



45

REVISTA
PORTUGUESA
DE
HISTÓRIA

COIMBRA 2014

Scapa Flow 1919: o navalismo germânico e o sistema internacional do pós-guerra

Scapa Flow 1919: the German navalism and the post-war international system

VASCO GIL MANTAS

Universidade de Coimbra/Academia de Marinha
vsmantas@gmail.com

Resumo:

O II Império Alemão investiu grande esforço na construção de uma Armada suficientemente poderosa para enfrentar a *Home Fleet* britânica. Vencedora do ponto de vista tático, a frota alemã, com exceção dos submarinos, terminou a I GM bloqueada nas suas bases, para vir a ser afundada em 1919 pelas tripulações, em Scapa Flow, onde os Aliados exigiram o seu internamento no cumprimento ambíguo de um dos artigos do Armistício. Este episódio teve consequências que perduraram na Alemanha ao longo do período entre os dois conflitos mundiais, sobretudo a nível político e de planeamento estratégico.

Palavras chave:

Marinha Alemã; Scapa Flow; Tratado de Versalhes; Ideologia; Estratégia Naval.

Abstract:

The Second German Empire invested much effort into the construction of an Armada powerful enough to match the British *Home Fleet*. A winner from the tactical point of view, the German fleet, with the exception of its submarines, ended the First World War confined on their bases. By demand of the Allies in the fulfillment of an ambiguous article of the Armistice, the German fleet was interned at Scapa Flow, and later scuttled by their crews, in 1919. This episode had enduring consequences in Germany, which lasted throughout the period between the two World Wars, mostly at the political and naval planning level.

Keywords:

German Navy; Scapa Flow; Treaty of Versailles; Ideology; Naval Strategy.

É um facto reconhecido que a corrida aos armamentos navais entre o Reino Unido e o Império Alemão teve um lugar destacado entre as causas da Grande Guerra. O fortalecimento da marinha germânica muito para além do que seria de esperar por parte de uma potência continental, ainda que possuidora de colónias, obrigou a rever alianças e a repensar estratégias na Europa dos primeiros anos do século XX. Todavia, a força principal da frota alemã, que já foi classificada como *esquadra de luxo*, não conseguiu atingir os êxitos bélicos esperados, terminando afundada em Scapa Flow. Como explicar tal falhanço não é complicado, se os historiadores limitarem as suas análises aos aspectos estratégicos, mas é menos fácil quanto às leituras políticas e à interpretação das múltiplas causas e consequências da sabotagem de 1919, a situar no cenário das manobras diplomáticas que antecederam o Tratado de Versalhes e reflexo das tensões e conflitos sociais da Alemanha derrotada.

Não faltam, nos anais da história marítima, casos de destruição de unidades navais não vencidas em combate, condenadas pelo desfecho negativo de um conflito ou apenas a título preventivo. Recordamos, como exemplos, a destruição por Nelson, em Copenhaga, da frota dinamarquesa, para impedir que os navios da Dinamarca neutral pudessem ser utilizados por Napoleão, sorte que quase coube também à Armada portuguesa, não tivesse esta retirado para o Brasil com a corte em 1807¹. Mais lamentável exemplo é o da frota francesa, depois da derrota e armistício de 1940, invicta até então e perseguida pelos britânicos para assumir o seu controlo ou impedir que a Alemanha o fizesse, destacando-se o trágico episódio do ataque à força naval aportada na base de Mers-el-Kebir, na Argélia, cujo resultado teve um efeito particularmente negativo do ponto de vista político².

O caso da frota alemã diferencia-se dos anteriores desde logo pelo facto de ter ocorrido após o final das hostilidades, num porto de internamento inimigo e durante o período do Armistício, a 21 de Junho de 1919. Todavia, mais importante que qualquer uma destas circunstâncias, o facto da iniciativa do afundamento da frota partir do comandante da mesma, o almirante Ludwig Von Reuter (Fig. 1), confere-lhe contornos especiais que contribuíram para projectar este acontecimento para além do tempo em que ocorreu, com inci-

¹ Vasco Mantas, “A Marinha Portuguesa no tempo das Invasões Francesas”, in C. Guardado Silva (ed.), *A Guerra Peninsular*, Torres Vedras, 2009, p.90-92.

² Maurício de Oliveira, *Alexandria, Oran, Dakar*, Lisboa, 1941, p.47-74; Philippe Lasterle, “Could Admiral Gensoul Have Averted the Tragedy of Mers-el-Kébir?”, *The Journal of Military History*, 67 (3), 2003, p.835-844.

dência no ambiente político do pós guerra e, mesmo que indirectamente, na concepção da estratégia naval germânica depois de 1933, contribuindo para reforçar a crença no valor da arma submarina em detrimento dos grandes navios de superfície, exigindo grandes quantidades de materiais estratégicos e absorvendo numerosos efectivos nas suas equipagens.



Fig. 1 – O comandante da esquadra internada em Scapa Flow, almirante Ludwig Von Reuter.

Pelos finais do século XIX tornava-se evidente o poderio naval germânico, considerado essencial para manter outras marinhas em respeito, especialmente a britânica e a francesa, sobretudo a primeira, salvaguardando a liberdade de manobra e garantindo a capacidade de travar combate em condições decisivas. A potência industrial e tecnológica do Império Alemão permitiu em poucos anos a construção de uma imponente frota, cujo corpo de batalha principal era constituído pela *Hochseeflotte*, a frota de alto mar, da qual as bases principais eram os portos de Wilhelmshaven, Cuxhaven e Kiel (Fig. 2). A Prússia, até 1871, quando assumiu a hegemonia no recém-criado II Reich, não mostrara especial interesse pelas forças navais, atendendo aos seus potenciais inimigos, características geoestratégicas do seu território e reduzido domínio colonial, situação que se alterou rapidamente quando, como é habitual, uma potência continental com ambições globais entra em competição com uma potência

marítima³, circunstância que levou a uma corrida aos armamentos navais entre o Reino Unido e a Alemanha.



Fig. 2 – Couraçados e cruzadores ligeiros da *Hochseeflotte* fundeados na base naval do Kiel.

Neste processo teve decisiva influência o *Kaiser* Guilherme II, admirador da obra de Alfred Thayer Mahan⁴, sem esquecer a acção da *Deutscher Flottenverein* (Liga Naval Alemã) sobre a opinião pública, como grupo de pressão favorável a uma política de desenvolvimento naval⁵. Esta Liga, contribuiu significativamente para criar o ambiente necessário à obtenção dos vultuosos meios que a construção de uma grande frota moderna exigia. O entusiasmo do *Kaiser* foi secundado pelo criador da Liga, o almirante Alfred Von Tirpitz, ele próprio um Mahanista convicto, que fez aprovar várias Leis Navais (*Flottengesetze*) no *Reichstag*, em 1898, 1900, 1906, 1908 e 1912, leis que concediam

³ António Telo, *História da Marinha Portuguesa*, I, Lisboa, 1999, p.221-224; David Blagden/Jack Levy/William Thompson, “Sea Powers, Continental Powers, and the Balancing Theory”, *International Security*, 36, 2, 2011, p.190-202.

⁴ Alfred T. Mahan, *The influence of Sea Power upon History*. 1660-1783, Nova Iorque, 1987.

⁵ Patrick J. Kelly, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington, 2011, p.166-169.

os meios para lançar uma frota de couraçados e cruzadores, para além de um grande número de unidades menores, em que se incluíram a breve trecho e depois de algumas hesitações, os submarinos.

Quando as hostilidades se iniciaram o Império Alemão contava com 33 couraçados, 13 dos quais tipo *Dreadnought*⁶, 13 cruzadores de batalha, 41 cruzadores ligeiros, 130 contratorpedeiros e 30 submarinos⁷. Como é natural, esta ambiciosa política naval germânica teve eco negativo na Grã-Bretanha, motivando preocupação pública e acalorados debates políticos, os quais levaram ao reforço do chamado *Two-Power Standard*, conceito adoptado pelo Almirantado em 1889, e que estabelecia um poder naval idêntico ao conjunto das frotas francesa e russa combinadas, então os inimigos mais previsíveis da Grã-Bretanha⁸. A frota arquitectada por Tirpitz alterou a situação, pois representava uma ameaça à supremacia britânica, como reconheceu Lord Selborne, considerando que o aumento do poder naval germânico só podia visar o Reino Unido⁹.

Cabe agora perguntar de que forma o Império Alemão desejava utilizar estrategicamente tão poderosas forças navais e se o fez de forma adequada. Contrariamente ao Reino Unido, que devia garantir à escala global a segurança da navegação mercantil, vital para a sua sobrevivência, o que implicava uma inevitável dispersão de meios, a Alemanha podia concentrar as suas forças no Báltico e nas costas do Mar do Norte, para o que concorria também o Canal do Kiel, permitindo a transferência de unidades navais de um para outro destes mares. Para além das forças destinadas à defesa costeira e a operações em alto mar, havia nas colónias destacamentos navais dotados de meios apreciáveis, incluindo cruzadores.

O problema maior para estas unidades era, como muito cedo sublinhou Mahan¹⁰, o do abastecimento de carvão caso perdessem as suas bases. Ainda assim, quer o esquadrão da Ásia Ocidental (*Ostasiengeschwader*) coman-

⁶ O *Dreadnought*, lançado ao mar pelos britânicos em 1906, revolucionou a concepção dos grandes navios de combate: John Roberts, *The Battleship Dreadnought. Anatomy of the Ship*, Annapolis, 1992.

⁷ Telo, p.207-211; Francisco de Almeida, "A Grande Guerra e o Atlântico", in Francisco Teixeira da Silva/Karl de Sousa Leão/Francisco de Almeida (eds.), *Atlântico. A História de um Oceano*, Rio de Janeiro, 2013, p.346.

⁸ Herwig Holger, "*Luxury*" *Fleet. The Imperial German Navy 1888-1918*, Nova Iorque, 1980, p.50.

