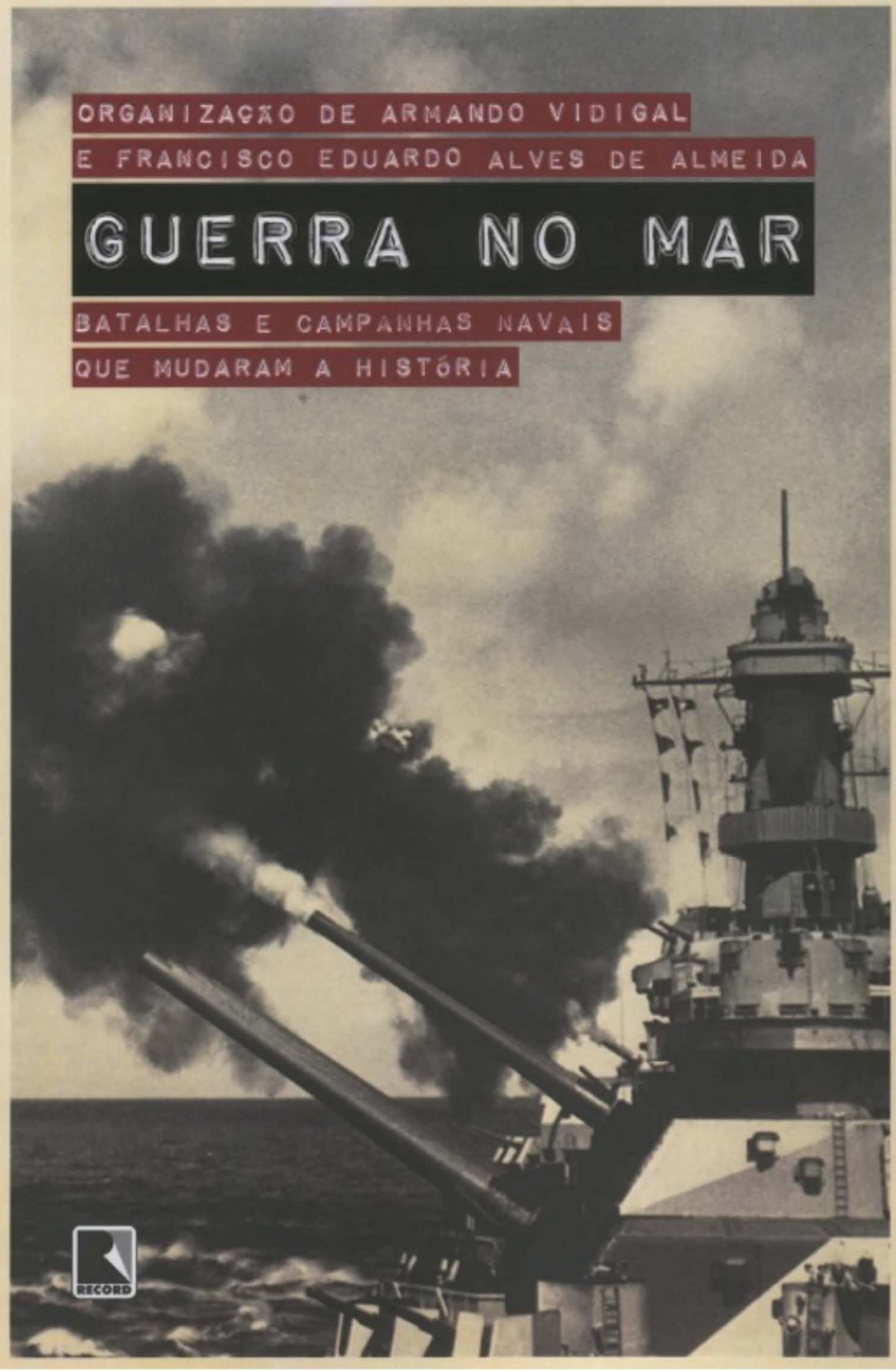
ORGANIZAÇÃO DE ARMANDO VIDIGAL
E FRANCISCO EDUARDO ALVES DE ALMEIDA

GUERRA NO MAR

BATALHAS E CAMPANHAS NAVAIS
QUE MUDARAM A HISTÓRIA



RECORD

12

A Batalha do Atlântico. A luta pelo domínio dos mares durante a Segunda Guerra Mundial

