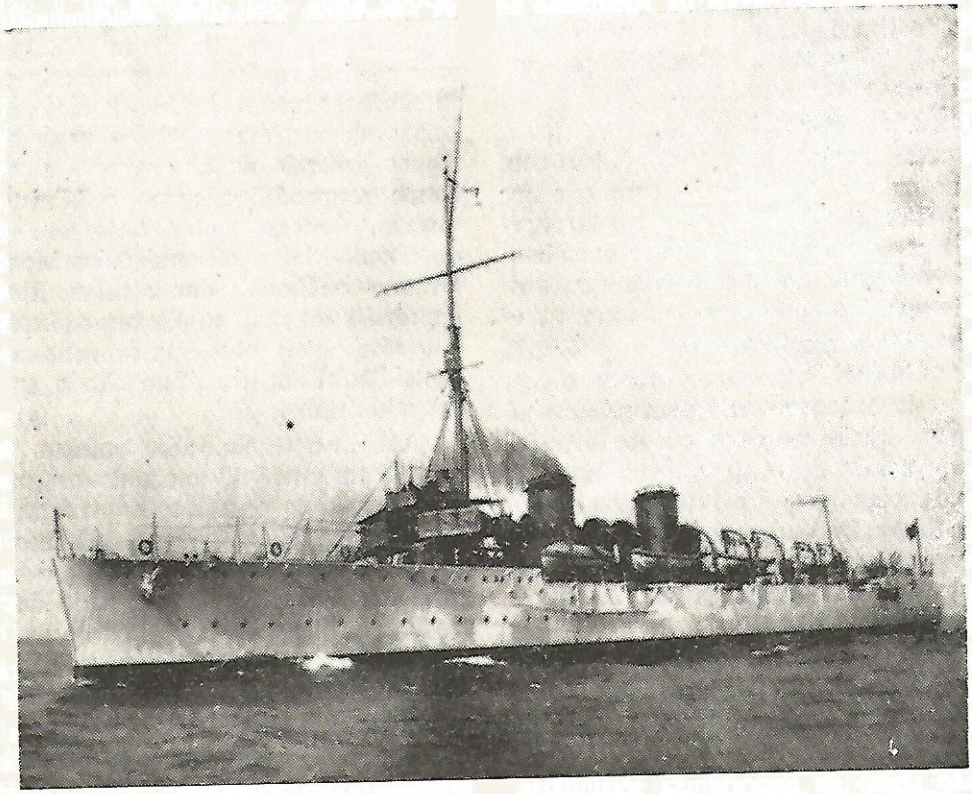


Cruzador *Bahia*. Um dos navios componentes da Força Naval do Nordeste, 1941.

OPERAÇÕES NAVAIS DA ALEMANHA NO LITORAL DO BRASIL DURANTE A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

JURGEN ROHWER

* Palestra proferida pelo autor na Escola de Guerra Naval em 28 de março de 1982.

Apreciei muitíssimo a oportunidade que me foi dada para apresentar-lhes um quadro das operações navais da Alemanha na costa do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial, tal como é apreciado por um historiador naval germânico.

Quando comecei minhas pesquisas para esta apresentação deparei-me com um problema: a audiência com que me defrontaria observa a guerra e suas operações com um ponto de vista completamente diferente do ângulo com que nós, na Europa, estamos acostumados.

Como são nascidos e vivem no Brasil, o seu principal interesse é, naturalmente, o que estava acontecendo com relação ao seu país, quais eram os planos alemães com ou contra o Brasil e quais eram as conseqüências das operações realizadas pelas forças brasileiras ou aliadas, operando de bases no seu território, contra os corsários, os submarinos ou "furadores de bloqueio" alemães.

Mas se eu me concentrar somente nesses aspectos de guerra naval haverá perigo de superenfatizar operações que eram consideradas pelo Alto Comando Alemão como de importância secundária, se comparadas com as desenvolvidas nos principais teatros de guerra nas frentes européias ou no Atlântico Norte.

Assim sendo, desculpo-me quando estabeleço, antes de entrar no assunto: os planos e operações que começaremos a discutir agora nunca receberam alta prioridade entre os alemães e mesmo quando olhamos para seus aspectos mais interessantes temos de considerar que as principais batalhas da Segunda Guerra Mundial foram lutadas na Europa Oriental e Ocidental, em torno do Mediterrâneo e no Atlântico Norte, contra a Alemanha e Itália, e no Pacífico, contra o Japão.

O Atlântico Sul e o Oceano Índico permaneceram como teatros secundários durante toda a guerra.

Se olharmos para as relações Brasil-Alemanha, durante os anos trinta, antes da guerra começar, é óbvio que ambos os lados não compreendiam realmente as condições do outro e as intenções dos Chefes de Estado respectivos. Isto é especialmente verdadeiro do lado alemão.

A Revolução de 1930 e principalmente o estabelecimento do Estado Novo pelo Presidente Getúlio Vargas, em 1937, as crescentes atividades anticomunistas da Ação Integralista Brasileira (AIB) com seus camisas-verdes — que pareciam muito similares aos *Brauhemden* das S.A. —, tropas alemãs, mas também, nesta época, alguns generais de alta patente aparentemente germanófilos, como o Ministro da Guerra, General Dutra, ou o seu Chefe do Estado-Maior, General Góes Monteiro, levaram o Embaixador alemão Ritter à impressão de que no Governo Brasileiro estava se espalhando uma simpatia ao Nacional-Socialismo da Alemanha e ao Fascismo da Itália.

Assim, o Embaixador nazista Ritter pensou ser possível, apoiando os integralistas e criando organizações nazistas dentro das fortes minorias germânicas nos Estados do Sul do Brasil, atrair o maior país latino-americano para o lado das potências do Eixo.

Esta má interpretação do Embaixador germânico e sua intromissão indevida em assuntos internos do País provocaram fortes reações contrárias, demandando contramedidas pelo Presidente Vargas, culminando com a qualificação do Senhor Ritter como *persona non grata* em outubro de 1938.

Este fato, que preveniu e condenou a interferência de uma potência estrangeira na política interna do Brasil, foi, naturalmente, um evento de grande importância no País.

Mas, se verificada a literatura internacional que cobre a política exterior do Brasil, este acontecimento é, principalmente, comentado do ponto de vista brasileiro, sem considerações com os desenvolvimentos simultâneos ocorridos na Europa.

Em Berlim, e para Hitler, esse foi um acidente demasiado distante e sua importância era menor se comparado aos problemas decorrentes da crise dos Sudetos e a solução que finalmente foi encontrada em Munique nesta mesma época.

A tensão, que aumentava em muitas partes do mundo, sobremodo pela agressiva política do Japão, Itália e da Alemanha Nazista, levava a corrida armamen-

tista a uma escalada em todo o mundo na segunda metade dos anos trinta.

Não é de admirar que, nesta época, também o Brasil estivesse ansioso para modernizar seus armamentos e equipamentos de seu Exército e conseguir novos navios para a sua Marinha.

Sob as novas leis de neutralidade de 1935 e 1937, o Governo dos Estados Unidos impunha muitas restrições à exportação de suas armas e os preços oferecidos pelas firmas americanas eram maiores que os das firmas européias.

Assim, a Marinha do Brasil voltou-se para a Itália para adquirir três novos submarinos e para a Inglaterra para ordenar a construção de seis modernos contratorpedeiros, embora só os Estados Unidos tenham possibilitado a obtenção de planos e algum material para a construção de três novos contratorpedeiros no Arsenal brasileiro.

O Exército adquiriu armas de infantaria na Tchecoslováquia e deu uma grande ordem para peças de artilharia à bem conhecida firma alemã Krupp.

Para reduzir os sentimentos antigermânicos dentro do Governo Brasileiro, que se seguiu à retirada dos embaixadores, o Exército Alemão renovou um convite para que o General Góes Monteiro, Chefe do Estado-Maior do Exército, observasse uma manobra, e em 1939 o oficial fez seus planos para uma viagem à Europa, visitando a Alemanha, França, Itália e Inglaterra.

Para contrabalançar este estreitamento dos laços militares com a Alemanha, o Governo Norte-Americano convidou o Ministro das Relações Exteriores, Dr. Aranha, a visitar Washington. Em maio de 1939 enviou um cruzador com o Chefe do Estado-Maior do Exército, General Marshall, ao Rio, para acompanhar o General Góes Monteiro para sua visita aos Estados Unidos, antes de sua partida para a Europa.

Assim, nas vésperas da Segunda Guerra Mundial, podemos observar alguns esforços do lado germânico para restabelecer melhores relações com o Brasil, mas é novamente sintomático que, quando o novo Embaixador apresentou suas credenciais a Hitler em 2 de setembro de 1939, era o dia em que o interesse do *Fuehrer* estava completamente absorvido pelo ataque à Polônia, iniciado no dia anterior, e seu receio quanto às reações da Inglaterra e França, que se declararam, no dia seguinte, em estado de guerra.

O início das hostilidades na Europa cancelou a viagem do General Góes Monteiro.

O Governo do Brasil, como outros latino-americanos, tentou inicialmente conservar a neutralidade no conflito europeu, e aumentou os esforços para manter o Hemisfério Ocidental afastado da guerra.

Desta forma recebeu o apoio brasileiro a proposta dos Estados Unidos na Conferência Pan-Americana do Panamá, para estabelecer uma Zona de Segurança Pan-Americana na qual ações de guerra pelos beligerantes deveriam ser evitadas (fig. 1).

Quando esta Zona foi oficialmente anunciada em 3 de outubro de 1939, o Encouraçado de bolso *Admiral Graf Spee* já tinha afundado o Navio inglês *Clement*, próximo à Bahia, poucos dias antes.

Quando o *Admiral Graf Spee* retornou, após uma incursão no Oceano Índico, em dezembro, e teve de lutar a batalha do Rio da Prata, onde foi interceptado pelo esquadrão do Almirante inglês Harwood, dentro da Zona de Segurança, o Brasil enviou, com as outras nações americanas, Notas de Protesto aos beligerantes (fig. 2).

Desta forma, sempre o Brasil enviou protestos diplomáticos aos beligerantes quando seus navios de guerra violaram a Zona de Segurança Pan-Americana da América Latina.

A primeira ocasião ocorreu quando 17 dos 32 navios mercantes alemães, surpreendidos pela guerra em águas e portos brasileiros, tentaram romper o bloqueio britânico e retornar à Alemanha.

Os ingleses não reconheceram a Zona de Segurança Pan-Americana e seus cruzadores mercantes armados tentaram interceptar os navios alemães tão próximo quanto possível de seus pontos de partida, algumas vezes mesmo dentro das águas territoriais dos Estados da América Latina, como no caso dos Cargueiros *Dussel-*

dorf e *Ussukuma,* afundados em águas chilenas e argentinas.

Nesta época, em 1939, mas também em 1940, era prática comum das patrulhas de neutralidade dos Estados Unidos, estabelecidas por ordem do Presidente Roosevelt em inícios de setembro de 39, observarem os navios alemães que deixavam os portos da América Central ou do Norte e seguir estes navios, informando regularmente suas posições por sinais de rádio, sem recibo.

Em muitas ocasiões, navios ingleses foram capazes de seguir os sinais e interceptar os alemães.

O caso mais conhecido foi o acompanhamento do Mercante alemão *Columbus* de Vera Cruz, no México, para um ponto próximo das Bermudas, onde um contratorpedeiro britânico apareceu, de modo que o Comandante do *Columbus* teve de afundar o seu navio na presença do Cruzador pesado americano *Tuscaloosa.*

Em contraste com esta prática, as autoridades brasileiras tentaram manter-se estritamente neutras.

Assim, no início de 1940 mais oito navios mercantes alemães puderam partir dos portos brasileiros.

Somente um desses navios, o *Wakama,* foi interceptado por um Cruzador britânico — o *Dorsetshire* — próximo do Brasil e um protesto foi apresentado pelas autoridades brasileiras.

Outros três navios foram interceptados pela Patrulha do Norte na área da Islândia; os outros quatro alcançaram a Alemanha.

Na época da operação da Alemanha, denominada *Weserrübung,* para a conquista da Dinamarca e Noruega, a Marinha Alemã colocou em ação no Atlântico o primeiro de seus recentemente armados navios mercantes corsários (*raiders*).

Três, o *Atlantis,* o *Orion* e o *Pingüim,* passaram pelo Atlântico na parte mais estreita entre Dacar e Recife (estreitos do Atlântico) em abril, maio e julho de 1940, demandando o Oceano Índico ou o Pacífico, sem parar no Atlântico para operações.

Um dos corsários, o *Widder,* operou do final de maio até meados de outubro de 1940 na área a leste do limite da Zona Pan-Americana de Segurança, próximo a Madeira e Cabo Verde.

Nesta ocasião, um navio mercante germânico, o *Konigsberg,* recebeu ordem para partir de Belém em 28 de maio para encontrar o *Widder* em 6 de junho na posição aproximada de 26°N e 46°W para reabastecer o corsário com óleo díesel para possibilitar o prosseguimento de suas operações, quando afundou 10 navios, num total de 58 645 toneladas.

O *Konigsberg* foi interceptado no seu rumo para a França, próximo a Vigo, por um navio mercante francês armado e operando como corsário.

Mais notável foi o Corsário *Thor.* Este navio começou suas operações além das 300 milhas da costa brasileira, que, segundo ordens do Comando da Marinha da Alemanha (*Seekriegs Leitung-SKL*), deveria ser respeitado como Zona de Segurança Pan-Americana (fig. 2).

Seis navios foram capturados ou afundados antes de 28 de julho quando o *Alcântara,* um grande navio mercante armado, enviado pelo Almirante Harwood, Comandante da Divisão Inglesa da América do Sul, para procurar um suspeito corsário alemão, interceptou o *Thor.*

Mas o seu Comandante, o Capitão Kähler, conseguiu êxito em causar danos ao navio britânico, que teve que ir para o Rio de Janeiro reparar suas avarias.

O *Thor,* após se reabastecer num navio-tanque enviado da França, retornou à sua área de operações, já afastado 300 milhas da costa do Brasil, e afundou em setembro e outubro mais dois navios.

Então, o corsário estava com tantos prisioneiros e sobreviventes, que o *SKL* enviou o Navio Mercante *Rio Grande,* então no Rio Grande do Sul, para encontrar-se com o *Thor.* Além de recolher os prisioneiros e sobreviventes, o navio devia entregar alguns materiais especiais para reparar defeitos nas máquinas do *Thor,* que foram transportados para o Brasil, da Alemanha, por intermédio dos hidraviões da linha aérea italiana Lati.

Em 9 de novembro de 1940 o *rendez-vous* entre o *Rio Grande* e o *Thor* aconteceu, e o primeiro citado retornou para

a França, enquanto o *Thor* prosseguia em suas operações.

Em 1º de dezembro, o *Thor*, por meio de uma mensagem-rádio interceptada, tomou conhecimento que o *AMC Carnavaon Castle* * havia parado o Navio brasileiro *Itaipé* em águas brasileiras e retirado 22 passageiros alemães de bordo, levando a um protesto feito pelo Governo do Brasil.

Somente cinco dias decorreram quando o *Thor* encontrou o *Carnavaon Castle* e novamente avariou esse navio de porte muito maior numa batalha que durou uma hora, forçando-o a entrar em Montevidéu para reparos.

Nos meses que se seguiram, de novembro a março de 1941, as operações realizadas pela Alemanha no Atlântico obtiveram seu melhor resultado. Os Cruzadores pesados *Admiral Scheer* e *Admiral Hiper* vieram para o Atlântico Norte, bem como, no final de dezembro de 1940, os dois Encouraçados *Scharnhorst* e *Gneisenau* e o Corsário *Kormoran,* apoiados por alguns navios de abastecimento vindos da França. Desses corsários, o *Thor,* o *Admiral Scheer* e o *Kormoran* operaram a leste das Antilhas, fora da Zona de Segurança Pan-Americana, e no Atlântico Sul, fora da zona de 300 milhas.

Muitos encontros ocorreram entre os navios de abastecimento, os corsários e suas presas, navios capturados que tinham de ser preparados para a viagem à França. Desta forma, no final de dezembro, na área de abastecimento conhecida como *Andalusien* ocorreu um *rendez-vous* do *Scheer* e *Thor*, os Navios-Tanques *Eurofeld* e *Nordmark* e as presas *Duquesa* e *Storstad*; esta situação descrita tem o propósito de fazer sobressair o fato, como exemplo, de que a maior parte das operações de abastecimento partiu da França e não de portos no Hemisfério Ocidental.

