

O petróleo e a Primeira Guerra Mundial: consequências operativas e planejamento estratégico

*Bruno Luiz de Souza Ronchi**
*Bruno Palombini Gastal***
*Stefano Arroque****
*Yuri Pinheiro da Rosa*****

RESUMO: O artigo analisa a importância do petróleo, em contexto de revolução dos paradigmas tecnológicos de propulsão, como elemento destacado no planejamento tático, operacional e estratégico durante a Primeira Guerra Mundial. Tal revolução, ocorrida no âmbito da Paz Armada, permitiu o desenvolvimento de uma capacidade bélica sem precedentes – destacada no caso específico das novas gerações de navios de guerra – que, na medida em que fortaleceu os Estados materialmente e conferiu uma maior capacidade de garantia e imposição de seus interesses, tornou-os dependentes do petróleo. Em decorrência dessa dependência, regiões antes pouco importantes do ponto de vista geoestratégico tornaram-se centrais para a manutenção das capacidades bélicas dos Estados, estabelecendo uma relação bidirecional entre a garantia das jazidas do mineral e a manutenção daquelas capacidades.

PALAVRAS-CHAVE: Primeira Guerra Mundial. Petróleo. Alemanha. Inglaterra.

* Graduando do quinto semestre do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. E-mail: bruno.ronchi@outlook.com

** Graduando do quinto semestre do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. E-mail: brunopgastal@gmail.com

*** Graduando do quinto semestre do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. E-mail: stefano_arroque@live.com

**** Graduando do quinto semestre do curso de Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. E-mail: yuridarosa7@gmail.com

1 Introdução

A publicação, no fim do século XIX, de *Le sol, la société et l'Etat* pelo alemão Friedrich Ratzel é emblemática. Na esteira da unificação de uma Alemanha que se desenvolve vertiginosamente em processo de revolução industrial demandante de um alto grau de recursos, a teoria de Ratzel, no limite do concreto, superará o abstracionismo da ciência política e vinculará a evolução das sociedades na história à terra sobre a qual se assentaram:

Quer seja o homem considerado isoladamente ou em grupo (família, tribo ou Estado), por toda parte em que se observar se encontrará algum pedaço de terra que pertence à sua pessoa ou ao grupo de que ele faz parte. [...] Estamos na presença de organismos que entram em intercâmbio mais ou menos durável com a terra, no curso do qual se troca entre eles e a terra todo gênero de ações e reações (RATZEL, 1982, p. 94).

A importância de tal proposição para a presente análise reside justamente no fato de que a disputa por recursos – vinculados especialmente ao solo a que se refere o autor alemão – viria a determinar os conflitos em larga escala desenvolvidos ainda na primeira metade do século subsequente à publicação – o período da Primeira e da Segunda Guerra Mundial. Tais não seriam, logicamente, os primeiros conflitos desencadeados nesse sentido; naquele caso desencadeados entre as grandes potências imperialistas em que se tornaram os Estados, segundo Lenin (2001). Para além desses eventos, o conflito por recursos é uma constante na história da humanidade, e, dialeticamente, tanto os alimenta – na medida em que sua disputa os consolida – quanto os catalisa – ao passo em que através deles é que são fornecidas às unidades políticas em jogo as condições necessárias para defendê-los.

O primeiro daqueles dois grandes conflitos que se seguiram à publicação de Ratzel foi particularmente determinado por um recurso que propulsionou a transição tecnológica que se revela na passagem do motor a vapor para o motor a combustão interna: o petróleo. Nesse caso, será patente a importância e a dualidade do óleo como objeto ao mesmo tempo disputado pelas potências beligerantes e utilizado como instrumento de guerra. Nesse sentido, é importante analisar como o recurso influenciou a Primeira Guerra Mundial, tanto do ponto de vista tático (quais as vantagens operativas do motor a combustão interna), quanto operacional (de que maneira poderiam ser garantidas as fontes de suprimento e permitir que o *front* fosse abastecido) e estratégico (como aquelas determinações táticas e operacionais influenciaram as decisões tomadas pelos Estados no curso do conflito).

A indústria do petróleo foi desenvolvida paralelamente em diversas regiões do globo, que a partir dessa atividade viriam a adquirir enorme importância geopolítica nos anos subsequentes – o que se ressalta a partir da identificação das fontes do recurso e seus desdobramentos nas estratégias dos beligerantes. Após o

“surto do petróleo” estadunidense – concentrado a princípio no nordeste do país –, locais como Baku (hoje capital do Azerbaijão, mas na época pertencente ao Império Russo), Índias Orientais Holandesas (hoje Indonésia) e Pérsia (hoje Irã) viram florescer uma pujante atividade extrativa – tornando-se motivo de disputa entre as potências imperialistas antes e durante a Primeira Grande Guerra.

Propõe-se analisar em que grau a segurança do suprimento de petróleo aos aliados foi determinante para sua vitória, tendo como base o caso inglês, e quais limitações, nesse mesmo sentido, inviabilizaram a vitória das Potências Centrais, tendo na Alemanha o caso sobre o qual se calcará a análise. Desse modo, pretende-se contribuir para o infundável debate sobre as decisões estratégicas da Primeira Guerra especialmente no que se refere à transição de tecnologias propulsivas, no sentido de se procurar generalizações possíveis que possam ser transferidas para outras realidades do curso histórico – em fatos pretéritos ou prospecções futuras – e facilitem seu entendimento.