PROF. DR. FRANCISCO CARLOS TEIXEIRA DA SILVA

A Batalha do Atlântico foi o mais importante evento bélico da Segunda Guerra Mundial. E isso já era assim definido antes mesmo do seu desfecho pelos homens diretamente responsáveis por sua condução estratégica. O próprio *premier* Winston Churchill, em sua "História da Segunda Guerra Mundial", afirmou que a Batalha do Atlântico foi o momento em que mais temeu pela sorte do Império Britânico e nada o assustou mais do que o denominado "perigo dos submarinos". Da mesma forma, sob ataque direto do Japão, no Pacífico, o presidente Franklin D. Roosevelt manteve o claro objetivo de vencer "primeiro, a Alemanha!", concentrando seus esforços no reforço do Atlântico. Tratava-se, na concepção estratégica americana, de evitar, a qualquer custo, o estabelecimento do domínio alemão no oceano Atlântico, em virtude de uma possível derrota inglesa. Esse era, de longe, o risco mais imediato para a América. A relevância da Batalha do Atlântico se torna assim evidente.

O conflito conhecido como a Segunda Guerra Mundial surge como um inevitável choque entre as duas grandes potências europeias, a Alemanha nazista e a Grã-Bretanha, e compreendeu duas outras grandes batalhas que, mesmo sendo tremendos eventos bélicos, deixaram, por seus resultados, o destino da guerra incerto. De um lado a Batalha da França e de outro a Batalha do Atlântico.

A primeira ocorreu entre 10 de maio e 24 de junho de 1940, quando Hitler e suas *Panzerdivisionen*, após um longo período de inatividade, lançaram-se de forma maciça, sistemática e inesperada contra a França. Surpreendida pela "Blitzkrieg", em poucas semanas a "grande nação" sucumbe, num dos menos explicados fenômenos da guerra moderna. Marc Bloch, historiador e participante, denominará o evento de "estranha derrota", em vista da capacidade bélica do país,

largamente intocada pelos alemães. A outra grande batalha que deixou incerto o destino da guerra foi, incontestavelmente, a Batalha do Atlântico.

A queda da França levava inevitavelmente o Reino Unido a decidir entre duas possibilidades dramáticas: o armistício com o *Terceiro Reich*, aceitando as condições oferecidas por Hitler logo após a entrada em Paris; ou continuar lutando, mesmo que contra toda a lógica imediata. A ausência de um grande aliado na Europa — caso raro de ação estratégica da Grã-Bretanha desde as guerras contra Luís XIV (1638-1715) — impedia o país de adotar a típica ação defensiva sempre praticada: a combinação de seu poder naval com um grande exército de uma nação continental. Agora, em 1940, pela primeira vez, a Grã-Bretanha teria que contar exclusivamente com seu poder naval.

As estratégias em choque

A mudança de governo em Londres (a saída do *premier* Arthur Neville Chamberlain [1869-1940] e a diminuição da influência de lorde Halifax [1872-1959], ele mesmo um dos principais arquitetos do chamado "Apaziguamento" — homens que haviam participado da "Política de Apaziguamento" com Hitler) permite a formação, em 10 de maio de 1940, de uma frente patriótica — incluindo conservadores, liberais e trabalhistas — com Winston Churchill (1874-1965) à frente.

A indicação de Churchill, um notório antinazista e, mesmo, antialemão, que desde longo tempo advertira contra a expansão do poderio nazista e fizera graves críticas à "Política de Apaziguamento", implicava a continuidade da luta. Para os alemães a persistência dos britânicos — inexplicável para Hitler e Ribentropp — significava levar a guerra diretamente ao território britânico. Nesse caso, a eficácia assustadora da *Wehrmacht*, em especial das *Panzerdivisionen*, não era de grande valia. Era preciso pôr as tropas de terra no campo de batalha, de forma segura, acarretando o tremendamente difícil transporte através do canal da Mancha (mais do que nunca lembrado como o "Canal Inglês") e o seu abastecimento contínuo no território inimigo. Assim, a *Luftwaffe* (e secundariamente a *Kriegsmarine* — a Marinha de Guerra) deveriam tomar a iniciativa no lugar da *Wehrmacht*, como principal ferramenta de poder do *Terceiro Reich*. Antes de conquistar a ilha, na Operação "Leão Marinho" (*Unternehmen Seelowe*), o *Terceiro Reich* deveria vencer a gigantesca batalha pelo domínio do espaço aéreo sobre as ilhas britânicas e o canal da Mancha. Sem o controle absoluto do espaço aéreo, dificilmente a *Kriegsmarine* teria como dispor de um corredor de desem-