⁹ Robert Massie, *Castles of Steel: Britain, Germany and the Winning of the Great War at Sea*, Nova Iorque, 2004, p.180-185.

¹⁰ Mahan, p.31, 83.

dado por Maximilian Von Spee, vitorioso em Coronel e destruído na batalha das Falkland/Malvinas, e alguns cruzadores ligeiros, como o *Königsberg*, na África Oriental, e o *Emden*, no Índico, conseguiram perturbar a navegação britânica e distrair unidades navais de outros cenários. Apesar dos êxitos alcançados por estes navios isolados e do impacte emocional que daí resultou, dentro e fora da Alemanha, é evidente que a estratégia germânica não podia assentar, e nunca assim foi, no recurso a este tipo de acções, que também incluía alguns navios mercantes corsários que tiveram maior ou menor sorte, com destaque para o *Wolf*, o *Möwe* e o *Seeadler*.

A estratégia naval alemã assentava na Teoria do Risco, elaborada por Von Tirpitz¹¹. Este conceito defendia a tese de que a frota britânica, ainda que quantitativamente superior à germânica, não arriscaria uma batalha decisiva que poderia, mesmo que vencedora, enfraquecê-la a ponto de colocar em perigo as comunicações com os territórios do Império, sobretudo na hipótese de surgir uma terceira força anti-britânica. Desta forma a superioridade inglesa no Mar do Norte seria anulada, face à existência de uma Esquadra em Potência¹². Uma falha neste plano, que denuncia um certo complexo de potência de mar interior, era a de que, mesmo sem atacar directamente, os ingleses podiam bloquear o movimento marítimo alemão controlando o Canal da Mancha e o espaço entre a Grã-Bretanha e a Noruega, como fizeram, com pesados custos para a sustentabilidade do esforço militar e desastrosas consequências sobre a vida das populações e no moral interno, circunstância que não foi alheia ao clima insurreccional de finais de 1918.

A estratégia proposta por Tirpitz, para impedir um impasse só suportável se a guerra fosse breve, implicava uma batalha naval decisiva, na linha do pensamento de Mahan, batalha que deveria provocar danos graves na frota inimiga, neste caso a *Grand Fleet* resultante da reorganização das forças navais britânicas em Agosto de 1914, ao mesmo tempo que a defesa do litoral alemão deveria ser assegurada através de outros meios para além da *Hochseeflotte*. O início da guerra foi marcado por alguns êxitos germânicos que abalaram a confiança na *Royal Navy*, particularmente o torpedeamento de quatro obsoletos cruzadores britânicos pelo submarino U-9, em Setembro e Outubro de 1914, três deles na mesma ocasião¹³.

¹¹ Kelly, p.196-202.

¹² Teixeira da Silva p.344.

¹³ Hermann Kirchoff, *Otto Wedingen und seine Waffe*, Berlim, 1915, p.5-28; Bernard Ireland, *Cruisers*, Nova Iorque, 1981, p.45-46.

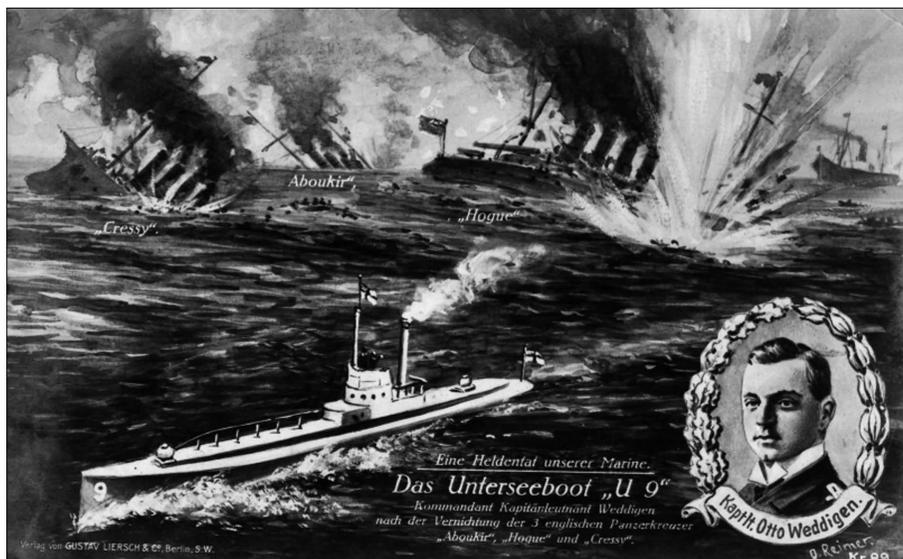


Fig. 3 – Postal de propaganda alusivo ao torpedeamento de cruzadores ingleses pelo submarino U-9, em 1914.

Este último sucesso teve influência na mudança de opinião sobre o valor da arma submarina (Fig. 3), que em breve passará a constituir um dos pilares da estratégia naval alemã. Apesar de tudo, a esperada dispersão da *Grand Fleet* não se verificou e o *Kaiser* entendeu preservar a *Hochseeflotte* de uma batalha frontal com a frota inglesa, condenando-a a uma inatividade de consequências deletérias, confirmando o axioma: quem tem poder e não o usa, não tem poder. O desenvolvimento da guerra submarina foi o corolário de uma situação estratégica pouco favorável à Alemanha, onde o bloqueio se fez sentir progressivamente nas condições de vida da população¹⁴, reduzida a uma dieta de 1000 calorias diárias: *Mulheres!...Ali estão formadas a quatro em longa fila. Devem ser umas duas centenas. Entre elas algumas crianças, alguns velhos, poucos uniformes de campanha, muito sujos. À porta do armazém, dois polícias [...]. Os rostos estão azulados de frio. A massa agita-se. A porta do armazém abre-se. Espáduas pontiagudas, carrapitos lassos. Todos empurram. Cada qual recebe vinte e cinco libras de batata*¹⁵.

¹⁴ C. Paul Vincent, *The Politics of Hunger: The Allied Blockade of Germany 1915-1919*, Athens (Ohio), 1985.

¹⁵ Theodor Plivier, *Os Grillhetas do Kaiser*, Lisboa, s/d, p.199.

O agravamento da situação geral e a necessidade de limitar a guerra submarina, sobretudo em resultado das reacções, particularmente dos Estados Unidos, ao torpedeamento do *Falaba* e do *Lusitania*, em 1915, levaram a procurar a solução numa batalha naval, que viria a acontecer semanas após a demissão de Tirpitz, em 1916, substituído por Eduard Von Capelle, pouco favorável à guerra submarina sem limites. Esse duelo naval, o único que opôs duas grandes frotas durante toda a Grande Guerra, a batalha da Jutlândia ou *Skagerrakschlacht*, opôs os almirantes Reinhard Scheer e John Jellicoe em 31 de Maio e 1 de Junho de 1916, acção que continua a suscitar análises divididas. Curiosamente, os submarinos que deveriam ter operado contra a frota inglesa acabaram por não ter intervenção na batalha, onde alguma descoordenação afectou os dois contendores.

A batalha foi uma vitória táctica alemã¹⁶, apesar do inferior alcance da sua artilharia principal. Todavia, a qualidade dos navios alemães também lhes garantiu maior resistência ao fogo inimigo, conseguindo muitos deles regressar às suas bases apesar dos estragos sofridos. A esquadra inglesa perdeu três couraçados, três cruzadores de batalha e oito *destroyers*, contra um couraçado pré-Dreadnought, um cruzador de batalha, quatro cruzadores ligeiros e cinco torpedeiros, ou seja, 113000 toneladas do lado britânico e 62000 toneladas do lado alemão, ascendendo as perdas humanas a 6094 ingleses contra 2551 alemães. Embora estas perdas pareçam pequenas perante as hecatombes que se desenvolviam em terra, a verdade é que a Batalha da Jutlândia constituiu um ponto de viragem da guerra, remetendo praticamente a *Hochseeflotte* para a situação de Esquadra em Potência, recolhida nos seus portos e com os responsáveis da estratégia naval alemã convencidos da impossibilidade de reduzir o poderio inglês numa batalha convencional.

Esta circunstância levou o comando alemão a reiniciar a guerra submarina sem restrições a partir de 1917 e, entre as tripulações entregues a uma rotina portuária depressiva, a desenvolver sentimentos de agitação estimulados pela degradação do ambiente social, situação que culminou nos motins que deram início à revolução em Outubro de 1918. Quando os almirantes Hipper e Scheer, os dois chefes na Jutlândia, decidiram nos finais de Outubro uma sortida da frota para enfrentar numa batalha final a *Gand Fleet* no Mar do Norte, sem conhecimento do governo civil recentemente nomeado em substituição do general Erich Ludendorff, governo que desde 5 de Outubro procurava um

¹⁶ George Bruce, *Sea Battles of the 20th Century*, Londres, 1976, p.62-83.

armistício com os Aliados, os acontecimentos precipitaram-se num clima de grande instabilidade.

Os historiadores não estão de acordo quanto às razões da sortida da frota num momento da guerra em que uma acção desta envergadura suscitava problemas de difícil solução, um dos quais, e não dos menores, era o de convencer as equipagens dos grandes navios, muito trabalhadas por agitadores inspirados pelo exemplo russo e, de uma maneira geral, desmotivadas e ansiosas pela paz a qualquer custo. A ter-se efectuado, a saída da *Hochseeflotte* para enfrentar os britânicos, com meios da ordem de um para dois no tocante às grandes unidades e apenas favorável a nível dos submarinos, contribuiria para dificultar ou impedir a continuação das conversações tendentes a alcançar um armistício, solicitado através do presidente dos Estados Unidos, Woodrow Wilson, mesmo que fosse atingido o objectivo de causar perdas importantes à *Grand Fleet*, colocando em má posição o governo alemão chefiado pelo príncipe Max de Baden. É certo que a directiva de Hipper para a operação, datada de 24 de Outubro (Op. 269/A I), dia em que foi conhecida a terceira nota do presidente Wilson¹⁷, foi precedida por uma ordem do almirante Scheer a 22 de Outubro, um dia antes da demissão de Ludendorff, mas o plano de batalha de Hipper foi confirmado já a 27 de Outubro por Scheer, no mesmo dia em que o governo alemão aceitou o princípio da neutralização da frota¹⁸.