2 As vantagens operativas do uso militar do petróleo

Antes de analisarmos o âmbito estratégico do suprimento de petróleo e o porquê de ele ter sido decisivo no decorrer da Primeira Grande Guerra para a vitória aliada, cabe abordar brevemente as principais vantagens da sua utilização como fonte energética em relação ao carvão mineral. No âmbito naval, será feita uma curta retomada do debate sobre a emblemática transição para o petróleo na Armada Real Britânica, que em muito resume o debate mundial sobre o uso do óleo. Quanto às consequências operativas terrestres, traçar-se-á em linhas gerais o que significou a disseminação do motor a combustão interna para o combate em terra.

A passagem do século XIX para o XX assistiu a uma enorme intensificação do interesse pela indústria petrolífera. Inicialmente surgida como uma mera fornecedora de iluminação barata através do querosene, logo ela perderia esse mercado para a eletricidade com o surgimento da lâmpada de bulbo elétrico de Thomas Edison. Entretanto é com a disseminação do motor a combustão interna e seu posterior uso militar que o petróleo ganha o *status* de um suprimento de máxima importância estratégica. Tal tecnologia se desenvolveu paralelamente, com menor ou maior grau de êxito, em vários dos países que seriam atores principais da guerra subsequente: Alemanha (principalmente no que diz respeito à utilização do óleo diesel), França, EUA, Reino Unido e até a Itália, que viria a apresentar um desempenho pífio no conflito. Com o aperfeiçoamento dos motores e a sua popularização, somados à redução dos preços mundiais do petróleo ocasionados pela acelerada expansão de sua oferta, tornava-se cada vez mais plausível a sua plena utilização como combustível, atenuando-se o receio em substituir o carvão

mineral. Já no primeiro decênio do século XX, era comum o uso de petróleo em conjunto com o carvão de modo a aumentar a eficiência da queima, e, já em 1870, surgiram os primeiros navios propelidos a óleo na região petrolífera russa junto ao mar Cáspio – como forma de dar cabo aos até então meros resíduos da produção de querosene (BROWN, 2003). Desse modo, abriu-se o caminho para a adoção do petróleo como fonte energética principal da militarização, não sem forte oposição.

Com essas transformações em curso, é intensificado o debate no Reino Unido acerca da conversão da matriz energética da Armada Real para o petróleo sob a luz da corrida naval com os alemães, tendo como principais defensores John Archbold Fisher e Winston Churchill, Primeiros Lordes do Almirantado entre 1904 e 1910 e entre 1911 e 1915, respectivamente. Entre as razões apontadas pelos dois para a necessidade da transição estava acima de tudo os ganhos de velocidade e aceleração que seriam possíveis com tal. Em números: num estudo encomendado por Churchill, o War College estimou que com uma frota leve que atingisse a velocidade de 25 nós seria possível dar cabo até dos mais possantes navios da moderna Armada Alemã – e isso só seria possível com um motor a combustão de petróleo (YERGIN, 2012). Além do mais, como já em 1882 anunciava Fisher, com o óleo era possível o abastecimento em alto-mar, aumentando em muito o raio de ação dos navios. Nas palavras dele:

Se a nossa marinha adotar o petróleo em substituição da hulha, aumentará automaticamente a sua força em 33 por cento [...] O uso da hulha faz com que um terço da esquadra esteja sempre nos pontos de abastecimento. Já uma unidade naval acionada a óleo pode abastecer-se longe dos portos, onde quer que esteja e ainda mesmo em plena batalha (BEY, 1936, p. 129).

A utilização do carvão pressupunha o deslocamento de grande contingente de homens destinados exclusivamente a alimentar as caldeiras – os quais poderiam, alternativamente, estar participando do combate. Assim, a substituição do motor a vapor pelo motor à combustão interna resultava também num aproveitamento muito maior das capacidades da tripulação, além de poupá-la do desgaste físico e emocional que implicava o trabalho nas caldeiras. Somado a essas condições, o carvão ainda se mostrava um recurso desvantajoso quanto ao seu armazenamento. Além de conter uma capacidade calorífica duas vezes maior, que implicava em um menor volume de combustível para uma propulsão muito maior, o petróleo ainda se deteriorava com uma velocidade incomparavelmente menor do que o carvão mineral, reduzindo as preocupações quanto a sua estocagem. Assim, concretizando as ambições dos entusiastas do petróleo, foi desenvolvida a classe de navios Queen Elizabeth: couraçados tipo *super-dreadnought* plenamente propelidos a óleo, com grande poder de fogo e uma velocidade de 24 nós (muito próxima da estimativa do War College, portanto) (BEY, 1936).

Em terra firme, analogamente, o motor a combustão interna paulatinamente conquistava seu espaço entre os meios de transporte utilizados. Já na década de 1880, o automóvel se torna operacional, com as invenções dos alemães Daimler e Benz (HOBSBAWM, 2014). No entanto, apesar da dianteira ter sido germânica, é nos Estados Unidos que o automóvel se disseminará mais rapidamente: de acordo com dados oficiais, em 1910 já existiam 458 mil carros de passeio lá registrados (UNITED STATES CENSUS BUREAU, 1999). Não nos deteremos agora a uma maior análise específica desses dois países, entretanto, visto que a ideia é meramente fazer um resumo panorâmico geral do impacto do motor a combustão interna no combate.

