

O MERCANTE URUGUAIO TACOMA, SOBREVIVENTE DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

ALEJANDRO NELSON BERTOCCHI MORAN*

O TACOMA NA SEMANA DA PÁTRIA DO BRASIL

Na magnífica manhã do dia 7 de Setembro de 1948, a cidade do Rio de Janeiro se preparava para os festejos do 126º aniversário do Grito do Ipiranga, Independência Nacional, um marco à altura da grandeza do Brasil. A parte principal de tão importante evento seria o grande desfile militar programado, do qual tomaram parte mais de 35 mil homens de todas as Armas, que comporiam a parte central e que passariam rendendo honras ante o palanque principal, situado no Palácio da Guerra, sede do Ministério da Guerra, na Avenida Presidente Vargas.

Sem dúvida, o momento mais aguardado pela multidão carioca era a passagem de mais de seis mil veteranos dos campos da Itália, que formariam entre as Forças do desfile, sendo, assim, homenageados pelo povo e pelas autoridades presentes como o único contingente latino-americano que combateu na Segunda Guerra Mundial.

Meia hora antes do início do desfile, os Presidentes do Brasil, General Eurico Gaspar Dutra, e do Uruguai, Dom Luis Batlle Berres, começaram a passar em revista as tropas formadas na Avenida Oswaldo Cruz, em meio ao burburinho e ao colorido espetáculo da festiva multidão. Logo, com os presidentes já instalados no palanque, começou o desfile com a emocionante passa-

* N.R.: Membro da Academia Uruguia de História Marítima e Fluvial, da Academia Uruguia de Geopolítica e Estratégia, da Liga Marítima Uruguia, do Instituto Nacional Browniano e colaborador da *Revista Naval*.

gem dos veteranos da Itália, que foram aclamados em uníssono pelo povo, em momento de alta pompa, já que a passagem desses homens era vista em um breve espaço de tempo, que ficou gravado na memória coletiva como um feito que pouquíssimos mortais tinham o privilégio de ver.

Quando a passagem dos veteranos terminava e desfilavam ante às autoridades suas últimas fileiras, subitamente fez-se um eco na avenida. Nesse momento, quem dirigiu o olhar para o sul pôde já observar maravilhado o impressionante grupo que se aproximava lentamente. E, à sua frente, como de improviso, surgiu o marcial passo de um compacto grupo com uniformes impecáveis, com as cores da República Oriental do Uruguai, que, perfeitamente coordenado, é apreciado pelos ocupantes do palanque e arranca "vivas!" das pessoas. Era o efetivo da Escola Militar e da Escola Militar da Aeronáutica, cujos 300 aspirantes passaram brevemente entre os presentes, deixando em todos um etéreo sentimento de profunda emoção, enquanto nos céus a aviação fazia rugir seus motores.

Grande foi a satisfação do Presidente Luis Batlle Berres, nesse instante de glória, quando seu colega brasileiro o felicitou e abraçou perante o aplauso do público, que saudou animado a passagem dos uruguaios ao largo de todo o desfile. O chefe de Estado oriental havia chegado no dia 5 daquele mês, uma sexta-feira, em um avião da Força Aérea uruguaia, com uma pequena comitiva de 30 pessoas e havia se hospedado no Palácio das Laranjeiras, cumprindo uma apertada agenda nos festejos.

Enquanto o evento acontecia nas ruas cariocas, na Baía de Guanabara ocorria outro magnífico espetáculo, com a presença de dezenas de navios de guerra de várias nacionalidades, que, junto com a frota brasileira, participavam dos festejos em comemoração àquele não tão distante dia 7 de

Setembro de 1822, em que o jovem Dom Pedro I proclamou a Independência do Brasil da égide de seu pai. De um dos centros da imponente parada naval, destacava-se a grandeza do Encouraçado *Minas Gerais*, totalmente engalanado e ostentando na sua torre a insígnia do Comandante-em-Chefe da Esquadra, enquanto da proa observava-se a silhueta de um navio mercante que arvorava pavilhão uruguaio e que recebia do Brasil e da sua Marinha de Guerra uma homenagem muito especial.