Assim, não foram operações normais as realizadas pelos Navios *Konigsberg* e *Rio Grande,* a partir de portos brasileiros. Foram exceções, assim como as viagens realizadas posteriormente pelo *Babitonga* e o *Nordeney*.

É de grande importância observar que, em nenhuma ocasião, durante o decorrer da Segunda Guerra Mundial, navios mercantes alemães partindo de portos no Hemisfério Ocidental, e especialmente do Brasil, foram usados para abastecer submarinos germânicos, de qualquer forma.

Quando os primeiros submarinos de maior tonelagem, das classes *IX-B* ou *LX-C,* vieram operar ao sul das Ilhas de Cabo Verde, de abril a junho de 1941, sua zona de operação era basicamente a costa de Freetown e para oeste deste porto.

Eles só se reabasteciam parcialmente no porto espanhol de Las Palmas do Navio-Tanque alemão *Charlotte Schliemann*, secretamente ou dos navios de apoio germânicos que vinham da França, como o *Nordmark,* o *Egerland* e o *Lothringen* ou o Corsário *Kormoran.* Os oito submarinos alemães e os três italianos afundaram, neste período, um mínimo de 74 navios.

Esta perda representava muito para o tráfego mercante dos Aliados, forçando uma mudança das rotas comerciais para o interior da Zona de Segurança Pan-Americana, que continuava proibida para os submarinos alemães, que tinham de evitar as suas 300 milhas. Assim, os grupos de submarinos alemães e italianos enviados em julho e de setembro a dezembro somente obtiveram esporádicos sucessos: durante 15 patrulhas de muitas semanas de duração, os submarinos afundaram somente 20 navios até o final de 1941.

Além do fato de que a maioria do tráfego mercante aliado estava sendo feito dentro da Zona Pan-Americana de Segurança, fora do alcance dos submarinos e navios alemães, uma outra razão que concorreu para estas falhas das operações corsárias na segunda parte de 1941 foi o fato de que os ingleses puderam esmagar o sistema alemão de abastecimento por navios de superfície após terem dominado o segredo do sistema de cifras denominado *Hydra,* utilizado para as comunicações-rádio entre o Comando dos submarinos e suas unidades em operações no mar.

---

* AMC significa Armed Merchant Cruiser, ou seja, um tipo de navio mercante armado.

Assim, os ingleses conheciam os pontos de *rendez-vous* para os navios de abastecimento e os submarinos, não obstante não terem conseguido quebrar o segredo da cifra usada pelos mesmos em comunicações entre si.

Assim, as pesadas perdas de navios de abastecimento que se seguiram ao afundamento do *Bismarck* não foram as únicas conseqüências diretas do esforço de decriptologia realizado em Bletchley Park, mas também, no final de 1941, a perda do corsário que obteve maiores êxitos, o *Atlantis,* e do Navio de abastecimento *Python,* ocorrido durante operações de apoio aos submarinos.

Outra razão de menor importância para esta forma de desenvolvimento das operações foi o desejo alemão de não comprometer uma tentativa de restabelecer uma rota comercial entre a França e o Brasil e entre a França e a área japonesa no Extremo Oriente, usando os navios mercantes ao mesmo tempo para operações de abastecimento.

Assim, quando, em 1941, quatro navios mercantes foram enviados ao Brasil com mercadorias exportadas para transportar, na viagem de retorno, a borracha brasileira para a Alemanha, foram tomadas medidas para assegurar que as viagens não se tornassem associadas a operações navais realizadas simultaneamente.

Mas de qualquer forma não pôde ser evitado que somente um Navio, o *Natal,* retornasse em segurança; os outros três foram interceptados na viagem de retorno, pelos ingleses, durante a operação de larga envergadura contra os navios abastecedores do *Bismarck.*

O mesmo destino tiveram dois outros mercantes alemães que tentaram retornar de portos brasileiros em 1941.

Os italianos obtiveram maior sucesso em tais operações, na mesma época: de 18 navios que se encontravam em portos brasileiros, 8 tentaram a viagem nos meses de verão de 1941 e 8 chegaram a portos da França Ocidental.

Antes de passarmos às operações germânicas em 1942 no Atlântico Sul, parece necessário voltarmos atrás, por um momento, e apreciar os acontecimentos do ponto de vista dos Estados Unidos, em 1940-1941.

Após a queda da França, em junho de 1940, apareceu um crescente medo nos Estados Unidos pelas intenções da Alemanha contra o Hemisfério Ocidental.

Primeiro houve preocupações quanto às possessões da França e da Holanda no Caribe e as Guianas.

Pela declaração dos Governos Pan-Americanos em Havana, em julho de 1940, o perigo de que a Alemanha tentasse apossar-se destas regiões foi afastado.

Mas parecia haver outras possibilidades para os alemães colocarem um pé no lado americano do Atlântico.

A situação da guerra na Europa, nos meses de verão de 1940, parecia abrir uma chance para os alemães obterem bases militares e navais nos territórios controlados pela França de Vichy, na África Ocidental, especificamente na área de Dacar.

O perigo tornou-se mais real após a falha no ataque dos ingleses e franceses livres de Dacar, em setembro de 1940.

Nos círculos militares americanos de maior expressão acenava-se que isto agora seria possível, que as forças naval e aérea da Alemanha, baseadas em Dacar e possivelmente apoiadas pelas forças naval e aérea da França de Vichy, e, ainda, recentemente reforçadas pela incorporação de três modernos cruzadores, podiam tentar obter o controle dos "estreitos do Atlântico" entre a África Ocidental e o Nordeste do Brasil.

Isto era considerado muito perigoso pela situação local no lado americano e brasileiro.

A Marinha do Brasil era fraca e consistia principalmente de navios que já tinham ultrapassado sua idade de operação.

O Exército tendia — assim parecia — na sua liderança, em alguns aspectos, para as potências do Eixo.

O sistema brasileiro de transporte aéreo — além do sistema de transporte marítimo costeiro, o único eficiente, fato devido à quase total inexistência de rodovias e ferrovias percorrendo o litoral — esta-

va praticamente sob controle de linhas aéreas da França, Itália e, especialmente, Alemanha. E também havia uma grande minoria de alemães e italianos em algumas partes do Brasil.

Assim parecia necessário aos líderes militares americanos conter o perigo do estabelecimento de cabeças-de-ponte da Alemanha no Nordeste do Brasil, com medidas militares no contexto da "Defesa do Hemisfério Ocidental".

Os interesses foram primeiramente concentrados no estabelecimento de bases aéreas conjuntas — Brasil e Estados Unidos — no NE para defesa da área que estava sob maior perigo e para obter-se também uma rota para as aeronaves cruzarem o Atlântico para a África do Norte.

Mas foi, inicialmente, muito difícil expulsar as linhas aéreas do Eixo dos negócios de transporte aéreo, por inexistência de substitutos para este sistema de comunicação, tão importantes para o Brasil.

Somente quando os EUA prometeram construir os aeródromos, fornecer novos aviões e apoiar as operações de uma nova linha aérea nacionalizada sob a direção da PAA (Pan American Airways), o Governo Brasileiro concordou em iniciar as mudanças.

Esta mudança, começada inicialmente pelo Brasil, pois representava um benefício nacional, durante o final de 1941 e início de 1942, tornou-se importante veículo para colocar o País no lado dos Aliados, na guerra.

O Presidente dos EUA, Roosevelt, determinado a evitar a vitória final de Hitler, decidiu, durante o verão de 1940, encorajado pelo Chefe do Governo Inglês, Winston Churchill, apostar na sobrevivência dos ingleses e apoiar a Inglaterra com os meios necessários para a guerra.

Nem mesmo as próximas eleições presidenciais puderam dissuadi-lo de concluir o famoso "Tratado dos Contratorpedeiros e Bases Navais", de 2 de setembro de 1940 (fig. 3).

Os 50 navios americanos (contratorpedeiros) fornecidos à Inglaterra ajudaram a conter uma falta crítica de meios de escolta.

As sete bases cedidas em troca aumentaram a importância da Marinha dos Estados Unidos na defesa do Hemisfério Ocidental.

Logo que decorreu uma semana de sua reeleição, Roosevelt começou a tomar as primeiras medidas para apoiar a atividade militar da Inglaterra.

Em 12 de novembro de 1940 ele tomou a opção de criar uma capacidade ofensiva no Atlântico e defensiva na área do Pacífico, levando à "Estratégia da Europa Primeiro", que foi finalmente adotada no Acordo dos Estados-Maiores dos Estados Unidos, Canadá e Inglaterra, em 27 de março de 1941.

Enquanto o Congresso estava ainda debatendo o importantíssimo Lend Lease Bill (ato de arrendamento e empréstimo), a Marinha dos Estados Unidos recebeu ordem, em junho de 1941, de preparar planos para a participação americana nas operações de escolta no Atlântico Norte.

Em 26 de fevereiro, uma Força de Apoio foi estabelecida para assumir tarefas de escolta de comboios a partir de 1º de abril de 1941.

Mas, então, Roosevelt hesitou em tomar o próximo passo.

Os alemães estenderam sua zona de operação em 18 de março, incluindo a Islândia, ocupada pelos ingleses.

Talvez Roosevelt, levando em conta a ainda fortíssima política de isolacionismo, agora considerasse inaceitável o risco de incidentes envolvendo a perda de pessoal em operação de escolta feita por americanos.

Mas a Marinha da Inglaterra, já superexigida, era a época das operações dos navios corsários alemães no Atlântico com mais sucesso, pôde ser substituída também quando a Marinha Americana assumiu algumas tarefas no Atlântico Ocidental, onde estas operações poderiam ser explicadas em termos de defesa do Hemisfério.

Assim, em 18 de abril, os limites do Hemisfério Ocidental foram estendidos para o meridiano de 30°W.

A Esquadra Americana recebe ordens para executar suas patrulhas de neutralidade até este meridiano.

O Comandante desta Esquadra, Almirante King, dividiu suas unidades, que foram reforçadas nas semanas seguintes com 20% dos navios da Esquadra do Pacífico, em quatro forças-tarefa.

Na mesma época, em 4 de abril de 1941, havia receio de que os alemães planejassem ocupar a Espanha e Gibraltar, as ilhas portuguesas e espanholas do Atlântico e mesmo o Porto de Dacar, então sob controle da França de Vichy.

Para opor-se, duas forças-tarefa foram mantidas em prontidão, preparadas para combates anfíbios e desembarque na Ilha de Martinica (da França de Vichy) e Açores, de Portugal; além de Cabo Verde, pertencente à Espanha.

Forças-tarefa, com porta-aviões, cruzadores e contratorpedeiros, iniciaram a patrulha das águas entre Bermudas e Açores.

A Força-Tarefa 3, comandada pelo Almirante Ingram, com quatro cruzadores leves e quatro contratorpedeiros, baseada, inicialmente, em Trinidad, iniciou a patrulha da área triangular compreendida por Trinidad, Cabo São Roque e as Ilhas de Cabo Verde.

Somente o resultado da Operação *Bismarck* e a destruição da organização de reabastecimento de superfície da Alemanha tornaram possível, pela decriptologia da cifra alemã *Hydra*, numa operação conhecida por *Ultra,* evitar, em 1941, incidentes ou combates entre navios americanos e alemães no Atlântico.

Mas Hitler nesta época estava olhando para o Leste.

Após derrotar a França e varrer os Bálcãs em sua *Blitzkrieg* para garantir o seu flanco direito, ele dedicou-se fervorosamente a preparar a Operação *Barbarossa*: o ataque contra a União Soviética.

Esmagar o Exército Vermelho, para conquistar as vastas terras da Rússia, para dizimar sua população de eslavos e judeus e obter o "Lebensraum" — ele considerava necessário para a superior raça nórdico-germânica. Esta era sua principal meta ao lutar esta guerra e agora outros propósitos tinham de se subordinar a este grande plano.

Com o aumento de sinais, durante maio e junho de 1941, vindo de diferentes fontes de informações, especialmente da Operação *Ultra*, de um iminente ataque alemão contra a União Soviética, o perigo de possíveis operações alemãs no Atlântico Central diminuiu e Roosevelt mudou novamente o reforço principal da Esquadra Americana do Atlântico para o Norte.

Em 4 de julho de 1940, seguindo-se imediatamente à destruição do Encouraçado alemão *Bismarck,* no Estreito da Dinamarca, e do Cruzador de Batalha inglês *Hood,* na mesma área, Roosevelt decidiu ocupar a Islândia, de modo a substituir as tropas britânicas que lá se encontravam para emprego em outro lugar e para obter uma base naval para futuras operações de escolta.

Em 14 de junho ele estendeu as águas do Hemisfério Ocidental para o meridiano 26°W.

Em 7 de julho, a Força-Tarefa 19 desembarcou a 1ª Brigada de Fuzileiros em Reiquijavique.

Uma semana mais tarde as águas em torno da Islândia foram também incluídas no Hemisfério Ocidental.

Agora, a Força-Tarefa 1 (FT-1), consistindo de encouraçados, cruzadores pesados e contratorpedeiros, fica alternadamente entre Casco Bay, New Foundland e Hvalfjord, na Islândia, para bloquear o Estreito da Dinamarca contra novas ações dos navios corsários alemães.

A FT-4, composta por cinco esquadões de contratorpedeiros e três esquadrilhas de hidraviões, recebeu ordem para preparar-se para operações de escolta de comboios.

Durante a famosa Conferência do Atlântico, na Argélia, no mês de agosto, Roosevelt e Churchill decidiram que, iniciando em 15 de setembro, todos os comboios rápidos dos Aliados, entre New Foundland e a área ao sul da Islândia, deveriam ser acompanhados por grupos de escolta americanos.

A partir desta data, a Esquadra do Atlântico não só participou ativamente na guerra naval no Atlântico como o Comandante de Operações Navais em Wash-

ington assumiu o controle operacional de todas as operações navais americanas, incluindo o estabelecimento das derrotas dos comboios na parte ocidental do Oceano Atlântico, a oeste de 26°W.

Como antes, a FT-2, consistindo de 2 porta-aviões e modernos cruzadores ligeiros, patrulhava a área entre Bermudas e Açores. À FT-3 cabia o triângulo formado por Trinidad, Cabo de São Roque e Cabo Verde.

Para os alemães tornou-se óbvio, então, que a Marinha dos Estados Unidos estava avançando passo a passo em suas operações.

Mas Hitler queria evitar por todos os meios a declaração de guerra pelos Estados Unidos enquanto não houvesse uma decisiva vitória em sua guerra de conquista no Leste.

Assim, repetidamente, recusou atender às solicitações da Marinha para cancelar as operações contra navios americanos.

Novamente confirmou suas ordens — enviadas por rádio para os submarinos e interceptadas e decifradas em Bletchley Park — para evitar quaisquer acidentes com os navios dos Estados Unidos.

Naturalmente, os ingleses informaram aos americanos sobre a óbvia intenção de Hitler — evitar uma guerra com os EUA, documentada nas mensagens obtidas por *Ultra*, e isto deu a Roosevelt a possibilidade de abolir todas as restrições nas operações da Esquadra Americana, sem qualquer receio de uma imediata retaliação dos alemães ou uma declaração de guerra.

Este foi um importante efeito de *Ultra* ao nível estratégico. O outro efeito muito importante desta contínua decifração das mensagens-rádio da Marinha Alemã, de junho de 1941 a janeiro de 1942, com efeitos no nível operacional, permitiu que na Sala de Acompanhamento dos Submarinos, do Almirantado inglês e na Divisão do Comércio, em colaboração com o Comando de Operações Navais, fossem alteradas as derrotas dos comboios aliados do Atlântico Norte, de forma tão efetiva, afastando-os das linhas de patrulha dos submarinos alemães, que, numa estimativa pessimista, acredita-se que foram evitadas cerca de 1,5 milhão de toneladas de perdas de navios mercantes (fig. 4).

Estas operações de alteração de derrotas foram também, parcialmente, a razão por que ocorreram tão poucos acidentes entre os submarinos alemães e os escoltas americanos, embora tenham sido realizadas cerca de 28 operações de escolta nos três meses que antecederam Pearl Harbor e realizados mais de 80 ataques com cargas de profundidade contra alguns submarinos reais ou imaginários.

Mas ainda continua uma questão: o que teria acontecido quando o Encouraçado de Bolso germânico *Admiral Scheer*, não tendo cancelado sua nova operação como corsário, no Atlântico, se deparasse — como foi planejado com o auxílio de *Ultra*, a interceptação — com uma força-tarefa americana composta por dois encouraçados, dois cruzadores pesados e três contratorpedeiros no Estreito da Dinamarca, em 5 de novembro de 1941?

Hitler não era homem para levar uma bofetada na face, como seria a perda de cerca de mil marinheiros, sem uma resposta de retaliação.