Além das já citadas facilidades quanto ao abastecimento – que se aplicam também para o meio terrestre –, o transporte rodoviário se destacava frente ao ferroviário principalmente devido à flexibilidade apresentada por aquele. Com o advento de veículos mais sofisticados e resistentes, que podiam trafegar sobre superfícies muitas vezes irregulares, ficavam evidentes as limitações implicadas na necessidade de, para a utilização de um trem, ser construída uma estrada de ferro: com os automóveis, podia-se improvisar estradas de rodagem onde quer que isso se fizesse necessário. Tais modificações ampliavam em muito a agilidade da logística de guerra, garantindo um fluxo mais dinâmico e menos vulnerável de suprimentos (visto que se tornava mais difícil cortar as linhas de comunicação inimigas) e de soldados. Ademais, o uso de automóveis diminuía – e viria por eliminar – a necessidade do uso de cavalos que, consumindo dez vezes mais alimento que um humano, gerava um enorme dispêndio de recursos. Impulsionada pelas necessidades prementes de guerra, a tecnologia automobilística se desenvolveu largamente no decorrer do conflito, culminando numa inovação decisiva: o tanque de guerra britânico, “veículo blindado acionado por um motor de combustão interna e movido sobre tratores, impenetrável pelas balas de metralhadora e pelo arame farpado” (YERGIN, 2012, p. 191). Tal tecnologia foi decisiva para fazer com que a vantagem pendesse para o lado aliado, quebrando a inércia da guerra de trincheiras e inaugurando uma nova fase de guerra de movimento (YERGIN, 2012).

Com o advento do motor a combustão interna, de tamanho e pesos reduzidos, foi possível também levar os transportes para uma nova fronteira: o ar. Herdando a já desenvolvida tecnologia de motores dos automóveis, a aeronáutica teve um lancinante desenvolvimento durante a guerra. Inaugurada pelos italianos em 1911, num ataque contra os turcos em Trípoli, a guerra aeronaval surge como um importante elemento da Primeira Grande Guerra (HART, 1973). Reconhecendo seu valor enquanto ferramenta de conhecimento de situação, ou de transporte e de ataque (como é o caso dos bombardeios alemães em Londres), é empreendido um grande esforço por parte dos combatentes na produção de capacidade aérea (YERGIN, 2012).

Com a expansão do uso do motor a combustão em direção a praticamente toda a esfera da guerra, o petróleo se tornou um artigo de primeira necessidade, passando sua posse a significar condição para a vitória ou mesmo derrota, no caso de não se garantirem as fontes de suprimento. É mister considerar, no entanto, como tais suprimentos foram assegurados, bem como verificar particularidades em cada país que indiquem o grau de interferência dessa garantia para o andamento do conflito.

3 A estratégia alemã e britânica sobre o petróleo no pré I-Guerra Mundial

Com a unificação da Alemanha, surgiu no centro da Europa uma nova potência, que em sua própria consolidação já mostraria seu caráter revisionista ao contestar o relativamente estável sistema europeu que vigia desde o Congresso de Viena. Nesse período, em que imperava o equilíbrio entre os atores que compunham o sistema internacional europeu, destaca-se a Inglaterra como potência incontestada do ponto de vista econômico, calcada sobre a égide do liberalismo e a supremacia do padrão-ouro (ENGDAHL, 2007).

A unificação alemã, por seu turno, contradita a hegemonia inglesa antes mesmo da consolidação do processo, precedido por uma união aduaneira – o *Zollverein* – que, em consonância com a subsequente teorização de List, contraria os princípios liberais ao prezar pela proteção dos mercados como via de desenvolvimento. Após a unificação alemã, na década de 1890, a indústria britânica já se mostrava superada pela Alemanha tanto quantitativa quanto qualitativamente do ponto de vista do desenvolvimento tecnológico (ENGDAHL, 2007).

A consolidação da Alemanha como potência no centro do continente europeu se desdobraria, subsequentemente, em um projeto expansionista que se adequaria à lógica imperialista teorizada por Lênin em *Imperialismo: fase superior do capitalismo* (2001): o fortalecimento de trustes calcados sobre grandes bancos – na Alemanha sob orientação de um Estado guiado pela política nacionalista preconizada por List – redundará em um movimento expansionista que passará, necessariamente, no enfrentamento interestatal, dado que a essa altura serviriam os Estados aos interesses daqueles grandes conglomerados (LÊNIN, 2001).

Tal enfrentamento, no caso específico alemão, tendo em vista a hegemonia inglesa como principal desafio à expansão dos mercados, passaria, necessariamente, pela construção de uma força naval que garantisse a livre circulação dos produtos germânicos para além da Europa. A decisão pela construção de 19 navios de guerra, 8 cruzadores blindados, 12 cruzadores pesados e 30 cruzadores leves a ser concluída até 1904, na transição do século XIX para o XX – sob o programa do Almirante Alfred von Tirpitz, vigorado através da Primeira Lei Naval de 1888 –, seguida pela

Segunda Lei Naval de 1900, em que se duplica a frota para 38 navios de guerra, 20 cruzadores blindados e 38 cruzadores leves, concorrerá para tal necessidade (MASSIE, 2012).