barque seguro, capaz de levar até as praias britânicas homens e equipamentos militares necessários para travar a batalha pela conquista da ilha. Assim, antes mesmo da batalha (terrestre) de conquista, dever-se-ia travar uma batalha aérea de destruição do poder aéreo britânico, ou seja, da *Royal Air Force* (RAF). Era a chamada Batalha da Inglaterra. Destruir o poder aéreo britânico implicava o aniquilamento das esquadrilhas e, também, dos campos de operação (aeroportos) e do complexo industrial de reposição. A Batalha da Inglaterra deveria ter um resultado tão claro em favor dos alemães que a operação de desembarque (e manutenção/abastecimento) das tropas terrestres poderia ser realizada, sem riscos de aniquilação aérea por parte dos britânicos. Assim, a Batalha (terrestre) da França, ganha pela Alemanha, acarretava a Batalha (aérea) da Inglaterra. Sem um resultado positivo no controle dos céus sobre a Inglaterra, no canal da Mancha e nos portos estratégicos no litoral da França e Bélgica, não haveria chance de um desembarque com sucesso. O Comando Supremo (*Oberkommando*) da *Kriegsmarine* havia claramente advertido Hermann Göring (1893-1946) — o ministro/comandante de *Luftwaffe* —, *e o* próprio Hitler, da imensidão da tarefa e das suas próprias limitações. O marechal de campo Göring, acostumado a bravatas, havia, entretanto, preservado o sucesso da *Luftwaffe* em garantir a segurança da Operação Leão Marinho.

Contudo, isso não ocorreu.

As duas potências, fortemente ancoradas no que de melhor possuíam — não só em termos de equipamento, de panóplia, mas também, principalmente, de potencial humano (*manpower*), experiência de condução da guerra e capacidade de constituir e equipar quadros de oficiais habilitados (não podemos esquecer o caráter altamente técnico da tripulação de um caça ou dos bombardeiros então em ação) —, mantiveram-se em posição de continuar as hostilidades. A Alemanha, com sua formidável força terrestre, sua imensa capacidade de mobilização humana e de produção industrial, dominava a Europa e parte de suas *rimlands*[1] (o Norte da África e, por meio do governo colaboracionista francês de Vichy [1940-1944], partes do Oriente Médio e da África Equatorial). O Reino Unido, amparado no seu amplo controle dos mares, sua imensa capacidade de mobilizar o império e os domínios (em especial o Canadá, a Austrália e a Nova Zelândia), insistia em continuar lutando.

Embora diferenciadas, as imensas capacidades das duas potências e o recurso a armas modernas — em especial o poder aéreo — permitiram que a Alemanha e a Grã-Bretanha continuassem uma guerra que em outros tempos já estaria definida. Em face do impasse estratégico, decorrente exatamente da Batalha da França e

da Batalha da Inglaterra — uma ganha e a outra perdida —, a única saída era a busca de uma decisão estratégica em outro teatro de operações. Os estrategistas envolvidos, em ambos os lados, pensavam em um golpe decisivo que viesse a perturbar e a destruir definitivamente o equilíbrio no impasse vigente.

De início, ainda nos primeiros meses de 1941, poucas opções restavam a ambas as partes. Os alemães não tinham meios de projetar forças para além do que já possuíam — e isso era quase toda a Europa Ocidental e Setentrional, exceto a Península Ibérica — utilizando-se das divisões blindadas, inúteis no caso da invasão das ilhas. As tentativas iniciais dirigiram-se ao ditador Francisco Franco, da Espanha, para uma aliança que permitiria o ataque a Gibraltar. Nesse caso, a Alemanha conseguiria isolar as bases aeronavais britânicas na ilha de Malta e em Chipre, tornando o canal de Suez vulnerável. O império britânico seria cortado ao meio, impossibilitando que os recursos vindos das Índias, do Irã e da Austrália chegassem ao Mediterrâneo. O grande centro de poder britânico em Alexandria seria atingido, além de projetar um vetor em direção à África equatorial — Dacar, como alvo principal, fragilizando as rotas atlânticas do império. Da mesma forma, a *Regia Marina* italiana assumiria rapidamente a hegemonia no mar Mediterrâneo. Essa seria uma variante estratégica importante, na medida em que o abastecimento do império seria atingido drasticamente, além do impacto moral de grandes dimensões. Entretanto, Francisco Franco, ainda fortemente marcado pelos anos da Guerra Civil (1936-1939) e pela fragilidade da economia espanhola (ausência de combustíveis, fraca base industrial, deficiência alimentar), resistiu ao assédio hitlerista.

