

Um comboio vital no Atlântico Sul: aspectos da história do comboio AS-4 e sua passagem pelo Recife*

A vital convoy in South Atlantic: aspects of the history of the Convoy AS-4 and its passage through Recife

Manoel Felipe Batista da Fonseca

Mestre e graduado em História pela Universidade Federal de Pernambuco.

RESUMO

Procuramos trazer a história do comboio AS-4 a partir da saída em Nova Iorque até a passagem da escolta aos britânicos perto da Ilha de Ascensão, especialmente as ocorrências durante a parada para reabastecimento no Recife. Este é um trabalho que se insere no tema da Batalha do Atlântico, mais especificamente na participação da Força do Atlântico Sul da U.S. Navy e das bases e instalações militares em território brasileiro. No momento em que as forças do Eixo avançavam pelo deserto do norte da África, parecendo iminente a derrota britânica, os Estados Unidos vêm em socorro ao seu aliado. A necessidade era de blindados. Sem hesitar Roosevelt ofereceu 300 tanques M4 Sherman aos ingleses. Eis o contexto em que surge o comboio AS-4.

PALAVRAS-CHAVE: Batalha do Atlântico; Comboio AS-4; Recife

ABSTRACT

We seek to bring the history of the Convoy AS-4 from its departure in New York to the passage of the escort to the British near Ascension Island, especially the occurrences during the refueling stop in Recife. This is a work related to the Battle of the Atlantic, more particularly about the participation of the South Atlantic Force of the U.S. Navy and the military bases and facilities in Brazilian territory. As Axis forces advanced through the North African desert, with British defeat looming, the United States came to the rescue of its ally. The need was armored tanks. Without hesitation Roosevelt offered 300 M4 Sherman tanks to the English. This is the context in which the Convoy AS-4 appears.

KEYWORDS: Battle of the Atlantic; Convoy AS-4; Recife

A presença das forças teuto-italianas no Norte da África, em franco avanço pela área desértica da Líbia, ameaçando o Egito e Oriente Médio, fez com que os ingleses necessitassem urgentemente do apoio americano. Churchill e sua comitiva viajaram, em meados de junho de 1942, até a capital dos Estados Unidos a fim de discutir sobre a maneira de conduzir e ganhar a guerra.

Ao receber a notícia que Tobruk se rendeu tendo mais de 25 mil homens sido feitos prisioneiros, os alemães logo estariam nas portas de El Alamein, enquanto o Cairo se preparava para evacuação, o Marechal britânico Bernard Montgomery alinhava suas

*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 15 de outubro de 2020.
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 85-101 – 2020.

tropas numa pequena linha defensiva no deserto. “Blindados eram precisos, urgentemente!”. Assim foi como Churchill se expressou a Roosevelt, obtendo a resposta: “Agente. Ganhe tempo. Conte conosco” (WINCHESTER, 1951, p. 55).

Durante grande parte de 1942 ainda não existia no Atlântico Sul um sistema interligado de comboios que protegesse a navegação e acelerasse o deslocamento de materiais de guerra estratégicos, operando entre o Brasil e as áreas ao norte como Caribe, Golfo do México, Nova Iorque até o Reino Unido. Aliás:

Desde o início de 1942, os Comboios *GAT-TAG* (Guantánamo–Aruba–Trinidad e Trinidad–Aruba–Guantánamo), que recebiam navios vindos do Mar das Caraíbas (*NG-GN*) e da Zona do Canal do Panamá (*GZ-ZG*), já haviam sido organizados sendo, em outubro de 1942, estendidos para o sul, recebendo a denominação de *TS* (Trinidad–Sul). Três deles navegaram nesse mês. Em novembro, foram seis os *TS* organizados, dos quais seguiram para Freetown (Serra Leoa, África), dois para Paramaribo, um para Recife e um para o Rio de Janeiro, os dois últimos com escolta mista americano-brasileira.

A 1º de dezembro do mesmo ano, o Almirante Jonas Ingram, Comandante da Quarta Esquadra americana e da Força do Atlântico Sul, passou a controlar os comboios para o sul, enquanto o Almirante Andrews, da Fronteira Marítima Leste norte-americana, se encarregava dos que navegavam ao norte de Trinidad. Em dezembro, somente o primeiro comboio recebeu a designação de *TS*. A partir do dia 15, passaram a se denominar *TB* e *BT* (Trinidad–Bahia e Bahia–Trinidad). Em julho de 1943, estenderam sua derrota até o Rio de Janeiro, chamando-se então *TJ* e *JT*, nos quais foram

incluídos os navios de todas as bandeiras que se dirigiam para o Sul da África e para o Prata. (GAMA; MARTINS, 1985, p. 366).

Vale destacar que até o final de 1942 inexistia também um sistema regular de comboios entre a América do Sul e os principais portos da África e, quando o inimigo descobriu que praticamente toda a navegação para o norte de Natal estava sendo comboiada, ele mudou seus esforços para o Atlântico Sul, onde muitas embarcações vagarosas e independentes foram perdidas na tentativa de alcançar o Golfo Pérsico e Mar Vermelho através do Cabo da Boa Esperança, com cargas que eram tão vitais na fase inicial da guerra (MARKOFF, 1945).

No entanto, para além dos comboios regulares, distribuídos através das principais rotas de navegação, existiam os comboios extraordinários ou especiais, formados para atender a certas demandas estrategicamente especiais. Por exemplo, os comboios especiais “*AS*” foram formados em 1942, onde navios zarpavam da Costa Leste dos Estados Unidos com destino à África, Ilha de Ascensão, Canal de Suez. No total foram dez comboios durante sua existência e um dado especial é que três desses comboios passaram pelo Recife e tiveram como escolta belonaves da Força do Atlântico Sul da U.S. Navy. Foi nesse contexto que surgiu o comboio *AS-4*. Era necessário escoltar esse comboio vital, evitar perdas, chegar no prazo, grandes esforços foram empregados, o destino do 8º Exército dependia desses armamentos. Neste artigo, abordaremos a partida no porto de Nova Iorque, a parada no Recife, até o encontro com o comboio britânico *WS-21P*, nas proximidades da Ilha de Ascensão. Procuramos trazer histórias pouco conhecidas da Campanha do Atlântico Sul, especialmente envolvendo a participação do Recife nesse confli-

to, principal porto utilizado pela Força do Atlântico Sul da U.S. Navy.

Utilizaremos como as principais fontes os diários de guerra das belonaves americanas envolvidas na escolta, principalmente do Cruzador-Leve *Omaha*. Quando da parada para reabastecimento no Recife, também encontramos alguns documentos trocados entre os americanos e a DOPS-PE, ajudando, portanto, num melhor entendimento de aspectos da breve passagem desse comboio na capital pernambucana.

*"Before Alamein we never had a victory.
After Alamein we never had a defeat"*
The British prime minister Winston Churchill

A participação das Forças Armadas da Alemanha na África do Norte a princípio era apenas defensiva, motivada pela preocupante situação de seu aliado italiano no Mediterrâneo. Embora a Ordem nº 22, de 11 de janeiro de 1941, expedida pelo próprio Hitler vislumbresse que naquele teatro de operações exigisse, por motivos estratégicos, políticos e psicológicos, uma maior intervenção alemã, "para Hitler, a África do Norte é um teatro de operações secundário. Ele não crê em êxitos decisivos nesse setor, do mesmo modo que não teme dele grandes perigos" (CARELL, 1967, p. 11).