O historiador norte-americano Robert K. Massie, em *Dreadnought* (2012), relacionará o programa naval alemão diretamente sob o ponto de vista da competição com os ingleses. O autor afirma o seguinte:

Para justificar a construção de navios de guerra, um novo inimigo – a Inglaterra, àquela altura amiga da Alemanha – foi designado. Para lutar contra a França e a Rússia, uma frota naval poderosa seria desnecessária; o exército alemão venceria ou perderia a guerra independente do que acontecesse no mar. Para lutar contra a Inglaterra, contudo, Tirpitz estabeleceu que navios de guerra seriam necessários. Estabelecida tal premissa, Tirpitz então brilhantemente reverteu o argumento: para justificar a construção de navios de guerra, o inimigo teria de ser a Inglaterra (MASSIE, 2012, p. 172-173, tradução nossa)¹.

Inserida no contexto da política expansionista alemã – a *Weltpolitik* do *kaiser* Guilherme II, subversora dos esforços equilibradores de Bismarck, chanceler do Império até 1890 –, a construção da ferrovia Berlim-Bagdá terá espaço entre as prioridades germânicas. Adequada à lógica imperialista – a construção da ferrovia terá participação predominante dos trustes alemães conglomerados sob grandes bancos, como o *Deutsche Bank* – a ferrovia apresenta-se como uma resposta ao imperativo de garantir fontes seguras de petróleo (ENGDAHL, 2007).

O petróleo, além do carvão, terá espaço na matriz energética da Alemanha, sobretudo no que se relaciona às bases militares do país, e desempenhará papel fundante tanto no período que precede a eclosão da Primeira Guerra Mundial quanto no curso do conflito, em que a obtenção e manutenção de fontes do recurso se mostrarão objetivos de alta prioridade.

No caso específico da ferrovia Berlim-Bagdá, os acordos firmados entre a impérios Alemão e Turco-Otomano visavam, para aquele, chegar às jazidas petrolíferas do Oriente Médio (sobretudo no Golfo Pérsico) e, para este, reduzir a pesada influência de credores franceses e britânicos:

[O] acordo germano-otomano assegurando a construção da seção final da ferrovia Berlim-Bagdá significou a quebra da esperança inglesa de trazer a Mesopotâmia, com sua localização estratégica e seu petróleo, sob sua influência exclusiva e significava também uma grande derrota para a França (ENGDAHL, 2007).

¹ Original: “To justify building battleships, a new enemy- England, at that time friendly to Germany- had been designated. To fight France and Russia, a powerful German battle fleet was unnecessary; the German Army would win or lose that war whatever might happen at sea. To fight England, however, Tirpitz had established that battleships would be necessary. Having established that premise, Tirpitz then brilliantly reversed the argument: in order to justify building battleships, the enemy must be England”.

Concomitantemente ao desenvolvimento e aos projetos alemães de construção de uma armada alimentada pelo petróleo, na Inglaterra, a corrida pela adaptação da Armada Real – predominantemente abastecida com carvão mineral – ao petróleo tem como pano de fundo os interesses de grandes companhias como Royal Dutch-Shell e a Anglo Persian Oil Company, interessadas em garantir uma demanda estável e segura para suas operações, e do próprio Almirantado inglês – personificado nas figuras dos almirantes Fisher e Churchill –, interessado no fortalecimento da armada inglesa tendo em vista, sobretudo, a concorrência alemã (YERGIN, 2012).

À luz da revolução industrial então em curso e tendo-se em vista as vantagens da utilização do petróleo, como anteriormente ressaltado, torna-se imperativo, também para a Inglaterra, consolidar o domínio sobre fontes seguras do recurso que garantiriam, no caso de uma eclosão do conflito, suprimento ininterrupto durante as fases agudas de hostilidades. Nesse sentido, tiveram papel crucial o Império Colonial e a capacidade de projeção britânica no além-mar.

Como ressalta o próprio almirante Churchill, “todo o tesouro acumulado durante tantos séculos de sacrifícios e realizações desaparecerá e será completamente usurpado se a nossa supremacia naval for debilitada” (YERGIN, 2012, p. 172). A visão mahaniana do então Primeiro Lorde do Almirantado é justificada pelo caráter insular da Grã-Bretanha – e foi, por sua vez, um dos motivos da guerra, como percebeu Crowe em seu famoso Memorando (KISSINGER, 2011) –, e viria a sê-lo novamente no decorrer da guerra, quando a sua supremacia naval se mostrou um fator decisivo tanto no plano tático quanto operacional – ou seja, na capacidade de projeção de forças segundo a disponibilidade de combustíveis.