O mesmo ocorreu na tentativa alemã de atrair a Turquia kemalista (sob os continuadores das reformas ocidentalizantes de Mustafá Kemal Ataturk — 1881-1938), visando, ainda uma vez, ao canal de Suez e ao golfo Pérsico. Em verdade, o Reino Unido já havia perdido tudo o que poderia perder como pontos de apoio no continente. Nada restava, de caráter estratégico, para Hitler atacar e, assim, causar um duro dano aos ingleses. Havia mesmo certa perplexidade na condução alemã da guerra. Tecnicamente a Alemanha já havia derrotado a Grã-Bretanha ao atingir seus principais aliados, expulsá-los de suas bases na Europa (como na Bélgica e na Noruega) e afastar a frota do litoral.

Assim, do ponto de vista estratégico, a condução da guerra a partir do final de 1940 encontrava-se, do lado alemão, em forte impasse. Da mesma forma, os estrategistas britânicos também se encontravam em situação inédita e desafiadora.

O velho modelo britânico de defesa, a construção de um permanente equilíbrio de poder (*balance of power*) na Europa não era mais possível. O *Balance of Power* era a política expressa na aliança do poder naval britânico com uma ou mais potências continentais contra as tentativas de uma outra potência continental em tornar-se hegemônica no continente. Dessa feita, ao final de 1940, não havia nem sequer um aliado disponível para os ingleses no continente — como fora o caso nas guerras contra Luís XIV, na Guerra de Sucessão de Espanha ou nas guerras napoleônicas. Os alemães, aproveitando-se oportunisticamente das hesitações de Neville Chamberlain em buscar uma aliança dissuasória com a URSS, alcançaram sucesso em trazer Stalin para uma neutralidade benevolente na fase inicial do conflito. As alianças alternativas típicas do século XIX, com a Prússia, com a Áustria-Hungria ou a Rússia (comuns contra a Espanha, a França e o Santo Império), não tinham mais significado na *nova* Europa. Assim, os ingleses não possuíam nenhum aliado continental para usar como aríete de sua ação militar. Mesmo as tropas britânicas não tinham mais um ponto de apoio no continente.

Assim, os britânicos não dispunham de grandes opções para uma ação decisiva contra o *Terceiro Reich*; suas forças terrestres não podiam desfechar nenhum ataque verdadeiramente estratégico contra o *Reich*, e os últimos aliados no continente (Iugoslávia, Grécia) haviam sucumbido ante o olhar desesperado de Londres. Somente a existência — e esta era a grande novidade — de um poder aéreo considerável permitia que a Inglaterra continuasse a lutar. A generalização da guerra aérea, seu desenvolvimento como um "longo braço", muitas vezes associado ao poder naval, é a novidade fundamental do desenvolvimento da Segunda Guerra Mundial após a Batalha da França.

Desenhando a Batalha do Atlântico

A paralisia estratégica entre as duas grandes potências em guerra apontava apenas para um cenário em que o conflito poderia ser decidido: o oceano Atlântico. Nesse sentido, as estratégicas iniciais em confronto eram muito próximas: sufocar o inimigo por meio do ataque impiedoso a seu poder naval, visando com isso a um bloqueio total do esforço de guerra inimigo. Tratava-se claramente de uma continuidade com as estratégias postas em prática na Primeira Guerra Mundial. O objetivo era a guerra contra o comércio e, para tanto, fazendo uso das grandes unidades de superfície junto aos portos e às rotas costeiras do inimigo. Os estrategistas militares, principalmente das potências continentais, hegemoni-

camente vinculados à força terrestre, não acreditavam na possibilidade de uma resolução de um conflito de grandes proporções, entre duas grandes potências industriais, num teatro oceânico. Da mesma forma, os avanços tecnológicos de clara aplicabilidade na navegação e na guerra naval — uso do diesel, aperfeiçoamento dos torpedos, uso da luz elétrica, do radar e do sonar etc. — não apareciam para esses como relevantes.