Mas esta possível segunda batalha do Estreito da Dinamarca era somente uma das cerca de dez operações que a Esquadra Americana do Atlântico estava conduzindo nesse dia do mês de novembro.

Havia também quatro grupos americanos de escolta acompanhando comboios nas derrotas do Atlântico Norte.

Um grupo de escolta especial, acompanhado por um grupo de cobertura de navios pesados, protegia um comboio de transportes americanos a ser transferido para os ingleses no Mar do Norte.

Em Halifax outro comboio de navios-transporte das tropas dos EUA foi reunido para ser carregado com uma divisão britânica para ser conduzida ao Oriente Médio, via Capetown, escoltado por um grupo americano de porta-aviões.

Ao mesmo tempo, as bases brasileiras estavam sendo utilizadas.

Já em maio de 1941 a construção de campos de aviação pelos americanos estava tão adiantada, que a Força Aérea do Exército dos Estados Unidos pôde iniciar sua programação de transporte aéreo da Flórida, via Porto Rico, Trinidad, Guiana,

Belém, Recife/Natal, Ascensão, Takoradi para o Oriente Médio e Burma/Índia.

O Brasil evitava parecer que estava ajudando os beligerantes e houve alguma confusão quando pousaram no Brasil as primeiras aeronaves com pinturas da Força Aérea Inglesa em suas fuselagens.

Também ocorreram alguns problemas quando o Exército dos EUA quis estacionar duas ou três de suas divisões no Nordeste do Brasil para apoiar o fraco Exército Brasileiro em defesa dessa área, pois os militares brasileiros queriam evitar o posicionamento de tropas estrangeiras em seu território.

Também a tentativa de Roosevelt para induzir o Presidente Vargas a concordar com a participação de tropas brasileiras em operações destinadas a assegurar as ilhas portuguesas e espanholas contra um ataque alemão foi retardada propositalmente pelos brasileiros.

O Almirante John H. Ingram, Comandante do Esquadrão do Atlântico Sul da Força-Tarefa 3, obteve mais sucesso no estabelecimento de boas relações com as autoridades militares correspondentes no Brasil.

Em 10 de maio fez a sua primeira visita a Recife e em seu relatório recomendou que este porto brasileiro fosse a futura base principal de operação da FT-3, com quatro cruzadores leves e quatro contratorpedeiros, devido a sua vantajosa localização, para as patrulhas efetuadas por seus grupos-tarefa de um cruzador e um contratorpedeiro que teriam de percorrer áreas compreendidas pelo triângulo formado por Trinidad, Cabo de São Roque e Ilhas de Cabo Verde, na área do Atlântico entre Brasil e Dacar.

O Porto de Recife e o mais distante da Bahia (Salvador) foram imediatamente colocados à disposição pelo Governo Brasileiro para recreação das tripulações, manutenção, reabastecimento sem qualquer limite de tempo (normalmente estabelecido em 24 horas).

Assim, o uso desses portos brasileiros para operações militares da FT-3, mais tarde chamada de Quarta Esquadra, tornou-se uma prática normal antes mesmo da ocorrência do ataque a Pearl Harbor (fig. 5).

Em 5 de novembro, ou seja, quatro semanas antes de Pearl Harbor, uma das unidades da FT-3, com o Cruzador *Memphis,* e dois contratorpedeiros estavam reretornando de Lagos na Nigéria, após a entrega de um pequeno comboio inglês nesse porto.

De acordo com algumas indicações não muito claras em mensagens-rádio de submarinos alemães que foram interceptadas e decifradas nesta época, um possível corsário alemão era esperado nos estreitos do Atlântico (Recife e Dacar) e a unidade recebeu ordens para procurar por este estranho navio.

Também uma segunda unidade, consistindo do Cruzador *Omaha* e do Contratorpedeiro *Somers,* que se encontrava em Recife, recebeu ordens para suspender, auxiliar e substituir outro grupo de navios.

Na realidade, o Mercante armado alemão *Komat* estava se aproximando daquela região na sua viagem de retorno do Pacífico, mas não foi o navio interceptado e sim o *Odenwald*, que vinha do Japão com uma carga de borracha, via Cabo Horn.

O *Omaha* e o *Somers* capturaram esse navio, que levaram como presa para Trinidad.

O ataque japonês contra Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, e a declaração de guerra da Alemanha-Itália contra os Estados Unidos, quatro dias após, alteraram a situação não somente na área do Pacífico, mas também no Atlântico.

Os Estados Unidos estavam interessados em unir todo o continente americano em sua luta contra os Estados agressores.

Para conquistar completamente, para o esforço dos Aliados, o apoio do mais importante Estado da América Latina — o Brasil —, os Estados Unidos propuseram realizar a próxima conferência dos ministros das Relações Exteriores das 21 repúblicas americanas no Rio, em janeiro de 1942.

Após algumas discussões foi adotada uma resolução que tratava, principalmente, dos problemas da Junta de Defesa do He-

misfério Ocidental e o estabelecimento de uma Junta Interamericana de Defesa, sob a presidência de um representante dos Estados Unidos. Também foi feita a recomendação de rompimento de relações diplomáticas com as potências do Eixo.

O Brasil seguiu esta recomendação, de imediato.

Ao mesmo tempo muitas restrições que foram auto-impostas no apoio total às operações das Forças Armadas Americanas foram suspensas, especialmente a presença de unidades do Exército — Força Aérea do Exército e Fuzileiros Navais — em território brasileiro foi então permitida.

Ainda em dezembro de 1941 o primeiro esquadrão aeronaval dos EUA, o VP-52, com seis Hidraviões *Catalina,* chegou para operar na nova base de Natal (Fig. 6).

Pelo lado alemão, a declaração de guerra contra os Estados Unidos mudou completamente o modo de operar dos submarinos.

Era idéia do comandante dos submarinos alemães, Almirante Dönitz, que suas unidades deveriam ser usadas tão economicamente quanto possível para obter os maiores resultados possíveis na tonelagem afundada.

Enquanto os submarinos podiam achar e afundar os comboios no Atlântico Norte, com aceitáveis perdas de suas unidades, era melhor mantê-los nessa área do que enviá-los para operações em áreas muito afastadas, onde somente encontravam e podiam afundar navios após muitas patrulhas, obtendo assim uma péssima média de tonelagem afundada por dia no mar.

O péssimo resultado das operações contra os comboios na segunda parte de 1941 — uma conseqüência de *Ultra,* ainda não conhecida dos alemães — levou a alterar a área de ação dos submarinos para a Costa Leste dos EUA, onde podiam afundar um grande número de navios escoteiros.

O desenvolvimento desta idéia levou vários submarinos à costa americana de janeiro a maio de 1942 e ao Caribe e ao Golfo, de fevereiro ao outono do mesmo ano. Do ponto de vista alemão foram operações com muito sucesso, onde 460 navios com mais de 2,3 milhões de toneladas foram afundados de janeiro a julho, com a perda de somente 11 submarinos.

Nesta época, a única rota de comércio importante para os navios mercantes do Brasil — além do tráfego costeiro — era a de exportação das mercadorias brasileiras como borracha, café, castanhas e outras e importação do material necessário como óleo, carvão e especialmente as novas armas e equipamento militar, entregues pelo Acordo de Arrendamento-Aluguel entre os Estados Unidos e o Brasil, assinado em maio de 1941.

Quando, em fevereiro e março, os primeiros navios brasileiros foram afundados — o *Buarque* em 15 de fevereiro, e o *Olinda* três dias mais tarde pelo *U-432*; o *Arabutan* em 7 de março pelo *U-155,* e o *Cayres* em 9 de março pelo *U-94,* próximo à costa do Brasil —, o Presidente Vargas decidiu parar todas as viagens de navios brasileiros para os Estados Unidos até que a Marinha Americana fosse capaz de garantir a segurança dos navios.

O Almirante Ingram foi para o Rio, tendo sido convidado a avistar-se com o Presidente. Ambos se apreciaram e estabeleceram fortes laços pessoais, o que ajudou muito a realização das operações americanas. A Força Aérea e a Marinha do Brasil foram instruídas para agir de acordo com as recomendações do Almirante Ingram.

O esquadrão de patrulha VP-83, da Marinha Americana, com Hidraviões *Catalina,* começa a operar, na primavera, de novos campos de aviação em Belém, Fortaleza, Recife, Natal e Salvador, algumas vezes apoiados por aeronaves brasileiras.

Na pequena ilha rochosa de Ascensão a engenharia dos Estados Unidos começou a construir um campo de aviação que se tornou operativo em julho de 1942.

E, muito importante, a Marinha Americana começou a equipar os navios mercantes brasileiros com canhões para defesa contra os submarinos.

Mas todas essas medidas tinham conseqüências.

Em 1º de maio um dos primeiros navios brasileiros armados, o *Parnaíba,* foi afundado, próximo a Trinidad, pelo *U-162,* que estabelece a nacionalidade do navio somente após o ataque.

Quando a notícia chegou à Alemanha, a Marinha levantou todas as restrições contra os navios da América do Sul que estivessem notadamente armados, excetuando somente os de nacionalidade argentina e chilena, em 16 de maio.

Até esta época os submarinos alemães tinham estendido suas operações até a latitude de Trinidad e Guiana, e somente um Submarino italiano, o *Calvi,* tinha afundado cinco navios aliados ao norte do estuário do Rio Amazonas e Cabo de São Roque, na primeira parte do mês de abril.

Em maio, um grupo de mais quatro submarinos italianos juntou-se ao *Calvi* — *Archimede, Capellini, Bagnolini* e *Barbarigo.* O último, em 18 de maio, torpedeou o Mercante armado brasileiro *Comandante Lyra* e tentou afundá-lo, após ser abandonado, com tiros de canhão, finalmente deixando-o em chamas.

Mas o *Lyra* foi abordado por sua tripulação e enviou mensagem que foi captada pela FT-23 dos Estados Unidos. Os navios aproximaram-se do mercante avariado, que foi rebocado e escoltado pelo Cruzador *Omaha* e o Contratorpedeiro *McDougal* para Fortaleza.

O Cruzador *Milwaukee* e o Contratorpedeiro *Moffett* iniciaram seu regresso a Recife para reabastecimento.

Durante a noite, o *Barbarigo* atacou este grupo e o seu Comandante, Capitão-de-Corveta Enzo Grossi, comunicou erradamente que havia torpedeado e provavelmente afundado um encouraçado americano.

Três dias mais tarde, o *Archimede* interceptou o comboio com o *Lyra* sendo rebocado, ainda em chamas, e comunicou haver atingido um cruzador pesado americano; na realidade, confundiu as explosões das cargas de profundidade do *Moffett* com uma explosão do torpedo.

Após afundar dois outros navios mercantes ingleses e ter sido atacado várias vezes por bombas lançadas por aeronaves baseadas em terra, este grupo italiano retornou a Bordeaux.

Quando, em 24 de maio, o *U-502* comunicou haver afundado um Mercante brasileiro armado, o *Gonçalves Dias,* no Caribe, e quando, em 28 do mesmo mês, o Ministro da Aeronáutica anunciou ataques de aeronaves brasileiras a submarinos germânicos, a Marinha da Alemanha solicitou que fossem levantadas todas as restrições para ataques a navios brasileiros.

O comandante dos submarinos recebeu ordem de preparar um estudo para um ataque concentrado dos submarinos aos portos brasileiros.

Baseando-se neste estudo, o Comandante-em-Chefe da Marinha, Almirante Raeder, propôs a Hitler o envio ao Brasil de um grupo de dois submarinos do tipo *IX-C,* grandes, e oito do tipo *VII-C,* de tonelagem média, acompanhado pelo Submarino-Tanque *U-460,* para atacar simultaneamente entre 3 e 8 de agosto todos os navios que estivessem nos Portos de Santos, Rio de Janeiro, Bahia e Recife e posteriormente minar as suas entradas.

Hitler concordou, mas pediu para tornar claras as conseqüências políticas advindas ao Ministro das Relações Exteriores.

Quando este Ministro levantou sérios escrúpulos porque este ataque traria não só o Brasil — que já era considerado como participante da guerra, como os EUA antes de Pearl Harbor — mas também a Argentina e o Chile para o lado dos Aliados, Hitler cancelou seu consentimento e ordenou que os submarinos, que já estavam a caminho, fossem enviados para outras áreas de operação.

Esta ordem foi enviada em 29 de junho e os nove submarinos no mar alteraram seus rumos para zonas de operação nas costas de Freetown, Trinidad e Caribe.

Neste ponto, eu vou mencionar brevemente as operações dos três corsários de superfície alemães que operaram em 1942 na área do Atlântico Sul. O primeiro era o *Thor,* na sua segunda operação.

Nas quatro semanas iniciadas em 15 de março o corsário afundou quatro na-

vios mercantes nas rotas Capetown—América do Sul, a meia distância entre os dois continentes, antes de ser enviado para o Oceano Índico, sendo substituído no Atlântico pelo *Midel,* que operou com algumas interrupções até dezembro, fora da zona costeira de 300 milhas e na área a sudeste de Madagascar, afundando 14 navios antes de ir para o Japão.

Em junho veio o *Stier,* que operou fora da zona-limite de 300 milhas da costa do Brasil e afundou três navios antes de ser afundado, devido a avarias sofridas no combate de canhões com o Navio americano *Stephen Hopkins,* da classe *Liberty.*

Após este breve desvio, vamos retornar à operação dos submarinos. Como havia dito, o cancelamento do ataque, planejado em junho, contra os portos brasileiros foi então ordenado, considerada a possível reação dos outros países sul-americanos.

Como represália pelo ataque de aeronaves brasileiras contra os submarinos alemães e a instalação de armamento a bordo dos navios mercantes brasileiros, novamente informado pelo *U-203,* após o afundamento do *Pedrinhas,* em 28 de junho, ao norte das Antilhas, em 4 de julho o ataque sem advertência a todos os navios brasileiros foi permitido.

Em 26 e 28 de julho o *U-66* informou o afundamento do *Tamandaré* e *Barbacena,* ambos armados com um canhão de 5 polegadas.

O *U-155* afundou o *Piave,* desarmado, na área de Trinidad, nesta ocasião um centro de atividade dos submarinos alemães.

Mas então o Comando alemão tomou uma péssima decisão, quando em 7 de agosto o *U-507* recebeu por rádio a mensagem para usar "manobras livres" ao longo da costa do Brasil.

Não há evidência da real intenção que havia por trás desta ordem, porque suas prováveis conseqüências estariam em direta contradição com as da contra-ordem anterior de Hitler.

Deve ter sido um erro tolo, causado por um desejo anterior de retaliação pela participação das forças brasileiras na guerra anti-submarino.

O *U-507,* comandado pelo Capitão-de-Fragata Schadt, de 16 a 19 de agosto, afundou cinco Navios brasileiros — *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba* e *Arara* — e o pequeno Veleiro *Jacira,* nas costas da Bahia e Sergipe, antes de parar sua ação, a pedido do Ministro das Relações Exteriores da Alemanha.

Mas o estrago estava feito e não podia ser consertado.

A perda de pessoal incluía muitos oficiais do Exército Brasileiro e peregrinos para um Congresso Eucarístico em São Paulo.

Houve um clamor público e muitas demonstrações foram realizadas até 21 de agosto, quando o Governo Brasileiro resolve declarar-se em estado de guerra com as potências do Eixo, que se tornaria efetivo a partir de 31 de agosto.

Porque não houve preparativos no lado germânico para tal eventualidade, decorreu algum tempo antes de se realizar a primeira operação naval em águas brasileiras.

Somente o *U-514,* operando a sudeste de Trinidad, pôde ser reposicionado no final de setembro, afundando três navios.

Somente em novembro mais submarinos alcançaram as águas brasileiras — assim o *U-174* e o italiano *Da Vinci,* e outros dois alemães, retornando de Capetown, foram ordenados a fazer sua derrota ao longo da costa brasileira: *U-159* e *U-172,* que ainda tinham alguns torpedos. Juntos afundaram 15 navios.

Então, em dezembro, o *U-176,* o italiano *Tazzalli,* o *U-164* e o *U-507* chegaram e afundaram mais nove navios.

O pequeno número de submarinos enviados para as águas brasileiras reflete a mudança na estratégia global do Comando da Força de Submarinos.

Após a introdução do sistema de comboios interligados ao longo do litoral leste dos Estados Unidos em maio de 1942 e sua extensão ao Golfo e Caribe em junho/julho de 1942, os sucessos dos submarinos nesta área foram reduzidos bru-

talmente e as suas perdas começaram a crescer.

Assim, pareceu mais proveitoso para o Almirante Dönitz transferir o principal esforço de suas operações novamente para as rotas dos comboios do Atlântico Norte.