Nesse caso, o advento do petróleo para a Grã-Bretanha significou uma reversão daquele processo empreendido pela Alemanha, no sentido de consolidar-se uma força capaz de desestruturar a hegemonia britânica através de uma tecnologia superior e uma economia desenvolvida o suficiente para rivalizar com as demais potências, impondo seus interesses sobre o sistema. A própria Mesopotâmia, que em dado momento pareceu perdida pelos ingleses em favor da Alemanha (em razão da aliança entre os alemães e o Império Turco-Otomano) viria a se tornar um Mandato da Liga das Nações sob administração britânica após a conclusão em segredo do Acordo Sykes-Picot, em 1916. Esses eventos demonstram um erro de cálculo alemão com relação às suas capacidades – o que comprovaria a tese de Gilpin a respeito da maior instabilidade e propensão a guerras de sistemas multipolares, onde erros de cálculo são uma ameaça constante (GILPIN, 1983). Tal erro de cálculo, indubitavelmente, estará relacionado, nesse contexto, à transição entre tecnologias de propulsão, que favorecerá os aliados na Guerra.

Para melhor compreender a importância da projeção naval no contexto da obtenção de petróleo, assim como a importância que este adquirirá nos assuntos governamentais britânicos, é interessante analisar o caso da Pérsia. Ainda que não

fosse oficialmente colônia de nenhuma potência, a Pérsia estava sujeita a influências turcas, alemãs, britânicas e russas – essas duas últimas vistas com particular desprezo pelos persas, sendo a influência britânica reprovada simplesmente pela associação desse país ao regime do Czar (BULLARD, 1963). O sentimento antirrusso persa se deve às guerras entre os dois países no século XIX, ao subsequente tratado de Golestan, que oficializava a perda de territórios persas no Cáucaso para a Rússia, e, principalmente, ao tratado de Torcamancay, que concedeu à Rússia várias vantagens dentro do território persa – vantagens essas consideradas humilhantes pela população local (RASHIDVASH, 2012).

Os Impérios Otomano e Russo já possuíam tropas no território persa desde antes da primeira guerra, e, durante o conflito, ocorreram ataques por parte dos exércitos do primeiro às refinarias e campos de extração operados pelos britânicos, que motivaram uma maior presença militar na Pérsia. Após tais ocorridos, a extração procedeu normalmente. Na Guerra em si, o país se manteve neutro, apesar do sentimento pró-alemão e russóphobo muito forte do povo. Isto, contudo, não impediu que a Turquia e a Rússia aumentassem a presença no país, dominando partes dele e impondo suas próprias leis. As dominações turcas levaram a Grã-Bretanha a estabelecer a *South Persia Rifles*, comandada pelo coronel Percy Sykes, que foi responsável por libertar as regiões meridionais que haviam caído para os turcos, dentre as quais estavam áreas de interesse para a extração de petróleo (BULLARD, 1963).

A aliança anglo-persa tinha como um dos principais objetivos a obtenção de petróleo pela Grã-Bretanha, por meio da Anglo-Persian Oil Company, da qual detinha 51% das ações (YERGIN, 2012). A companhia, que possuía laços significativos com Churchill e apoio entre o Almirantado inglês, foi fundada em 1909 – época em que o Império Britânico redefinia suas prioridades com relação à obtenção de recursos naturais, com o petróleo assumindo a dianteira – por D'Arcy e George Reynolds, com ajuda da Burmah Oil. Nessa mesma época, o Império negociou uma permissão com o Xá da Pérsia para empreender a extração de óleo em Maidan-i-Naphtun, perto da fronteira com a Mesopotâmia, e estabeleceu acordos com o então Emir do Kuwait com o mesmo objetivo. Assim, os britânicos, além de garantirem o acesso a duas áreas abundantes em petróleo, projetaram a sua influência de modo a quase cercar a Mesopotâmia, território que, mais do que cobiçarem para si próprios, desejavam ver longe da influência germânica que se consolidaria com a ferrovia Berlim-Bagdá. O petróleo mesopotâmico em mãos alemãs, especialmente com o acirramento das tensões no continente europeu e com os recentes desenvolvimentos na Marinha Alemã, criaria uma situação desastrosa para a Inglaterra, que poderia acarretar na perda de sua hegemonia naval – e, consequentemente, do Império (YERGIN, 2012).

A aquisição das ações da Anglo-Persian provou-se de vital importância para o desempenho do Reino Unido na guerra. Ainda que, inicialmente, a companhia,

comandada pelo brilhante empresário Charles Greenway – o homem que convenceu Churchill e Fisher a estabelecer a aliança com o governo –, fosse responsável por parcelas ínfimas da extração de petróleo, ao final de 1916 as refinarias persas atendiam às necessidades de um quinto da Armada Real (YERGIN, 2012). Além disso, o Golfo Pérsico assumiria um foco estratégico para os britânicos – posição que se mantém até os dias atuais –, tornando a companhia supracitada muito mais importante do que o esperado originalmente pelo governo.

4 O petróleo na I Guerra Mundial: consequências operacionais e decisões estratégicas

Nas grandes potências imperialistas tragadas pelo conflito desencadeado em 1914, imperava a perspectiva de que as hostilidades não se estenderiam por mais de algumas semanas ou meses nem provocariam um nível de destruição a tal ponto que se desestruturassem as bases econômicas e sociais dos beligerantes – dado o retrospecto relativamente pacífico observado desde a derrota do exército napoleônico em Waterloo. A guerra, no entanto, constituiu-se num evento sem precedentes na história, e rebaixou o continente europeu a um nível de destruição duramente superado, legando marcas que ainda hoje se fazem sentir. Muitas das variáveis que fizeram da guerra imperialista uma Guerra Mundial estendida até 1919 (com o Armistício de Compiègne) permanecem obscuras e são objeto de análise de incontáveis estudos, que buscam esclarecer os determinantes e movimentos que a constituíram. Indubitavelmente, as inovações desenvolvidas a partir da 2ª Revolução Industrial – em curso a partir do século XIX – e, particularmente, a transição entre tecnologias propulsivas, que de modo gradual substituem o carvão mineral pelo petróleo, ocupam papel central no entendimento dessas determinações (VISENTINI, 2012).

