AS AMBIÇÕES COLONIAIS DA ALEMANHA E O PROGRAMA DE CONSTRUÇÕES NAVAIS

Em 8 de Outubro de 1884, o desacordo europeu sobre a soberania da foz do rio Congo – questão em que Portugal estava particularmente interessado – levou a França e a Alemanha (por um breve período em relações francamente amistosas) a convocarem as principais potências europeias e os Estados Unidos da América, para uma conferência, a realizar em Berlim, destinada a discutir a liberdade de comércio e de navegação nos dois grandes rios Congo e Níger, e os métodos de ocupação efectiva dos territórios africanos colonizáveis. A Conferência de Berlim iniciou-se em Novembro de 1884 e terminou em Fevereiro de 1885. Com o encerramento da cimeira, tinham ficado resolvidas as principais questões em disputa e distribuídos às potências europeias, quase em definitivo, os territórios das diferentes colónias.

Atingir o estatuto de grande potência e não possuir alguns dos respectivos atributos – nomeadamente um império colonial e uma forte marinha de guerra – era algo que, aos olhos de muitos alemães, representava uma injustiça, fruto do desenvolvimento da história, mas que devia ser corrigida. Em 1912, Friedrich von Bernhardi descreveu muito bem esse sentimento ao afirmar:

> Tudo aquilo que as outras nações adquiriram em séculos de desenvolvimento natural – unidade política, possessões coloniais, poder naval e comércio internacional – foi, até há bem pouco tempo, negado à nossa nação. O que agora pretendemos alcançar tem de ser obtido lutando e vencendo contra a força superior de interesses e potências hostis.[1]

O autor não descurava, no entanto, a adopção de outras medidas para garantir o incremento do espaço colonial alemão, nomeadamente à custa dos territórios ultramarinos da coroa portuguesa:

> Temos que lançar mão de outros meios para o alargamento do nosso território colonial, de modo que aí possamos receber o excedente da nossa população. Alguns acontecimentos muito recentes mostraram que, em determinadas circunstâncias, é possível obter, mediante negociações pacíficas, algumas áreas na África Equatorial. Um colapso financeiro em Portugal pode proporcionar-nos a obtenção de uma parte das colónias portuguesas.[2]

O certo é que para ter uma palavra a dizer em matéria colonial, a Alemanha necessitava de equilibrar o poderio naval da Grã-Bretanha e da França. Essa ideia, porém, contrariava em absoluto a política de Bismarck, o qual, não sendo anglófilo nem tão-pouco apreciado pelos Britânicos, sempre entendera que era fundamental para Alemanha manter uma política de entendimento com o governo de Londres. Por tal motivo, sempre se opusera ao desenvolvimento de uma marinha de guerra poderosa. Quando, na era pós-Bismarck, os partidários desse objectivo passaram a constituir a vontade política dominante, o governo alemão procedeu, em 1898, ao lançamento de um programa de construções navais, com o objectivo de dotar o Império Alemão com uma esquadra poderosa. À primeira *Lei da Marinha*, de 1898, seguir-se-iam mais três: em 1900 (programa de cruzadores), em 1906 (couraçados) e em 1912 (submarinos). Neste ambicioso projecto, pontificaram as figuras de Guilherme II, do ministro da Marinha, Almirante Alfred von Tirpitz, e de Bernhard von Bülow, este na qualidade de ministro dos Negócios Estrangeiros e, a partir de 1900, na de chanceler do Império. Foi justamente Bülow quem, em 11 de Dezembro de 1899, desafiou os deputados do Reichstag a reflectir nas novas condicionantes da política internacional:

> Devemos estar preparados contra surpresas, por terra ou por mar. Temos de possuir uma marinha suficientemente forte para prevenir o ataque de qualquer potência. As

[1] BERNHARDI, Friedrich von, *Germany and the next war*, p. 55.
[2] *Ibidem*, p. 70.

tempestades podem ocorrer a qualquer momento. Os acontecimentos verificados desde 1898 mostram a justeza da primeira *Lei da Marinha*. Todas as potências estão a aumentar as suas esquadras. Sem um amplo crescimento da nossa, não podemos manter o nosso lugar no mundo ao lado da França, Inglaterra, Rússia e América. Somos objecto de inveja, política e económica. Os tempos da nossa anemia política e de humildade política e económica não podem repetir-se. No século que aí vem, o povo alemão será o martelo ou a bigorna.[3]