Se recusarmos a hipótese de se tratar de um *baroud d'honneur* sem grande sentido prático, destinado em parte a salvar a face da *Hochseeflotte*, como parece ter sido a opinião do almirante Hipper¹⁹, ou de uma possível tentativa desesperada para travar o armistício, que concluir desta decisão? Julgamos credível uma terceira hipótese, alheia a um qualquer desejo irrealista de prosseguir a guerra, que era a de tentar obter uma posição mais favorável nas negociações de armistício através de um êxito militar significativo, para o que não faltavam exemplos na história²⁰. Falhadas as últimas grandes ofensivas terrestres de 1918 no ocidente, a derradeira possibilidade que restava à Alemanha era a de um êxito naval, que demonstrasse aos Aliados e aos Estados Unidos que os custos da continuação da luta eram demasiados e que uma acomodação aos interesses germânicos se revelava politicamente aceitável.

¹⁷ John Snell, "Wilson in Germany and the Fourteen Points", *Journal of Modern History*, 26, 1954, p.364-369.

¹⁸ Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, 5, Oxford, 1969, p.171-174; Henry Newbolt, *The History of the Great War. Naval Operations*, 5, Londres, 1931, p.367

¹⁹ Tobias Philbin, *Admiral Von Hipper. The Inconvenient Hero*, Amesterdão, 1982, p.155.

²⁰ Newbolt, p.369.

A 21 de Outubro foi ordenado aos submarinos que regressassem às bases, circunstância aproveitada pelo *Admiralstab* para disfarçar a saída da frota com o pretexto de um grande exercício. Esta situação limite, obrigando a mentir às tripulações para sair dos portos, é bem elucidativa da indisciplina que se ia instalando na Alemanha e em particular na *Hochseeflotte*, onde no ano de 1917 se assistira a graves actos de insubordinação (Fig. 4), em parte por razões relacionadas com a deficiente alimentação. A 29 de Outubro a esquadra, reunida em Wilhelmshaven, preparava a saída para o mar, o que exigia caldeiras sob alta pressão para movimentar os navios, alertando as tripulações, de nada valendo a explicação de que se tratava de uma saída de treino e de uma operação destinada a limpar campos de minas que dificultavam o regresso dos submarinos.



Fig. 4 – Selo da RDA comemorando os motins na frota em 1917.
O navio representado é o couraçado *Friedrich der Grosse*.

Na noite de 29 para 30 de Outubro, compreendendo que se prepara uma sortida, a marinhagem do *Thüringen* e do *Helgoland* sabota a manobra, apagando as caldeiras e enfrentando a oficialidade, enquanto noutros navios do I e II esquadrões a tripulação se recusa a levantar ferro. No dia seguinte a ordem é temporariamente restabelecida através da ameaça de alguns torpedeiros e submarinos sobre os navios insubordinados²¹, permitindo ao comandante do

²¹ Marder, p.155.

III Esquadrão da *Hochseeflotte* fazer sair os navios para o mar com aparente normalidade, recebendo ordem para se dirigir a Kiel, uma vez que se entendera ser impossível enviar a frota enfrentar a *Grand Fleet*. Convém chamar a atenção para a disciplina observada nas pequenas unidades, torpedeiros, submarinos e caça-minas, navios em que as condições de vida não eram melhores, pelo contrário, das que existiam nos grandes navios. Só podemos ver neste caso o resultado benéfico da constante actividade exercida por estes navios, criadora de coesão nas equipagens em consequência da constante exposição ao perigo. Na história militar não faltam exemplos desta verdade: a propaganda actua mais facilmente onde há inacção e fraca autoestima.

Situação semelhante também se verificara nos inícios de 1918 na frota austro-húngara, cujo comando entendia mantê-la igualmente como força dissuasora: *Le moral est en baisse et, comme il faut bien s'en prendre à quelqu'un qui soit a portée, on accuse les bateaux de surface autrichiens, ces pelés, ces galeux, qui restent là, amarrés à quatre au fond des ports [...]. Tous hommes de mer et de guerre, mais qui finit par vaincre l'inaction des escadres enfermées. Le 1^{er} février 1918, à Cattaro, ces hommes-là se sont mutinés. Les équipages des grands bateaux ont fait soviét et hissé le torchon rouge qui monte si facilement à la corne des navires paralysés. Un peu d'énergie a eu raison de la révolte. Le 2 au soir, tout était rentré dans l'ordre.*

*Mais seule la brise du large et l'âcre odeur des explosifs peuvent balayer les miasmes qui demeurent*²². Não é impossível que a sortida planeada para a *Hochseeflotte* tivesse como segundo objectivo retomar o controlo disciplinar das tripulações, aspecto que não parece ter sido suficientemente acautelado pelos almirantes Scheer e Hipper.

O que começou por ser um motim transformou-se numa revolução quando, a 1 de Novembro, no Kiel, onde se encontravam detidos os envolvidos nos acontecimentos a bordo do couraçado *Markgraf*, depois de numa reunião de marinheiros e fogueiros terem sido enviadas delegações aos oficiais responsáveis requerendo a libertação dos camaradas presos, naturalmente sem resultado. Em consequência disto, a atitude dos sediciosos radicalizou-se, associando agora operários fabris, militantes partidários e sindicalistas, numa manifestação a 2 de Novembro, que culminou com uma outra, congregando milhares de pessoas, no dia seguinte. Esta foi reprimida pela força, verificando-se mortos e feridos, o que decidiu a situação, pois a 4 de Novembro os marinheiros amotinados marcharam pela cidade, enquanto outros se sublevaram.

²² Paul Chack, *On Se Bat Sur Mer*, Paris, 1926, p.286-287.

ram, agora com a finalidade declarada de impedir a continuação da guerra. O marinheiro Karl Artelt organizou o primeiro conselho de soldados e o comandante da base, o almirante Wilhelm Souchon, perante a impossibilidade de controlar a situação, concordou na libertação dos detidos. No dia 4 de Novembro vários dezenas de milhar de marinheiros, soldados e operários dominam a cidade e a base naval de Kiel, assumindo o controlo de Wilhelmshaven a 6 de Novembro²³.

Transcrevemos em seguida uma descrição da revolta a bordo dos navios na base de Kiel: *Como uma avalanche, a tripulação rola para a popa. Não há resistência. Os oficiais entrincheiraram-se na ponte couraçada. 1400 marujos e fogueiros. Por cima das suas cabeças flutua a bandeira negra sobre fundo branco, com a cruz de ferro no ângulo esquerda. A driza rebenta. Alguns braços erguem uma vassoura, daquelas que servem para limpar o convés, velha e esfrangalhada pelo trabalho de inúmeros marujos condenados à escravidão. – Iça a vassoura!...Iça!*

A vassoura sobe no ar e fica suspensa no alto do mastro. E nos outros navios sobem ao mastro vassouras, sacas de carvão, bandeiras rubras.

Cinco mil oficiais de marinha prestaram juramento de fidelidade à bandeira. Apenas três defendem o seu juramento.

A bordo do König, o comandante, o imediato e um guarda-marinha de vinte anos, empunham pistolas, fazem fogo. Uma onda parda aniquila-os. Desaparecem.

A bandeira do Kaiser baixa, e sobe, no seu lugar, a bandeira vermelha. Todos os outros navios aderem logo²⁴.

Assim, numa semana a ordem imperial soçobrou, face ao colapso militar que se preparava na frente ocidental, proclamada a República a 9 de Novembro, num cenário de confusa incerteza, no momento em que as negociações para a assinatura do Armistício exigiam um ambiente diferente para que as exigências dos Aliados pudessem ainda ser mitigadas. O governo alemão, chefiado por Friedrich Ebert, e os responsáveis do USPD e do SPD procuraram atenuar as consequências da revolta²⁵, que se estendera a outras regiões do país, o que conseguiram gradualmente, através da repressão e também gra-

²³ Dirk Dähnhardt, *Revolution in Kiel. Der Übergang vom Kaiserreich zur Weimarer Republik*, Neumünster, 1978.

²⁴ Plivier, p.259-260. O nome destes oficiais foi atribuído pelo regime nacional-socialista a torpedeiros da *Kriegsmarine*.

²⁵ Partidos de orientação social-democrata: Wolfram Wette, “Die November Revolution in Kiel 1918”, in J. Jensen/P. Wulf (eds.), *Geschichte der Stadt Kiel*, Neumünster, 1991, p.287-294.

ças à falta de maturidade política dos amotinados. Parece não haver dúvidas acerca das causas da revolta da Esquadra, antes de mais o cansaço provocado pela falta de decisão militar e consequente agravamento das condições de vida, quer dos militares, quer dos civis, bem como o impacte ideológico e psicológico da revolução russa. Todavia, não podemos esquecer que as tropas nas trincheiras não tinham, certamente, melhores condições de vida, mesmo sem considerar a percentagem de baixas, incomparável, mas mantiveram a disciplina até ao final do conflito. Seja como for, a revolta dos marinheiros, como sucedeu noutras rebeliões militares, partiu de um reduzido grupo organizado, alastrando rapidamente e tornando-se incontrolável, não tanto por razões ideológicas, mas sobretudo por falta de motivação bélica, fraco moral e descuidada disciplina.

A incapacidade de contrariar o bloqueio oposto pelos Aliados, que terá custado à população civil alemã não menos de 424000 vítimas²⁶, pesou nos acontecimentos, fazendo crer, aliás erradamente, que o pão voltaria com o restabelecimento da paz (*Frieden und Brot*). Sem ignorar a influência da propaganda anarquista e socialista entre as tripulações, em particular junto dos fogueiros, elementos essenciais das equipagens, a impressão geral dos acontecimentos é a de uma reacção súbita, estimulada pelo conhecimento das negociações em curso com os Aliados e depois fortalecida por razões de camaradagem e hábil aproveitamento por agitadores. Sem desejarmos aprofundar esta questão, a verdade é que a indisciplina e radical quebra da cadeia de comando a bordo dos grandes navios da *Hochseeflotte* influiu no futuro da esquadra, sem esquecer a parte que teve posteriormente na tese da *punhalada nas costas*.