A amplitude e as características do que seria a maior e a mais longa batalha de toda a Segunda Guerra Mundial não eram, de forma alguma, claras em 1939. Na verdade, nenhuma das duas grandes potências envolvidas havia desenvolvido um plano de guerra original para esse cenário, no mais das vezes repetindo algumas das condições da guerra anterior de 1914-1918. O problema, nessa situação, estava no fato de que naquela guerra o poder aéreo, o submarino e os sistemas de detecção a distância — embora já presentes — não haviam sido empregados em massa, como seria o caso dessa vez. A guerra submarina irrestrita, por exemplo, tinha sido banida como modalidade de luta por um dos anexos do Tratado de Versalhes, de 1919. Na verdade nenhuma das grandes potências havia investido significativamente na arma submarina. Os submarinos continuavam a ser vistos como uma arma defensiva e, pior de tudo, não muito honrosa. E, evidentemente, seu raio de ação era considerado limitado, devendo compreender as regiões de águas marítimas costeiras (*off-shore*) do inimigo. A mesma falta de visão estratégica fazia com que as técnicas de minagem não fossem empregadas contra a navegação mercante.

Para a Inglaterra e a França a estratégia naval óbvia, posta em prática em 1939, era bloquear a indústria alemã — matérias-primas e combustíveis — atingindo o esforço de guerra nazista. Mas, sabedores que boa parte do abastecimento estratégico alemão se fazia por terra, via Europa oriental, não existia um sentido de urgência absoluta nos dispositivos navais antigermânicos. Assim, a *British Royal Navy* e a *Marine Nationale* centram sua atenção em neutralizar os modernos, e poderosos, vasos de superfície alemães, tais como os *Panzerschiff Deutschland* e *Admirai Graf Spee*, na ilusão, como se revelaria mais tarde, de uma estratégia de grandes batalhas navais. Além disso, constituíram-se flotilhas — muitas vezes pelo expediente de armar navios mercantes para patrulhar as águas interiores (*in-shore*) dos seus próprios litorais. De qualquer forma, a batalha (naval) estratégica era vista como uma batalha de alto-mar travada por grandes unidades de superfície, em que os ingleses teriam a vantagem tradicional. As novas armas, tal como o submarino ou a aviação embarcada — e poucos as consideravam como tais —, seriam para eventuais conflitos nas águas marrons.[2]

A Alemanha, por sua vez, entendia a guerra naval como uma possibilidade — mas, apenas uma das possibilidades — de asfixia da Grã-Bretanha, pelo ataque ao comércio britânico, em especial entre os domínios e a metrópole. Em 1938 as ilhas britânicas consumiam mais de um milhão de toneladas de alimentos e matérias-primas importadas por mês! A capacidade de atingir esse comércio, prejudicando o esforço de guerra e gerando forte abalo no moral da população, era um objetivo da *Kriegsmarine*. Mesmo sabedores de tais vulnerabilidades, a *Kriegsmarine* não conseguiu estabelecer uma política de ação estratégica no plano de guerra alemão. E, mesmo no interior do comando supremo da *Kriegsmarine*, havia, até 1942, ao menos, uma notável hegemonia das concepções anteriores de guerra, baseadas na Esquadra de Alto-Mar como ao tempo do almirante Alfred Tirptiz (1849-1930).

Em decorrência dessa ausência de pensamento estratégico voltado para o poder naval — pelo menos em virtude de seu tradicionalismo —, em 1939 a Alemanha contava apenas com 57 *Unterseeboots*, ou submarinos, para essa imensa tarefa. Embora se pudesse corretamente dizer que a Batalha do Atlântico foi uma batalha pelo aumento da tonelagem inimiga afundada (e já se sabia isso antes de seu início), faltavam paradoxalmente todos os instrumentos necessários de ação no momento em que a guerra foi declarada.

Ambos os comandos navais não haviam desenvolvido nem as ferramentas nem a doutrina necessária para a combinação dos novos avanços tecnológicos para um cenário de guerra naval prolongada, com um permanente atrito entre as duas forças, voltadas para a sufocação do poder industrial do inimigo. Os ingleses, bastante aferrados à noção de combate entre grandes unidades de superfície, só localizavam o perigo — o que em si não era errado — nos modernos encouraçados alemães. A força de submarinos, e em especial de submarinos de capacidade oceânica, para além das ações *in-shore*, não era prevista. A frota de destróieres, com suas cargas de profundidade, era o elemento central da estratégia de neutralização das forças britânicas no âmbito da guerra antissubmarino. Somente mais tarde a ação dos aviões de patrulha e bombardeio (e mesmo assim baseados no litoral, com pouca ou nenhuma opção para a aviação embarcada) e o aperfeiçoamento do ASDIC (sonar desenvolvido pelo sistema *British Allied Submarine Detection Investigation Comitteê*) serão parte dessa estratégia.