	GRÃ-BRETANHA	FRANÇA	RÚSSIA	ITÁLIA	ALEMANHA
Couraçados					
1.ª classe	29	14	6	8	4
2.º classe	7	8	4	2	4
3.º classe	18	7	5	3	6
TOTAL Navios de Linha	54	29	15	13	14
Navios de defesa costeira	14	16	13	–	18
Cruzadores					
1.ª classe	23	8	6	–	1
2.º classe	47	13	3	5	3
3.º classe	34	9	1	9	9
TOTAL Cruzadores	104	30	10	14	13
Torpedeiros	34	19	8	15	4

Potencial de Combate das principais marinhas europeias, em 1898[4]

No entanto, o almirante Tirpitz considerava que a Alemanha não precisava de uma marinha igual à britânica. Para a obtenção dos efeitos políticos pretendidos – obrigar a Grã-Bretanha à concertação, sobretudo na política colonial – bastaria um potencial relativo naval de 2:3 ou 10:16.[5] Em 1900, o próprio Tirpitz resumia, para o kaiser, o horizonte a alcançar com o programa naval em curso:

> Quando o nosso objectivo for alcançado, Vossa Majestade disporá de uma força efectiva de trinta e oito navios de linha, com os seus auxiliares. Só a Inglaterra será superior a esta força. Mas a nossa posição geográfica, o sistema militar, a mobilização, as lanchas-torpedeiras, o treino táctico, a sistemática construção da nossa organização e a unidade de comando, oferecem-nos, sem dúvida, boas perspectivas mesmo contra a Inglaterra.[6]

De resto, em termos de custos, a marinha alemã levava duas significativas vantagens sobre a *Royal Navy*: uma resultava do facto de os marinheiros alemães serem conscritos, recebendo um pré relativamente baixo, enquanto os marinheiros britânicos, alistados em regime de voluntariado, eram pagos como tropas semiprofissionais; a outra decorria da circunstância de serem mais baixos os custos da construção naval na Alemanha.

Mas o próprio Tirpitz tinha a consciência de que a armada que estava a construir era uma "marinha de risco". Na sua fase de crescimento, teria de atravessar uma "zona de perigo", expondo-se a um inopinado ataque preventivo da parte da Grã-Bretanha.

Num país sem tradição marítima – onde, no tempo de Bismarck, o comando da frota fora atribuído a um general de infantaria –, o levantamento de uma esquadra poderosa foi objecto de uma intensa acção de propaganda interna, visando arregimentar os espíritos dos cidadãos para o orgulho que representava a posse de tão poderosos meios navais.

Perante o crescimento da frota germânica, a Grã-Bretanha, fiel ao princípio de que a *Royal Navy* deveria sempre igualar-se à soma do poder naval das segunda e terceira frotas mundiais, não teve qualquer dúvida em, pela sua parte, começar a construir navios a velocidade ainda maior do que a dos Alemães, à custa, naturalmente, de um esforço orçamental muito significativo e de difícil justificação no plano político interno. O primeiro-ministro Campbell-Bannerman, num discurso proferido em 21 de Dezembro de 1905, expressava, assim, a sua preocupação:

---

[3] GOOCH, Georges, *History of modern Europe – 1878-1919*, p. 314.
[4] ASQUITH, Herbert, *The genesis of the war*, p. 70.
[5] TIRPITZ, Alfred von, *My memoirs*, Vol. I, p. 271.
[6] *Ibidem*, p. 161.

> Uma política intensamente armamentista mantém viva, estimula e alimenta a crença de que a força é a melhor, senão mesmo a única, solução para os diferendos internacionais. É uma política que inflama velhas feridas e abre outras novas. [...] Queremos aliviar-nos da pressão de uma política fiscal excessiva, e, ao mesmo tempo, queremos dinheiro para as nossas necessidades domésticas, as quais desde há muito vêm sendo negligenciadas, devido às exigências feitas aos contribuintes para despesas militares no exterior. Como é que podemos alcançar estes desejados objectivos se, em tempo de paz, os nossos armamentos forem mantidos no nível do pé-de-guerra?[7]

Coerente com esta sensibilidade, o governo britânico empenhou-se num programa internacional de limitação de armamentos, atitude muito comum nas potências dominantes perante o crescimento militar de outras nações, como ainda nos nossos dias é possível constatar. A Alemanha, naturalmente, já tinha ido longe de mais para poder, sem se desprestigiar, submeter-se a uma travagem no seu programa naval.