Apesar das tentativas dos negociadores alemães para prolongar a discussão de várias cláusulas, o Armistício foi assinado em Compiègne a 11 de Novembro de 1918. As condições eram naturalmente pesadas e, em certos aspectos, pouco claras. Devemos reconhecer que as perturbações que se desenvolviam na Alemanha não deixaram de contribuir para a intransigência dos Aliados, pouca ou nenhuma margem de manobra deixando aos negociadores germânicos, apesar de alguma contenção norte-americana. Referiremos apenas os artigos especialmente relacionados com a frota de guerra, cuja rendição já fora considerada inevitável e que aguardava nas suas bases a ordem de suspender para um destino indefinido, entregue aos amotinados, os quais, através dos

²⁶ Leo Grabler, *The Cost of the World War to Germany and Austria-Hungary*, Yale, 1940, p.78.

conselhos de soldados, reconhecidos pelo governo, apenas toleravam aos oficiais autoridade em aspectos estritamente técnicos²⁷.

As cláusulas navais do Armistício são numerosas²⁸, 13 ao todo (XX a XXXIII), e não permitem dúvidas quanto ao seu verdadeiro significado, desde que fossem cumpridas: a rendição irreversível das forças navais alemãs. A cláusula XXII determinava a entrega de todos os submarinos aos Aliados e aos Estados-Unidos, em portos a designar²⁹. Neste caso é de assinalar que não se referiam portos neutros nem internamento, é uma entrega incondicional, preludiando a proibição total de submarinos na Marinha alemã. A cláusula XXIII é a que se relaciona directamente com a *Hochseeflotte*. Transcrevemo-la de seguida: *Os navios de guerra da Frota de Alto Mar alemã que os Aliados e os Estados Unidos designarem serão imediatamente desarmados e em seguida internados em portos neutros ou, na sua falta, em portos das potências aliadas. Estes portos serão designados pelos Aliados e pelos Estados-Unidos. Os navios aí permanecerão sob a vigilância dos Aliados e dos Estados Unidos, apenas com uma equipagem de guarda a bordo. As determinações dos Aliados compreendem: 6 cruzadores-couraçados; 10 couraçados; 8 cruzadores ligeiros (dois deles lança-minas); 50 destroyers dos tipos mais recentes [...]. Todos os navios designados para serem internados deverão estar prontos a deixar os portos alemães sete dias depois de assinado o Armistício. A rota a seguir ser-lhes-á indicada por T.S.F.*

A cláusula XXXI é, de certa maneira, um complemento da XXIII, pois interdita qualquer destruição de navios ou de material antes de evacuação, entrega ou devolução. Com efeito, esta cláusula foi considerada necessária na expectativa de que, por ordens superiores ou por iniciativa própria, os comandantes destruíssem os seus navios, perante a ameaça de apropriação pelo inimigo. Como veremos, tal não aconteceu com a *Hochseeflotte*, que foi realmente entregue na perspectiva de um internamento em portos neutros, ainda que tudo sugerisse cautela quanto à atitude futura dos Aliados. O afundamento da frota internada foi uma consequência dessa atitude, embora as cláusulas do tratado de paz que se preparava não deixassem grandes dúvidas quanto ao futuro da Alemanha como potência naval, sugerindo que o *Admiralstab* tivesse, desde o início, admitido a necessidade de destruir a frota para impedir

²⁷ L. Von Reuter, *Scapa Flow. Tombeau de la Flotte Allemande*, Paris, 1929, p.9-10; Marder, p.271.

²⁸ Bullitt Lowry, *Armistice 1918*, Kent, 1996, p.117-146;

²⁹ Massie, p.780.

a sua apropriação pelo inimigo, caso o Armistício não conduzisse à paz, apesar de Von Reuter nada referir quanto a este aspecto.

O problema imediato era o de restabelecer um mínimo de disciplina na frota, de forma a garantir que pudesse largar no prazo estabelecido pelos Aliados, bastante curto. O almirante Ludwig Von Reuter foi nomeado para comandar a *Esquadra de Travessia*, um tanto a contragosto e na expectativa de uma comissão breve³⁰. A situação disciplinar conhecera alguma acalmia, o que permitira o regresso de parte da oficialidade que fora expulsa ou partira em resultado dos motins. Todavia, nem todos os comandantes aceitaram conduzir os seus navios numa viagem que não preludiava nada de bom para a *Hochseeflotte*, tanto mais que os conselhos de soldados continuavam a interferir em todos os assuntos de serviço, dificultando o restabelecimento da normalidade possível, à medida que a Alemanha se ia apercebendo das consequências da derrota, uma das quais, a continuação do bloqueio, prevista na cláusula XXI, se revelou dramática³¹.

De acordo com as instruções dos Aliados, a esquadra deveria largar de Wilhelmshaven, porto de concentração, no dia 19 de Novembro, em rota para o Firth of Forth, onde teria lugar a inspecção do estado de desarmamento dos navios e de onde se faria ao mar logo que conhecidos os portos de internamento. Este aspecto nunca foi definido convenientemente, em parte porque o governo alemão, assediado por problemas de toda a ordem, não cuidou da questão, em parte porque os responsáveis pela Marinha não puderam assumir posições inflexíveis no contexto político-militar do momento. O almirante Hugo Meurer, membro da Comissão de Armistício, regressado do Firth of Forth onde fora contactar o almirante Beatty, comandante da *Grand Fleet*, para acordar as condições da inspecção da frota alemã e do seu posterior internamento, não deixou de comunicar a Von Reuter que, em sua opinião, os ingleses não tinham a mínima intenção de enviar os navios para portos neutros³².

As instruções escritas do almirante Hipper para Von Reuter não deixavam de subentender alguma desconfiança quanto à posição inglesa, tanto mais que a cláusula XXIII do Armistício referia como hipótese possível o internamento

³⁰ Von Reuter, p.12-17.

³¹ N. P. Howard, "The Social and Political Consequences of the Allied Food Blockade of Germany 1918-1919", *German History*, 11 (2), 1993, p.161-188; Mary Cox, "War, Blockade, and Hunger: Nutritional Deprivation of German Children 1914-1924", *Discussion Papers in Economic and Social History*, 110, 2013, p.1-34.

³² Von Reuter, p.18.

em portos das potências aliadas, limitando-se a aceitar a palavra de Beatty como garantia: *O almirante Beatty assegurou que fará conhecer a tempo os nomes dos portos de internamento e a data em que os transportes* (para repatriar as equipagens desnecessárias) *até se deverão apresentar*³³. Já depois da frota fundear no Firth of Forth, a 21 de Novembro, a uma pergunta de Von Reuter ao comodoro Hodges, chefe do estado-maior de Beatty, sobre os portos de internamento, foi-lhe respondido nada saber, facto que indiciava um desfecho diferente daquele que fora sugerido nos termos do Armistício e aceite pelos negociadores alemães, convencidos ou não das boas intenções dos Aliados.

Recordamos que a ideia do internamento partira dos Estados Unidos, proposta contrariada com êxito pelo almirante Rosslyn Wemyss³⁴, então Primeiro Lorde do Almirantado e representante inglês na assinatura do Armistício. Não havia muitos países neutrais na Europa e menos ainda possuidores de portos capazes de receber a frota alemã. Ainda assim foi considerada a possibilidade do internamento na Noruega ou em Espanha. Houve alguns contactos inconsequentes com estes dois últimos países, em particular com a Espanha, que talvez por isso depois esteve presente na Conferência de Paz, chegando a proferir-se que Vigo seria o porto escolhido. Nada daqui resultou, não tanto pela recusa norueguesa e espanhola, talvez motivada por não haver interesse em receber uma grande frota com tripulações indisciplinadas e partidárias de radicais soluções políticas anti-monárquicas, como pelo evidente pouco empenho dos britânicos em relação ao internamento em portos neutros³⁵.

A 19 de Novembro a esquadra estava pronta para zarpar de Wilhelmshaven, onde se concentrara. Deveria encontrar-se com a escolta inglesa ao largo da Ilha de May, na Escócia, às 8 horas do dia 21 de Novembro. Os navios largaram com combustível suficiente para 1500 milhas náuticas, a uma velocidade reduzida de 12 nós por hora, sem munições e com víveres suficientes para as tripulações até 17 de Dezembro. Antes da partida foi preciso resolver um problema que pode parecer secundário quando visto a quase um século de distância: o problema da bandeira. Os conselhos de soldados desejavam que os navios navegassem sob a bandeira vermelha, símbolo da revolução, bandeira que todos mantinham hasteada (Fig. 5). Em termos de direito naval a bandeira vermelha, não representando nenhuma entidade política reconhe-

³³ Von Reuter, p.18.

³⁴ Robert O'Connell, *Sacred Vessel: The Cult of the Battleship and the Rise of the U. S. Navy*, Boulder, 1991, p.233-261.

³⁵ Lowry, p.147-148.

cida, correspondia à situação de bandeira pirata, podendo suscitar uma atitude violenta contra os navios alemães por parte dos Aliados. Perante tal facto o conselho superior de soldados acabou por aceitar navegar sob o pavilhão de guerra da Marinha Imperial, limitando-se a exigir um distintivo vermelho no mastro de vante dos navios, distintivo que pouco depois da largada foi desaparecendo gradualmente³⁶.



Fig. 5 – Navios da *Hochseeflotte* em Wilhelmshaven, preparando-se para a viagem de internamento com bandeiras vermelhas hasteadas.