Começando no final de julho pelo uso do submarino médio do tipo *VII*, Dönitz iniciou sua segunda campanha contra os comboios.

Os submarinos maiores do tipo *IX* foram usados inicialmente para continuar as operações nas áreas mais distantes, onde obtinham bons resultados; em setembro/outubro na área de Trinidad e em outubro/novembro no litoral da África do Sul, próximo a Capetown.

Mas em novembro a campanha contra os desembarques aliados no Norte da África exigiu um número maior desses submarinos. Então, nos primeiros meses de 1943, quase todos os submarinos disponíveis foram concentrados nas decisivas batalhas contra os comboios no Atlântico Norte, permanecendo apenas algumas unidades para forçar a diversão de forças anti-submarino em outras áreas.

Assim, só restaram poucos submarinos com a tarefa de operar em lugares tão distantes como as águas do litoral brasileiro.

Este limitado esforço do Eixo deu aos agora aliados Brasil e Estados Unidos o tempo necessário para preparar a defesa do seu tráfego marítimo

Já em outubro de 1941, a Marinha do Brasil estabeleceu a Força Naval do Nordeste, comandada pelo Almirante Soares Dutra, consistindo de dois antigos Cruzadores ligeiros, *Bahia* e *Rio Grande do Sul,* e seis varredores de minas recentemente construídos, reformados como corvetas de escolta, classe *Carioca* (figs. 7, 8, 9 e 10).

Começaram a treinar a Marinha Mercante do Brasil nos procedimentos de comboio.

A Força Americana do Atlântico Sul foi reforçada e no início de 1941 elevada à condição de Quarta Esquadra.

A FT-41, agora composta de cinco cruzadores leves antigos e cinco contratorpedeiros de grande porte, operava como Força de Patrulha Oceânica contra os corsários e mercantes do Eixo — voltaremos ao assunto mais adiante.

Mais importante era a recentemente criada FT-42, composta, no início de 1943, por 5 a 7 velhos contratorpedeiros do tipo "convés-lavado" (*flush-deck*), 5 corvetas da classe *Flower,* 2 iates de patrulha e 18 PC — caça-submarinos para a organização de cinco grupos de escolta com 7 navios cada para comboiar os navios mercantes entre Trinidad e Recife.

Lá a escolta era transferida para os navios da Força Naval do Nordeste, então denominada FT-46, sob o comando operacional do Vice-Almirante Ingram. Esta FT foi reforçada com a entrega de 8 PC e 8 SC, caça-submarinos, à Marinha do Brasil. *

A cobertura aérea da derrota dos comboios foi reforçada também com o deslocamento de esquadrilhas de aeronaves de patrulha da Marinha Americana, usando as bases e campos de aviação recentementes estabelecidos no Nordeste do Brasil, com seus hidraviões, bombardeiros de médio e longo alcance e posteriormente os *blimps*, organizados como o FT-44, completados pela Força Aérea Brasileira, como FT-49.

Já em setembro de 1942 as primeiras operações de comboio foram iniciadas entre o Rio de Janeiro e Recife e em outubro foram estendidas até Trinidad.

Até o final de 1943, 23 comboios com 160 navios foram acompanhados do Norte para o Sul, em intervalos regulares, entre Rio e Trinidad, e, em sua maioria, com escoltas americanos e brasileiros.

Não ocorreram ataques ou perdas durante estas operações.

Mas em outras áreas cinco navios brasileiros foram afundados pelos submarinos, três deles sob escolta.

Com a partida do comboio TB-1 de Trinidad e BT-2 da Bahia em 3 e 9 de

---

* "Caça-pau" e "Caça-ferro", como eram conhecidos.

OPERAÇÕES DOS PAÍSES ALIADOS NA ZONA DE SEGURANÇA PANAMERICANA

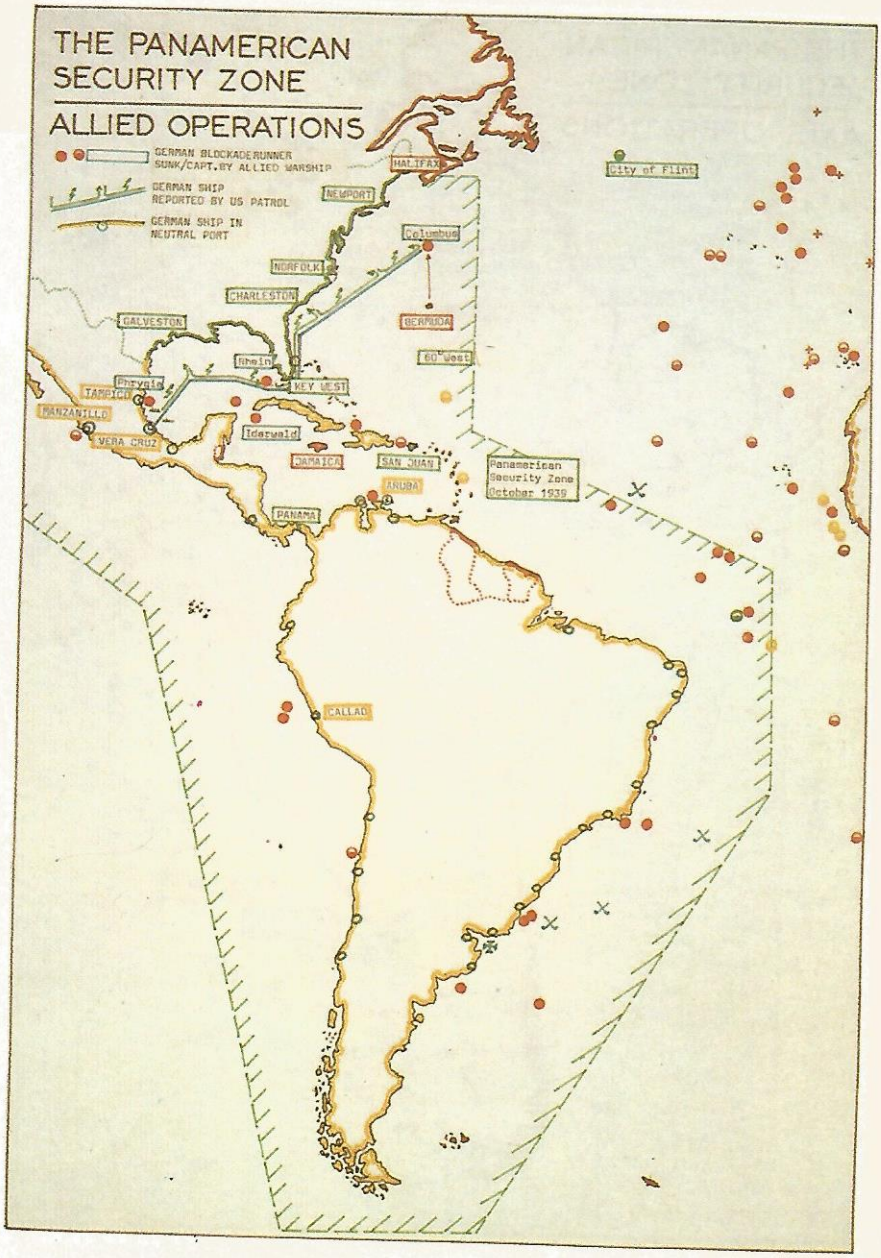
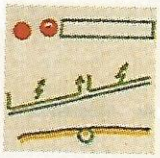


FOTO 1



"Furadores de Bloqueio" alemães capturados ou afundados por navios dos Aliados

Navios alemães com posições assinaladas por patrulhas americanas

Navio alemão em porto neutro

OPERAÇÕES DOS PAÍSES DO EIXO NA ZONA DE SEGURANÇA PANAMERICANA

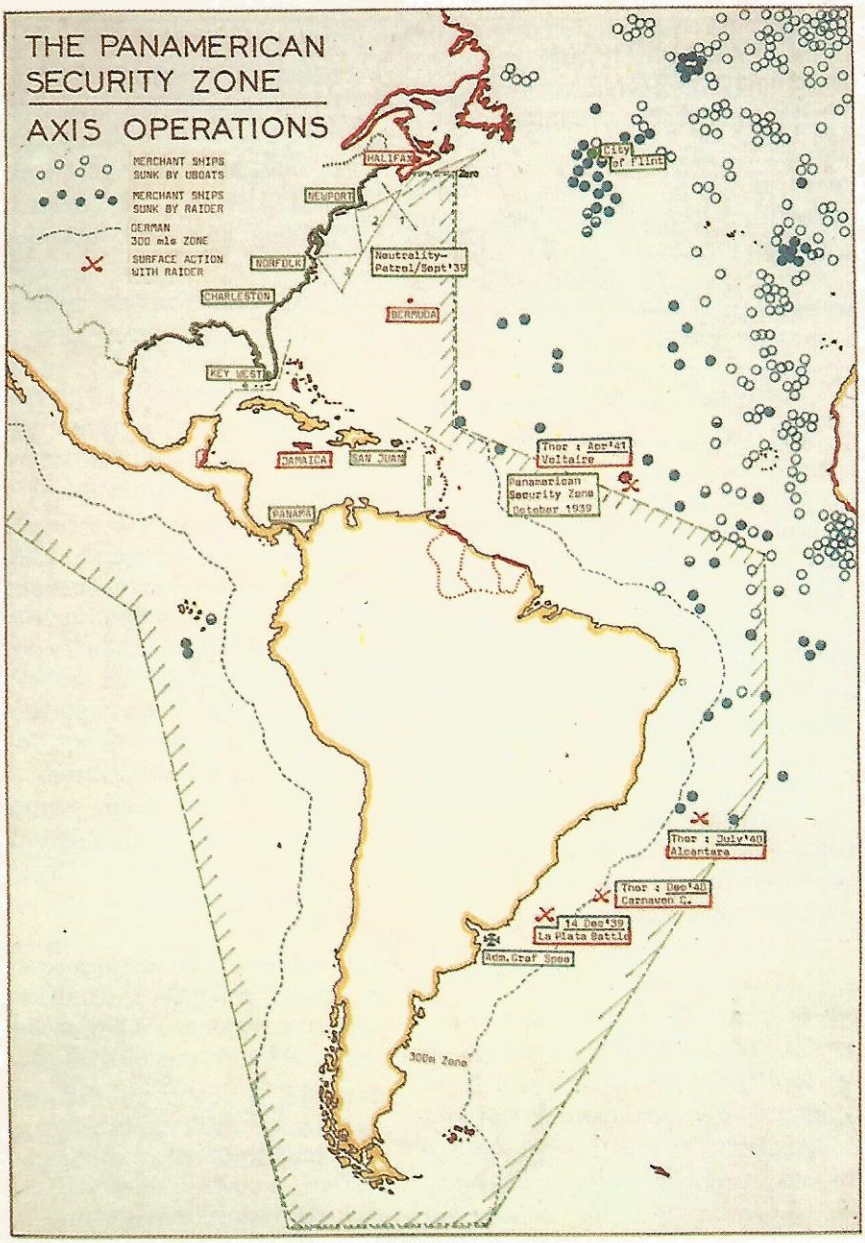
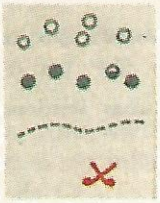


FOTO 2



Navios mercantes afundados por submarinos alemães

Navios mercantes afundados por corsários

Zona de segurança de 300 milhas estabelecida pela Alemanha

Ação de Superfície com um corsário

O ACORDO DE TROCA DOS CONTRATORPEDEIROS COM O ARRENDAMENTO DAS BASES. PLANOS E OPERAÇÕES DE AGOSTO DE 1940 A MARÇO DE 1941