Era o *Tacoma*, aquele veterano de guerra que, num dia de dezembro de 1939, viu-se na fatal tarefa de auxiliar o Encouraçado de Bolso *Graf Spee*, em plena enseada de Montevideú e, ao mesmo tempo, ser espectador privilegiado de sua auto-exploração, sua total destruição, num dos mais emotivos dramas vividos durante a Segunda Guerra Mundial.

A BATALHA DO RIO DA PRATA

No dia 13 de dezembro de 1939, sobre uma posição 34°17'30" sul e 49°12' oeste, a mais de 300 milhas da costa uruguaia, travou-se um grande combate naval entre o navio capitânia do III Reich alemão e a Divisão Sul-Americana da Royal Navy, composta em caráter de emergência pelos Cruzadores *Exeter* e *Ajax* e pelo neozelandês *Achilles*.

Esta ação de guerra – a primeira importante para a história naval deste conflito – incluiu uma série de feitos que ficaram marcados no Rio da Prata, já que seu desenlace final, tão imprevisto como o mesmo combate, deu-se em águas de Montevideú. Inicialmente, o *Graf Spee* amassou bastante o *Exeter* (classe *York*, 8.390 toneladas de deslocamento *standard* e seis canhões de 8 polegadas/50 calibres), deixando-o praticamente fora de combate em cerca de 50 minutos, com graves danos em sua estru-

tura e água em vários compartimentos. Seu adversário não pôde dar-lhe o tiro de misericórdia devido à brava ação de manobras estabelecida pelos cruzadores restantes (classe *Leander*, 6.800 toneladas de deslocamento *standard* aproximadamente, oito canhões de 6 polegadas/50 calibres), que, operando como uma divisão, acercaram-se sobre os 10 mil metros do *Graf Spee*, recebendo também um duro ataque da artilharia principal do inimigo (12.576 toneladas de deslocamento *standard* e seis canhões de 280 mm e oito de 152 mm), conseguindo acertar uma série de impactos. Apesar destes não penetrarem na couraça do encouraçado alemão, serviram para que este tomasse a equivocada decisão de voltar a proa para o Rio da Prata, o que resultou numa armadilha mortal.

Os erros do Comandante Langsdorff

Sobre esta ação tem-se divulgado, ao longo dos anos, um verdadeiro mar de informações e seus desdobramentos, ocorridos durante suas jornadas na cidade de Montevidéu. O infausto do suicídio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Hans Langsdorff, em Buenos Aires, foi a nota final deste drama naval.

O certo é que o comandante do *Graf Spee* cometeu um grave erro naquela manhã do dia 13, quando tudo se encontrava em suas mãos para solucionar o combate. Tinha opções para arrematar o avariado *Exeter*, que, a duras penas, conseguiu chegar a Port Stanley, nas Malvinas/Falklands, semanas depois, e ainda para combater com plena confiança os cruzadores ligeiros res-

tantes, que não eram adversários neste momento para os seis canhões de 11 polegadas do *Graf Spee* e, inclusive, tinha a possibilidade de entrar em Porto Belgrano para efetuar reparos, já que a Argentina tinha boas relações com o governo alemão, ao contrário do Uruguai, país tradicionalmente aliado, que não tinha meios para reparar as poucas avarias do navio germânico.

Atualmente, graças à infinidade de estudos feitos por especialistas em assuntos navais e com base em situações idênticas, sabe-se que o cansaço afetou o moral do Comandante Langsdorff de maneira fatal

Hans Langsdorff nunca recebeu ordens de Berlim para afundar seu próprio navio, e sim que nunca deveria internar seu navio no Uruguai

naquela manhã do dia 13. Isto inclusive supõe um esquema orgânico que traz em si a eterna discussão sobre como os comandos embarcados devem assumir as decisões do combate, já que a ordem de Langsdorff, de entrar no Rio da Prata, poderia ter sido discuti-

da com seu estado-maior, pois neste se contava com ponderados chefes e marinheiros que já haviam navegado naquela zona e eram muito conhecedores de suas águas e dos países que se banhavam do Rio da Prata. Imperou a ordem errônea do comandante, que não foi discutida; mais além, nem os papéis que cada um desempenhou até o final de todo o evento.