Os ingleses foram claros a propósito do exercício do comando e dos conselhos de soldados, não os reconhecendo e recusando qualquer contacto com eles, considerando-os expressão de uma indisciplina inaceitável e atribuindo à oficialidade alemã toda a autoridade sobre a frota. Esta situação não deixou de levantar bastantes problemas aos oficiais germânicos, mesmo a título pessoal, como sucedeu com o próprio Von Reuter, problemas agravados pelas

³⁶ Von Reuter, p.21-22.

condições de vida verificadas durante os meses de internamento. Por outro lado, os membros dos conselhos de soldados tiveram uma decepção quando, no Firth of Fort, tentaram confraternizar com os ingleses, durante as visitas de inspeção. Mais tarde, o chefe do conselho de soldados consultou Von Reuter sobre a conveniência de desenvolver propaganda junto das tripulações inglesas para as amotinar, no que foi dissuadido pelo almirante: *Os tripulantes ingleses, apenas deitando os olhos sobre a frota alemã internada, podiam, com demasiada evidência, dar-se conta da vitória do seu sistema de governo. Deviam estar muito mais levados a orgulhar-se do seu país e do seu governo que inclinados a sentimentos de internacionalismo, de pacifismo, todos sentimentos anti-ingleses [...]. Nós, oficiais, não tínhamos nada de comum com a revolução e não queríamos ter nenhuma relação com os seus autores*³⁷. Estamos, mais uma vez, perante aquelas realidades que Jean Renoir soube tão bem representar no seu memorável filme *A Grande Ilusão*³⁸.

Não foi fácil para os oficiais alemães a missão que lhes competiu neste final de guerra. Colocados perante o dilema de conduzir a esquadra a um destino obscuro, que muitos consideravam render a frota sem ter sido vencida, ideia que teve vigoroso eco na esquerda e na direita alemãs depois da guerra, os oficiais encontraram justificação no contexto do momento e na necessidade de cumprir o calendário ditado pelos Aliados, sob pena de ocupação imediata da Ilha de Helgoland. Tratava-se, portanto, de um dever a cumprir, que não excluía à partida a possível destruição da frota internada, como Von Reuter procurou explicar circunstanciadamente³⁹. Se assim não acontecesse tudo parece indicar que os marinheiros, interessados essencialmente em impedir a continuação das hostilidades, entregariam os navios sem procurar salvar guardar quaisquer outros interesses. Não podemos esquecer que se vivia um processo revolucionário, com todas as situações anormais que caracterizam tais rupturas.

Em 1918 defrontavam-se duas concepções sociais tornadas inconciliáveis pelas vicissitudes da guerra. Compreenderemos melhor a situação confrontando a forma como o príncipe Von Hohenzollern, oficial do cruzador *Emden*, e o marinheiro Plivier, tripulante em diversos navios ao longo da guerra, aludiram à imperatriz. Escreveu o primeiro: *Von Müller, discursou acerca do aniversário, enaltecendo as qualidades de Sua Majestade, sempre bem disposta,*

³⁷ Von Reuter, p.48-49.

³⁸ Filme de 1937, de teor pacifista e revelador de antagonismos e solidariedades sociais superiores à guerra e às nacionalidades.

³⁹ Von Reuter, p.12-14.

na condução dos trabalhos hospitalares dando os mais salutares exemplos de uma verdadeira mãe.

Esta gratidão expressada por um valente homem do mar, aos seus marinheiros, criou-lhes uma tal disposição que três hurras foram arrancados aos seus bons corações de Alemães, tocando a orquestra o hino nacional. Foi uma cerimónia muito tocante ⁴⁰.

Vejamos agora o sentimento do segundo: *Nós continuamos a ser simples marinheiros a 50 pfennings por dia. Mas levam-nos à estação, transportam-nos a Berlim e passamos pela Porta de Brandenburgo enquadrados numa guarda de honra.*

A imperatriz diz-nos adeusinho com a mão quando obtemos a honra de desfilar diante dela em passo de ganso ⁴¹.

Os navios afectos à Esquadra de Travessia foram os seguintes: couraçados: *Friedrich der Grosse* (navio almirante), *Kaiser*, *Prinzregent Luitpold*, *Grosser Kurfurst*, *Kaiserin*, *König Albert*, *Markgraf*, *Kronprinz Wilhelm*, *König Bayern*; cruzadores de batalha: *Moltke*, *Von der Tann*, *Hindenburg*, *Derfflinger*, *Seydlitz*; cruzadores ligeiros: *Bremse*, *Brummer*, *Frankfurt*, *Nürnberg*, *Köln*, *Karlsruhe*. Por não se encontrarem em condições de aparelhar, o couraçado *König* e o cruzador ligeiro *Dresden* juntaram-se à frota já em Scapa Flow, a 6 de Dezembro, juntamente com o torpedeiro *V 129*, que substituiu, por imposição inglesa, o *V 30*, que durante a travessia bateu numa mina e se afundou. Como o cruzador de batalha *Mackensen* se encontrava ainda em construção foi substituído pelo couraçado *Baden*, que aportou a Scapa Flow em 9 de Janeiro de 1919. Da frota faziam parte cinquenta torpedeiros, como estava estipulado, agrupados em cinco flotilhas e uma meia flotilha ⁴².

Às oito horas do dia 21 de Novembro a esquadra encontrou-se com a escolta aliada, que enquadrou os navios alemães, sobrevoados por aviões e dirigíveis. Este patético cortejo naval tomou rumo ao Firth of Forth com o cruzador ligeiro britânico *Cardiff* à cabeça, fundeando no local destinado às 15 horas. Muitos dos navios alemães não tinham o melhor aspecto, reflectindo uma certa falta de manutenção, e alguns foram obrigados a sair da linha para evitar abalroamento, devido a quebras na velocidade provocadas por falta de pressão nas caldeiras, reflexo do pouco empenhamento de fogueiros e maqui-

⁴⁰ Joseph Von Hohenzollern, *Emden*, Lisboa, p.195-196.

⁴¹ Plivier, p.249.

⁴² Reuter, p.16, 157-158; Massie, p.783. Alguns dos cruzadores ligeiros eram recentes, embora com nomes idênticos a outros perdidos durante a guerra, como o *Emden*, o *Dresden*, o *Karlsruhe* e o *Köln*.

nistas. Ainda assim não houve incidentes a registar, apesar do ambiente de tensão vivido pelos dois lados durante a manobra.

Cerca das 16 horas verificou-se um facto que denunciou as intenções britânicas e contra o qual Von Reuter nada pôde fazer, a não ser protestar em vão: um telegrama assinado pelo almirante Beatty ordenava que o pavilhão alemão seria arriado dos navios, não voltando a ser içado sem prévia autorização. Queria assim o comandante britânico, usando de uma medida contrária ao direito internacional no que respeita a navios internados, confirmar a rendição da frota alemã. Gesto simbólico, em contradição com a manutenção das insígnias e distintivos de comando, reconhecendo desta forma a soberania, através da autoridade dos oficiais no exercício legal das suas funções⁴³. No dia 22, depois de minuciosamente inspecionada, a frota recebeu ordem para navegar para Scapa Flow, excelente fundeadouro para grandes esquadras, rodeado por uma paisagem desolada e triste, terminando assim a ilusão do internamento em portos neutros, movimento que teve lugar entre os dias 22 e 26 de Novembro (Fig. 6).



Fig. 6 – A frota germânica aporta a Scapa Flow após a inspeção aliada no Firth of Fort.

⁴³ Von Reuter, p.25-26.

Pouco depois foram estabelecidas as regras para a frota, proibindo o uso da rádio, cuja aparelhagem foi desmontada, impedindo o contacto entre os diversos navios através de embarcações não inglesas e impondo a censura da correspondência, endurecida progressivamente. As condições de vida a bordo de navios cuja construção não tivera em conta a comodidade das tripulações, uma vez que a estratégia decidida para a *Hochseeflotte* não exigia longas permanências no mar, eram penosas. O abastecimento em víveres devia ser assegurado a partir da Alemanha através de um cargueiro, uma ou duas vezes por mês, e o correio através de cruzadores ou torpedeiros não internados, uma vez por semana. Curiosamente, os ingleses mantiveram o abastecimento de carvão e água à esquadra, mas obrigaram a enviar da Alemanha tabaco e sabão, difíceis de obter, como é evidente, ao contrário da aguardente, disponível em grande quantidade com as previsíveis consequências sobre tripulações desmoralizadas e indisciplinadas, cujos contactos mais ou menos clandestinos com os ingleses podem ter suscitado entre eles sentimentos reivindicativos, que o governo britânico contrariou imediatamente duplicando o soldo de marinheiros e oficiais da *Royal Navy*⁴⁴.

Von Reuter teve grande dificuldade em enfrentar o poder dos responsáveis pelos conselhos de soldados durante o internamento, pois não só tinha embaraços em comunicar com a Alemanha sem interferência destes e da censura inglesa, como não recebia instruções sobre o destino dos navios. Conseguiu pouco a pouco algum controlo sobre os marinheiros à medida que foram sendo reduzidas as equipagens de guarda, reduções que a partir de determinado momento tornaram impossível que a frota voltasse a fazer-se ao mar. A esquadra internada, na verdade aprisionada, enfrentava a possibilidade de ser imediatamente tomada pelos ingleses caso se verificassem motins a bordo ou não fossem cumpridas as suas ordens, ou ainda, o que era altamente improvável, que o Armistício fosse denunciado levando ao recomeço das hostilidades. Von Reuter apercebeu-se rapidamente que, para evitar que assim viesse a suceder, a solução consistia em afundar a esquadra.

