregnados de um ideal heróico, eles se obstinavam em enxergar como despojada de interesse⁴⁷.

De fato, a guerra submarina não é uma simples repetição da guerra de curso tradicional com uma nova arma. Com a tática de matilhas do Almirante Doenitz, não são mais corsários isolados que são lançados contra o tráfego marítimo, mas, a bem da verdade, esquadras submarinas coordenadas e comandadas por um quartel-general situado em terra⁴⁸. É uma verdadeira revolução orgânica e doutrinária que provoca o surgimento de uma forma de guerra fundamentalmente diferente em seus meios e em sua condução, a despeito de permanecer igual em seu objeto. O Almirante Castex foi um dos primeiros a reconhecê-lo, em plena guerra, embora não tivesse muitas informações⁴⁹.

É a Bernard Brodie que se deve o mérito de compreender plenamente o vulto da transformação estratégica que acabava de consumir-se, ao ser o primeiro a estabelecer a dissociação entre o domínio do mar tradicional e a negação do uso do mar:

“Quando é praticada em grande escala e com toda a persistência possível por submarinos em grande número, operando em regiões focais do tráfego marítimo, esta forma de estratégia pode trazer tal quantidade de sucessos que pode dar àqueles que a praticam ao menos os benefícios negativos ordinariamente associados com o domínio do mar. Tornava-se evidente que um bloqueio de superfície, se completo

⁴⁵ Friedrich Ruge, *Puissance maritime et sécurité*, p. 141.

⁴⁶ André Reussner, “La marine marchande, la stratégie et l’économie de guerre japonaise”, *Revue d’histoire de la Deuxième Guerre mondiale*, 1951, n° 2, p. 21.

⁴⁷ Saburo Toyama, “Lessons from the Past”, pp. 66-67.

⁴⁸ Este aspecto é bem observado em Jak P. Mallmann Showell, *U Boat Command and the Battle of Atlantic*, Londres, Conway, 1989.

⁴⁹ Almirante Castex, *Théories stratégiques*, IV, addendum 1942, pp.301302.

fosse, podia agora ser contrabalançado por qualquer coisa semelhante a um contra-bloqueio e que a decisão no mar podia não ser ganha pelo beligerante senhor da marinha mais poderosa, mas por aquele que fosse o menos sensível à interrupção das comunicações marítimas. O que se compreendia pelo termo domínio do mar, na velha linguagem da estratégia, tornou-se em um certo sentido divisível, e as autoridades navais se vêem a distinguir entre o domínio da superfície e o domínio submarino do mar⁵⁰.”

342. O bloqueio comercial

A guerra das comunicações não é naturalmente somente defensiva para a potência dominante, ela é igualmente ofensiva com o estabelecimento de um bloqueio comercial que completa o bloqueio da força organizada. Os dois são evidentemente relacionados, mas não a ponto de serem indiscerníveis um do outro. O bloqueio da força organizada se ampara na concentração da esquadra para fazer face a uma saída da frota adversária baseada em alguns grandes portos. O tráfego comercial é, ao contrário, distribuído em múltiplos portos, cuja vigilância simultânea é difícil, senão impossível, o que permite ao mais fraco forçar exitosamente a passagem por um bloqueio. Até 1810 ao menos, os portos comerciais franceses mantiveram um tráfego marítimo residual. Durante a guerra da Secessão os rompedores de bloqueio confederados contribuíram, de maneira não desprovida de importância, com o aprovisionamento dos Estados do Sul. Durante a Segunda Guerra Mundial, navios velozes asseguraram a ligação entre a Alemanha e o Japão até 1943. Esses rompedores de bloqueio transportavam apenas quantidades ínfimas, mas eram materiais estratégicos de valor elevado.

343 – A bipolaridade da estratégia marítima

Uma vez que a guerra de comunicações contemporânea não é um simples prolongamento da guerra de curso tradicional, não há lugar para considerá-la como um gênero secundário que poderia prosperar somente à sombra da guerra entre forças organizadas. Ela pode se desenvolver independentemente dessa última e buscar resultados decisivos: simplesmente, estes não serão de ordem positiva, mas, sim, negativa. Ela não assegurará o domínio do mar (*sea control*), mas realizará a negação do mar ao adversário (*sea denial*).