Hans Langsdorff gozava de grande respeito dentro da Marinha de Guerra alemã, e seu currículo assim confirmava. Mas, nesta situação, não foi feliz devido a determinadas coisas que aconteceram nas primeiras horas dessa jornada, e, talvez, para não cansar o leitor, devemos fazer uma breve análise de sua conduta no combate.

Primeiro: o comando do *Graf Spee* possuía ordens expressas do Comando-Geral em Berlim para não travar batalha contra a unidade da Royal Navy, o que somente seria feito quando não houvesse outro caminho.

Segundo: o *Graf Spee* possuía o alcance de sua artilharia principal de mais de 42 mil metros, o que fazia com que pudesse impunemente, a favor de seus motores de combustão, combater à distância adequada, fazendo cair seus projetis em trajetória horizontal sobre as frágeis cobertas de seus três adversários.

Terceiro: o já comentado erro de não rematar o *Exeter*, impotente ao seu fogo, unido ao fato de não haver tentado eliminar seus outros dois adversários, que segundo assinala o mesmo Comodoro Henry Hardwood, que içava sua insígnia no *Ajax*, se encontravam quase sem munição pesada e com algumas avarias estruturais muito graves. (Ver *memorandum* de Hardwood publicado pela Royal Navy.)

Quarto: decidir entrar no Rio da Prata e no porto de Montevidéu, tendo à disposição Porto Belgrano e inclusive pôr a proa no Atlântico meridional, onde possuía o apoio de seu navio abastecedor, que contava com os meios para auxiliá-lo, como o fez em outubro de 1939, em toda sua derrota.

Todos estes pontos foram apontados pelo comandante alemão, que sofreu um ferimento em combate que lhe fez perder a consciência por uns minutos, uma fatalidade, já que o imediato (Capitão-de-Fragata Walter Kay) nunca pôde assumir o comando, assumindo-o justamente no momento mais crucial do combate. Este é o nó central do dilema do Combate Naval do Rio da Prata, já que o moral de Langsdorff não se recuperou após esse golpe e ali ficaram claras todas as suas errôneas diretrizes. O cruzeiro do *Graf Spee* levou 115 dias e o cansaço provocava falhas na conduta de sua tripulação.

As questões políticas

Já no porto de Montevidéu, a situação passou para o campo político-diplomático, coisa também fatal para a causa alemã, pois agora tudo ficava nas mãos de outros personagens, fora das rígidas regras de um combate naval. Não restam dúvidas de que o sentimento de culpa corroeu a mente de Hans Langsdorff até o final. Ele nunca recebeu ordens de Berlim para afundar seu próprio navio, como dizem alguns mal-informados, que nunca deveria deixar internar o navio no Uruguai, e sim fazer-se ao mar, ao combate, até Buenos Aires. A impossibilidade de fazer tudo isso, mais a segura presença em águas brasileiras do Navio-Aeródromo *Ark Royal* e do Encouraçado *Renow* fizeram supor que se tomara a decisão derradeira: destruir o navio e asilar a tripulação na Argentina. Depois a imolação, já que "um comandante não pode separar seu destino do destino do seu navio", palavras finais de um marinheiro que passou à história.

Durante o tempo em que o *Graf Spee* se achava em Montevidéu, chegou-se a falar da possibilidade de que o encouraçado alemão teria desobedecido as diretrizes do governo do Uruguai, que não possuía meios materiais para se fazer respeitar. Na imprensa uruguaia, comentou-se que o Presidente Getúlio Vargas havia, ante esta notícia, dado ordens à Marinha de Guerra brasileira para que se mantivesse alerta ante à situação que se vivia em Montevidéu. Afortunadamente, a fidalga figura do Capitão Hans Langsdorff se impôs neste evento, respeitando todas as ordens da autoridade uruguaia, além do que tinha o mesmo respeito de seus adversários britânicos, pois em nenhuma das nove presas que havia feito o *Graf Spee* em seu cruzeiro atlântico causara vítimas civis.