A ideia de que 2ª Revolução Industrial criou novas realidades econômicas internacionais, o que influenciou na mudança da interação entre as potências, pode ser trazida ao analisar-se a relação da Inglaterra, hegemônica à época, com outros importantes Estados – tenham eles interesses convergentes aos dos ingleses por meio do compartilhamento do liberalismo econômico, ou opostos ao ideário inglês na medida em que defendem uma postura heterodoxa (GILPIN, 1993; VISENTINI, 2012). Dentre aqueles que se destacam entre os heterodoxos, destaca-se a Alemanha como país de enorme dinamismo econômico que, desprovida de territórios coloniais como aqueles dispostos pelos ingleses ou franceses, ou destacadas vantagens internas – como era o caso estadunidense – tinha como única alternativa criar um complexo industrial e militar para compensar suas debilidades (ARRIGHI, 1996).

Sob uma análise anglo-germânica, é nítida a distinção entre essas duas potências quanto às suas respectivas condutas durante a Primeira Guerra Mundial,

tanto em relação aos objetivos buscados quanto aos meios utilizados para garanti-los. Existia uma oposição na estratégia do controle internacional, pois, enquanto a Inglaterra procurava a maior influência nos oceanos, a Alemanha priorizava a posse de grandes extensões de terra. Visentini (2012), de maneira singular, retrata os diferentes propósitos das duas potências:

O imperialismo alemão tinha como prioridade a expansão para o leste da Europa e para o Oriente Médio, onde se encontravam os recursos naturais necessários a seu crescimento industrial. A aliança com a Áustria-Hungria, a ideologia pangermanista, os investimentos no petróleo turco e a construção da ferrovia Berlim-Bagdád evidenciavam esta orientação. [...] Já a Grã-Bretanha, que era o maior e mais populoso império na época, desejava destruir a capacidade comercial e naval alemã, apoderar-se do império Turco e dividir as colônias alemãs com a França (VISENTINI, 2012, p. 27).

Uma vez desencadeado o conflito, a rivalidade entre Alemanha e Inglaterra deixou de ser representada por questões econômicas ou pela simples ameaça mútua: as batalhas se transformaram em carnificinas em pleno solo europeu. Nesse sentido, o petróleo aumentaria a capacidade militar em ambos os lados da guerra, potencializando a destruição. Durante a primeira guerra mundial, o motor de combustão interna mudou todas as dimensões do conflito armado, até mesmo o próprio significado da mobilidade em terra, mar e ar – se por um lado o motor movido a óleo simplificava os problemas de mobilidade e de suprimento, por outro, multiplicava a devastação (YERGIN, 2012).

Algumas das batalhas mais importantes da guerra que retratam exatamente os benefícios da conversão do carvão para o petróleo revelam alguns dos fatores que fizeram pender a vantagem para o lado da Tríplice Entente. Na batalha do Marne, em 1914, mais de três mil táxis, movidos a óleo, permitiram à França maior capacidade de movimento e manobra para suprir os *fronts* em que seus exércitos lutavam contra os alemães, garantindo a vitória aos franceses. Na batalha do Somme, o “navio da terra” – transporte militar ulteriormente conhecido como tanque – foi utilizado pela primeira vez, se mostrando como elemento fundante para a inauguração de uma nova etapa de guerra de movimento e determinando, como reconhecido pelo próprio Alto Comando alemão, a impossibilidade da vitória na guerra para as Potências Centrais. Nas batalhas marítimas nas ilhas Colónel, Falklands e Keeling – todas vencidas pela Inglaterra – a superioridade da Armada Inglesa se mostra irredutível, evidenciando os benefícios da conversão defendida pelo Almirantado inglês (YERGIN, 2012).

No curso do conflito, a incessante procura por petróleo será elemento central na estratégia dos beligerantes. No caso da Alemanha, segundo Engdahl (2007), com a abertura da estrada de ferro, em 1888, entre os Balcãs através de Belgrado, Sofia, e Constantinopla, coloca-se a capital otomana em comunicação

direta com Viena, Paris e Berlim. Nitidamente dependentes da rota, os alemães assinam, em 1911, um acordo com a Rússia (Tratado de Postdam), em que se prevê a não-interferência alemã nos assuntos russos no norte da Pérsia em troca da não-intervenção russa na construção alemã da estrada que os levaria até a cidade de Bagdá, na Mesopotâmia, detentora de grande potencial petrolífero. Nos Bálcãs, a ferrovia intensificou as tensões e motivou a Entente a buscar uma posição mais sólida na região, através de seu apoio ao surgimento de um novo país, a Albânia, e da presença militar britânica no território Sérvio (ENGDAHL, 2007).