O Afrika-Korps criado apenas como uma unidade de barragem composta por uma divisão de carros blindados em auxílio às forças italianas em franca derrocada frente às tropas inglesas, à sombra da campanha da Rússia, combatendo em um *front* "secundário", "sempre carente de ajuda e jamais seria integrado à grande estratégia do Eixo" (MACKSEY, 1974, p. 14) desde o início, representou o Eixo e a toda sua força motriz no deserto. "Aonde quer que fosse, a batalha era mais feroz; quando se ocultava, os britânicos paravam em dúvida, mas, uma vez avistado,

ele tinha de ser considerado o epicentro da erupção" (MACKSEY, 1974, p. 13).

Em contrapartida, para os ingleses o teatro africano representava muito para a manutenção de sua melhor posição estratégica e da capacidade de combater ofensivamente o Eixo fora da "Festung Europa". Aliás, quando os ingleses foram expulsos da França, há de se lembrar dos grandes esforços para evacuação das tropas em Dunquerque, de modo que no lugar de tentar um ataque direto ao ponto mais curto do continente, eles passaram os próximos quatro anos lutando no Mediterrâneo, só voltando em junho de 1944 à França juntamente com seus aliados americanos. Churchill acreditava que o destino dos britânicos seria decidido por eventos a milhares de quilômetros distante de casa. A mentalidade dos britânicos era de uma potência global, um império a ser mantido.

Tobruk, situado na província líbica da Cirenaica e próximo à fronteira do Egito, considerada uma posição vital no Norte da África, foi um dos baluartes da resistência britânica, impedindo a investida do Eixo ao Egito. O seu porto era um dos mais importantes do Norte da África, pois permitia a ancoragem de grandes navios devido às profundas águas e por ter uma área circundante de íngremes escarpas, favorecendo a fortificação contra ataques vindos de terra. As tropas inglesas, indianas, australianas resistiram por muito tempo às investidas do Eixo para tomada deste importante ponto, ficando seus componentes conhecidos como os "ratos de Tobruk", por sua resiliência aos constantes ataques aéreos e de artilharia. Por volta de abril de 1942, os alemães decidiram avançar e imobilizar as forças inglesas sitiadas na fortaleza de Tobruk (Operação Teseu).

As notícias da campanha submarina no Atlântico também preocupavam os Estados Unidos e a Inglaterra. Uma solução para a questão da navegação, da ajuda

direta das Forças Armadas americanas e a situação preocupante da campanha da África do Norte foram os temas dominantes da II Conferência de Washington, marcada para junho de 1942, entre o presidente Franklin Roosevelt e o Primeiro-Ministro britânico Winston Churchill.

O Primeiro-Ministro britânico Winston Churchill e sua comitiva partiram para Washington por avião, deixando a Escócia no final do dia 17 de junho, chegando à capital americana no começo da noite do dia seguinte. O primeiro encontro entre Churchill e o Presidente Roosevelt se deu na casa do presidente em Hyde Park, Nova Iorque, onde o primeiro-ministro tinha pegado um voo na manhã do dia 19. As duas autoridades então voltaram para Washington por trem para darem início à II Conferência de Washington.

Na manhã do dia 21 de junho, um domingo ensolarado em Washington, antes de se encontrar com o presidente, Churchill deu uma olhada nos jornais, leu alguns telegramas por uma hora, tomou café da manhã, e então partiu acompanhado do General Ismay para a reunião. Quando Roosevelt e Churchill se encontravam para decidir as questões ofensivas para o segundo semestre de 1942 e 1943, “eis que um oficial entra no aposento, saúda, e sem nada dizer estende um telegrama a Roosevelt. O presidente lê, torna outra vez a ler. Seu rosto endurece, a conversa para” (CARELL, 1967, p. 237). Sente-se que aconteceu alguma coisa. Roosevelt estende o despacho a Churchill, que o lê e empalidece. O telegrama recebido informava que “Tobruk rendeu-se, com vinte e cinco mil homens feitos prisioneiros”. “Isso foi tão surpreendente que eu não podia acreditar” (CHURCHILL, 1986, p. 343). Para Churchill essa notícia foi:

Um dos golpes mais pesados que me lembro durante a guerra. Não foram só os seus efeitos militares

graves, mas isso também afetou a reputação dos exércitos britânicos. Em Singapura oitenta e cinco mil homens se renderam a um número inferior de japoneses. Agora, em Tobruk, uma guarnição de vinte e cinco mil (na verdade, trinta e três mil) soldados experientes tinham deposto as armas, talvez um número que não dispunha talvez da metade das suas forças. Se isso era típico da moral do Exército do Deserto, nenhuma medida pode ser colocada sobre os desastres que impedia no Nordeste da África. Eu não tentei esconder do Presidente o choque que eu tinha recebido. Foi um momento amargo. A derrota é uma coisa, a vergonha já é outra (CHURCHILL, 1986, p. 343).

Segundo o General Marshall, que estivera presente em todas as reuniões durante aquele episódio, 21 de junho “foi um dia muito emocionante, porque a notícia da queda de Tobruk veio enquanto eles estavam lá em cima e, certamente, foi um golpe terrível para o Primeiro-Ministro e para todos os britânicos” (DEPARTMENT OF STATE, 1968, p. 434). O Secretário da Guerra americano, Henry Stimson, também percebeu a gravidade da situação, notou que, não obstante Churchill estivesse evidentemente cambaleado, demonstrando em seu discurso e gestual, ele se portou bravamente, e o mais importante na ocasião, não tentou de forma alguma “se evadir da derrota por causa do grande número do inimigo ou qualquer coisa desse tipo, mas disse que foi apenas má liderança; que Rommel nos superou em liderança e capacidade combativa e conseguira fornecer às suas tropas armas melhores” (DEPARTMENT OF STATE, 1968, p. 437).

Ao mesmo tempo em que se debatia o revés britânico no Norte da África, “nada poderia exceder a simpatia e cavalheirismo dos meus dois amigos. Não houve censura, nenhuma palavra indelicada foi falada”

(CHURCHILL, 1986, p. 344). Prontamente Roosevelt disse: “O que nós poderemos fazer para ajudar?”. Churchill respondeu sem hesitação: “Deem-nos todos os tanques Sherman de que puderem dispor e enviem-nos imediatamente para o Oriente Próximo” (CHURCHILL, 1986, p. 344). Assim, Roosevelt mandou chamar o General Marshall e lhe informou daquele pedido. Marshall após ter se inteirado da natureza do pedido e de sua urgência respondeu:

Senhor Presidente, os Shermans estão apenas entrando em produção. As primeiras poucas centenas foram destinadas para as nossas próprias divisões blindadas, que até então tinham que se contentar com equipamentos obsoletos. É uma coisa terrível para tirar as armas das mãos de um soldado. No entanto, se a necessidade britânica é tão grande em tê-los, então nós poderíamos deixá-los levarem também uma centena de canhões autopropulsados antitanque de 105 mm Howitzer (CHURCHILL, 1986, p. 344).