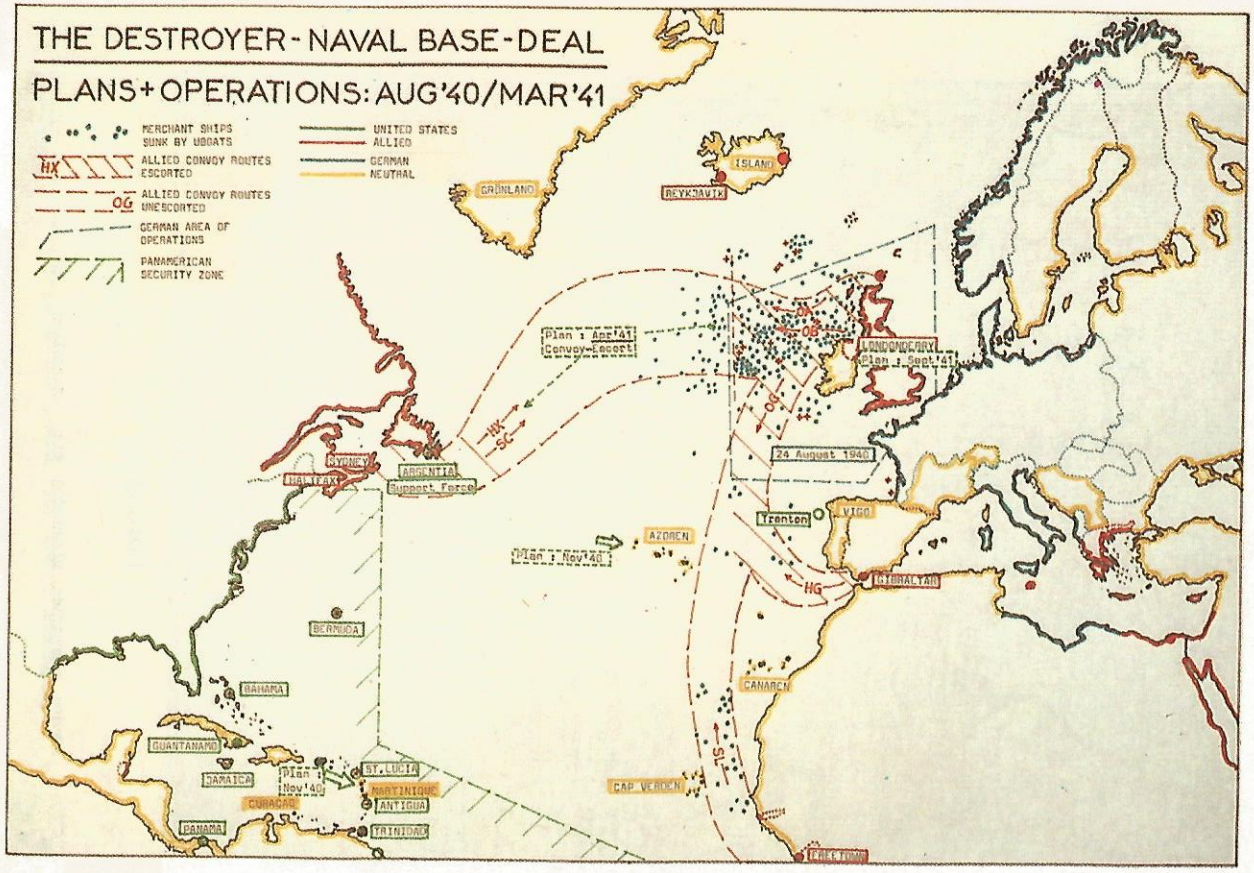


FOTO 3

Navios mercantes afundados pelos submarinos

Derrotas dos comboios aliados com escolta

Derrotas dos comboios aliados sem escolta

Área de operação dos alemães

Zona de segurança panamericana

Estados Unidos
Aliados
Alemães
Países Neutros

OPERAÇÕES DE ABRIL A JUNHO DE 1941

FOTO 4

Navios mercantes afundados por submarinos

Derrotas dos comboios aliados com escolta

Área de operação dos alemães

Ações de superfície no Hemisfério Ocidental

OPERAÇÃO RHEINÜBUNG — ESQUADRA AMERICANA DO ATLÂNTICO

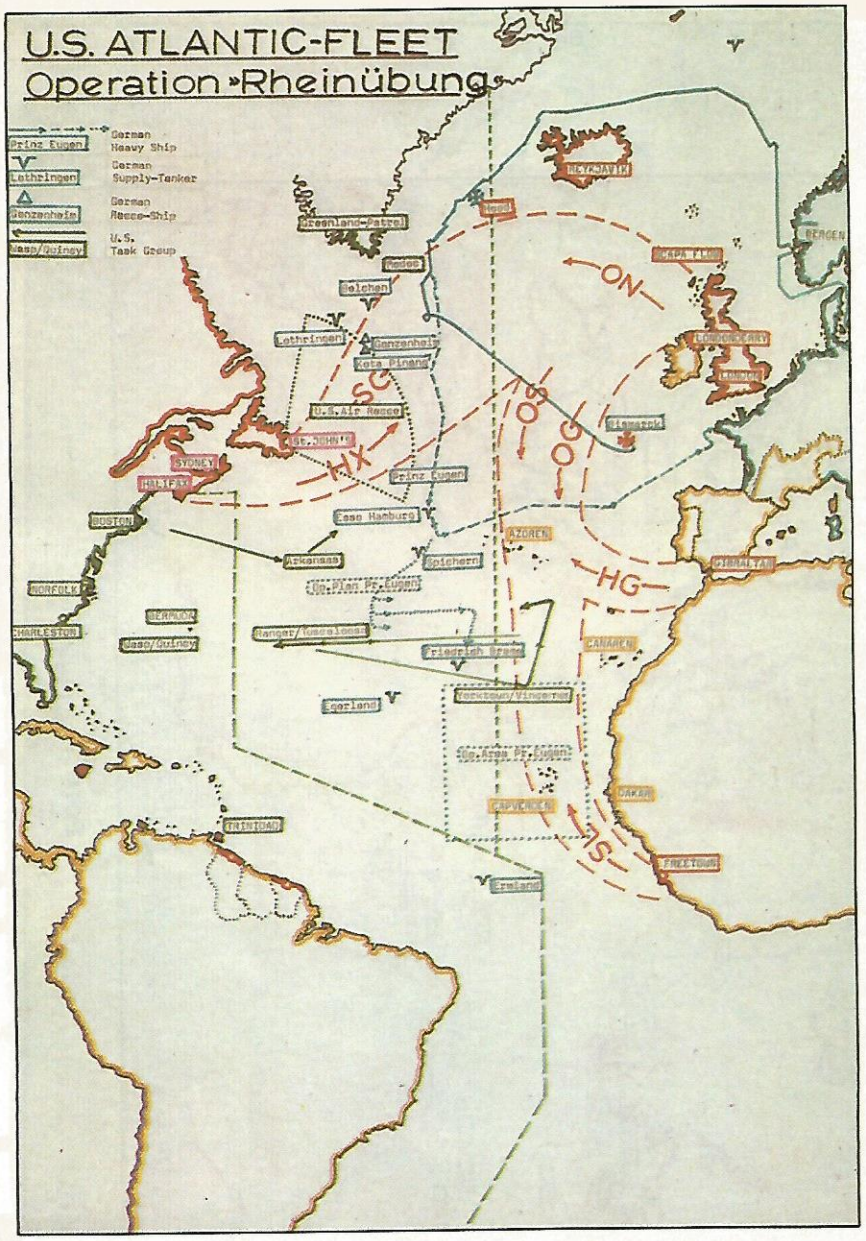


FOTO 5

Navio alemão pesado (de grande tonelagem)

Navio alemão de reabastecimento

Navio de guerra alemão

Grupo-tarefa dos Estados Unidos

OPERAÇÕES DE JUNHO A SETEMBRO DE 1941

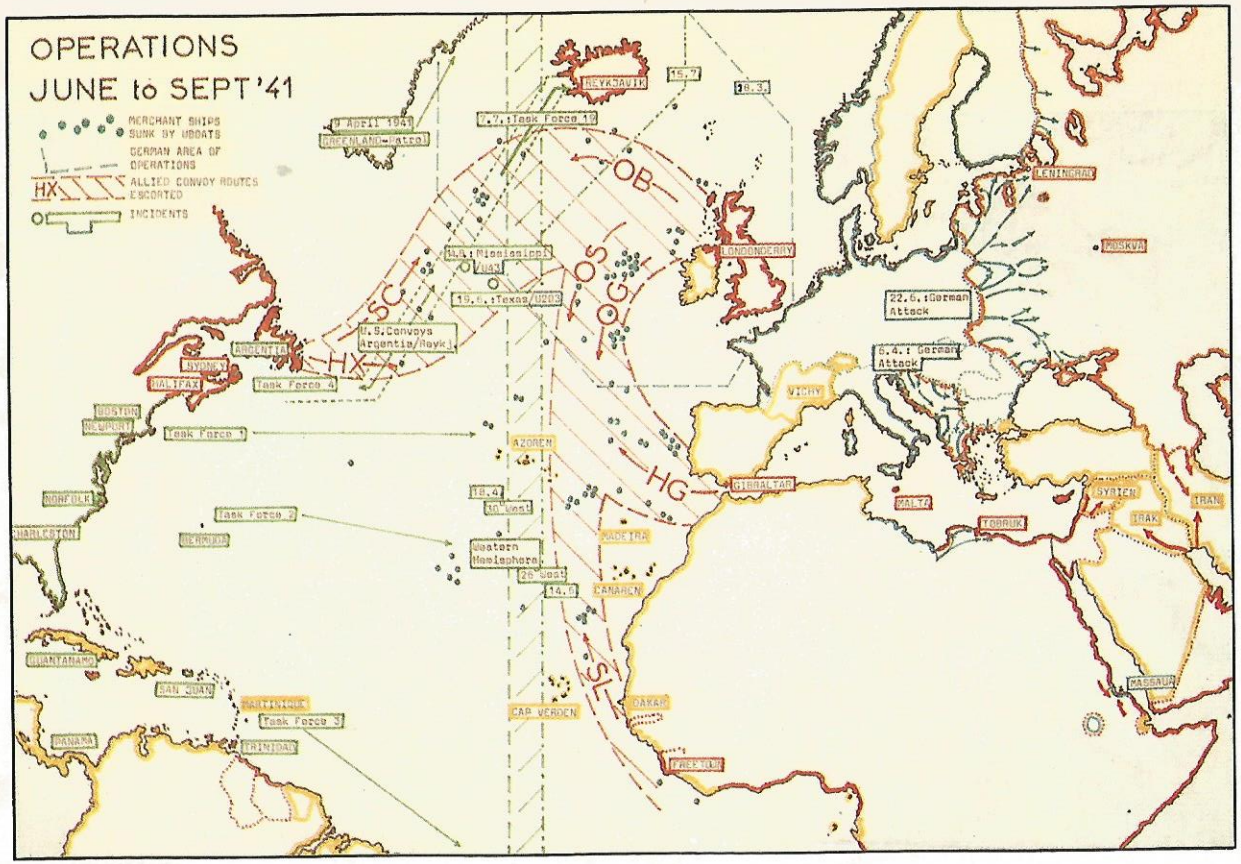
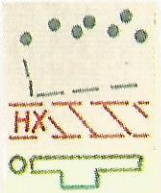


FOTO 6



Navios mercantes afundados por submarinos alemães

Área de operações dos alemães

Derrota dos comboios aliados com escolta

Incidentes (Ações entre navios dos Aliados e submarinos do Eixo)

SITUAÇÃO NO ATLÂNTICO NO PERÍODO DE 27 A 31 DE AGOSTO DE 1941

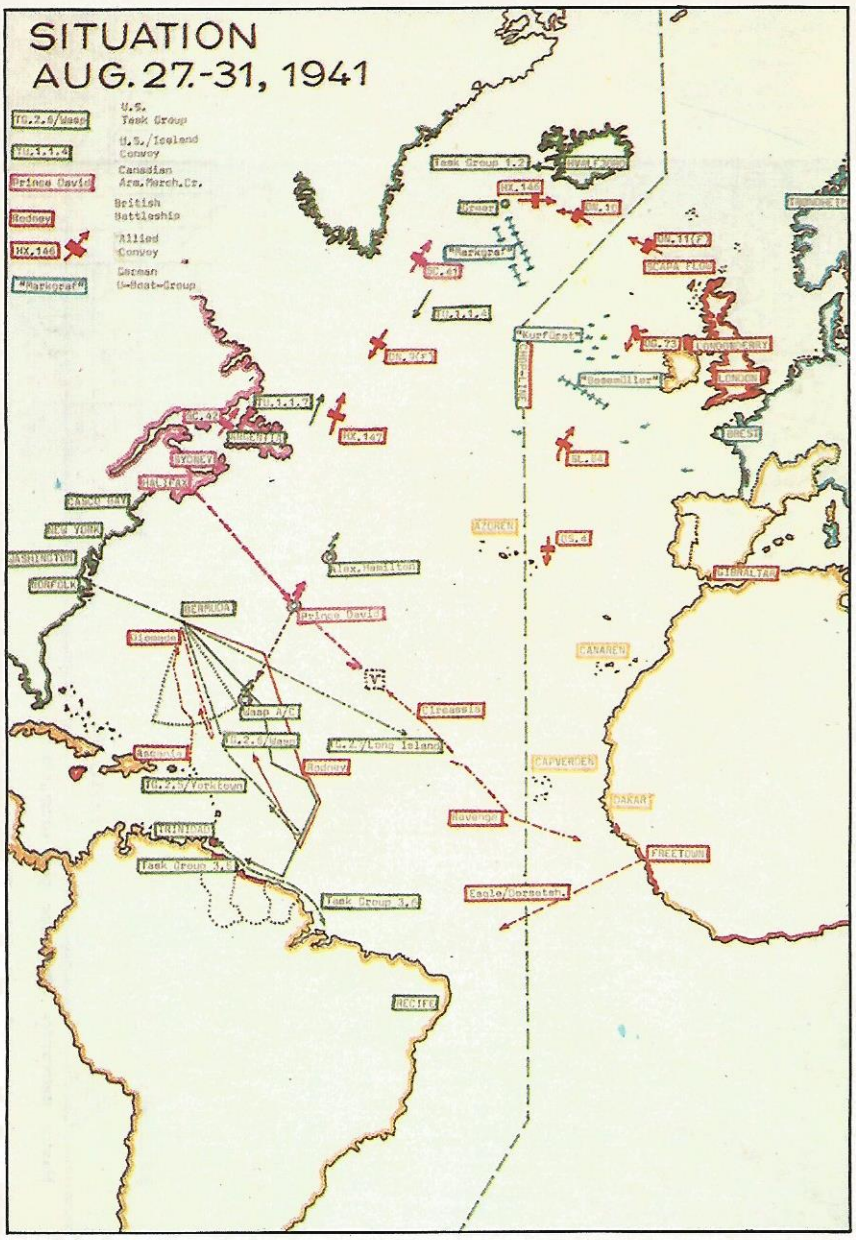


FOTO 7

TG.2.6/Wasp	Grupo-tarefa americano capitaneado pelo porta-aviões USS *WASP*
TU.1.1.4	Comboio Estados Unidos/Islândia
Prince David	Mercante armado canadense
Rodney	Encouraçado inglês
HX.146	Comboio aliado
"Markgraf"	"Matilha" (grupo) de submarinos alemães

OPERAÇÕES NO OCEANO ATLÂNTICO DE SETEMBRO A DEZEMBRO DE 1941

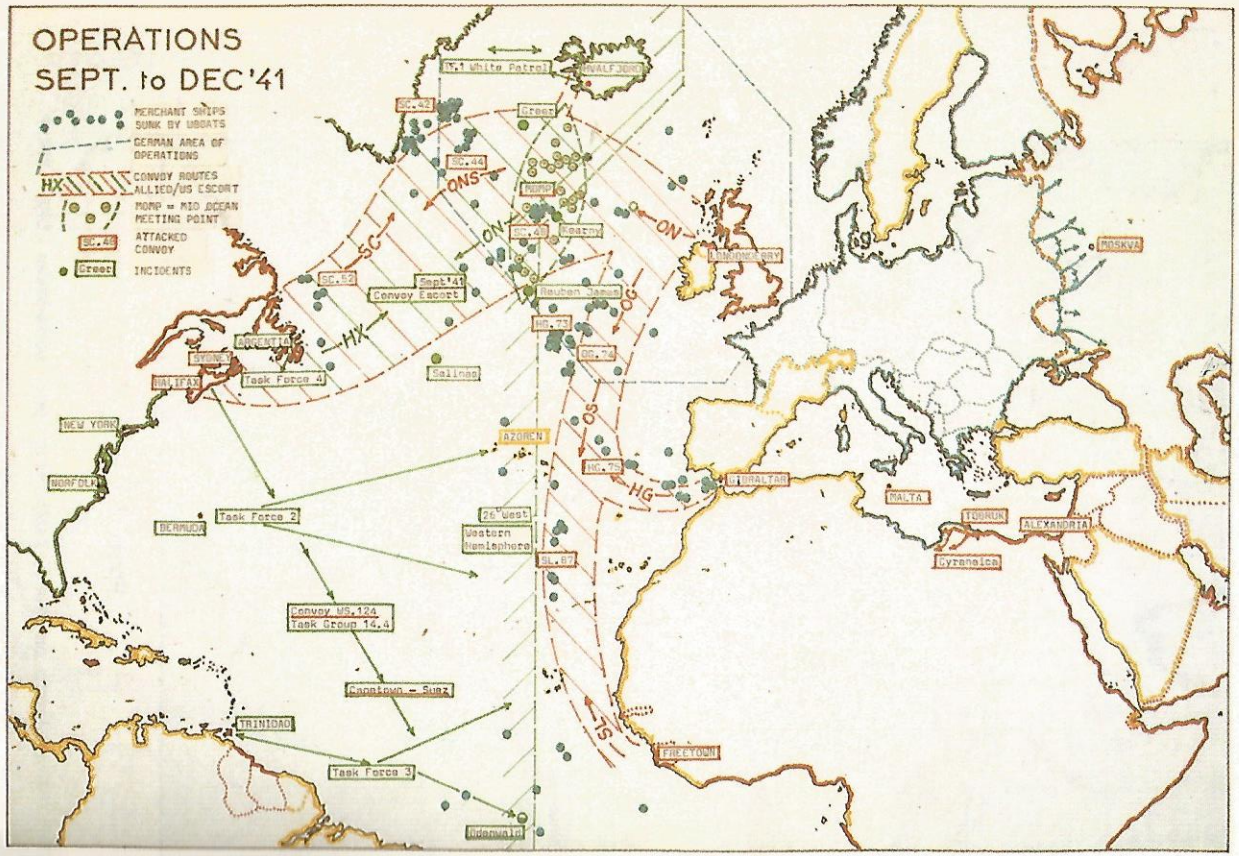
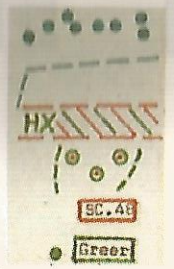


FOTO 8



Navios mercantes afundados por submarinos

Área de operações dos alemães

Derrotas dos comboios aliados com escolta dos Estados Unidos

MOMP — "Mid Ocean Meeting Point"
Ponto de encontro (rendez-vous point)

Comboio atacado

Incidentes (Ações entre navios Aliados e do Eixo)

CARTA COM POSIÇÕES DE REFERÊNCIA DO ATLÂNTICO NORTE MOSTRANDO ALGUMAS OPERAÇÕES QUE SE DESENROLARAM NOS DIAS 12 E 13 DE OUTUBRO DE 1941