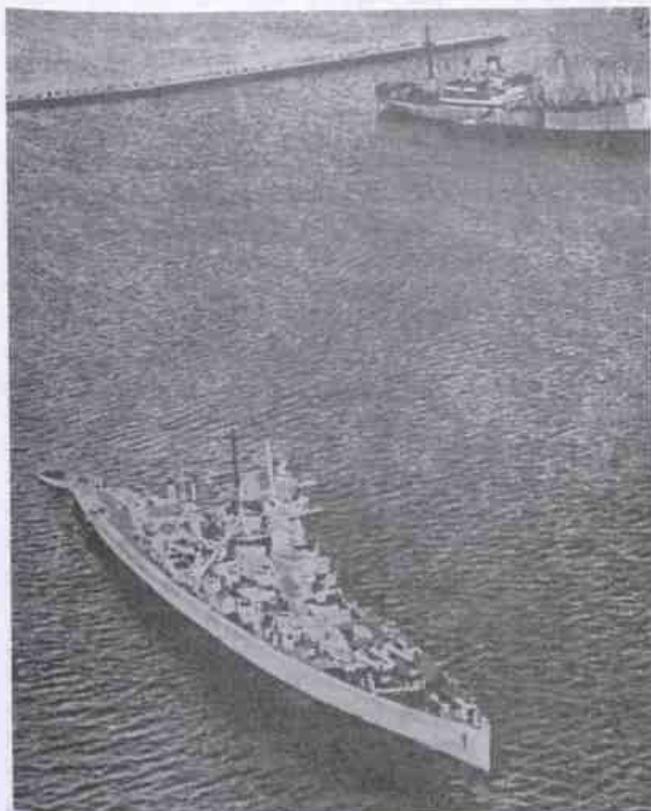
O MERCANTE TACOMA

Quando, na noite deste dia 13, entrou no porto de Montevidéu o encouraçado alemão, achavam-se ali, há algumas semanas, dois mercantes da mesma bandeira, o *Tacoma* e o *Lahn*, que haviam entrado ali no dia 22 de novembro, vindos de portos chilenos. Ambos os navios fugiram da caçada levada a efeito pelo Cruzador *Achilles*, que havia passado pelo Estreito de Drake para reforçar a divisão da Royal Navy estacionada nas Malvinas. O navio neozelandês, em perseguição desde Rangitoto, havia aparelhado com o *Lahn*, que, dias antes da eclosão da guerra, havia descar-

regado maçãs a granel no porto de Sydney, com destino à Grã-Bretanha. O *Achilles*, no dia 26 de outubro, depois de semanas de vigília em águas da Terra do Fogo, une-se aos navios restantes de *Hardwood* em Port Stanley, para operar em águas do Atlântico Sul na caça do corso "fantasma" que destruiu a navegação mercante britânica nessas águas. Tal navio não era outro senão o *Admiral Graf Spee*, que havia feito sua primeira vítima, o Mercante *Clement*, de 5.000 toneladas, no dia 30 de setembro, um sábado, em frente a Maceió, Brasil.

Realmente, o *Tacoma* e o *Lahn* tiveram muita sorte, já que vários cargueiros alemães haviam sido afundados pela Royal Navy naqueles dias: o *Olinda* e o *Carl Frützen*, em águas fronteiras à Argentina, e o *Emy Friederich*, nas costas do Brasil; e, graças ao pandemônio armado pela penetração do *Graf Spee* na zona focal do canal do Rio da Prata, os navios de guerra britânicos ficaram atentos a outras coisas mais importantes.

Para o governo do Uruguai, a súbita e não desejada presença, no porto de Montevidéu, de três navios alemães significou um crítico momento de uma hora muito delicada internacionalmente. No dia 23 de setembro, na cidade do Panamá, reuniram-se os chanceleres de 21 países americanos, declarando a neutralidade ante o conflito na Europa e criando uma Zona de Não-Beligerância de cerca de 500 milhas, que rodeava o continente desde a



O Encouraçado *Graf Spee* em Montevidéu, após a batalha.
Ao fundo o Navio de Apoio alemão *Tacoma*
(Foto: CEB - Maurício de Oliveira)

fronteira com os Estados Unidos e o Canadá até as costas da Terra do Fogo.

Assim, por ocasião das ações do combate naval do dia 13 de dezembro, durante a perseguição do *Graf Spee* em águas do Rio da Prata, foi violada a jurisdição uruguaia de forma muito grave, já que o canhoneio entre o *Graf Spee* e o *Achilles* foi efetuado a pouca distância de Punta del Este, à vista do Cruzador *Uruguai* e já passada a linha artificial que marcava o limite entre o Atlântico e o Rio da Prata.