Mesmo que o almirante alemão não tivesse recebido instruções nesse sentido, a verdade é que era princípio vigente na *Kaiserliche Marine*, como Von Reuter referiu repetidas vezes, não entregar navios ao inimigo, combatendo até à destruição ou afundando-os voluntariamente. Não é impossível, como refere

⁴⁴ Von Reuter, p.37-38. Em 1931 verificou-se um grave motim em navios da *Royal Navy* na base de Invergordon, devido a cortes abruptos nos soldos (entre 10% e 20%), motivados pela recessão.

o *Großadmiral* Raeder nas suas memórias⁴⁵, que Von Reuter tivesse realmente recebido directrizes quanto ao futuro da frota, provavelmente do almirante Alfred Von Trotha⁴⁶, a partir de Março de 1919 chefe da agora *Reichsmarine*. Perguntamo-nos se a entrega da esquadra aos Aliados, independentemente do que viesse a acontecer-lhe, não terá sido bem vista pelo governo alemão em 1918, pois tal facto não só permitiu afastar da Alemanha milhares de elementos radicais, num momento crucial, como limitou o apoio aos revolucionários em cidades portuárias, apoio que poderia ter sido decisivo contra as forças que se lhes opunham.

As negociações com os Aliados foram-se prolongando, quase sempre na ignorância de Von Reuter, cujas informações sobre as mesmas provinham na maior parte dos jornais ingleses. A 25 de Março o almirante transferiu-se para o cruzador *Emden*, onde a disciplina tinha sido restaurada, libertando-se da pressão de um grupo particularmente turbulento a bordo do *Friedrich der Grosse*. Numa circular o almirante explicava a razão da mudança⁴⁷, referindo todavia um aspecto que nos parece significativo: a posição central do cruzador em relação à esquadra e as facilidades de comunicação que daí resultavam. A 8 de Maio os Aliados apresentaram as condições de paz ao governo alemão, conhecidas por Von Reuter a 11, mais uma vez através de um jornal inglês (!), não restando agora dúvidas quanto ao destino da frota. A 1 de Junho, aniversário da batalha da Jutlândia, temendo que os ingleses tentassem ocupar os navios, Von Reuter informou os comandantes que deveriam preparar o afundamento caso tal acontecesse.

No início de Junho as tripulações dos torpedeiros decidiram-se a sabotar os navios, demonstrando mais uma vez um espírito diferente do que animava as grandes unidades. O almirante convocou o comandante dos torpedeiros, Hermann Cordes, confiando-lhe o intuito de afundar toda a esquadra, com o que este oficial concordou, continuando os preparativos a bordo dos torpedeiros de forma dissimulada, para não alertar o resto da esquadra e os ingleses, que entretanto preparavam já a ocupação dos navios⁴⁸. Von Reuter recebeu finalmente confirmação das condições de paz da parte alemã, confirmando

⁴⁵ Erich Raeder, *My Life*, Annapolis, 1960, p.105.

⁴⁶ Friedrich Von Ruge, *Scapa Flow 1919: Das Ende der deutschen Flotte*, Berlim Leste, 1969, p.130-133. No cofre do *Emden* foi encontrada uma carta de Von Trotha sugerindo veladamente que os navios não deveriam ser entregues caso falhassem as negociações para a sua conservação.

⁴⁷ Von Reuter, p.78-79.

⁴⁸ Marder, p.274; Van der Vat, *The grand scuttle: The sinking of the German Fleet at Scapa Flow*, Edimburgo, 2007, p.169.

que a Esquadra de Internamento devia ser entregue. A 16 de Junho o *Times* informava: *Under the provision of a financial arrangement, Germany is prepared to surrender not only the surface warships demanded, but all ships of the line*⁴⁹.

Dado que o Armistício terminava a 21 de Junho e como Von Reuter não teve conhecimento da sua prorrogação por mais três dias, no dia 17 o almirante difundiu a ordem P.39, constando de 12 pontos, com minuciosas instruções para proceder ao afundamento da esquadra. Os pontos 7, 8 e 9 referiam directamente a forma de sinalizar e confirmar a ordem de afundamento, especialmente o ponto 8, onde se lia, determinando o afundamento imediato: *Todos os comandantes e comandante superior dos torpedeiros. Parágrafo 11. Execução. Comandante da Esquadra de Internamento*⁵⁰. No dia 20 os comandantes de dois navios de batalha deram conta de que os tripulantes desconfiavam dos preparativos iniciados pelos oficiais, pelo que foi preciso, com algumas cautelas, informá-los do que se preparava. A saída da esquadra inglesa do Firth of Forth para manobras, comandada pelo almirante Sydney Fremantle, facilitou a execução da operação.

Às 10 horas da manhã do dia 21, Von Reuter ordenou que o *Emden* içasse o sinal combinado, confirmado pela esquadra a partir das 11 horas e meia. À medida que se iniciava a sabotagem os tripulantes iam abandonando os navios nos escaleres de salvamento, alguns protegidos por uma bandeira branca, o que não impediu que as embarcações de vigilância inglesas, apanhadas de surpresa, abrissem fogo sobre eles e sobre homens na água. Houve um total de 10 mortos, entre os quais o comandante do couraçado *Markgraf*, bem como 16 feridos⁵¹. Estabeleceu-se a confusão na baía quando os navios começaram a afundar, muitos deles, em especial os torpedeiros, com a bandeira de guerra imperial alemã hasteada e entre os hurras dos tripulantes, que em nenhum caso se opuseram activamente à operação. O primeiro navio a desaparecer foi o *Friedrich der Grosse*, às 12 horas e 16 minutos, seguido do *König*, às 12 horas e 54 minutos, e do *Brummer*, às 13 horas e 5 minutos. No meio dos navios que adernavam e soçobravam com grande ruído (Fig. 7), circulavam as embarcações de vigilância inglesas e um vapor de turismo, o *Flying Kestrel*, com um atónito grupo escolar que viera observar a frota internada.

⁴⁹ Official Summary, *The Times*, 16-6-1919.

⁵⁰ Von Reuter, p.107-108, 112.

⁵¹ Von Reuter, p.128; Marder, p.281-282. Existe uma pequena divergência entre estas duas fontes.

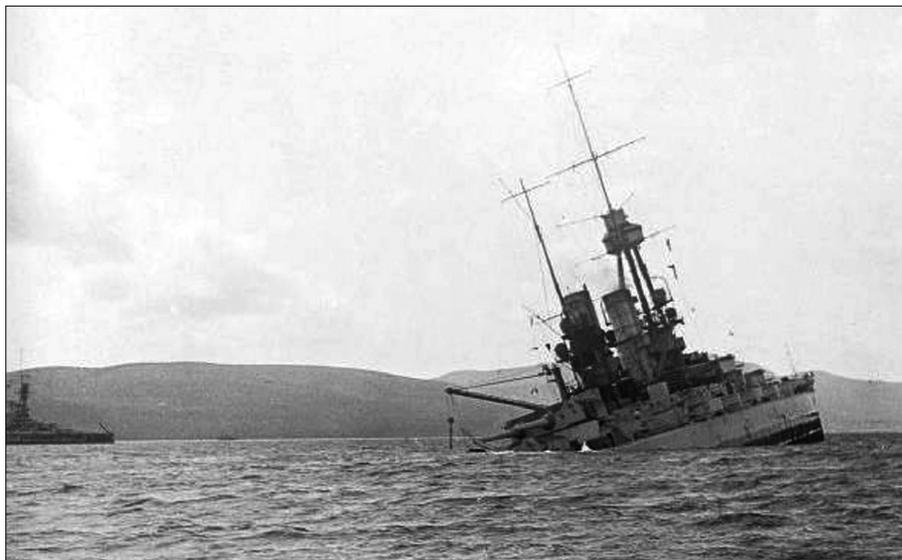


Fig. 7 – O couraçado *Bayern* adorna sobre bombordo e mergulha de popa pouco antes de naufragar.

A maré começou a subir, o que facilitou o afundamento dos navios maiores, o último dos quais foi o cruzador de batalha *Hindenburg*, às 17 horas, assentando direito no fundo. A esquadra inglesa em manobras regressou precipitadamente a Scapa Flow, onde tentou rebocar alguns dos navios alemães que ainda flutuavam, em particular torpedeiros, nem sempre com sucesso, como aconteceu com o cruzador *Bremse*, sucedendo que um torpedeiro inglês, que procurava impedir a sabotagem do *Köln* quase foi arrastado para o fundo com o cruzador. No total foram afundados 10 couraçados, 5 cruzadores de batalha, 5 cruzadores ligeiros e 46 torpedeiros⁵². Os 1774 tripulantes da frota destruída foram considerados prisioneiros de guerra, assim como Von Reuter, cuja detenção se prolongou para além da lenta repatriação das equipagens. Não foi sujeito a nenhum inquérito ou tribunal marcial, quer no Reino Unido, quer na Alemanha, onde chegou a 31 de Janeiro de 1920 e teve bom acolhimento público, abandonando a *Reichsmarine* em Maio ⁵³.

⁵² Reuter, p.156; Alguns destes navios apenas foram parcialmente inundados, sendo rebocados e encalhados na costa, em especialmente torpedeiros, dos quais se afundaram totalmente 32. Apenas o couraçado *Baden* não se afundou.

⁵³ Van der Vat, p.194-195.

A reacção dos Aliados foi violenta, tanto mais que a França e a Itália exigiam um quarto da frota internada, cada. Os britânicos, cuja imprensa já abordara a necessidade de destruir a frota, não deixaram de publicitar o que consideraram mais um crime de guerra alemão, sem que o caso os tivesse realmente preocupado, a não ser por razões de amor-próprio e de propaganda. Na realidade, a distribuição dos navios, em especial dos couraçados e dos cruzadores de batalha, poderia fortalecer o poder naval de potências concorrentes, solução que nunca entusiasmou os britânicos, embora não desagradasse aos Estados Unidos. O almirante Wemyss, membro da comissão do Armistício, declarou a propósito: *I look upon the sinking of the German Fleet as a real blessing. It disposes once and for all, the thorny question of the redistribution of these ships*⁵⁴. Alguns dos navios foram rebocados e encalhados pelos ingleses (Fig. 8), para acabarem distribuídos entre os Aliados. Em Abril de 1920, a exemplo do que se passou em Scapa Flow, os tripulantes do couraçado *Thüringen* tentaram sem resultado afundá-lo ao largo de Cherburgo, durante a travessia para entrega aos franceses.