No lado alemão, após os primeiros embates com o *Panzerschiff Admirai Graff Spee* e a imensa caçada desenvolvido pelos ingleses contra o *Deutschland*, ficava claro que Hitler não desejava um confronto total, direto, com a frota de superfície britânica. Para Hitler e o comando militar em geral, uma poderosa batalha de

superfície contra as unidades britânicas resultaria no afundamento das modernas unidades navais alemãs. Esse era um preço muito elevado para o *Terceiro Reich*. O impacto psicológico era tão pesado que seria preferível deixar os navios em seus ancoradouros, como afinal acabará por acontecer depois dos embates iniciais. Evidentemente não fora planejado nenhum esquema de combate combinado com as duas outras armas: os submarinos e a aviação. Após certa perplexidade, surgiu a possibilidade de inovação. Cabia nesse caso desenvolver uma estratégia alternativa, inovadora, visando a dar substância à batalha travada no Atlântico, mesmo quando ainda se travava a Batalha da Inglaterra.

Inicia-se a batalha...

Os sinais evidentes da importância da arma submarina — que viria a definir o caráter da Batalha do Atlântico — se dão quando o capitão Gunther Prien, do (submarino) U-47, penetra na base naval britânica de Scapa Flow, atingindo o *HMS Royal Ark* ainda no seu molhe. O intenso impacto da ação destemida do comandante Prien — transformado imediatamente em herói nacional — permite que a *Kriegsmarine* busque, junto a Hitler, as condições políticas necessárias para implantar uma estratégia nova e revolucionária para a guerra naval (submarina). Somente a ação de Scapa Flow dá a visibilidade necessária aos submarinos como possibilidade de arma de grande desempenho e de capacidade estratégica. Assim, os céticos da própria *Kriegsmarine*, ainda apegados aos ensinamentos de Tirpitz, e os militares da Wehrmacht são obrigados a reconhecer a utilidade da arma submarina.

Coube a Karl Dönitz, comandante da força de submarinos (BdU), entre 1935 e 1943, e comandante em chefe da *Kriegsmarine*, entre 1943 e 1945, desenvolver a nova estratégia naval alemã na Segunda Guerra Mundial. Dönitz, desistindo desde cedo das grandes unidades de superfície, imaginou a possibilidade de novo emprego dos submarinos. Superando as táticas (submarinas) tradicionais de ataques solitários, de emboscada, nas águas marrons, Dönitz vislumbrou uma ação nova e consistente: um agrupamento de submarinos. A ideia-chave residia na formação de agrupamentos de submarinos, que denominaria de "matilha" (em alemão, *Rudel*, e, em inglês, *Wolfpack*) —, atacando em conjunto, à noite, usando, além dos torpedos, o fogo de superfície de artilharia contra os navios comerciais do adversário. O ataque feito à noite, embora com os submarinos na superfície, tornava difícil a sua detecção. Posteriormente, o radar mudaria essa situação. Da mesma forma a "matilha" deveria "procurar" o inimigo no oceano, abandonando

as águas marrons, apinhadas de navios inimigos e patrulhadas pela aviação costeira.

Da mesma forma, notemos que na superfície o sistema britânico de detecção de submarinos, o chamado ASDIC, era inoperante. Além disso, o sistema precisava de uma área de 3.000 jardas de contato — cerca de 2.700 metros — e de menos de 15 nós de velocidade, para uma eficaz detecção do submarino inimigo. Acima dessa velocidade, ou para além dessa distância, surgiam "ecos" falsos que dificultavam, ou anulavam, a capacidade de detecção.

Da mesma forma, Dönitz atribuiu grande importância ao rádio. Na mesma linha de seu uso na concepção da *Blitzkrieg* (o uso horizontal e vertical simultâneo), deveria ser utilizado — em vez de contato único entre as unidades e o comando em terra — também como elemento de coordenação entre as unidades submarinas em ação, facilitando e permitindo uma melhor coordenação dos ataques e a distribuição das informações sobre eventuais alvos.