Tudo o que aconteceu naquela movimentada semana de dezembro de 1939 foi uma prova muito forte para a autoridade uruguaia, que significou a inimizade da Alemanha nazista, em uma hora em que o brilho da estrela do III Reich parecia inapagável. A conduta do Uruguai com o *Tacoma* foi muito prudente, e somente depois das ações de auto-afundamento do *Graf Spee*, avançou para uma atitude bastante benévola, permanecendo o mercante alemão em plena enseada de Montevidéu, confraternizando com todos aqueles que o rodeavam.

O Tacoma na guerra

Entretanto, as coisas mudaram subitamente quando, em 8 de março de 1942, um submarino italiano afundou com um torpedo, no Mar do Caribe, o cargueiro nacional *Montevidéu*, com perda de inúmeras vidas. Este atentado a um país neutro acarretou a ruptura de relações do Uruguai com o Eixo e o endurecimento das condições de internação do *Tacoma*, pois parte de sua tripulação foi conduzida à Ilha das Flores. No caso do *Lahn*, tudo havia sido diferente, já que este navio havia partido de forma clandestina para Buenos Aires, onde, finalmente, foi internado pelas autoridades argentinas.

Aqui aparece a sabotagem a que foi submetido o *Tacoma* durante seu largo tempo

de internação. O governo solicitara ajuda aos Estados Unidos para reparar o navio, pois os meios de que se dispunham em Montevidéu não eram suficientes para realizar tal tarefa. As máquinas do navio alemão haviam sido meticulosamente desfeitas com o rigor germânico e somente uma troca de suas turbinas poderia fazer com que navegasse novamente. Desta forma, em janeiro de 1943, chega dos Estados Unidos o recâmbio necessário e, com este, o Capitão mercante Knutt Augustsson, que seria o encarregado de levar adiante os trabalhos de reparação e a condução do navio para águas do Atlântico Norte, pois o governo uruguaio havia arrendado o *Tacoma* para a War Shipping Administration, dos Estados Unidos, pela simbólica quantia de um dólar norte-americano.

Nesse mister, nos primeiros meses de 1944, o agora navio-auxiliar da Marinha norte-americana integrou-se ao esforço de guerra aliado no distante Oriente, atuando como navio de abastecimento das forças-tarefas que operavam contra o Japão. Assim, passou todo o resto do conflito, sendo desincorporado quando a guerra terminou, devendo o *Tacoma* retornar a Montevidéu com bandeira uruguaia e ser integrado à Administração Nacional dos Portos, naquela até hoje lembrada Frota Mercante Nacional, que já deixou de existir. Ali, o navio participou de diversas viagens aos quatro pontos cardeais, tripulado por compatriotas que sempre lembrarão do mercante uruguaio mais famoso da história do país.

Inclusive, quando o *Tacoma* deu baixa, no final de 1969, prontamente voltou a cair nas graças do governo, que, em meados de 1973, devido aos problemas políticos que sacudiam o país, optou por utilizá-lo como prisão flutuante, em uma experiência que teve enorme significado e um bom resultado para a sociedade. Finalmente, o veterano navio foi desmantelado em 1985.

Desapareceu, assim, aquele magnífico mercante que durante 47 anos viveu em seu país adotivo, onde tantas lembranças deixou.

E foi este navio que representou o Uruguai naquele 7 de Setembro de 1948 nas

águas do Rio de Janeiro, uma tarefa a mais que realizou para esse país que, por conseguinte, o tem emoldurado com letras de ouro em sua história marítima, da qual é uma parte indissolúvel e cuja memória jamais morrerá.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Segunda Guerra Mundial/; Batalha do Atlântico Sul; Marinha alemã; Marinha britânica; Cruzador de Bolso *Admiral Graf Spee*; Navio Mercante (uruguio) *Tacoma*;

A vida é uma beleza: Admire-a.

Madre Tereza de Calcutá

(Do BIT-46 de junho de 2001)

GALEOTA IMPERIAL



Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, a Galeota Imperial foi trazida para o Rio de Janeiro em 1809, onde serviu à Família Real em passeios e deslocamentos pela Baía de Guanabara.

Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

A Galeota Imperial foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV, ficando exposta de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.