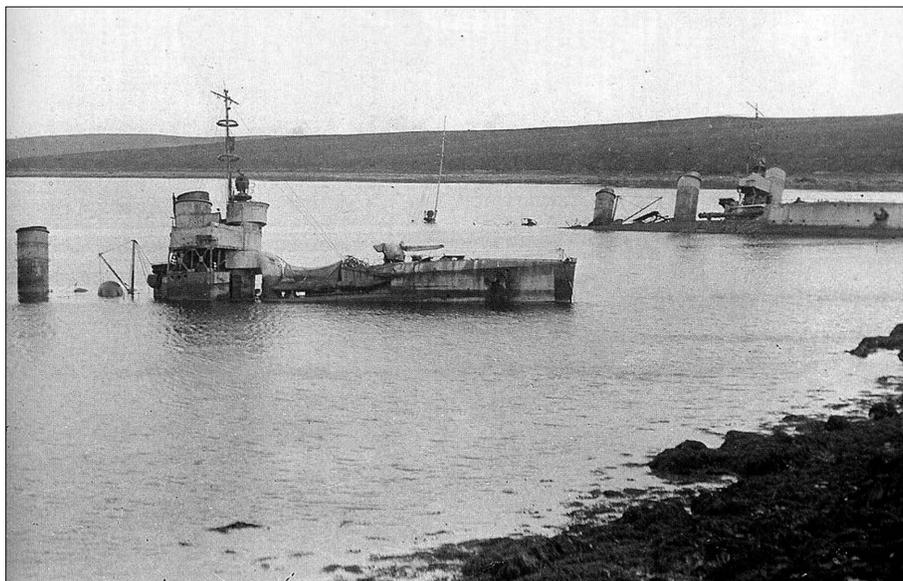


Fig. 8 – Torpedeiros alemães encalhados e semi-submersos depois de rebocados para a margem.

⁵⁴ Massie, p.788.



Fig. 9 – O cruzador de batalha *Derfflinger* é transportado para o estaleiro de demolição numa gigantesca doca flutuante, após recuperação.

Nos anos que se seguiram até 1939 foram realizadas complicadas operações de reflutuação para recuperar os navios afundados, destinados ao aproveitamento de materiais, em especial do aço das couraças, que tinha fácil comprador nos Estados Unidos. Distinguiram-se nestas operações de grande dificuldade técnica e bastante perigo o abastado e excêntrico sucateiro Ernest Cox, que começou por reflutuar torpedeiros antes de se ocupar dos grandes navios, e o especialista em salvados Thomas McKenzie. Muitos dos navios maiores foram trazidos à superfície de quilha para o ar e assim rebocados para o estaleiro de demolição de Rosyth, em Firth of Forth, enquanto outros foram transportados, depois de reflutuados através de injeção de ar, numa enorme doca flutuante (Fig. 9), adquirida na Alemanha⁵⁵. Na actualidade subsistem apenas oito navios afundados em Scapa Flow, os couraçados *König*, *Markgraf*

⁵⁵ S. C. George, *Jutland to Junkyard*, Edimburgo, 1999; Tony Booth, *Cox's Navy. Salvaging the German High Seas Fleet at Scapa Flow 1924-1931*, South Yorkshire, 2011.

e *Kronprinz*, os cruzadores *Dresden*, *Karlsruhe*, *Brummer* e *Köln* e o torpedeiro *V 83*, afundado depois de recuperado para funcionar como contrapeso na reflutuação do cruzador de batalha *Hindenburg*.

Eis um breve extracto de uma descrição da visita ao casco virado do couraçado *Kaiser* poucos dias antes da reflutuação: *A escotilha circular que dava para o interior do navio abriu-se e, lá no fundo, vi o que parecia ser um mar de tinta iluminada a electricidade. Procurei com os pés o primeiro degrau da escada de ferro perdida nas trevas, e comecei a descer.*

A confusão era indescritível. A ferrugem corroía o metal em todas as direcções. Pó de carvão e óleo cobriam tudo. A sujidade tornara a água, dentro do navio, negra como tinta. Depois de ter descido inúmeras escadas, através de buracos abertos na chapa, cheguei à casa das caldeiras. As fornalhas estavam voltadas de baixo para cima, havia cinza avermelhada por toda a parte, e via-se grande quantidade de pás e gadanhas espalhadas em confusão. Por cima da minha cabeça estava o chão do navio, por baixo dos meus pés, o tecto⁵⁶.

A Alemanha perdera uma grande frota, facto já de si grave, mas o pior ainda não se concretizara. Com efeito, no Tratado de Versalhes⁵⁷, cujos termos foram considerados excessivos nos Estados Unidos, que não o ratificaram, os artigos 181 a 197 na Parte V, Secção II, regulavam as forças navais alemãs, limitando desde logo a 15000 homens o total dos seus efectivos e impondo restrições ao recrutamento e renovação do pessoal e à produção de equipamentos navais. O artigo 181 determinava que a frota alemã não poderia ter mais de seis couraçados pré-Dreadnought, tipo *Deutschland* (Fig. 10), seis cruzadores ligeiros, 12 contratorpedeiros e 12 torpedeiros, e estabelecia limites de tempo para a substituição destes navios, garantido que parte deles se mantivesse obsoleta⁵⁸. O artigo 191 excluía rigorosamente da *Reichsmarine* a posse de qualquer tipo de submarinos, mesmo comerciais. Finalmente, o artigo 184 justificava a iniciativa de Von Reuter, pois não só determinava implicitamente a expoliação da frota internada em Scapa Flow, como a de todos os navios ausentes de portos alemães ou não abrangidos pelo efectivo autorizado pelo artigo 181, incluindo as unidades internadas em portos neutros.

⁵⁶ Maurício de Oliveira (Dir.), “O drama da frota alemã na Grande Guerra de 1914-18”, *Revista de Marinha*, 261, 1945, p.14

⁵⁷ *Traité de Versailles 1919*, Librairie Militaire Berger-Levrault, Nancy-Paris-Estrasburgo, 1919. O tratado, cujo original desapareceu, consta de 440 artigos.

⁵⁸ Foi um destes navios, o *Schleswig-Holstein*, que disparou os primeiros tiros da II Guerra Mundial, contra o reduto polaco de Westerplatte, junto a Danzig. Simples coincidência ?

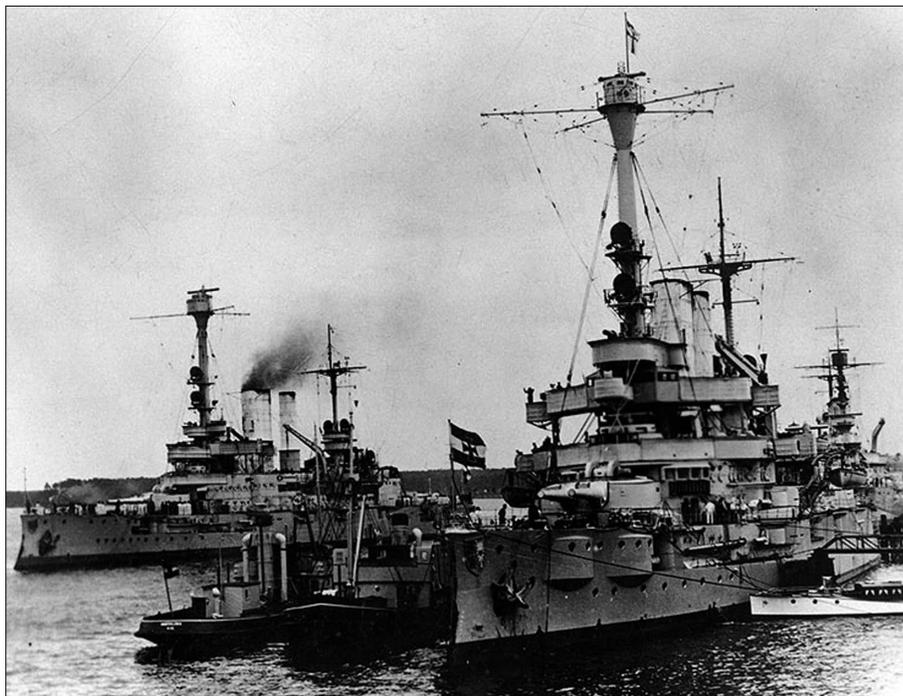


Fig. 10 – Dois dos obsoletos couraçados permitidos à Alemanha pelo Tratado de Versalhes: *Schleswig-Holstein* e *Schlesien*.

Diremos que, perante este panorama, a destruição da frota em Scapa Flow parece não ter importância, pois a Alemanha perdê-la-ia de qualquer forma. Na verdade não foi bem assim, pois este acto de obediência à tradição naval germânica, como Von Scheer sublinhou⁵⁹, foi interpretado como um desafio aos Aliados e representa, na verdade, a primeira contestação ao que passará a ser considerado na Alemanha como o *Diktat* de Versalhes. No momento em que a *Reichsmarine* sofria terríveis imposições, obrigando inclusivamente a dispensar a maior parte do corpo de oficiais, por falta de unidades e pelas limitações do tempo de serviço máximo prescrito pelo Tratado, o incidente de Scapa Flow transformou-se num motivo simbólico de recusa às obrigações do mesmo, proveitosamente utilizado pelas forças políticas em luta pelo poder na República de Weimar, em particular pelos nacionais-socialistas. O incidente

⁵⁹ E. L. Woodward, *Great Britain and the German Navy*, Nova Iorque, 1935, p.184-185; *Timaru Herald*, 10-9-1919, p.4.

de Scapa Flow foi também eventualmente invocado por estes quando se substituiu a bandeira tricolor herdada do Império, negra, branca e vermelha, pela bandeira nazi, considerando Hitler que a bandeira imperial, embora respeitável por simbolizar os sacrifícios suportados pelos combatentes na frente, não podia representar a nova Alemanha⁶⁰.



Fig. 11 – Um regimento evacuado da frente em Novembro de 1918 entra triunfalmente em Berlim.