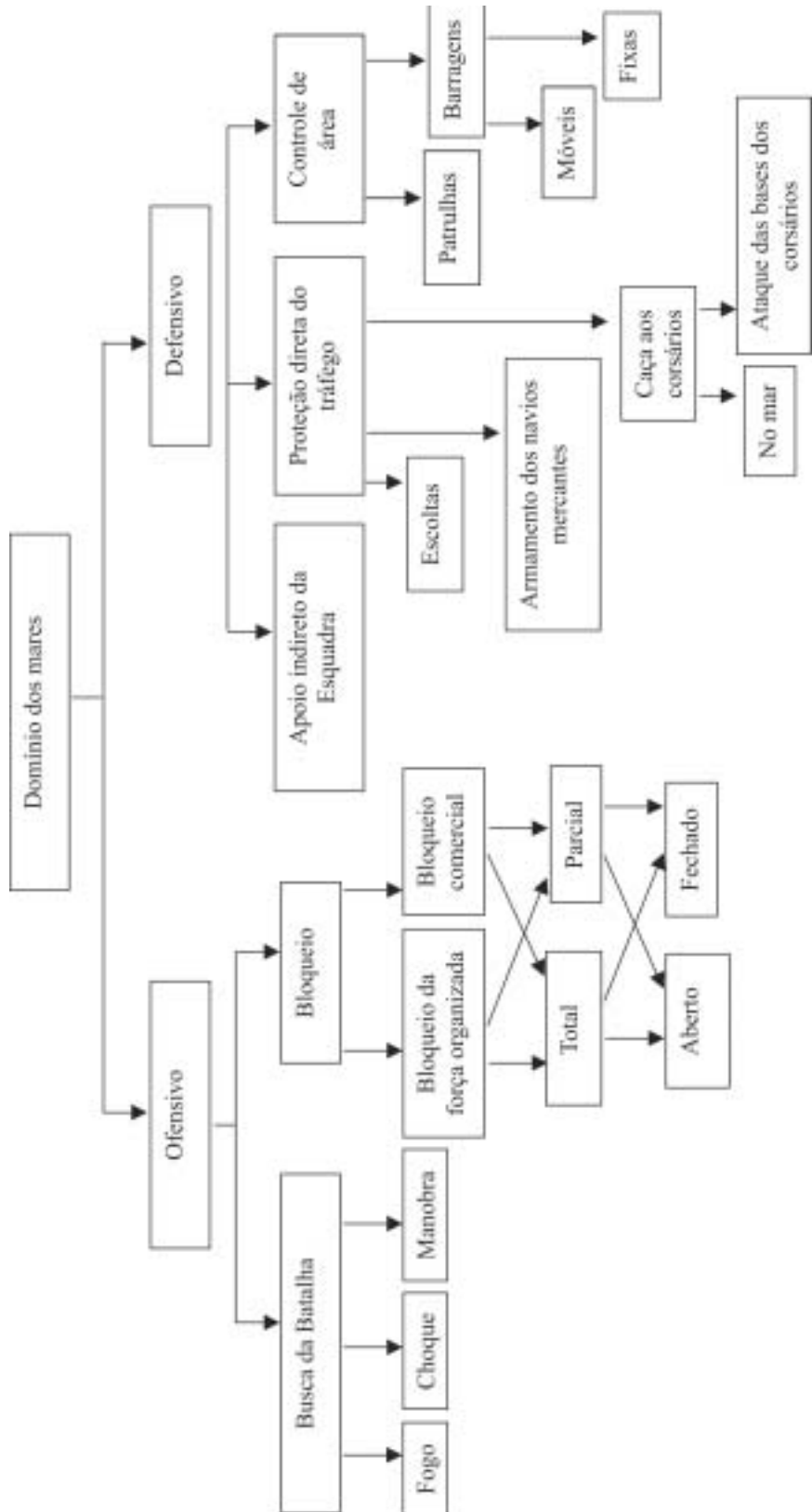
A potência dominante buscará naturalmente um resultado positivo, o domínio do mar, como no passado, mas este, uma vez adquirido, não lhe assegurará necessariamente a liberdade do uso do mar a seu critério. Aquele que exerce o domínio do mar deverá fazer face a uma guerra das comunicações que não poderá ser resolvida pelo enfrentamento contra a força organizada inimiga, mas resultará de uma guerra de desgaste contra um inimigo submarino que terá a iniciativa de escolha do momento e local do ataque.

O verdadeiro domínio dos mares será obtido somente após o cumprimento desta dupla exigência, ofensiva em primeira instância, defensiva numa segunda. A união dessas duas formas de guerra se situa sobre um outro plano: o sucesso na guerra entre forças organizadas permite realizar o bloqueio comercial que se constitui na forma ofensiva da guerra das comunicações. Mas a forma defensiva desta última é doravante quase que totalmente independente do desenrolar da primeira.

⁵⁰ Bernard Brodie, *La Stratégie navale et son application dans la guerre 1939-1945*, pp. 125-126.

CONTROLE DAS COMUNICAÇÕES E DE ÁREAS MARÍTIMAS

1. DOMÍNIO DOS MARES



CONTROLE DAS COMUNICAÇÕES E DE ÁREAS MARÍTIMAS

2. INTERDIÇÃO DOS MARES