Outro ponto a ser discutido foi o que os Estados Unidos poderiam fazer de auxílio naquela situação, levando em conta o que se discutira na reunião do dia anterior, como o envio de aviões e uma divisão de blindados. O Secretário Stimson concordou com a proposta do General Marshall que fosse “tentado reforçar essa divisão blindada com algumas peças de artilharia antitanque autopropulsadas” ainda mais que “essa divisão era considerada como um ponto-chave da defesa do Oriente Médio, e mostrei ao Presidente que convinha-nos se certificar que eles estariam armados da melhor maneira possível” (DEPARTMENT OF STATE, 1968, p. 437).

Na reunião definitiva dos Chefes de Estado-Maior Conjunto¹ (C.C.S. 84) foi posto para considerações qual plano de auxílio americano para as forças britânicas no

Oriente Médio seria tomado de imediato. Dos três planos levantados: a) A utilização de dois navios da Companhia Seatrain que poderia transportar 300 tanques médios norte-americanos, além de cerca de 100 peças de artilharia antitanque de 105 milímetros de autopropulsão, juntamente com um número de pessoal técnico de suporte para o Oriente Médio; b) O uso de tanques norte-americanos estacionados na Irlanda para a formação do pessoal de uma divisão blindada britânica que poderia, então, ser despachada da Inglaterra para o Oriente Médio para equipar os tanques americanos enviados em conformidade com o plano (a) supracitado; c) O adicional encaminhamento de pessoal treinado ao Oriente Médio via navio *S.S. Pasteur*. Este contingente em conjunto com o pessoal enviado nos navios da Companhia Seatrain e aqueles que já estariam no Oriente Médio proporcionariam nessa área um total de cerca de 300 homens experientes dos Estados Unidos disponíveis para instrução de uso e manutenção de equipamentos dos Estados Unidos².

A decisão final estabelecida foi o plano proposto pelo General Marshall do envio de 300 tanques Sherman³, mais 100 peças de artilharia antitanque de 105 mm autopropulsadas, acompanhadas de um pequeno número de técnicos americanos. Tal fato se deu pela urgência da situação na África, pela imprevisibilidade do treinamento e deslocamento do pessoal americano ainda em fase de treinamento e, mormente, que os ingleses dispunham “além da 8ª Divisão Blindada, de quatro brigadas blindadas no vale do Delta aguardando reequipamento, além do fator principal de serem tropas experientes e treinadas na guerra do deserto” (CHURCHILL, 1986, p. 388).

Assim foi que no contexto do revés britânico no Norte da África, para evitar uma derrota do 8º Exército Britânico, a perda do Egito e do Canal de Suez, e um possível

movimento de pinças das Forças Armadas do Eixo no Cáucaso e África do Norte, no Oriente Médio, os delegados presentes na II Conferência de Washington decidiram pela criação do comboio AS-4. Somente uma vitória decisiva no deserto salvaria o império britânico.

O comboio designado por AS-4 foi preparado em Nova Iorque. Ele consistia de nove navios mercantes de bandeiras norte-americana, inglesa e norueguesa⁴. Todos esses mercantes eram capazes de desenvolver uma velocidade de cruzeiro de cerca de 10 a 15 nós, ou seja, a escolha desses navios foi condicionada pela urgência da entrega dos materiais de guerra para os britânicos e principalmente pela derrota escolhida, via Atlântico Sul, Cabo da Boa Esperança, leste da África e Mar Vermelho.

De acordo com a entrevista de James G. Paterson, designado Oficial-Comandante da ROTC⁵ no mercante *M.S. Tarn*, no começo de julho de 1942 ele estava no porto de Nova Iorque e avistara nove mercantes ancorados em três colunas de três navios. Ele apenas sabia que naqueles navios havia armamentos para os britânicos, mas só no momento de zarparem é que ficou sabendo do real carregamento, tanques Sherman e peças de artilharia howitzer de 105 mm: "Este comboio foi, provavelmente naquela altura, o mais importante que havia zarpado dos Estados Unidos. Nós não sabíamos para onde estávamos indo, mas estávamos levando os mais modernos equipamentos que tínhamos"⁶.

O comboio de nove navios zarpou na madrugada do dia 13 de julho do porto de Nova Iorque, escoltado pelos destróieres *USS Livermore*, *USS Kearny*, *USS Mayo*, *USS Gleaves* e *USS Wilkes*, que formavam a Task Unit 21.5.2. Seu deslocamento estava indo de acordo com as medidas defensivas, nenhum contato sonar havia sido obtido até que no dia 16 de julho um submarino alemão avistou a formação de navios

e disparou uma salva de torpedos, da qual dois atingiram o mercante *S.S. Fairport*.

Quando estava voltando para a França, um submarino alemão tipo IX do grupo de abril, "o *U-161*, comandado por Albrecht Achilles, se aproximou desse importante comboio em 16 de julho" (BLAIR, 2000, p. 597). Achilles corajosamente tomou o melhor ângulo de disparo e disparou uma salva de torpedos em dois dos nove mercantes. Às 09:47, na latitude 27° 10' N, Longitude 64° 35' W, o *S.S. Fairport* foi atingido por dois torpedos, desviou da formação e às 10:03 afundou. O destróier *Wilkes* ordenou ao *Livermore* que permanecesse no local até às 14:00, enquanto o *Kearny* resgatava todo o pessoal do *Fairport*, constituído de 43 tripulantes, 14 guardas armados e 65 homens do Exército dos Estados Unidos. Felizmente ninguém morreu nesse episódio⁷.

Após resgatar os náufragos, os destróieres *Kearny* e *Wilkes* foram à procura do submarino atacante, desfechando vários ataques com bombas de profundidade por mais de vinte horas após o afundamento do *Fairport*. Segundo o relato do *USS Gleaves*, com os ataques feitos pelo *Wilkes*, o submarino chegou até a subir para superfície temporariamente, deixando um rastro de óleo, mas que logo submergira. O *Wilkes* perdera o contato, mas admitia supostamente o afundamento do submarino⁸. Apesar do duro contra-ataque dos destróieres americanos, o comandante do *U-161*, Achilles, mandou seu relatório para Dönitz que seu submarino tinha incorrido em danos consideráveis, porém sem maiores complicações em sua capacidade de retornar à Baía de Biscoia seguramente.

Para infelicidade de Churchill, os tanques foram alocados nos navios separados de seus motores, estando todos eles no *S.S. Fairport*. "Nem Achilles tampouco Dönitz estavam cientes da carga vital nos porões do *Fairport*" (BLAIR, 2000, p. 597). Sem os motores os tanques não teriam

uso, o tempo agora poderia estar contra os ingleses, mas como Churchill disse em suas memórias, “Sem uma única palavra de nós, o Presidente e Marshall colocaram mais um fornecimento de motores em outro navio e o enviaria para ultrapassar o comboio” (CHURCHILL, 1986, p. 344). O novo carregamento seria enviado pelo navio *SS Seatrain Texas* que tomaria uma derrota diferente da escolhida pelo comboio AS-4. Por ser um navio com velocidade média de 15 nós e navegando sozinho, o *Seatrain Texas* chegou primeiro a Port Saïd, em 2 de setembro de 1942⁹.