Apesar das suas declaradas dificuldades financeiras, a resposta britânica aos programas navais germânicos não abrandou. Em 1906, a *Royal Navy* apresentou o primeiro *Dreadnought*, cruzador de batalha propulsionado por uma turbina a vapor, mais veloz e com maior poder de fogo do que qualquer navio até então construído. Pressentindo que, de momento, era ainda grande a superioridade britânica relativamente à armada alemã, havia quem fosse partidário de soluções mais radicais, inspiradas no ataque do almirante Nelson, em 1801, à esquadra dinamarquesa baseada em Copenhaga, para que a mesma não servisse os interesses da França. Foi o almirante Sir John Fisher, Primeiro Lorde do Mar (o equivalente a Chefe do Estado-Maior da Armada), a sugerir: «Devíamos "*Copenhaguear*" a esquadra alemã, em Kiel, *à la Nelson*.»[8] A sugestão não passou disso mesmo, mas ainda transpirou para os meios diplomáticos continentais, como, aliás, outras bravatas do prestigiado almirante.

Em Julho de 1908, o conde Metternich, embaixador alemão em Londres, encontrou-se informalmente com Edward Grey e Lloyd George, tendo ambos feito questão de realçar que as conversações sobre a questão naval melhorariam as relações diplomáticas entre os dois países. Depois do relato que Metternich fez da reunião ter chegado ao conhecimento de Guilherme II, o soberano alemão proferiu o seguinte despacho:

> O conde Metternich deve ser informado de que boas relações com a Inglaterra à custa da construção da marinha alemã *não* são desejadas por mim. Se a Inglaterra entende estender-nos graciosamente a sua mão acompanhada da intimação de que devemos limitar a nossa esquadra, consideraremos isso uma infundamentada impertinência, a qual envolve um pesado insulto para com o povo alemão e o seu kaiser, o que deve ser rejeitado *a limine* pelo embaixador. [...] A França e a Rússia poderiam, então, por igual razão, pedir a limitação dos nossos armamentos terrestres. A esquadra alemã não está a ser construída *contra* a Inglaterra, mas sim de acordo com as *nossas* necessidades! Essa ideia está muito claramente expressa na nossa Lei da Marinha e, durante 11 anos, manteve-se inalterada! Esta lei será levada a cabo até ao último iota, quer agrade ou não aos Britânicos! Se querem guerra, podem começá-la; não a tememos![9]

Na perspectiva britânica, apesar de toda a resistência vinda da Alemanha, a questão naval estava longe de se encontrar fora de controlo. Para além do reforço da sua própria esquadra, a Grã-Bretanha percebeu muito bem que o programa naval germânico apresentava uma grande fragilidade no contexto do cenário geoestratégico em que poderia vir a actuar. De facto, quando os navios alemães viessem para o Atlântico e navegassem para sul, só teriam a certeza de poder dispor de um

[7] FAY, Sidney, *Idem*, Vol. I, pp. 237-238.
[8] *Ibidem*, p. 198.
[9] *Ibidem*, pp. 239-240.

porto amigo na costa da colónia do Togo, em pleno golfo da Guiné. Daí o enorme interesse que a Alemanha demonstrou relativamente a Marrocos e os esforços que fez no sentido de aí criar uma zona de influência. Os portos marroquinos, sensivelmente a meio caminho entre as bases do Mar do Norte e o Togo, poderiam ser uma excelente solução para o apoio à marinha alemã. Outra hipótese muito temida pelo governo de Londres era a de a Alemanha lograr obter um entendimento com Portugal sobre o acesso aos seus portos, especialmente os dos Açores, razão pela qual, desde 1898, solicitou e obteve do governo de Lisboa garantias concretas de que tal não sucederia sem a prévia concordância britânica. Um entendimento semelhante, com a Espanha, haveria de ser alcançado relativamente aos portos das Canárias.

As tensões resultantes da corrida aos armamentos navais mantiveram-se sempre no primeiro plano das relações germano-britânicas. Em Abril de 1909, Guilherme II havia censurado asperamente o conde Metternich, embaixador alemão em Londres, por este ter declarado que a Alemanha não tencionava proceder a novos programas navais no futuro próximo, o que chocava com a recente intenção de Tirpitz, com o apoio do kaiser, de levar por diante uma lei suplementar no ano de 1912. Em Junho de 1909, Metternich, numa carta de resposta às críticas que lhe haviam sido dirigidas, fez saber que tinha sido expressamente autorizado pelo kaiser a dizer o que disse e que era lamentável que não o tivessem informado sobre a dita lei suplementar. No final da referida carta afirmava:

> Sei muito bem que a minha atitude na questão naval – na qual cumpri o meu dever de relatar, repetidamente, que este é o assunto que mais envenena as nossas relações com a Inglaterra – não merece a aprovação de Sua Majestade, e, também sei que o ministro da Marinha ataca a minha atitude nas suas conversas com Sua Majestade. É natural que, para o chefe da Marinha, seja desagradável que o nosso programa de construções navais e as nossas relações com a Inglaterra sejam interdependentes. Mas eu estaria a falsificar a história se relatasse os acontecimentos de modo diferente do que tenho feito e não posso mistificar as minhas convicções, mesmo que seja para agradar ao meu Soberano. E, também duvido que despachos suaves e agradáveis, até nos vermos, repentinamente, confrontados com uma guerra com a Inglaterra, possam constituir um serviço a Sua Majestade.[10]

Na circunstância, Bülow tomou deliberadamente a defesa de Metternich, afirmando peremptoriamente, durante uma reunião realizada em 3 de Junho:

> O primeiro dever de um representante de Sua Majestade no estrangeiro é relatar a verdade e descrever as condições existentes tais como elas são. Apoiarei sempre um embaixador que assim proceda, indiferente a se a pura verdade é ou não agradável de ouvir. De nada serve repreender o barómetro só porque anuncia mau tempo.[11]

Na continuação da mesma reunião, por sugestão do ministro do Interior, Bethmann-Hollweg, foram discutidas diversas fórmulas de abrandamento do programa naval alemão, mas o almirante Tirpitz só admitia ceder nessa matéria desde que a Grã-Bretanha se dispusesse a apresentar as devidas compensações políticas. A teimosia de Tirpitz e a percepção de que Guilherme II o apoiava terão estado na base do pedido de demissão de Bülow, apresentado em 26 de Junho, sob o conveniente disfarce de uma derrota no Reichstag relativa a uma lei que aumentava os impostos, lei essa necessária para sustentar as crescentes despesas com os novos armamentos. O pedido foi aceite pelo kaiser, em 14 de Julho de 1909, e, para o lugar deixado vago, Guilherme II nomeou Theobald von Bethmann-Hollweg, até então ministro do Interior e seu amigo pessoal desde os tempos de universidade, em Bona.

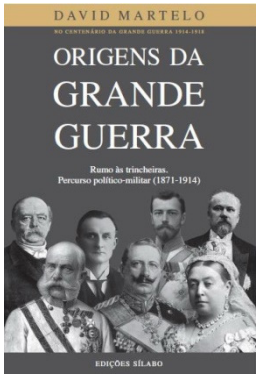
Sendo um idealista, amante da paz, Bethmann-Hollweg não era grande adepto da corrida aos armamentos. O próprio Edward Grey reconheceria ser esse o carácter do novo chanceler,

[10] *Ibidem*, p. 257.
[11] *Ibidem*, pp. 257-258.

afirmando, em 1912, que quaisquer possíveis divergências entre os dois países não corriam o risco de atingir proporções graves, «desde que a política alemã continuasse a ser dirigida pelo chanceler». Bethmann-Hollweg nunca conseguiu levar até às últimas consequências a sistemática preferência do kaiser pelas opiniões de Tirpitz em matéria naval, questão que prejudicava enormemente o relacionamento com o governo de Londres e criava pesados encargos financeiros ao país.

A poucos dias do atentado de Sarajevo, em Junho de 1914, quis o destino que esta corrida naval de perigosos contornos fosse entremeada por um episódio que parece não se enquadrar em tudo o que ficou dito. A *Royal Navy*, a convite da Marinha imperial alemã, participava com um esquadrão na regata de Kiel. Era um sinal claro de que as relações entre os dois países tinham experimentado um significativo progresso – sobretudo atendendo às disputas relacionadas com o programa naval alemão –, pois tinham decorrido 19 anos desde a última vez que navios britânicos tinham participado na regata. Guilherme II, com o uniforme de almirante britânico, passava revista a um dos *dreadnought* ali presentes. A visita das unidades navais britânicas foi um verdadeiro sucesso, tendo tudo decorrido num ambiente de grande satisfação, exceptuando, talvez, o facto de os britânicos terem sido derrotados nos jogos de futebol e noutros desportos, o que estava longe de corresponder à superioridade que julgavam usufruir nessa matéria.

Este episódio, pelas suas características excepcionais, não deve ofuscar o significado político e estratégico que esteve subjacente à corrida naval alemã, nem muito menos a importância da preponderância dos generais e almirantes no círculo restrito que convivia com o kaiser. Essa proximidade de Guilherme II com os meios militares germânicos estava a levar a extremos indesejáveis a influência da força militar na condução da política, dando ao regime alemão um crescente cariz militarista, potencialmente gerador de todos os perigos.

David Martelo – 2013

Leitura complementar