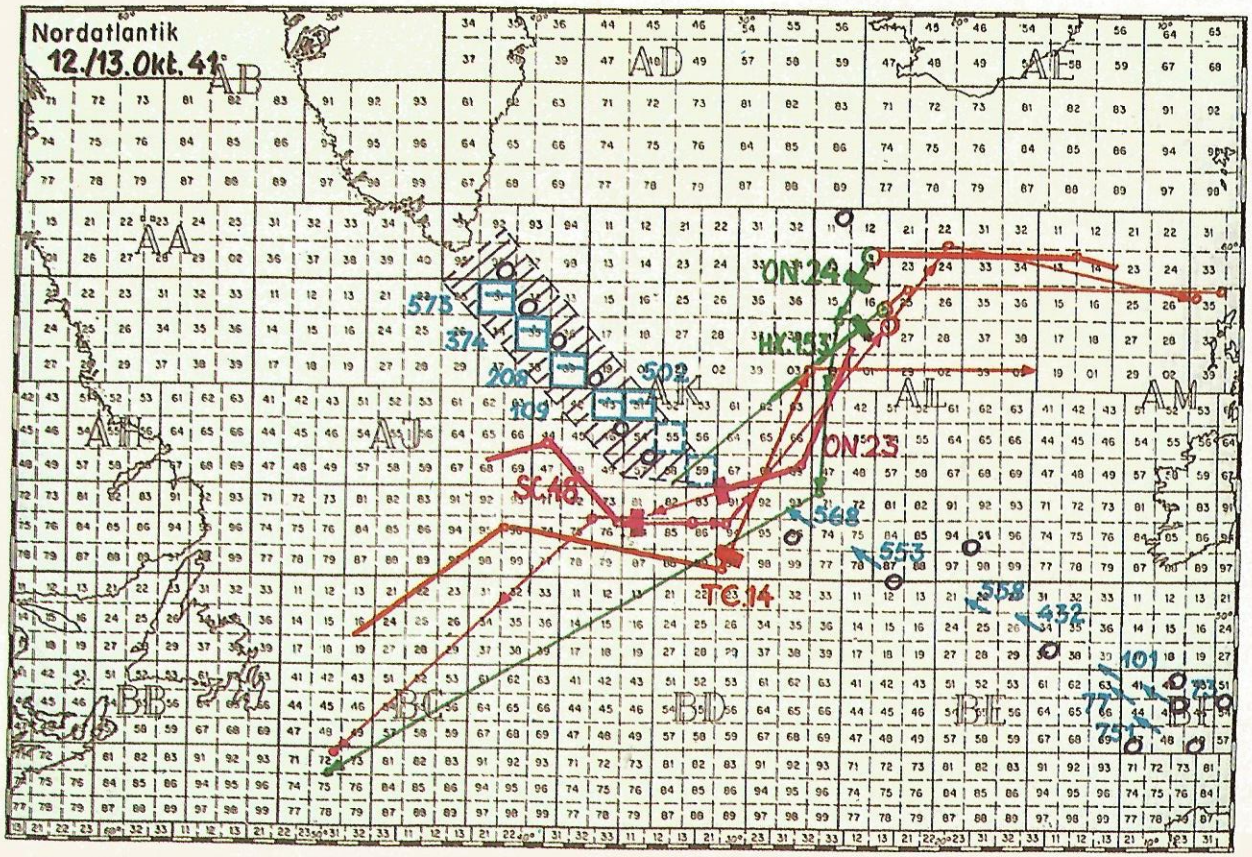


FOTO 9

SITUAÇÃO NO OCEANO ATLÂNTICO EM 5 DE NOVEMBRO DE 1941

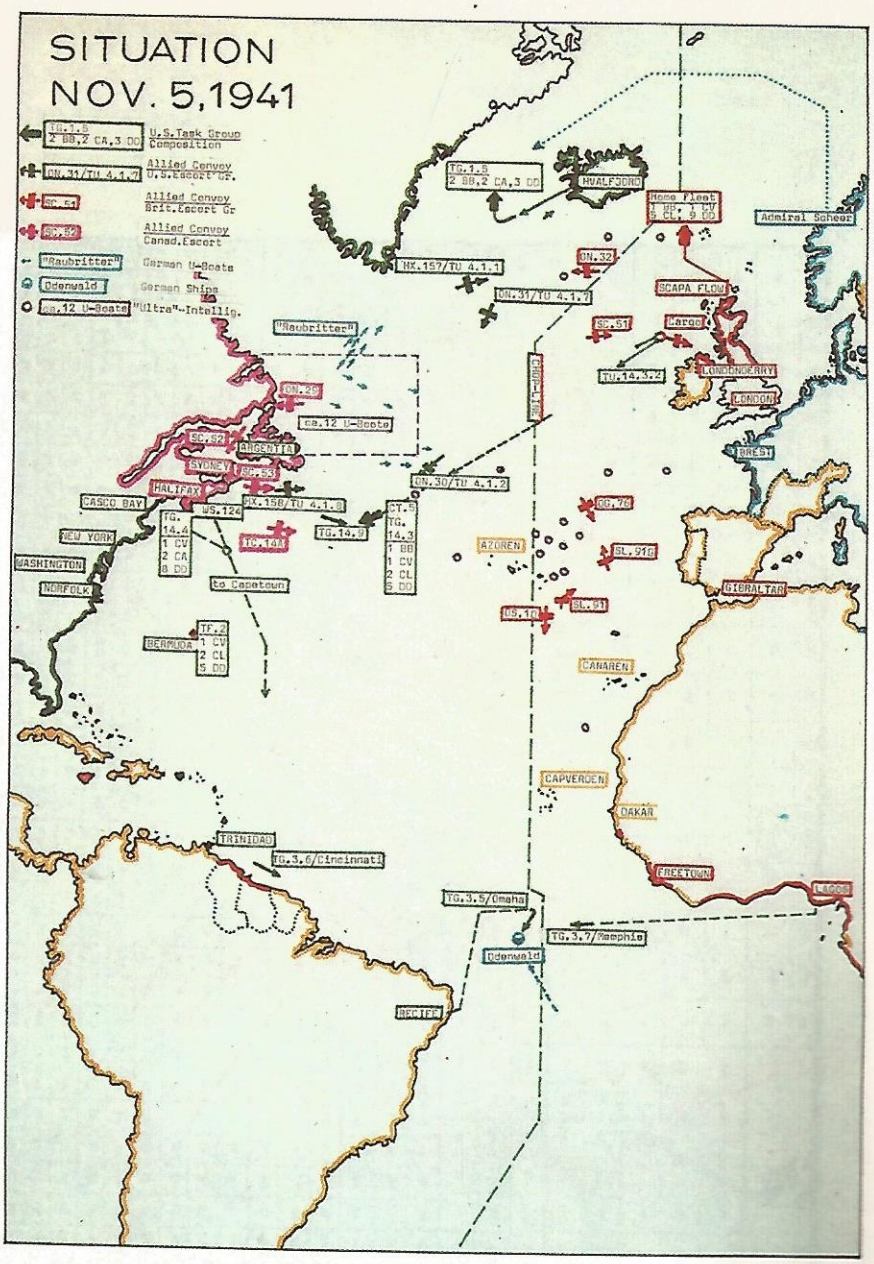
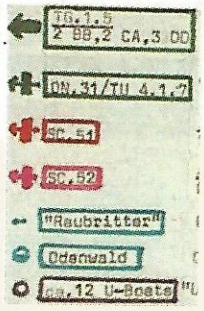


FOTO 10



Grupo-tarefa dos EEUU composição

Grupo de escolta dos EEUU

Comboio aliado
Grupo de escolta britânico

Comboio aliado
Grupo de escolta canadense

Submarinos alemães

Navio de superfície alemão

Informações de Ultra

Obs.: BB — Encouraçado
CV — Navio-Aeródromo
CA — Navio-Aeródromo
DD — Contratorpedeiro

SITUAÇÃO NO OCEANO ATLÂNTICO NO PERÍODO DE ABRIL A DEZEMBRO DE 1941

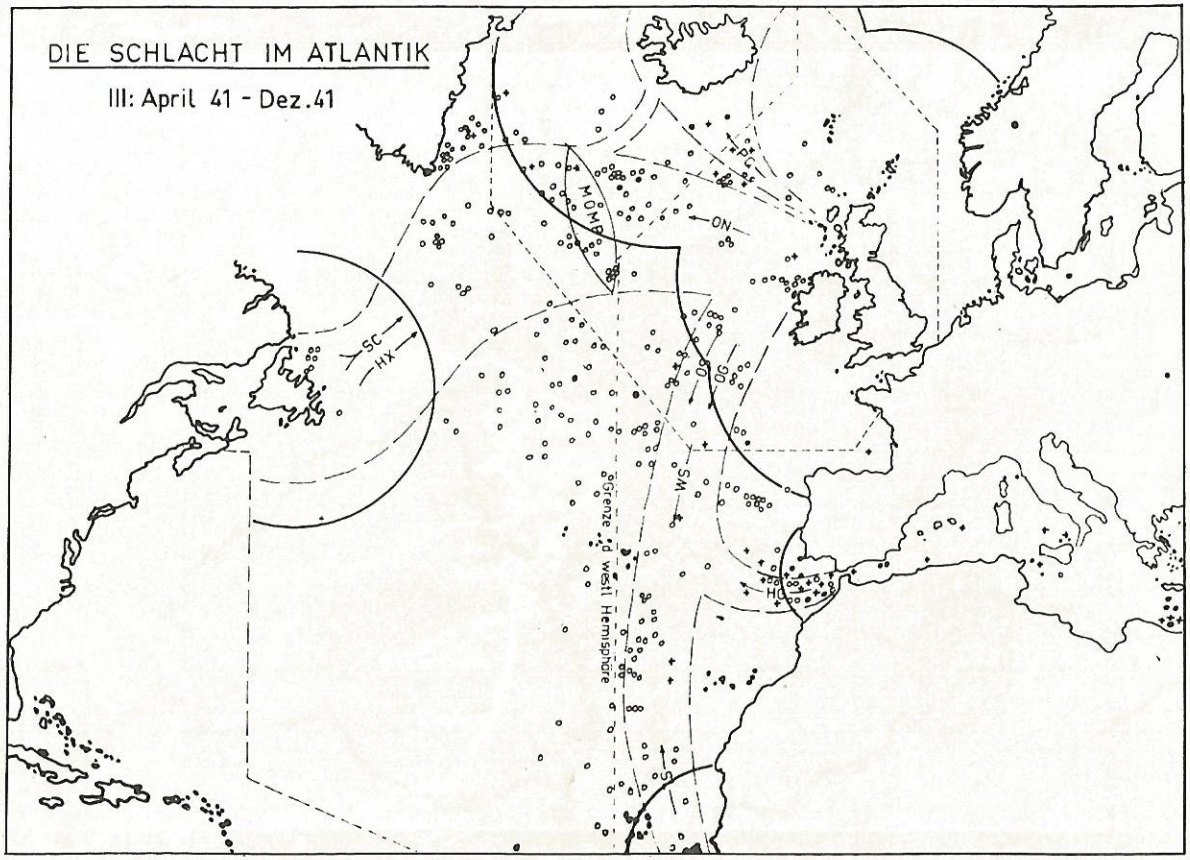


FOTO 11

SITUAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL DE JANEIRO A JULHO DE 1942

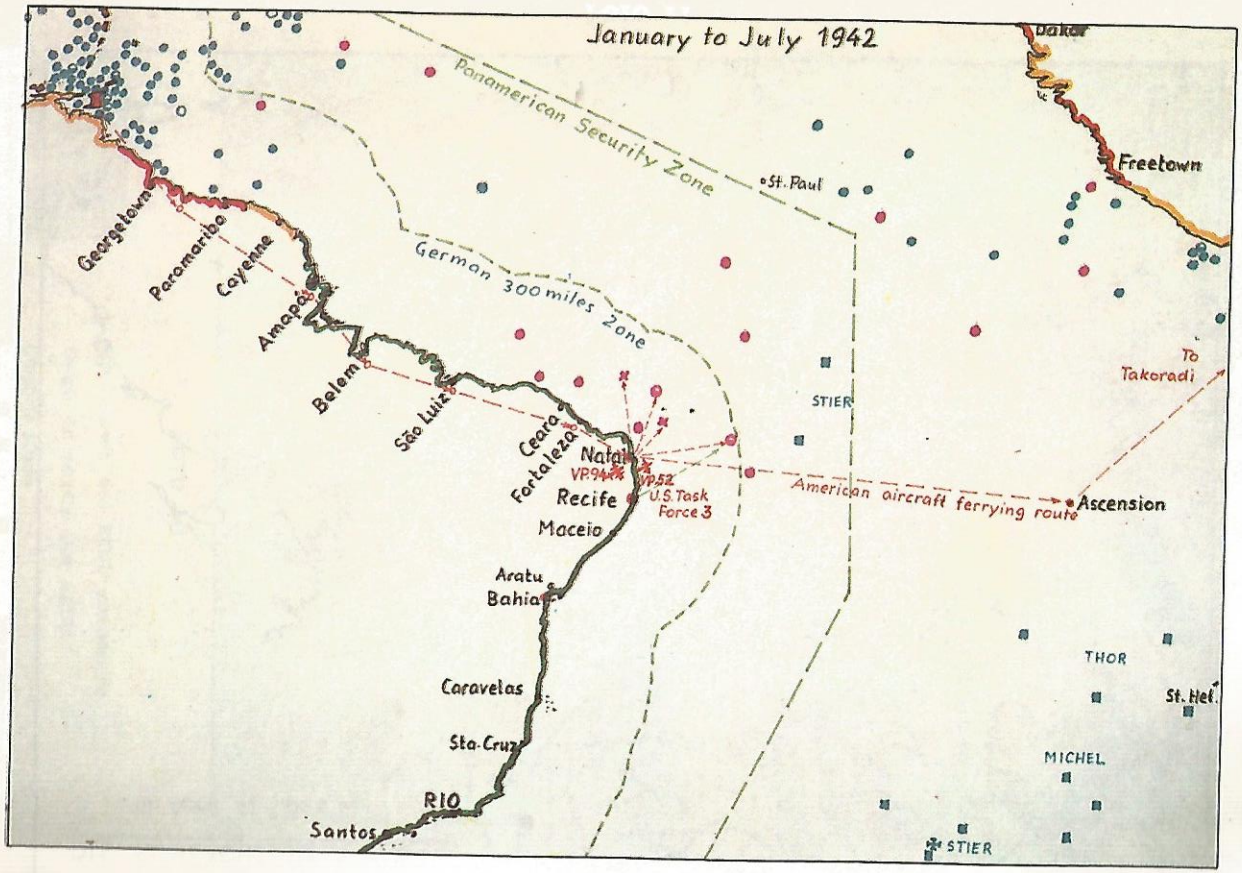


FOTO 12

Esta figura mostra a posição relativa, na costa brasileira da ZONA DE SEGURANÇA PANAMERICANA (dos ALIADOS) e a ZONA DE 300 MILHAS (dos ALEMÃES). Apresenta também algumas operações da FORÇA-TAREFA 3 a partir de Recife e das ESQUADRILHAS VP 94 e VP 52, partindo de Natal. Com base intermediária na Ilha de Ascensão as aeronaves americanas cruzam o Atlântico em demanda do Norte da África.

SITUAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL EM AGOSTO DE 1942

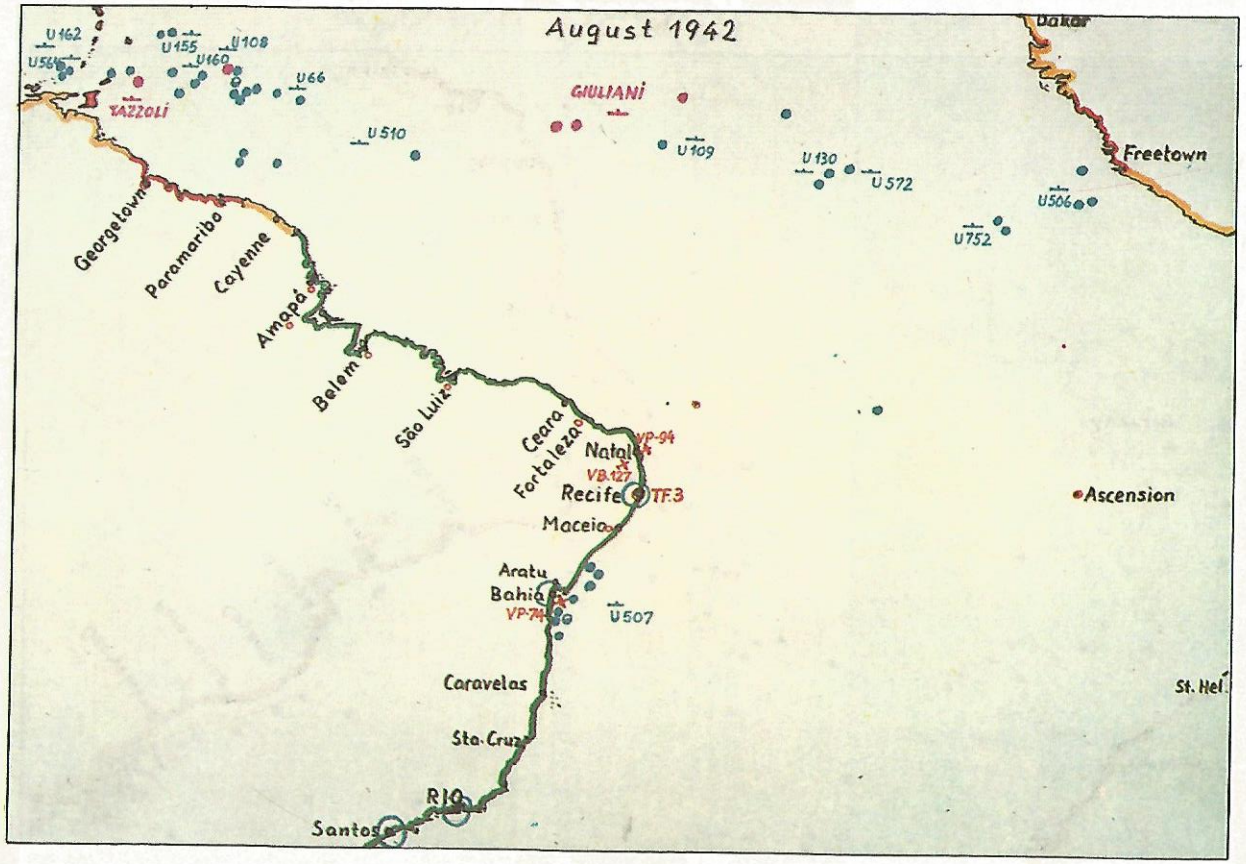


FOTO 13

A figura mostra o posicionamento de submarinos alemães e alguns italianos assim como de navios dos Aliados que foram afundados.

SITUAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL DE SETEMBRO A DEZEMBRO DE 1942

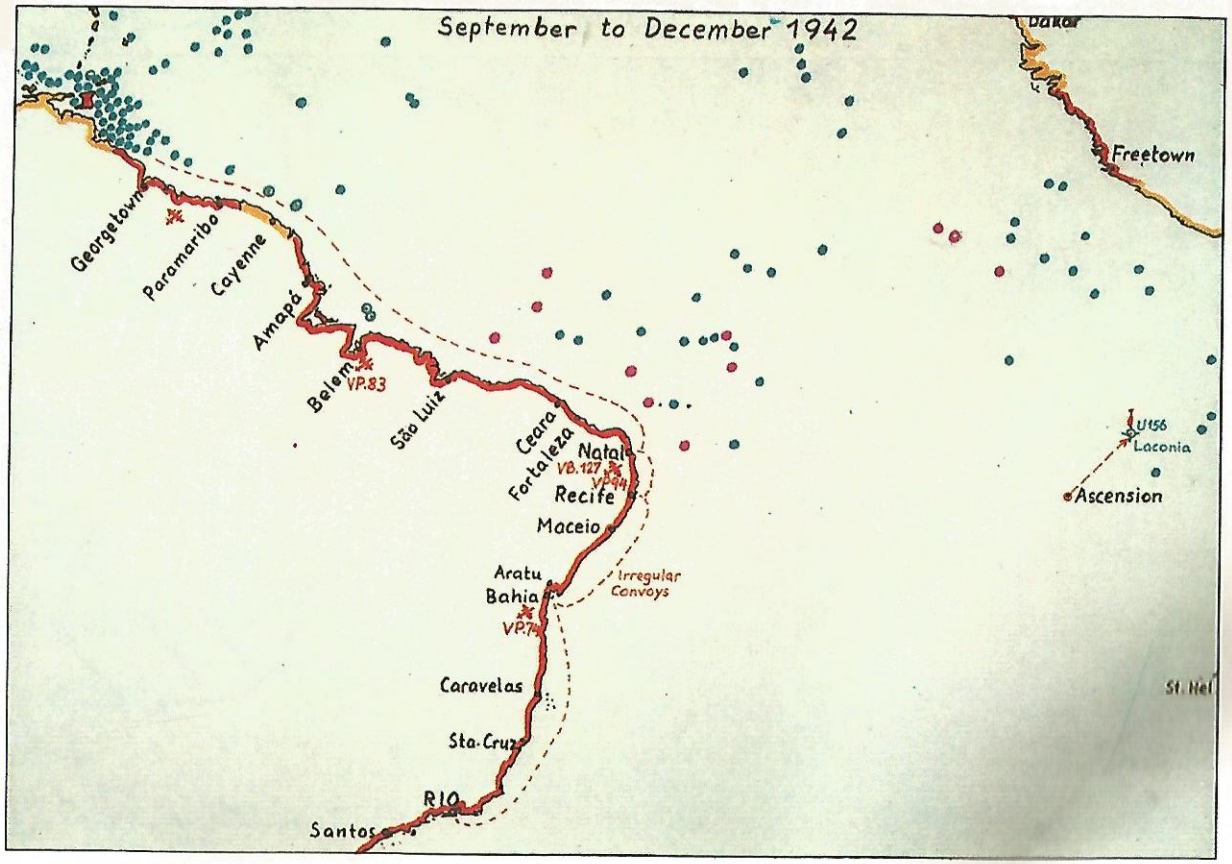


FOTO 14

A figura mostra vários navios afundados pelos alemães. Observe-se a importância da base de Ascensão para o ataque por aeronaves aos submarinos inimigos assim como das bases aéreas de Salvador, Recife, Natal e Belém, onde estavam estacionadas as Esquadrilhas VP 74, VP 94, VP 127 e VP 83, na proteção aos comboios cujas derrotas são indicadas ao longo da costa brasileira (Rio para o Caribe).

SITUAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL DE JANEIRO A MAIO DE 1943

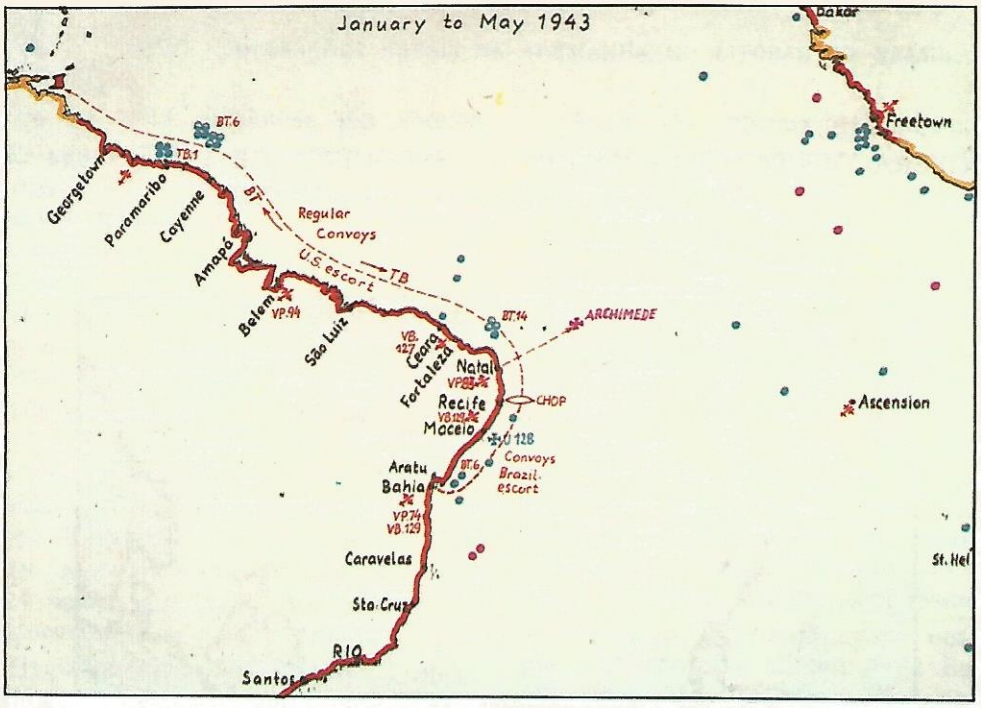


FOTO 15

Observe-se ao largo de Recife o PONTO DE MUDANÇA DE ESCOLTA DOS COMBOIOS ("CHOP"). Para o Sul, escoltas brasileiros e para o Norte, americanos. TB — significa Trinidad--Bahia e BT, exatamente o oposto. Continuamos ressaltando a importância das bases aéreas no litoral do Brasil.

SITUAÇÃO NO ATLÂNTICO SUL DE JUNHO A DEZEMBRO DE 1943

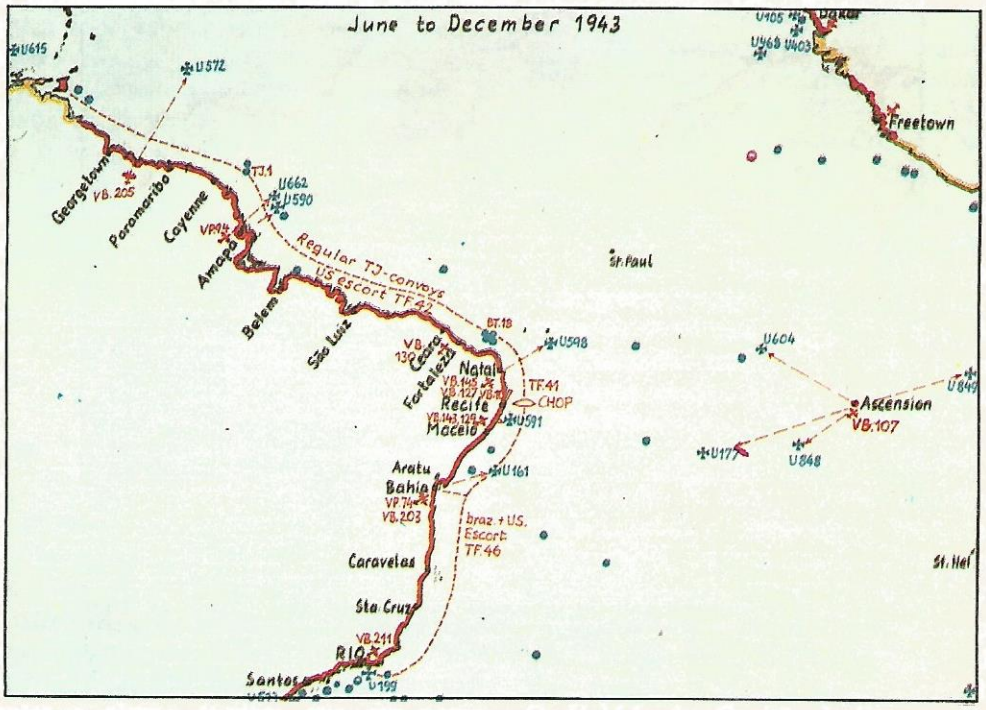


FOTO 16

O sinal ✠ indica a detecção e ataque por aeronaves baseadas em terra (ressalte-se novamente a importância da Ilha de Ascensão) a submarinos alemães.

OPERAÇÕES DOS "FURADORES DE BLOQUEIO" DE 1942 A 1944 — ALEMÃES, ITALIANOS E JAPONESES

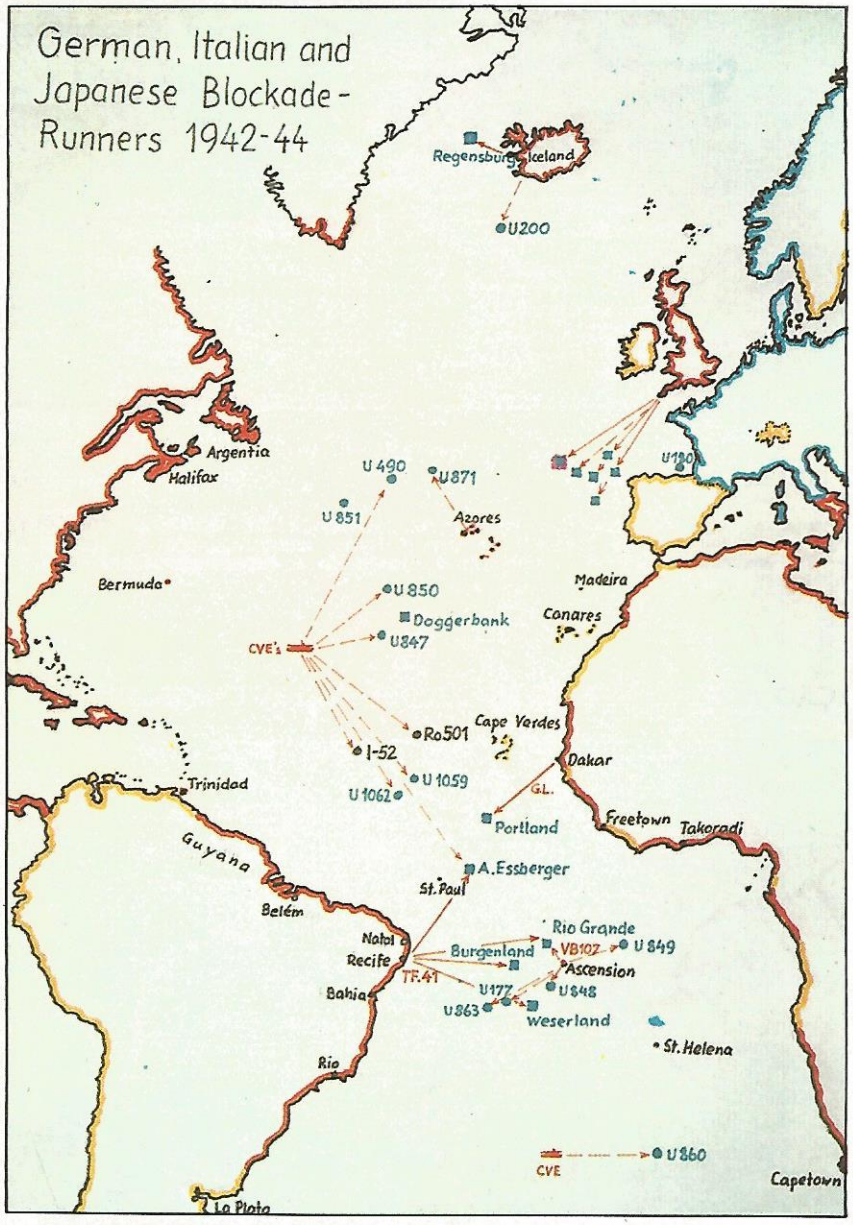


FOTO 17

A figura mostra operações de aeronaves baseadas em terra (litoral do Brasil e base em Ascensão) e embarcadas em Navios-Aeródromos de Escolta (CVE) americanos contra navios de superfície e submarinos dos países do Eixo.

janeiro de 1943, iniciou-se um sistema regular de comboios entre estes portos.

Até a data de 18 de junho vários comboios transitaram em ambas as direções e somente três foram atacados com a perda de alguns navios.

O primeiro foi o comboio TB-1, partindo de Trinidad em 3 de janeiro com 12 navios e escolta americana.

Em 9 de janeiro este comboio foi atacado duas vezes no litoral de Trinidad pelo *U-124,* sob o comando do muito experiente Capitão-de-Corveta Mohr, e perdeu 4 navios.

De pior sorte foi o comboio BT-6, de 29 navios, que partiu da Bahia em 29 de janeiro, com escolta brasileira.

Havia rumores de que espiões alemães — no caso o famoso Torpedo *Annie,* da Bahia — tinham algo que ver com estas desventuras dos comboios, e assim vou dizer algumas palavras sobre estas acusações.

As informações dos espiões ou agentes, na realidade, eram de muito pouco valor para as operações táticas dos submarinos.

Como, devido a razões de segurança, não havia contactos-rádio diretos entre os agentes e os submarinos no mar, a informação — na sua maioria, de natureza geral — primeiramente tinha de ser cifrada e enviada em hora determinada (de acordo com o *program-time*) para o *Leitstelle,* na Espanha, e então enviada através de um novo código para a Alemanha e comunicada pela Agência de Informações em Berlim para o comandante dos submarinos. Se fosse considerada importante a mensagem recebida, ele enviaria um sinal-rádio para o submarino que se encontrava próximo da área.

Assim, nas melhores condições, somente após dois ou três dias a informação podia chegar ao submarino, num momento em que o navio sobre o qual versava já estava bastante afastado.

Além do que, deve-se considerar que o comandante do submarino nunca teve grande confiança nas informações dos agentes e alguns temiam que seu navio podia estar rumando para uma armadilha.

Assim, as informações em que os submarinos se baseavam no Atlântico Sul vinham geralmente de outros submarinos e versavam sobre a situação do tráfego, os meios de defesa etc.

Algumas vezes o sistema naval de decriptologia dos alemães, o famoso xB-Dienst, podia entregar a tempo uma mensagem transmitida por rádio e que fora decifrada.

Deve ter-se muita cautela em acreditar nas histórias sobre os efeitos das notícias de pessoas, como o Torpedo *Annie,* mesmo quando são descritos em livros de grande valor como a *História Naval dos Estados Unidos,* do Professor Morison.

Assim, o *U-518* já estava operando por uma quinzena no litoral da Bahia e afundara o Mercante *Brasilóide,* em 18 de fevereiro, antes de interceptar no dia 28 o comboio BT-6, escoltado pelas Corvetas *Carioca* e *Caravelas* e o Iate *Rio Branco.* O comboio teve a felicidade de que a maioria dos torpedos do *U-518,* em seus três ataques durante os três dias seguintes, foram perdidos, falhando na sua direção ou passando por baixo do alvo. Somente um dos 14 torpedos atingiu e afundou um navio americano da classe *Liberty,* o *Fitz John Porter.*

Com alguma sorte, outro submarino alemão operando na área — além dos italianos, mais para o sul —, o *U-510,* comandado pelo Capitão-de-Corveta Neitzel, conseguiu contacto com o comboio no litoral da Guiana após o grupo de escolta americano ter assumido o serviço no litoral de Recife. Em dois ataques, no dia 9 de março, o *U-510* lançou 12 dos seus torpedos e atingiu não menos que 8 navios, três dos quais afundaram, enquanto os outros cinco foram rebocados para os portos, uma indicação adicional à falta de efetividade dos torpedos alemães.