Os motins de 1918 e o triste fim da *Hochseeflotte* permitiram explorar o sentimento comum de muitos alemães quanto à derrota e às condições impostas pelos Aliados⁶¹, ampliando a tese da *punhalada nas costas*, em parte apoiada na oposição entre a revolta dos marinheiros e a ordenada retirada das tropas combatentes das frentes terrestres (Fig. 11). Já quase no final da guerra, depois do atentado de Julho de 1944, Hitler exprimiu ao almirante Erich Rader a sua grande satisfação pela lealdade da *Kriegsmarine*⁶², em contraste com os suces-

⁶⁰ Adolf Hitler, *Mein Kampf*, Lisboa, 1976, p.364-366.

⁶¹ Richard Evans, *The coming of the Third Reich*, Londres, 2004, p.60-76.

⁶² Keith Bird, *Erich Raeder, Admiral of the Third Reich*, Annapolis, 2006, p.211.

sos de 1918. Na verdade, o moral da frota germânica permaneceu inalterado até ao final do conflito⁶³, não se registando actos colectivos de indisciplina anteriores a Maio de 1945, e mesmo assim insignificantes⁶⁴. A memória da parte de culpa atribuída à Marinha Imperial e uma forte disciplina e formação ideológica que a enfatizaram, garantiram que assim fosse⁶⁵.

Quando o Tratado Naval de Londres permitiu um abrandamento nas limitações à frota alemã⁶⁶, atribuindo-lhe tacitamente o domínio do Báltico para conter a ameaça representada pela então fraca armada soviética⁶⁷, levantou-se a questão da prioridade a conceder do ponto de vista estratégico às unidades de superfície ou aos submarinos. O espectro de Scapa Flow também aqui esteve presente, a ponto de, em 1943, depois do fiasco da Batalha do Mar de Barents, que levou à demissão de Raeder como chefe da *Kriegsmarine*, Hitler querer mandar destruir as grandes unidades de superfície, que considerou inúteis, no que foi impedido por Dönitz com o argumento de que essas grandes unidades, embora em número limitado, fixavam importantes forças inimigas⁶⁸, preservando assim navios que foram úteis até ao fim do conflito, particularmente na sua fase final no Báltico.

O problema do equilíbrio entre forças de superfície, que nunca poderiam atingir efectivos próximos da *Royal Navy*, e submarinos, cuja eficiência era conhecida, estava longe de solução quando a guerra se iniciou, pois as unidades operacionais eram insuficientes, embora as restrições a que a Alemanha fora obrigada tivessem levado a melhorar significativamente a qualidade dos navios, dotados de tripulações motivadas. Por isso, o almirante Raeder e Mussolini entendiam que a guerra não deveria iniciar-se antes de 1944, para que os equipamentos navais pudessem reforçar-se significativamente⁶⁹. A Alemanha do *Kaiser* tinha os meios de superfície necessários, que pouco utilizou, o que motivou a perplexidade de um oficial norte-americano durante a inspecção da

⁶³ Ian Kershaw, *Até ao fim. Destruição e derrota da Alemanha de Hitler 1944-1945*, Lisboa, 2012, p.392-394, 450-452.

⁶⁴ Caso das insubordinações a bordo dos draga-minas *R 412* e *M 612*, em Copenhaga, onde alguns tripulantes se recusaram a voltar à Península de Hela, a 5 de Maio de 1945.

⁶⁵ Charles Thomas, *The German Navy in Nazi Era*, Annapolis, 1990, p.207-212; W. Murray/A. Millet, *A War to be Won*, Cambridge (MA), 2000, p.236.

⁶⁶ Hore, p.38-39; D. C. Watt, "The Anglo-German Naval Agreement of 1935: An Interim Judgment", *Journal of Modern History*, 28 (2), 1956, p.155-175.

⁶⁷ Henri Meilhac, "Que vaut la flotte des Soviets ?", *La Science et la Vie*, 275, 1940, p.510-523.

⁶⁸ Bird, p.202-203.

⁶⁹ Eddy Bauer, *História polémica da Segunda Guerra Mundial*, I, Lisboa, 1967, p.153-158, 288-296; Thomas, p.187.

Hochseeflotte no Firth of Forth⁷⁰, mas a Alemanha do *Führer* não os possuía e, mesmo o número de submarinos, no início da guerra, era reduzido, não atingindo umas 30 unidades operacionais⁷¹. A partir do momento em que a ofensiva aérea germânica falhou na Batalha de Inglaterra a estratégia naval da Alemanha aproximou-se gradualmente da que se lhe conheceu na Grande Guerra.

O episódio de Scapa Flow teve, sobretudo, um forte impacto moral na Alemanha, ampliado pelo despeito e condenação que suscitou entre os Aliados, não deixando posteriormente de fortalecer a posição dos que proclamavam a superioridade da arma submarina perante a força representada pela *Royal Navy*, ainda que esta estivesse repartida pelo Império, o que cedo obrigou os britânicos a solicitar auxílio aos Estados Unidos para suprir a falta de contratorpedeiros. Os navios de superfície alemães estavam obrigados a operações limitadas ou a exercerem, uma vez mais, funções de Esquadra em Potência, recaindo nos *U-boote* o esforço principal contra o inimigo no Atlântico. O capitão-tenente Günther Prien, representante do novo recrutamento fora dos quadros tradicionais⁷², obteve o seu principal êxito em Scapa Flow, onde conseguiu penetrar audaciosamente em Outubro 1939, torpedeando o couraçado *Royal Oak*, feito de reduzido interesse militar, pela antiguidade do navio, mas de forte impacto psicológico e propagandístico⁷³, constituindo a conveniente recuperação de uma penosa memória (Fig. 12), tornada possível pelo renascimento da frota alemã, tal como após o episódio de Scapa Flow augurara Von Reuter⁷⁴. Todavia, as circunstâncias que marcaram o eclipse da esquadra alemã no final da Grande Guerra levaram os responsáveis da *Kriegsmarine*, em especial o almirante Raeder, a reafirmar insistentemente a utilidade das forças navais de superfície e a sua necessidade estratégica⁷⁵. Por outro lado, o que sucedeu em Scapa Flow abriu caminho, e agora já fora do espírito do militarismo prussiano herdado do século XIX, a uma filosofia destrutiva, assente na ideia de que a eliminação total é aceitável e preferível quando tudo está per-

⁷⁰ Von Reuter, p.29.

⁷¹ Léonce Peillard, *A Batalha do Atlântico*, I, Lisboa, 1989, p.21-28.

⁷² Günther Prien, *A caminho de Scapa Flow*, Lisboa, 1941, p.111-136.

⁷³ Gerald Snyder, *The Royal Oak Disaster*, Londres, 1975, p.179-180. No discurso de recepção a Prien, em Berlim, Hitler declarou: *Foi um triunfo sem igual. Um feito de grande ousadia, realizado no mesmo local onde uma Alemanha fraca rendeu toda a sua frota em 1918.*

⁷⁴ Von Reuter, p.147.

⁷⁵ Bird, p.152-154.

dido, dramaticamente demonstrada nas semanas que antecederam o colapso do *Reich* hitleriano⁷⁶.

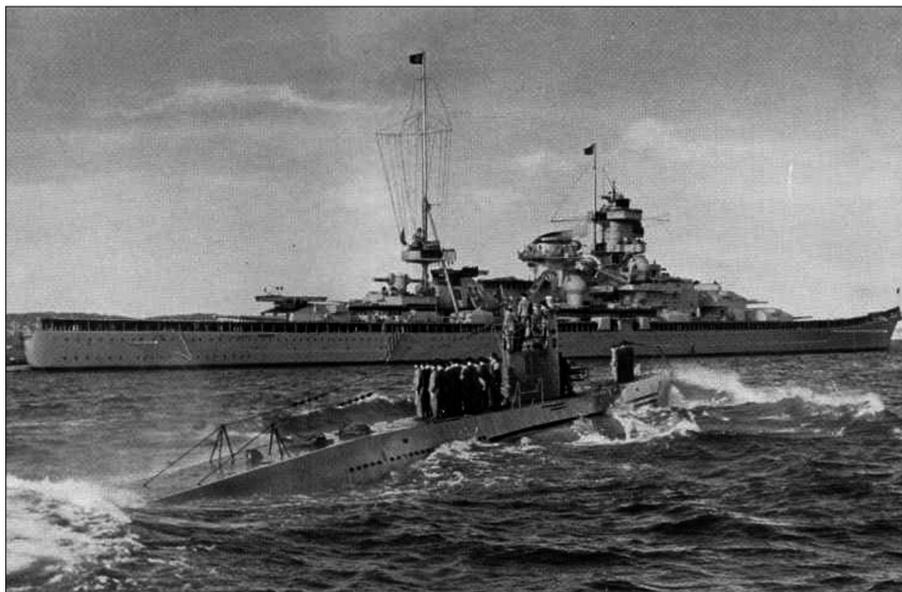


Fig. 12 – O submarino *U-47*, comandado por Prien, regressa a Wilhelmshaven depois do bem sucedido ataque a Scapa Flow.

Não parece haver dúvidas quanto ao significado do episódio de Scapa Flow, tragédia menor no cenário complexo do final da Grande Guerra, quando utilizado como argumento da tese da *punhalada nas costas* e logo desde 1919, assim como lembrete favorável ao desenvolvimento prioritário da arma submarina como meio de acção oceânico, reservando as grandes unidades de superfície para actuação em águas protegidas ou interiores, abandonando a ideia de um choque frontal com o corpo de batalha do inimigo. Mas esta opção só tardiamente se impôs na *Kriegsmarine* hitleriana, o que mostra a existência de divergências e hesitações ao mais alto nível. A destruição de uma frota não vencida justifica sempre uma reflexão e a procura de culpados, o que neste caso se fez no âmbito político, situando-os no interior e no exterior da Alemanha e transformando um episódio negativo no ponto de partida inspirador de uma nova fase do navalismo germânico no pós-guerra.

⁷⁶ Kershaw, p.360, 428-430.