O comboio AS-4 e sua escolta seguiram seu rumo traçado mesmo após o incidente. Na manhã do dia 18 de julho, eles alcançaram seu primeiro MOMP¹⁰, denominado de ponto “Cast”. Os aviões do *Omaha* avistaram o comboio por volta das 09:58, composto então por 8 mercantes e 4 destróieres. Nesse momento, a Corveta portuguesa *João de Lisboa* passou perto das belonaves da Força-Tarefa 23 que aguardavam o comboio. O comandante do *Omaha* chamou o destróier *Somers* para investigar o intruso, que pelos movimentos para aquele dia naquela área não era esperado¹¹. Após ter investigado o barco português, eles retornaram para procederem sua derrota para o sul.

A partir desse ponto a escolta do comboio ficou sob responsabilidade da Força-Tarefa 23. A disposição do comboio foi mantida, dividido em três colunas, as duas colunas de estibordo com três navios cada, a coluna de bombordo com dois navios. O cruzador leve *USS Juneau* ficaria na dianteira da formação, o destróier *Somers* à ré, outros destróieres ficariam nos flancos e o *Omaha* ficaria na posição que seria a do *Fairport*¹².

O avanço do comboio geralmente era seguido de zigue-zagues. Às 11:20 do dia 19 de julho, enquanto a formação se preparava para mudar o curso, o *Omaha* visualizou que o mercante *Empire Oriole*

tinha escapado da formação, tomando um rumo à sudoeste. Tal se deu pelo carregamento acima de sua real capacidade, sobretudo pelo carregamento no convés de tanques, que ficavam se movimentando muito, a ponto de seu comandante ter que tomar outro curso para evitar colidir com os demais navios do comboio. O destróier *Gleaves* ficou incubido de dar proteção até que se verificasse a real possibilidade do *Empire Oriole* seguir viagem adiante. Após muita discussão ficou decidido que ele deveria seguir com o comboio¹³.

Outros navios impediram o avanço na velocidade constante definida. O *American Manufacturer* não conseguia mais atingir a velocidade do comboio. Por causa disso, a velocidade média foi reduzida em 0.2 de um nó, que resultou numa diminuição do avanço para cerca de 10 nós, que representou uma notável desvantagem no progresso¹⁴. Outro mercante a ter problemas com os motores foi o *Tarn*, que teve que sair da formação até que os reparassem, mas logo ele conseguiria voltar à formação alcançando uma velocidade considerável de 15 nós¹⁵.

Estes imprevistos mecânicos, de sobrecarga e técnicos, bem como do mar revolto fizeram com que o comodoro do comboio trabalhasse em um plano provisório, do qual ficou decidido fazer uma parada no porto do Recife¹⁶. No dia 27 de julho, o Observador Naval americano no Recife enviou uma mensagem, via *USS Thrush*, para o capitão do cruzador leve *Omaha*, informando quais ancoradouros estariam livres e designando quais navios deveriam usá-los. O capitão do *Omaha* achou que essa informação deixava ainda muito a desejar, visto que não levava em consideração a questão atual de combustíveis de cada navio, bem como dos procedimentos de atracagem nos ancoradouros¹⁷.

O plano traçado para a entrada dos navios no porto do Recife foi decidido às

02:47 do dia 28 de julho¹⁸. O *Omaha* ficaria perto da entrada do ancoradouro do porto de onde poderia ver as operações e coordená-las. O primeiro navio a entrar deveria ser o *Hawaiian Shipper*, em seguida o *Exhibitor* e *Zaandam*. Cada navio deveria atracar em um intervalo de 45 minutos, sempre mantendo o movimento para não se tornarem alvos fáceis para submarinos e, sobretudo, por ter apenas quatro pilotos de atracagem disponíveis naqueles dias no porto do Recife. Apesar de toda a preocupação, por volta das 11:00, sete dos mercantes do comboio AS-4 já se encontravam dentro do molhe do porto. Apenas o *American Manufacturer* e o cruzador leve *Juneau* aguardavam fora por condições melhores de atracagem devido à profundidade¹⁹. Por volta de 15:10, todos os navios restantes entraram no porto.

Às 15:00 horas, o Almirante Cooke realizou uma conferência com todos os comandantes, de comboio e de escolta, a bordo do *Exhibitor*. James Paterson se lembra dessa reunião:

O capitão do *Juneau* e o comodoro convocaram uma reunião com todos os capitães dos navios [...] descobrimos na reunião que ninguém perdeu a vida no *Excalibur* (leia-se *Fairport*, visto o *S.S. Excalibur* nessa época já tinha sido apropriado pela U.S. Navy e adaptado para se tornar um transporte de tropas, renomeado de *U.S.S. Joseph Hewes* (AP-50), não pertencendo ao comboio AS-4) [...] Foi nessa reunião que descobrimos para onde estávamos indo.

Nós estávamos indo para o Egito com todo esse equipamento para o 8º Exército britânico. O camarada do *Juneau* disse: "Estamos indo para a Ilha de Ascensão e depois para a costa oeste da África"²⁰.

Vários pontos foram trazidos para informações gerais e esclarecimentos. O

cuidado em manter a correta estação foi particularmente reforçado, sinais de manobras e comunicações foram seus temas principais, bem como o grande valor do comboio, enfatizado dentre os itens de equipamento militar, em torno de 400 tanques Sherman. Uma carta secreta foi dada a todos os navios do comboio e aos comandantes das escoltas, que não era para ser aberta até depois da partida do porto. Nenhuma liberdade foi concedida para o pessoal do comboio²¹.

Na conferência, a impressão geral era de que todos os navios estariam prontos para a saída no dia seguinte, pois se acreditava que todos já estariam abastecidos de combustível, água, mantimentos e munição. O abastecimento progrediu ininterruptamente. No entanto, a saída na tarde do dia 20 era impossível, pois nem todos os navios estavam prontos. O *Juneau*, por exemplo, recebeu vários alimentos, mas só começou a receber combustível por volta das 20:00 do dia seguinte, vindo terminar à meia-noite²².

A parada foi proveitosa para que fosse inspecionada a carga de tanques no *Empire Oriole*. O deslocamento dos tanques alguns dias antes foi devido ao descuido no carregamento na Base do Exército, pois os veículos não foram engatados. Treze foram encontrados nessa condição e os selos foram quebrados. Foi decidido que os técnicos do Exército americano no Recife inspecionariam os tanques e os deixariam devidamente engatados²³.

Soube-se mais tarde que alguns tripulantes dos mercantes desobedeceram à ordem de não deixarem os navios e saíram para conhecer a vida noturna da cidade. Em vista disso, o Almirante Cooke, chefe do comboio americano, notificou o Observador Naval americano no Recife, Walter G. Hodgman, para que este pudesse tomar as providências quanto às implicações dessa falta. Também providenciou

uma reunião com o líder da escolta, Capitão Theodore E. Chandler, comandante do *Omaha*, onde falou por alguns minutos em relação à tentativa de tripulantes dos mercantes de desembarcarem.