Essa nova doutrina — combinando as novas tecnologias e o uso mais flexível da arma submarina, denominada de *Rudeltaktik* —, corresponde a um salto na tecnologia militar, comparável a uma Revolução em Assuntos Militares (RAM), e sua eficácia será testada durante os longos anos da Batalha do Atlântico. Mesmo a adoção quase imediata do sistema de comboios pelos ingleses — uma das experiências da guerra de 1914-1918 — mostrar-se-ia inoperante em face da "matilha" de Dönitz. Na verdade, o comboio era uma forma de potencializar a capacidade da "matilha". Na maior parte das vezes, os submarinos se infiltravam, à noite, no meio do comboio e abriam fogo de várias posições diferentes, dificultando a ação das escoltas de destróieres. Estes eram obrigados a dar caça aos primeiros submarinos visíveis e acabavam por deixar a formação, provocando claros nos comboios e permitindo que os demais membros da "matilha" agissem livremente contra os navios do comboio desorganizados e em fuga.

Sendo a Segunda Guerra Mundial eminentemente uma guerra entre grandes potências industriais, com extensa capacidade tecnológica autônoma, ela foi um conflito de íntima imbricação entre equipamento militar e poder industrial. As opções de luta de cada lado em conflito espelhavam, claramente, as possibilidades do moderno desenvolvimento industrial dos países. Assim, a Batalha do Atlântico, por sua relevância estratégica e mesmo por sua longa duração, traduziu perfeitamente a relação entre indústria e guerra. A capacidade de resistência e de manter-se na ofensiva dependia, assim, das capacidades de manter a produção industrial em funcionamento, garantir o abastecimento industrial e, ao mesmo tempo, manter a paz social entre suas próprias classes sociais. Ambos os países

vão desenvolver estratégias capazes de dar conta de tais imperiosidades da guerra moderna.

A forma de operar tal estratégia era, contudo, diferenciada, atendendo às especificidades do poder naval e das doutrinas vigentes de cada potência. O Reino Unido tendia a usar a aviação — que mostrara seu valor na Batalha da Inglaterra — e sua vasta frota de superfície, como ferramentas básicas de contenção diante da ofensiva alemã. O *Terceiro Reich*, por sua vez, procuraria maximizar, depois de uma fase inicial de dúvidas, a eficácia de sua arma altamente temível, conforme o próprio Churchill: o submarino.

Para a implementação de tais estratégias, os britânicos se valiam da sua eficiência organizativa, da teimosa persistência de sua população civil (em especial dos operários da indústria bélica), e da larga experiência de sua frota — inclusive o sistema de comboios. A extensão da frota, incluindo aí os navios e o pessoal mercante, permitiu aos ingleses dispor de um número considerável de pessoal habilitado, fazendo frente às baixas sofridas. Da mesma forma, a prontidão fabril do país permitiu, num primeiro momento, suprir e substituir unidades perdidas. No entanto a velocidade de reposição da indústria britânica foi caindo conforme a ação alemã se avolumava. Assim, ao final de 1941, sem a colaboração da indústria norte-americana para o esforço de guerra inglês (em especial na reposição de aviões e de unidades navais), a Inglaterra poderia ter se aproximado perigosamente do colapso.

Os alemães, por sua vez, aperfeiçoaram a capacidade de construir submarinos (mesmo em detrimento da aviação e dos foguetes) e o desenvolvimento estratégico da sua utilização, altamente motivados pelo almirante Karl Dönitz (o que permitirá falar em uma *Doutrina* Dönitz de uso da arma submarina). Da mesma forma, os alemães conseguiram desenvolver tecnologia própria, inovadora, capaz de autonomizar cada vez mais os submarinos para a navegação oceânica, aumentando os períodos de ação em alto-mar e de horas submersas. Também as práticas de abastecimento autônomo — as chamadas "vacas leiteiras"[3] — foram parte do sucesso da arma submarina alemã. Contudo, a partir da aceleração das perdas de *U-boots* alemães entre 1942 e 1943, o país sentiu fortemente a deficiência de pessoal qualificado. A idade média dos submarinistas, já muito jovens, tenderá a cair ainda mais, aumentando o despreparo e a afoiteza dos comandantes.