A Entente obteve sucesso ao cortar os suprimentos que os alemães buscavam para além de seu território, e, já tratando como improvável a possibilidade de construção da estrada que ligaria a capital alemã às fontes de suprimento desejadas, a Alemanha, sob o risco de escassez de petróleo, parte no curso da guerra em busca de novas fontes. Restavam poucas alternativas, e uma se mostrou interessante para o general alemão Erich Ludendorff: a Romênia (YERGIN, 2012). O país permaneceu neutro durante os primeiros dois anos da guerra e, após o sucesso dos aliados, que se mostravam com maior possibilidade de vitória, Bucareste declara guerra a Viena, estimulando o avanço alemão sobre território romeno. Surge, então, uma forte pressão dos aliados sobre o governo da Romênia para que destruísse suas próprias fontes de petróleo, evitando que caísse em mãos inimigas. A estratégia inglesa, nesse sentido organizada por Norton-Griffiths, foi eficiente e constituiu fonte de desespero para a Alemanha, que à essa altura já se confrontava com uma escassez crônica do recurso (YERGIN, 2012).

Baku, localizada ainda em território da Rússia imperial, também apareceu como alternativa para suprir a demanda alemã. Lênin, assinando o tratado de Brest-Litovsk, concordou em deixar os alemães explorarem a região, gerando preocupação entre os aliados. O próprio partido bolchevique de Baku, no entanto, se mostrou contrário à ideia, dando aos aliados margem para que conseguissem uma aliança temporária e, assim, entrassem no território do Azerbaijão para defender as jazidas almejadas pelos alemães (YERGIN, 2012).

Diferentemente dos alemães, que acabaram sofrendo com a escassez do petróleo, os membros da Entente enfrentaram uma situação um pouco mais confortável, mas não menos complexa. Brown afirma o seguinte:

A guerra estimulou o desenvolvimento e uso do motor a combustão interna e consequentemente aumentou a demanda por combustíveis líquidos. [...] Em 1918, a marinha era uma das muitas consumidoras de petróleo, se bem que ainda se mantivesse como a maior e mais importante² (BROWN, 2003, p. 134, tradução nossa).

² Original: "The war stimulated the development and use of the internal combustion engine and consequently increased the overall demand for liquid fuels. [...] By 1918, the Navy was one of many consumers of petroleum products, albeit still the largest and most important one".

De tal modo, mostra-se premente durante todo o curso da guerra a insuficiência crescente dos suprimentos também do lado inglês. Abastecida principalmente pelas jazidas do Golfo do México e de Bornéu – operadas pela Royal-Dutch Shell e pela Standard Oil – e da Pérsia – operada pela Anglo-Persian Oil –, a Inglaterra enfrenta grave crise de abastecimento durante toda a primeira metade do conflito, tendo na limitação da capacidade de transporte de seus petroleiros o principal fator que restringe a oferta do óleo. Além disso, especificamente no caso do petróleo da Pérsia, a insuficiência quantitativa e qualitativa do produto refinado em Abadã tornará ainda mais aguda a crise de abastecimento inglesa – determinando mesmo a construção de uma nova refinaria para o óleo persa em Swansea, no País de Gales, concluída, contudo, apenas após o fim do conflito (BROWN, 2003).

O que se observou do lado da Entente foi uma evidente falta de planejamento, que comprometeu seriamente o suprimento de petróleo durante a guerra – sobretudo no que se refere à construção de embarcações e infraestrutura condutora do óleo. Aprofundando tal debilidade, concorrerão para a crise inglesa os constantes ataques de submarinos alemães a petroleiros aliados, catalisados a partir de 1917 com a campanha submarina irrestrita. A essa altura, a entrada dos Estados Unidos na guerra ao lado da Entente desafogaria a restrição da oferta de petróleo para a Inglaterra, na medida em que se dispunha não somente de uma maior quantidade do recurso, mas principalmente de uma maior capacidade para levá-lo até as frentes de batalha. Nesse sentido, segundo Brown (2003, p. 157, tradução nossa), “a falta de navios foi o principal obstáculo para abastecimento da marinha com o petróleo, não uma escassez de petróleo em si. À medida que a guerra se aproximava do fim, a Marinha era dependente do petróleo americano”³.

Apesar das dificuldades enfrentadas pela Inglaterra no que se refere à manutenção do suprimento de petróleo, dada a extensamente referenciada vantagem de sua utilização sobre o carvão mineral, a garantia do recurso pelas forças inglesas e a concomitante debilidade alemã para a obtenção do óleo, indubitavelmente, pesarão a favor dos aliados na vitória. É essencial considerar, nesse sentido, que, da mesma forma, o domínio dos processos de transição tecnológica impõe mudanças fundamentais na correlação de forças, o que no caso da I Guerra Mundial tendeu para a aniquilação do projeto empreendido por uma potência revisionista.

5 Considerações finais

Procurou-se mostrar nesta exploração que o petróleo é tão importante para explicar a Primeira Grande Guerra quanto ela o é para entender a centralidade apresentada por esse recurso no período subsequente. A partir da transição energética

³ Original: “Shortage of tankers was the principal obstacle in supplying the Navy with oil, not a paucity of oil itself. As the war drew to a close, the Navy was dependent on American oil”.

verificada, muitas regiões subitamente auferiram uma enorme importância estratégica e passaram a ser palco de grandes disputas, com muitas delas vindo a ancorar quase que inteiramente seu desenvolvimento com base na exploração do hidrocarboneto (Azerbaijão, Venezuela e Omã, por exemplo). O Oriente Médio, sob tal ponto de vista, adquirirá especial importância geopolítica subsequentemente, dadas suas ricas jazidas e sua posição estratégica.