Chandler assegurou-lhe que aquela situação seria resolvida e encaminhada ao Tenente-Coronel Stuart, comandante da 19ª Companhia Provisória de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos estacionada no Recife. Quando o último chegou, decidiram traçar um plano para tratar desse assunto, contando com o apoio das autoridades policiais locais²⁴.

No geral não houve grandes dificuldades na solução, visto aqueles que desembarcaram logo retornaram ainda durante a madrugada do dia 29. Por outro lado, “enquanto o comboio esteve no Recife, uma rádio alemã transmitiu em português, da Europa para o Brasil, exatamente onde estava e qual era o comboio, e prometeu afundar todos os navios”²⁵. Como também lembrou James Paterson:

[...] Recife [...] nós fomos lá para reabastecer. Ora, o Brasil não estava em guerra com a Alemanha naquela época, e o Consulado Alemão tinha escritórios nas docas, prédios nas docas, e eles estavam sentados ali, olhando para a carga do convés, contando o número de tripulantes e uniformes, [...] apenas tendo um trabalho dificultoso²⁶.

O sigilo das informações da presença de navios, seus carregamentos e destinos eram de vital importância para manutenção da navegação Aliada. “Negar tais informações ao inimigo constitui uma excelente medida de defesa” (GAMA; MARTINS, 1985, p. 320). De fato, existiram em vários portos brasileiros espiões alemães à procura destes valiosos dados (GAMA; MARTINS, 1985, pp. 320-321), fazendo com que o sigilo fosse a regra de ouro a

todos envolvidos nessa cadeia de proteção do tráfego marítimo.

Não podemos afirmar, de acordo com a lembrança de Paterson acima descrita, a real existência de escritórios alemães nas docas, mas vale destacar que foi levantado que um tripulante do comboio veio a ter contato com um estrangeiro em algum estabelecimento no Bairro do Recife. Eis o teor da comunicação confidencial de Cooke a Hodgman:

Apenas umas linhas para relatar que um dos nossos tripulantes que conseguiu descer em terra foi convidado por um estrangeiro para ir a um clube ou organização similar bem elaborado no quinto andar de um dos grandes edifícios. Ele disse que havia um bar grande e que o pessoal lá reunido aparentava falar alemão, apesar do fato de dizerem que falavam holandês. Percorrendo as dependências disse que, num dos quartos que dava a um corredor, havia o que parecia ser um equipamento de rádio muito moderno. A janela dava para o porto e que todas as atividades podiam ser observadas. Estou enviando este pelo piloto. Espero que o alcance bem²⁷.

Foi incumbida à DOPS-PE a investigação da nacionalidade desse estrangeiro, bem como do local onde o tripulante do comboio foi levado. A princípio a denúncia não parecia clara, pois edifícios com cinco andares na área central do Recife eram poucos²⁸, a saber, o edifício do Grande Hotel, o edifício do Banco Auxiliar do Comércio, o edifício Sul-América, o arranha-céu da Praça da Independência. Aventou-se na possibilidade de ter sido no Grande Hotel:

A não ser no primeiro, em nenhum dos outros existem CLUBE ou BAR e ORGANIZAÇÃO SIMILAR, como diz a denúncia. Estão excluídos, por outro lado, de logo,

os edifícios Sul-América e o arranha-céu da Pracinha, por isso que não têm eles JANELA DANDO PARA O PORTO. Só o GRANDE HOTEL, que tem clube e janelas para o porto, se poderia aceitar como sendo o em que estivera o tripulante do almirante Cooke²⁹.

Por outro lado, existe uma circunstância em que excluiria a possibilidade de ter sido lá, pois “o ‘Grande Hotel’ não tem no seu 5º andar um BAR GRANDE (nem pequeno). Naquele andar existem apenas apartamentos e quartos. Os bares do edifício são nos andares térreo e o 1º. Há, pois, equívoco, aceitando-se que o fato se houvesse passado no Grande Hotel”³⁰.

Uma hipótese mais provável do local seria no “Casino Império”³¹. Este era um estabelecimento de entretenimento muito frequentado naquele período, especialmente por membros das Forças Armadas americanas estacionadas ou de passagem pelo Recife. De fato, o prédio não tinha o quinto andar, é verdade, mas:

É muito alto e dispõe de elevador. Pode dar impressão ao forasteiro, que ali entra desprevenido, ter aquela altura. Lá há BAR, clube, “dancing”, janelas para o porto e aspecto BEM ELABORADO, como diz a denúncia, referindo-se talvez a luxo. O CASINO IMPÉRIO é muito frequentado por marítimos. Tem vida noturna intensa. Alguém poderia ter levado até lá o tripulante do almirante Cooke³².

Outra circunstância era que “no 3º andar do prédio residia o alemão Ernest Baunholzer, ex-gerente do Casino Império, em companhia da francesa Renée Henrique, tendo ali uma pensão de meretrizes”³³. Ao tempo em que ele era o gerente muitos alemães frequentavam o estabelecimento, atraídos por suas noites repletas de shows e apresentações, mas principalmente pelo bulício de estrangeiros, em sua grande

parte marinheiros em passagem, com o fito de obter alguma informação valiosa quanto ao destino e carregamento de navios, vitais ao esforço de guerra Aliado.

A investigação preliminar levada a cabo pelos agentes da DOPS-PE não trouxe definitivamente uma solução do ocorrido, mas levantou duas hipóteses norteadoras do que pode ter acontecido naquela madrugada do dia 28 de julho de 1942: o alemão Rudolf Piper³⁴ foi tomado como o possível contato que o tripulante do comboio americano teve, ou que o relato descrito na denúncia tinha sido efeito da excessiva ingestão de álcool pelo tripulante americano. Assim concluindo:

Ao tempo em que viveu no Recife, o alemão PIPER visitava assiduamente o CASINO IMPÉRIO, então gerido por BAUNHOLZER, e com ele tinha demoradas conferências à noite. Hoje, PIPER não está mais aqui. BAUNHOLZER deixou a gerência da casa, mas foi morar com Mme. Renée Henrique no 3º andar e tem ali pensão. Será isto um chamariz, de acordo com MANOEL ALVAREZ, para espionagem, uma vez que o IMPÉRIO é visitado por gente de todas as nacionalidades, e agora, mais do que por nenhuma outra, por americanos dos navios de guerra que visitam diariamente o ancoradouro? Ou será a OBSERVAÇÃO do tripulante do almirante Cooke consequência de algum excesso de bebidas?³⁵

No entanto, este assunto foi, por manipulação de fato, impedido de assumir proporções graves. O fato é que imperava nos jornais e rádios do Recife a censura em relação às atividades de guerra, especialmente concernentes aos Estados Unidos. Pouco após o ataque japonês a Pearl Harbor, levando os Estados Unidos a entrarem de fato na guerra, o Departamento de Estado enviou, em 14 de dezembro,

uma circular para a Embaixada no Rio de Janeiro para que este pudesse repassar aos demais consulados no território brasileiro, onde demandava:

Chame a atenção das autoridades locais o desejo de evitar a publicação de informações, pela imprensa ou rádio, sobre os movimentos de embarcações dos Estados Unidos ou britânicas. A transmissão de tais informações por canais de comunicação privados também é indesejável³⁶.