Quando o *U-510* tentou recuperar o contacto com o comboio já bastante desorganizado, no dia seguinte, foi forçado a mergulhar por um avião do Exército.

O terceiro comboio foi interceptado por um dos cinco submarinos que chegaram na área brasileira em abril de 1943. O *U-154,* do Capitão-de-Corveta Kusch, atingiu três navios do comboio BT-14,

de 12 unidades, com escolta americana, no litoral do Cabo de São Roque, dois dos quais foram salvos.

Além desses submarinos alemães que não se depararam com outros navios, cinco italianos estiveram no litoral brasileiro de janeiro a abril, e um deles, o já conhecido *Barbarigo*, afundou dois navios na costa da Bahia, mas os outros, operando no litoral do Ceará, Recife e Rio, somente comunicavam vários ataques aéreos, e o *Archimede* foi afundado próximo a Fernando de Noronha em 15 de abril por um Avião *Catalina* americano, o primeiro sucesso das forças que operavam a partir das bases brasileiras.

Seguiu-se, um mês mais tarde, o segundo sucesso, quando o *U-128* foi localizado por marcações de radiogoniometria em HF e atacado por aeronaves baseadas em terra e finalmente forçado à imersão por um Hidravião *Mariner* antes da chegada dos Contratorpedeiros *Moffett* e *Jouett*, de modo que o *U-128* teve de ser afundado.

Nesta ocasião, estavam travando-se no Atlântico Norte as decisivas batalhas com os comboios, e as pesadas perdas para os submarinos forçaram o Almirante Dönitz a abandonar esta área e tentar achar outros pontos fracos, em águas mais afastadas.

A vitória aliada no Atlântico Norte foi devida em grande parte a *Ultra*.

Após a grande interrupção da decriptologia, que ocorreu quando os alemães, em fevereiro de 1942, introduziram uma nova versão da sua máquina *Enigma*, Bletchley Park iniciou novamente sua penetração na cifra *Triton*, dos submarinos, em dezembro de 1942.

Primeiramente, podiam ler as mensagens com alguns intervalos e perdas de tempo, de modo que os alemães, quando a sua decriptologia estava no ponto mais elevado, obtiveram alguns sucessos espetaculares nas batalhas dos comboios em março de 1942, o que foi o pior momento para os Aliados.

Mas, então, tornou-se possível não somente alterar as derrotas dos comboios, usando as informações de *Ultra* sobre as linhas de patrulha dos submarinos alemães, como mais importante foi o fato de que os ingleses agora podiam enviar alguns grupos de escolta e aeronaves exatamente para os pontos onde o maior perigo para os comboios era esperado.

Usando a mesma fonte de informações, o Comando de Operações Navais em Washington teve a possibilidade de enviar mais esquadrilhas aéreas para o Brasil, quando Dönitz, em junho e julho, mandou um grupo de cerca de 15 submarinos para operar em águas brasileiras.

À esquadrilha VP-94 de *Catalina* e à VB-127 de *Ventura* foi acrescentada a primeira esquadrilha de *Liberator*, VB-107. A esquadrilha VP-74 de *Marine*, na Bahia, foi reforçada pela nova esquadrilha de *Ventura*, VB-129, em Recife, em 1º de julho de 1943. E, então, até o final de 1943, todas as esquadrilhas foram reforçadas novamente, dobrando o número de suas aeronaves.

Assim, quando submarinos começaram a chegar no final de junho e princípio de julho, somente alguns, principalmente os maiores, do tipo *IX*, com comandantes mais experientes, puderam obter algum sucesso: 17 navios foram afundados e alguns mais avariados.

Mas os submarinos se depararam com uma cerrada cobertura aérea e sete foram perdidos na área entre Trinidad e Florianópolis, no litoral brasileiro, sob ataques aéreos de aviões brasileiros e americanos.

Somente dois comboios foram atacados durante esta ofensiva e perderam alguns navios.

Em 7 de julho, o *U-185* afundou 3 navios e avariou outro do último comboio — BT-18 —, a 90 milhas do Cabo de São Roque.

No dia seguinte, o *U-510* afundou dois navios do primeiro comboio — TJ-1 —, de Trinidad para o Rio de Janeiro (fig. 11).

Então, as operações alemãs diminuíram, principalmente devido às perdas dos submarinos abastecedores afundados pelos grupos de escolta de porta-aviões dos EUA, operando na América Central, e orientados pelas informações de *Ultra* sobre as áreas de reabastecimento.

Assim, até novembro de 1943, somente quatro submarinos chegaram às águas brasileiras, afundando quatro navios e perdendo o *U-161* a nordeste da Bahia.

Então, a atenção principal dos Aliados voltou-se para a área em torno de Ascensão, a ilha rochosa isolada que era então usada como base por parte dos Aviões *Liberator* da esquadrilha VPB-107 da Marinha Americana.

De lá podiam fechar o espaço aéreo entre as bases brasileiras e britânicas próximo a Freetown para parar o tráfego de superfície e dos submarinos, das potências do Eixo, nas derrotas entre o Japão e a Europa.

Este tráfego havia começado em 1941, quando dois mercantes passaram para o Sul e sete voltaram para o Norte, tendo um deles sido interceptado, como já falado, pela Força Americana de cruzadores e contratorpedeiros; era o *Odewald*.

Dois outros navios foram vítimas de operações britânicas ao norte do "estreito" do Atlântico e quatro chegaram em segurança à França.

Em 1942, 13 mercantes alemães e um italiano passaram nos "estreitos" na direção sul, somente um sendo afundado nesta região, quando os Cruzadores americanos *Cincinatti* e *Milwaukee,* com o Contratorpedeiro *Somers,* vindos de Recife, interceptaram o *Anneliese Essberger* (fig. 12).

Dos 10 navios alemães e 3 italianos que retornaram do Japão, todos passaram pelos "estreitos" e somente um foi perdido na Biscaia e outro por um ataque errado feito pelo *U-133*.

Mas agora, no verão de 1943, outras medidas foram tomadas para bloquear este tráfego na Baía de Biscaia e no Atlântico Sul.

A possibilidade de decifrar novamente os sinais-rádio para os submarinos alemães dava ao Almirantado um alarme antecipado dos navios que se aproximavam dos "estreitos", embora Bletchley Park nunca tenha conseguido decifrar o código usado pelos mercantes.

Mas quando o Comando dos submarinos "fechava" uma área especial enviando uma mensagem aos submarinos, proibindo sua operação, isto era um aviso de que podia ser esperada a presença de um mercante "furador de bloqueio".

Ou, quando um submarino recebia a ordem de rumar para um determinado ponto de encontro, era possivelmente o lugar onde algum equipamento-rádio ou pessoal tinha de ser transferido para o navio mercante ou um submarino japonês de transporte.

Assim, as patrulhas efetuadas pela FT-41 e esquadrilhas de patrulha americanas baseadas no Nordeste do Brasil e na Ilha de Ascensão podiam ser intensificadas como foram as patrulhas feitas por navios e aeronaves britânicos a partir de Freetown, que foram aumentadas no final de 1942 com os cruzadores franceses. E foi também fácil enviar um ou dois grupos de porta-aviões de escolta que operavam na América Central para o Sul (fig. 13).

Assim, nos primeiros meses de 1943, dos cinco navios que retornavam do Japão, o *Karin* foi interceptado em 10 de março 650 milhas a leste de Natal pelo grupo de porta-aviões; um outro navio, *Santee,* foi novamente afundado por engano por um submarino alemão, dois foram interceptados no Atlântico Norte pelos ingleses e somente o italiano *Pietro Orseolo* foi finalmente escoltado até a Gironda por quatro contratorpedeiros alemães, após seu torpedeamento por um submarino americano e o ataque feito por aeronaves inglesas.

Noutra direção, o *Portland* foi interceptado pelo Cruzador francês *Georges Leygues,* em 10 de abril, nos "estreitos", e somente os outros dois navios atingiram portos japoneses (fig. 14).

Apesar dessas perdas, os alemães continuaram tentando os meses dos invernos de 1943/1944. Mas somente cinco navios que estavam no Japão eram capazes de furar o bloqueio e assim tiveram de ser usados submarinos nesta operação.

Iniciando no final de 1941, e novamente em 1942 e 1943, vários grupos de submarinos passaram pelos "estreitos" sem qualquer perigo para operar no litoral da África do Sul, no Oceano Índico, e voltaram à França.

Em 1942 e 1943, submarinos e cruzadores japoneses completaram viagens redondas cumprindo tarefas de transporte, como fizeram alguns submarinos italianos, reconstruídos para transporte, no verão de 1943.

Agora, a partir de julho de 1943, era intenção enviar todos os novos e grandes submarinos do tipo *IX-D* para operações no Oceano Índico e usá-los na viagem de retorno para transportar importantes matérias-primas das áreas japonesas para a Europa.

Mas com *Ultra* os ingleses souberam dessas intenções e os Aliados reforçaram suas forças de barragem.

No Atlântico Central estavam operando três dos cinco Grupos de Caça e Destruição de Porta-Aviões (*Hunter-Killer*) disponíveis e cerca de metade do primeiro grupo alemão *monsun* para o Oceano Índico foi enviada para o fundo antes de conseguir alcançar os "estreitos".

Dos dez submarinos enviados nos meses de inverno de 1943/1944, novamente cinco foram perdidos, um atacado por um grupo de porta-aviões americano e o outro pelos *Liberator* de Ascensão.

E a barreira foi ainda mais efetiva contra os cinco últimos furadores do bloqueio de superfície.

Alertada em meados de novembro de 1943, a FT-41 com seus cinco cruzadores americanos e cinco contratorpedeiros patrulhava em grupos a área de Recife e Ascensão.

Dois grupos, compostos por dois cruzadores franceses e um italiano, foram enviados de Dacar e Freetown e mais dois contratorpedeiros franceses de grande porte foram barrados em Horta, nos Açores.

No Atlântico Central, dois grupos americanos de porta-aviões estavam operando e outros grupos de ações de superfície esperavam em Gibraltar, Plymouth e nas bases americanas no Noroeste do Atlântico.

Partindo de Ascensão, da área de Natal e de Freetown, esquadrilhas aéreas brasileiras, americanas, inglesas e francesas faziam vôos de reconhecimento (fig. 15).

Somente o primeiro navio alemão, o *Osorbo,* conseguiu evadir-se de todas essas patrulhas e alcançar um esquadrão alemão de 12 contratorpedeiros no litoral de Vigo, para escoltar este valioso navio para a Gironda.

O Navio seguinte, o *Alsterufer,* poucos dias mais tarde, após cruzar os "estreitos" sem ser detectado, foi avistado pelo reconhecimento aéreo a oeste da Baía da Biscaia e afundado por um Bombardeiro *Liberator,* com tripulação tcheca, antes de conseguir alcançar o esquadrão alemão, que foi enviado para interceptá-lo. Este esquadrão, tendo sido alcançado pelos Cruzadores ingleses *Glasgow* e *Enterprise,* perdeu três navios.

Então começou a funcionar efetivamente a barreira nos "estreitos".

Em 1º de janeiro um *Liberator* da esquadrilha VB-107 de Ascensão avistou o *Weserland.* O navio conseguiu avariar o avião e derrubou um outro no dia seguinte, mas, durante a noite do dia 3, o *Somers,* contratorpedeiro americano, alcançou-o e o afundou com tiros de canhão, recolhendo 133 sobreviventes.

Em 4 de janeiro uma aeronave do Cruzador *Omaha* teve contacto com o próximo navio, o *Rio Grande,* que foi então afundado pelo cruzador e pelo Contratorpedeiro *Jouett.*

Em 5 de janeiro, o último navio, o *Burgenhand,* foi contactado por um Hidravião *Marine* de Natal e afundado quando chegaram o *Omaha* e o *Jouett.*

Cerca de 2 mil fardos de borracha foram recolhidos nos dias seguintes pelos cruzadores, contratorpedeiros e pela Corveta *Camocim,* do Brasil.

Considerando estas experiências dos furadores de bloqueio e seus irmãos submarinos afundados nos "estreitos", a série seguinte de submarinos que tentava alcançar o Atlântico Sul e o Oceano Índico foi operada com muito mais cuidado, e de abril a outubro de 1944 oito submarinos alemães e um japonês passaram sem ser detectados, sendo um japonês e um alemão afundados por aeronaves dos porta-aviões e somente um foi vítima de um *Liberator* de Ascensão.

Dos submarinos que demandavam o Japão, um fez sua derrota próxima à costa brasileira, e em agosto de 1941 o *U-861,*

comandado pelo Capitão-de-Fragata Oesten, afundou dois navios, mas não interceptou o comboio de tropas, que transportava o primeiro escalão da Força Expedicionária Brasileira para a Itália, escoltado pelos três contratorpedeiros brasileiros recentemente construídos.

Este foi o último submarino alemão em águas brasileiras e assim a transferência de oito dos doze modernos contratorpedeiros da Quarta Esquadra Americana para a Marinha do Brasil realizou-se demasiado tarde para provocar algum efeito sobre os submarinos alemães.

Após cinco passagens com sucesso de submarinos na viagem de retorno, três alemães e dois japoneses, durante o verão de 1944, um de cada nacionalidade foi afundado por aeronaves embarcadas nos porta-aviões americanos no Atlântico Central, e os últimos quatro alemães que retornavam nos primeiros meses de 1945 do Extremo Oriente, usando seu equipamento de esnórquel, não tiveram perdas.

Para resumir as operações navais alemães em águas brasileiras, podemos distinguir quatro diferentes períodos.

O primeiro, de abril de 1940 ao outono de 1941, é marcado pela intenção de observar a neutralidade, e operações dos corsários de superfície alemães ficam restritas a áreas fora de 300 milhas de distância da costa brasileira, o que é observado estritamente pelos navios germânicos. Não há operações de submarinos durante este período.

O segundo período vai de Pearl Harbor a agosto de 1942, e é marcado por um levantamento, passo a passo, das restrições contra o tráfego mercante brasileiro, seguindo-se à observação de navios mercantes brasileiros armados nas áreas de operações e informações sobre ataques de aeronaves brasileiras a submarinos germânicos e italianos, confirmados por anúncio oficial do Brasil. Durante este período, três corsários de superfície alemães e os submarinos permanecem inicialmente fora do limite de 300 milhas, mas, a partir da metade de 1942, primeiro os submarinos italianos e depois os alemães entram na zona restrita para a operação insensata do *U-507* que conduziu o Brasil a uma declaração de guerra.

O terceiro período começa com a declaração de guerra em agosto de 1942 e vai ao verão de 1943. Como o esforço principal dos submarinos alemães na guerra é concentrado nas derrotas dos comboios do Atlântico Norte, durante este período, até maio de 1943, somente poucos — parte alemães, parte italianos — são enviados para as águas brasileiras, principalmente para divertir algumas forças anti-submarino dos Aliados, fora da principal área de operações. As poucas operações de submarinos escoteiros conseguiram poucos sucessos, mas permitiram ao mesmo tempo que as forças americanas e brasileiras na área tivessem tempo para se organizar, treinar e fazer exercícios com as esquadrilhas aéreas e grupos de escolta nas operações de comboio.

Durante o quarto período este treinamento, que se desenvolveu sem ser molestado, trouxe frutos: quando a campanha dos submarinos alemães contra os comboios no Atlântico Norte falhou e o Comando dos submarinos enviou suas unidades em junho/julho de 1943 para áreas mais distantes, os alemães, na costa do Brasil, receberam maciços ataques pelas aeronaves baseadas em terra e dos grupos de escolta e não conseguiram obter o grande sucesso que esperavam. A partir desta época até o final da guerra a área costeira do Brasil é quase totalmente segura e muito raramente um submarino escoteiro consegue penetrar nas derrotas dos comboios. O peso maior das operações muda para a área central dos "estreitos" do Atlântico, perto de Ascensão, onde operam as patrulhas aéreas e de superfície, apoiadas pelas informações de *Ultra*, obtendo grande sucesso contra submarinos e "furadores de bloqueio" alemães nas derrotas entre a área sob controle dos japoneses e a Europa (fig. 16).

Mas se for olhado este quadro de sucesso do lado dos Aliados e do Brasil deve ter-se em mente que a área que contemplamos nesta apresentação nunca foi o principal teatro da guerra, e os esforços inimigos, italianos, alemães e japoneses, foram apenas de importância secundária para eles.

Traduzido por

CARLOS ALBERTO ALMEIDA PEREIRA DA SILVA
Capitão-de-Fragata