O novo interesse pelo petróleo por parte do Reino Unido deixou marcas permanentes nas ex-colônias, principalmente nas do Oriente Médio. Após a Primeira Guerra Mundial, a Mesopotâmia foi legada aos britânicos, em caráter temporário, conforme o Mandato da Liga das Nações, e, subsequentemente, viria a tornar-se uma monarquia independente, sob o comando da dinastia Hachemita, com fortes laços com os britânicos desde a Revolta Árabe. Na Pérsia, a então reinante dinastia Qajar foi deposta por Reza Khan (posteriormente Xá Reza Pahlavi), membro dos Cossacos Persas que havia se tornado uma figura influente na política local (RASHIDVASH, 2012), em meio a um clima de oposição ferrenha aos Qajar. Reza – assim como seria seu filho Xá Mohammed Reza Pahlavi – tinha uma postura pró-Occidente, e durante o seu mandato, excetuando-se um breve período de conflitos entre o Governo Persa e a Anglo-Persian, a extração de petróleo ocorreu tranquilamente, beneficiada pela centralização política que tirou a região do Khuzestão (onde se localiza a Refinaria de Abadan) do isolamento a que esteve sujeita sob o governo Qajar (LOCKHART, 1953).

Essa situação de constante conflito de interesses no Oriente Médio, verificada até hoje, em muito evidencia a magnitude e relevância do petróleo para as relações internacionais. Como recurso elementar para a transição entre tecnologias propulsivas, depreende-se a fundamental importância de uma capacidade prospectiva que permita lançar sobre recursos potencialmente importantes a devida atenção, garantindo, dessa forma, o desenvolvimento de estratégias que assegurem o domínio do processo de revolução tecnológica.

Oil and the First World War: operative consequences and strategic planning

ABSTRACT: This article analyses the importance of oil – in a context of radical transformations in the technological paradigms of propulsion – as a central element in the tactical, operational and strategic planning spheres during the First World War. These transformations, undertaken on the Armed Peace period, allowed for the development of an unprecedented bellic capacity – highlighted in the specific case of the new generations of warships – that strengthened the States and gave them more leverage among each other, rendering them – at the same time – dependent on oil. As a consequence, regions theretofore seen as geostrategically unimportant became central for the upkeep of the aforementioned capacities, therefore establishing a bidirectional relation between the assurance of oil supplies and the maintenance of those capacities.

KEYWORDS: First World War. Oil. England. Germany.

Referências

ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens do nosso tempo*. São Paulo: Contraponto, 1996. 393 p.

BEY, Essad. *A luta pelo petróleo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1953.

BROWN, Warwick Michael. *The Royal Navy's fuel supplies, 1898-1939: the transition from coal to oil*. London: University of London, 2003. 328 p.

BULLARD, Sir Reader. Persia in the two World Wars. In: *Journal of the Royal Central Asian Society*. London, v. 50, n.1, p. 6-20, 1963.

ENGDAHL, Frederick William. *Oil and the Origins of the Great War*. 2007. Disponível em: <<http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1478-0542.2007.00481.x/full>>. Acesso em: 24 nov. 2014.

GILPIN, Robert. *War and Change in World Politics*. Cambridge: Cambridge University Press, 1983. 288 p.

HART, Sir Basil Liddel. *History of the First World War*. London: Cassel And Co, 1973. Disponível em: <<https://pt.scribd.com/doc/51227413/Liddell-Hart-s-History-of-the-First-World-War>>. Acesso em: 24 nov. 2014.

HOBSBAWM, Eric John Ernest. *A Era das Revoluções*. São Paulo: Paz e Terra. 32. edição, 2013.

KISSINGER, Henry. *Sobre a China*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2011. 576 p.

LÊNIN, Vladimir Ilitch. *O imperialismo: etapa superior do capitalismo*. Campinas: UNICAMP, 2001. 271 p.

LOCKHART, L. The causes of the Anglo-Persian oil dispute. In: *Journal of the Royal Central Asian Society*. London, v. 40, n. 2, p. 134-150, 1953.

MASSIE, Robert K. *Dreadnought: Britain, Germany and the Coming of the Great War*. New York: Random House, 1991.

RASHIDVASH, Vahid. The Qajar Dynasty in Iran: The Most Important Occurrence Evented in the Qajars Monarchy. In: *International Journal of Business and Science*, Yerevan, v. 3, n. 12, june 2012.

RATZEL, Friedrich. *O solo, a sociedade e o Estado*. São Paulo: USP, 1982.

UNITED STATES CENSUS BUREAU. *20th Century Statistics*. Disponível em: <<http://www.census.gov/prod/99pubs/99statab/sec31.pdf>>. Acesso em: 27 nov. 2014.

VISENTINI, Paulo Fagundes. *As Guerras Mundiais (1914-1945)*. 2. ed. Porto Alegre: Leitura XXI, 2012.

YERGIN, Daniel. *O petróleo: uma história mundial de conquistas, poder e dinheiro*. São Paulo: Paz e Terra, 2012.