No final de 1941, o diretor-geral do DIP, Lourival Fontes, enviou um telegrama reservado ao Interventor Federal em Pernambuco, Agamenon Magalhães, o qual respeitava o desejo americano da suspensão de qualquer veiculação das atividades das embarcações:

Em aditamento as instruções anteriores sobre noticiário referente ao movimento de navios, solicito vosselência providenciar no sentido que não seja divulgada nenhuma informação sobre navios mercantes ou de guerra de nacionalidade Norte-Americana mesmo depois de estarem no Porto³⁷.

A presença do comboio no Recife era ultrassecreta, mesmo os alemães alegando saber dele, transmitindo sua localização e ameaçando destruí-lo, os importantes procedimentos de reabastecimento dos navios eram urgentes e demandou uma faina contínua sendo completados no menor prazo possível. Para termos uma ideia, só com a presença das belonaves americanas no porto do Recife (*Omaha*, *Juneau*, *Davis*, *Somers* e *Thrush*) cerca de 2.500 homens estiveram nessa área da cidade³⁸, demandando constante vigilância para manutenção do sigilo.

Às 04:30 da manhã do dia 30 de julho, iniciou-se a saída da escolta, saindo primeiro os destróieres *Davis* e *Somers*, de-

pois os cruzadores leves *Omaha* e *Juneau* nessa ordem³⁹. O *Omaha* ficou ancorado no canal da entrada para observar e dirigir as operações, enquanto as outras belonaves mantinham a patrulha mais ao largo⁴⁰. Com os navios mercantes posicionados em seus designados berços, iniciou-se o processo da saída dos mercantes, seguindo esta ordem: *Exhibitor*, *Tarn*, *Hawaiian Shipper*, *Santa Cruz*, *Mormacdale*, *Zandam*, *Empire Oriole* e *American Manufacturer*⁴¹; quando o último navio dobrou a curva do quebra-mar, o comboio levantou a âncora e seguiu em direção leste, às 10:43.

A zarpagem se deu sem problemas. Permaneceu-se em um percurso fixo por tempo suficiente até que o último navio os alcançasse, então, com o comboio em formação, começou o ziguezague no percurso base 090° na velocidade padrão de 12 nós.

O *Rio Dulce*, um cargueiro argentino, passou ao largo do comboio às 16:55, em uma direção sudoeste. O *Omaha* não possuía referências sobre ele, pois era aparentemente um dos navios retidos pela Argentina na Itália, fez-se uma averiguação visual muito próxima, assim como o *Juneau* chegou perto para avisá-lo, por megafone, para que seu rádio não fosse usado pelas próximas 8 horas, sob pena de ter praticado serviço não neutro. Aparentemente, o aviso foi obedecido, podendo o comboio seguir adiante sua derrota⁴².

Pouco depois das 21:00 do dia 31, o *Davis* informou ao *Omaha* através do TBS que ouvira um sinal incomumente forte em 10.510 kcs, produzido por uma unidade aparentemente próxima a Lorient, umas das bases de submarinos alemães na França. Como não pôde precisar a direção do sinal (frequência acima do intervalo DF), nada poderia ser feito, exceto advertir os navios equipados com HF-DF que ficassem vigilantes e notificassem os outros navios imediatamente em caso de

sinais suspeitos ao seu alcance, para que todos os navios pudessem se orientar⁴³.

O comboio seguia com destino ao segundo MOMP, onde os britânicos assumiriam a escolta. A previsão era de que os dois comboios se encontrassem no dia 5 de agosto, nas imediações da Ilha de Ascensão⁴⁴. Durante esse intervalo não houve contato direto com o inimigo, sendo o avanço dos navios bem tranquilo, ocorrendo apenas algumas falhas mecânicas, mas nada de tão grave. Por exemplo, o *Tarn* aparentava ter fogo a bordo, pois faíscas eram vistas em sua chaminé. Como se lembra Paterson:

O navio em que eu estava, o *Tarn*, sendo um navio a motor, estava queimando petróleo, não carvão. Não era um navio a vapor, queimava óleo. E o comboio era tão lento que os resíduos se acumularam nas chaminés e, de repente, começamos a disparar. Agora o *Juneau* se aproximou e disse: "Capitão, faça algo a respeito dessa faísca". Mas, o inglês do capitão não era muito bom e ele disse: "Você fala com eles". Então eu disse: "Tudo bem". Então, entrei no alto-falante e disse: "Temos um problema segundo o capitão: como a velocidade do comboio é muito lenta, isso faz com que se acumulem resíduos em suas chaminés, a menos que ele tenha a oportunidade de navegar a todo vapor por um período prolongado, os resíduos continuarão se acumulando". O *Juneau* disse: "Podemos providenciar isso. Você diga ao capitão para ficar de pé esta noite", e ele continuou: "e nós o tiraremos do comboio, porque não podemos ter essa faísca no comboio, e ele sairá a todo vapor, sendo acompanhado por um de nossos destróieres de escolta, mas ele deve levar esse navio em plena inclinação o máximo que puder e se juntar a nós na madrugada de amanhã"⁴⁵.

Com os primeiros albores do dia 5, o *Omaha* rumou ao encontro do comboio britânico WS-21P. Avistou-os, travou contato, passou instruções e procedeu a passagem do dever de escolta aos britânicos do agora comboio combinado, conforme relatou o Theodore Chandler:

Omaha deixou o comboio às 05:42 e seguiu em frente a 20 nós para encontrar o comboio e a escolta britânicos. O tempo impedia o voo, mas ficou muito bom às 07:13, que estava exatamente dentro do cronograma. Os primeiros objetos visíveis foram grandes navios mercantes de 3 e 2 chaminés, 5 navios no total. A escolta apareceu algum tempo depois, num total de 4 belonaves. Ao alcance da distância apta a sinalização, foi informado pelo *H.M.S. Orion* que o comboio, designado como "WS-21P", era comandado pelo Vice-Almirante Martin, no *Empress of Japan*, os outros quatro navios eram o *Windsor Castle*, *Oronsay*, *Duchess of York* e *Duchess of Atholl*. A escolta, além do *Orion*, consistia no destróier australiano *Nepal*, destróier holandês *Tjerk Hiddes* e destróier britânico *Boreas*. Logo foi capaz de ver os dois grupos de comboios e deu as atribuições de posicionamento ao comodoro do AS-4 para nossos navios no novo comboio combinado, também aconselhando o curso para a aproximação dos navios britânicos. O *Omaha* continuou a ser o navio de ligação entre as duas unidades, até que o Almirante Cooke terminou um excelente trabalho de junção e tomar as estações apropriadas na nova formação. Pouco tempo depois, o comodoro britânico ordenou 2 turnos de exercícios e o comboio combinado parecia definitivamente organizado. Pouco antes dos grupos realmente se juntarem, entreguei o comando de escolta ao *Orion* e comecei a formar uma fila de observação à

frente do comboio com *Juneau*, *Somers*, *Davis* e *Omaha*. Com um intervalo de 5 km entre os navios, seguimos em frente a 15 nós no curso do comboio base, informando ao *Orion* que íamos avançar. Continuou com varredura até às 16:00, quando separou-se do *Juneau* e *Somers* com um “bom trabalho”, e colocou o *Omaha* e *Davis* no percurso base de 235°. *Juneau* e *Somers*, agora constituindo o Task Group 23.9, reverteram o curso e voltaram na direção do comboio, para começar sua patrulha em direção ao Cabo Verde. Coloquei o *Davis* no arco de estibordo do *Omaha*. Planejei manter o *Davis* a uma distância maior do que o normal, com a ideia de que nossa missão principal agora é encontrar um raider ou furador de bloqueio, e que cobrir uma vasta área é extremamente desejável⁴⁶.

Assim terminou a missão de escolta das belonaves da U.S. Navy ao comboio AS-4. A responsabilidade de chegar incólume ao seu porto de destino caberia agora aos britânicos no comboio combinado WS-21P⁴⁷.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tivemos conhecimento da passagem ao longo da costa brasileira desse comboio carregado de material de guerra. Os alemães “sabiam desses movimentos, tanto que uma de suas estações radiotransmissoras, com emissões diretas para o Brasil, referia-se a tais movimentos, ameaçando-os de destruição” (DUARTE, 1968, p. 109). Nesse período o *U-507*, comandado pelo *Korvettenkapitän* Harro Schacht, realizava sua terceira *Feindfahrt* no Atlântico Sul. Desde sua saída de Lorient até o começo de agosto, o submarino alemão não tinha realizado nenhum afundamento de navio inimigo. Naquele momento, 7 de agosto, Schacht solicitou ao BdU “manobras livres” para operar na costa do Brasil, obtendo a permissão cerca de 15 horas depois. Ora, teria alguma relação a presença do comboio AS-4 nas imediações de Recife com a mudança da patrulha do *U-507*, de modo a interceptá-lo? O fato é que, no interregno das trocas de mensagens entre o submarino e o comando na França, os navios já estavam no meio do Atlântico Sul seguindo incólumes sua jornada até o Egito (MCCANN, 2018; PEREIRA, 2015).

A perda do Egito seria o golpe de misericórdia para a Grã-Bretanha. A grande ameaça era ao Canal de Suez que ligava os britânicos aos campos de petróleo do Golfo Pérsico e daí para a Índia e Austrália. Suprimentos e homens do império eram essenciais para o esforço de guerra britânico, pois todo o petróleo e mais da metade dos alimentos tinham que ser importados. A perda do controle do Mediterrâneo adicionaria várias semanas em viagens ao Extremo Oriente, bem como estaria expondo os escassos navios mercantes aos ataques dos submarinos do Eixo. Eis, em síntese, a razão de Churchill tomar o risco de reforçar o Egito no momento em que o próprio território britânico enfrentava o temor de uma invasão iminente.

O sucesso ou não de várias batalhas travadas nos continentes europeu e africano estavam de certa maneira dependentes da manutenção da navegação nos oceanos Atlântico e Índico. Era através do mar que a produção de materiais bélicos, do petróleo e seus derivados, de alimentos e matérias-primas escoavam, de lugares os mais distantes possíveis até os postos industriais mais desenvolvidos, até chegarem ao seu destino final, nos campos de batalha.

A campanha do Atlântico envolveu diversos aspectos para que a navegação fosse mantida. A organização dos comboios, meios de detecção dos submarinos (submersos e em superfície), armas antissubmarino (unidades de superfície e aérea apropriadas para estas operações). Estabelecimento de uma cadeia de bases navais para dar apoio através das principais rotas.

O poder naval não é apenas mensurado pelas esquadras, mas também por um sistema de bases e instalações navais capazes de providenciarem reparos, combustíveis, mantimentos, alojamentos para descanso do pessoal, bem como de servir de ponto de apoio de onde as operações são projetadas. A escolha do Recife se deu obviamente pela posição estratégica central à área interessada e com maiores recursos disponíveis, o seu porto foi fundamental para a logística da navegação Aliada no Atlântico Sul, permitindo, portanto, uma triangulação entre as rotas ocidentais ao norte e sul da América e com a África.

O comboio combinado levou armamentos, blindados, técnicos e tropas que ajudaram o 8º Exército britânico a suplantar o avanço do Eixo na batalha de El Alamein, momento em que virou a sorte para o lado dos Aliados na guerra. Daí em diante, a Alemanha não teria mais grandes vitórias estratégicas, seguiram derrotas em Stalingrado no inverno de 1942-43, na Batalha do Atlântico em meados de 1943, na perda da *Luftwaffe* do domínio do ar, e, posteriormente, nas invasões do continente europeu na Itália e França pelas forças aliadas.

Procuramos mostrar, a partir da narrativa do comboio AS-4, que em uma breve parada para reabastecimento em um porto situado no Atlântico Sul, numa cidade do Nordeste do Brasil, pode revelar histórias pouco conhecidas, mas importantes para o desfecho vitorioso dos Aliados na Batalha do Atlântico. Foi com o estabelecimento de bases e instalações ao longo da costa brasileira, interligando as principais rotas, que possibilitou, por um lado, o controle, defesa e passagem da navegação aliada e, por outro lado, o impedimento ao inimigo da prática do corso, da passagem de furadores de bloqueio e guerra submarina. São histórias como essa que ainda estão adormecidas, à procura de resgate. Eis mais um motivo para endossar que o Brasil participou ativamente da Batalha do Atlântico, antes mesmo da entrada oficial na guerra.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERCUSON, David J; HERWIG, Holger H. *The long night of the tankers: Hitler's war against Caribbean oil*. Calgary: University of Calgary, 2014.

BLAIR, Clay. *Hitler's U-boat war: The hunters, 1939-1942*. New York: Modern Library, 2000.

CALDERHEAD, William L. Recife, U.S. Naval Advance Base, 1942-1945. In: *United States Navy and Marine Corps bases, overseas*. Westport: Greenwood, 1985.

CARELL, Paul. *Afrika-Korps: as raposas do deserto*. Tradução Augusto Sousa. 6. ed. São Paulo: Flamboyant, 1967.

CHARLES, Roland W. *Troopships of World War II*. 1st ed. Washington: The Army Transportation Association, 1947.

CHURCHILL, Winston S. *The Second World War: the hinge of fate*. New York: Mariner Books, V. IV, 1986.

DEPARTMENT OF STATE. *Foreign Relations of the United States: the conferences at Washington, 1941-1942, and Casablanca, 1943*. Washington: United States Government Printing Office, 1968.

DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1968.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: BRASIL. Ministério da Marinha. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Editora do Livro, v. 5, Tomo II, 1985.

MACKSEY, Kenneth. *Afrika Korps: Rommel no deserto*. Tradução Nacif Japour. Rio de Janeiro: Renes, 1974.

MARKOFF, George P. *History of Convoy and Routing*. Washington, D.C., 1945.

MCCANN, Frank D. *Brazil and the United States during World War II and its aftermath: negotiating alliance and balancing giants*. Cham: Palgrave Macmillan, 2018.

MORISON, Samuel Eliot. *Operations in North African waters: October 1942 - June 1943*. London: Oxford, v. 2, 1947.

PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, 2015.

WINCHESTER, James H. The ship the Nazis had to get: a true history of a ship that may have won the war for us. *The American Legion Magazine*: New York, v. 51, No. 2, pp.20-21,55-56, August 1951.

NOTAS

¹ *Combined Chiefs of Staff Minutes*, realizada em 23 de junho de 1942.

² Vide: DEPARTMENT OF STATE. *Foreign Relations of the United States: the conferences at Washington, 1941-1942, and Casablanca, 1943*. Washington: United States Government Printing Office, 1968, pp. 446-447.

³ A quantidade exata difere de cada fonte, como bem observou Durval Lourenço em sua obra *Operação Brasil*. Decidimos tomar como referência a quantidade de 300 que era citada com maior frequência nas fontes então consultadas por nós na feitura deste artigo.

⁴ Os nomes e os tipos dos mercantes do comboio AS-4 são: *M.V. Mormacdale* (C1-A Type Cargo Ship), *M.V. American Manufacturer* (C1-B Type Cargo Ship), *S.S. Hawaiian Shipper* (C3 Type Cargo Ship), *H.M.S. Empire Oriole* (C2-S-A1 Type), *M.V. Tarn* (Wilh. Wilhelmsen, Norway), *S.S. Exhibitor* (C3-E Type Cargo Ship), *M.V. Zaandam* (Holland-America Line, Holland), *S.S. Santa Cruz* (C1-B Type Transport Troops), *S.S. Fairport* (C2-S-E1 Type Cargo Ship). Os dois primeiros (*Mormacdale* e *American Manufacturer*) rumariam até o Golfo Pérsico com carregamento inicial para construção de uma refinaria de petróleo. Já o restante dos navios levava consigo os materiais bélicos e técnicos do Exército americano até Port Suez, no Egito, para as tropas britânicas do 8º Exército. Todos chegaram aos seus destinos com exceção do *Fairport* afundado pelo *U-161*.

⁵ *Reserve Officers Training Corp.*

⁶ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.

- ⁷ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS LIVERMORE, July 16, 1942, p. 40.
- ⁸ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS GLEAVES, July 17, 1942, p. 11.
- ⁹ Não falaremos mais do que aconteceu durante sua viagem até Port Saïd, pois foge um pouco do objetivo deste artigo que é mostrar que as instalações do Recife eram importantes para a navegação Aliada no Atlântico Sul. Para mais informações VIDE: WINCHESTER, James H. The ship the Nazis had to get: a true history of a ship that may have won the war for us. *The American Legion Magazine*: New York, v. 51, No. 2, pp.20-21,55-56, August 1951; e PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, 2015.
- ¹⁰ *Mid-Ocean Meeting Point* ou Ponto de Encontro no Meio do Oceano.
- ¹¹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 18, 1942, pp. 24-25.
- ¹² NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 18, 1942, p. 25.
- ¹³ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 19, 1942, pp. 27-28.
- ¹⁴ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 21, 1942, p. 31.
- ¹⁵ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 23, 1942, p. 34.
- ¹⁶ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 24, 1942, p. 36.
- ¹⁷ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 27, 1942, p. 41.
- ¹⁸ As diretivas do “C.T.G. 23.3 serial 062 of July 27” foram enviadas a bordo do *Juneau* através de um avião do *Omaha*, In: NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 28, 1942, p. 9.
- ¹⁹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 28, 1942, pp. 42-43.
- ²⁰ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.
- ²¹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 28, 1942, p. 43.
- ²² NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 29, 1942, p. 9.
- ²³ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 28, 1942, p. 9.
- ²⁴ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 29, 1942, pp. 44-45.
- ²⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, *Commander in Chief, Atlantic Fleet*, Volume I, Part I, Commander in Chief, U.S. Atlantic Fleet, p. 361.
- ²⁶ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.
- ²⁷ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 28/07/1942.
- ²⁸ Mesmo levando em conta o fato de os americanos contarem o térreo como 1º andar, na área central com vistas ao porto do Recife não existiam muitos edifícios com muitos andares.
- ²⁹ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.
- ³⁰ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.
- ³¹ No relatório da DOPS, afirmava-se que o “Casino Império” se situava na Avenida Alfredo

Lisboa, nº 345, onde estacionavam os bondes da Tramways, de propriedade do espanhol suspeito Manoel Lopez Alvarez. No entanto, este endereço era do "Imperial Casino". O real endereço do "Casino Império" era na Avenida Marquês de Olinda, nº 290.

³² APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.

³³ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.

³⁴ O alemão Rudolf Hans Ernest Piper, funcionário da empresa alemã Hermann Stoltz & Cia., já era conhecido nos bares e, especialmente, no porto do Recife, amiúde tomando nota das chegadas de navios, dos carregamentos, bem como travando contato com tripulantes estrangeiros que desembarcavam e iriam conhecer a cidade. Por exemplo, como ocorreu na noite do dia 5 para 6 de janeiro de 1942, cerca de 1 hora da manhã, oficiais do transporte britânico *HMS Canton* estavam no Bar Flamengo, quando Piper chegara perto deles e travou uma conversação em inglês, momento em que o inglês William Arnold Johnson, funcionário da "Sanbra", que conhecia Piper, estranhou a presença dele entre seus conterrâneos, abordando-o em alemão sob suas reais intenções. Piper no final foi expulso do bar, sendo acompanhado por três brasileiros (FONTE: APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 26523, 06/01/1942). Apesar disso, é provável que não tenha sido ele o estrangeiro que tivera contato com o tripulante do comboio americano, pois, baseado nos dados da polícia, ele chegara ao Rio de Janeiro em 12 de março de 1942, sendo preso lá (FONTE: NARA, RG 84, Box 3, US Consulate Recife Classified Records 1942-1943, Folder 000-815.6, 14/07/1943).

³⁵ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 7773, 31/07/1942.

³⁶ NARA, RG 84, Box 37, US Consulate Recife General Records 1941, 15/12/1941.

³⁷ APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 28626, 30/12/1941.

³⁸ NARA, RG 84, Box 3, US Consulate Recife Classified Records 1942-1943, Folder 820.02-891, 28/09/1942.

³⁹ As diretivas do "C.T.G. 23.3 serial 063 of July 29" orientaram esta operação, de acordo com: NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS JUNEAU, July 30, 1942, p. 9.

⁴⁰ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 30, 1942, p. 46.

⁴¹ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS DAVIS, July 30, 1942, p. 32.

⁴² NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 30, 1942, pp. 46-47.

⁴³ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, July 31, 1942, pp. 48-49.

⁴⁴ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, August 01, 1942, p. 4.

⁴⁵ Entrevista de Paterson disponível em: http://library.uncw.edu/capefearww2/voices/Paterson_James501.html. Acesso: 17 de abril de 2013.

⁴⁶ NARA, RG 38, USN Naval War Diaries, USS OMAHA, August 05, 1942, pp. 8-9.

⁴⁷ O comboio combinado WS-21P seguiu sua derrota sem nenhum imprevisto maior, parando ainda na Cidade do Cabo para reabastecimento, depois seguindo até Port Suez, porto final, levando consigo todo o carregamento e pessoal vitais para o reforço do 8º Exército britânico na África do Norte.