Como *grande estratégia*, a Batalha do Atlântico visava à derrota do inimigo, pela capitulação, em face do colapso do seu poder industrial e, talvez, do rompimento da paz social interna. Na condução estratégica da batalha, o objetivo alemão — o poder desafiante — era utilizar o litoral da França ocupada — golfo de

Biscaia, Lorient, St. Nazaire, Brest e Bordéus — como ponta de lança para a penetração profunda no Atlântico. Servindo-se de tais bases, a arma submarina alemã pretendia aniquilar a navegação britânica procedente da Cidade do Cabo e de Freetown (comboios vindos das Índias e da África do Sul), que até então mantinham a Inglaterra respirando. Nesse ponto, os limites técnicos da época cobravam seu preço. A penetração alemã sobre o Atlântico era, contudo, limitada pela dificuldade de abastecimento de suas unidades. Por sua vez, a defesa britânica, e depois aliada, tinha que contar com o limite de cobertura dos destróieres e da aviação costeira para dar combate aos submarinos, sem correr o risco de expor-se demais à aviação costeira alemã baseada na Bélgica ou no litoral francês.

Foi assim que o submarino emergiu como arma estratégica. Ele alongava o braço alemão para além das possibilidades da aviação estabelecida no litoral da França e na Bélgica e podia lançar-se em périplos onde não havia nenhuma outra ferramenta militar alemã disponível. Os britânicos, por sua vez, deveriam contar com a tecnologia — sistema ASDIC, radar — e com o poderio industrial — reposição de navios mercantes, destróieres e de aviões — para manter-se na batalha. Nesse sentido, a entrada dos Estados Unidos na guerra, ao final de 1941, foi um fator decisivo. A capacidade de reposição industrial e de inovação dos americanos — mesmo que o maior esforço e a maior parte do sangue perdido, como corretamente afirma Churchill, tenham sido britânicos — foi claramente decisiva.

A mais longa batalha da guerra

O próprio Winston Churchill nos oferece, ainda em sua "História da Segunda Guerra Mundial", uma exata cronologia da Batalha do Atlântico, modelo de periodização retomado por John Keegan no seu excelente livro sobre a guerra. Para o primeiro-ministro britânico, que cunhou a expressão Batalha do Atlântico, o evento se apresenta em duas fases distintas:

1. O início da batalha: preparando as armas

Duração: do começo da guerra, em 1939, até a Queda da França (junho de 1940) no momento decisivo da Batalha da França. Nesse período, a preocupação central estará voltada para as grandes unidades de superfície, com alguns choques diretos entre as unidades britânicas e as alemãs. A heroica odisseia do *Admirai Scherr* talvez seja o feito mais notável da frota de superfície da Alemanha em toda a guerra. Contudo o momento mais dramático dessa fase "de superfície" da Bata-

lha do Atlântico teria sido a Batalha do Rio da Prata, em que a *Royal Navy* conseguiu encurralar e levar ao afundamento o *Admirai Graf Spee*.[4] Entretanto a maior parte das atividades se manteve nas águas marrons das ilhas Britânicas, da França, da Bélgica e da própria Alemanha. Os ingleses começaram a impor o sistema de comboios para a navegação comercial, concentrando as frotas de proteção — na maior parte das vezes compostas de escoltas de destróieres — junto ao canal do Panamá, Bombaim, Cidade do Cabo e Cingapura. A variante ofensiva da política naval britânica — muito da qual decorrente das exigências diretas de Winston Churchill — consistia no uso dos navios aeródromos como bases para esquadrilhas de patrulhamento naval. Mesmo assim os britânicos tiveram graves e surpreendentes baixas decorrentes da ação submarina alemã nesse período. Além do *HMS Ark Royal*,[5] também o *HMS Courageous* foi afundado, assim como um grande número de escoltas e de navios de comércio. Nesse momento a arma submarina mostrava sua potencialidade, embora ainda restrita às águas em torno do canal da Mancha, do mar do Norte e do mar Báltico. O fim de 1939/1940, a partir de outubro/novembro, marcou uma notável diminuição da ação naval nesses teatros, com certa calmaria nos embates. A Alemanha havia perdido nove submarinos, além das perdas dos *Panzerschiff*, e chegou-se a pensar numa reavaliação das possibilidades de manter e estender a batalha pelo Atlântico. Contudo era apenas uma pausa para as operações de envergadura muito maior e embate, em especial a *Operação Weserubung*.

2. A fase da primeira grande ofensiva alemã ou Die Gluckliche Zeit: *"Os tempos felizes", conforme os alemães*

Duração: a partir de junho de 1940 até fevereiro de 1941, quando os alemães ocupam o litoral francês, começam a operar em larga escala no Atlântico ocidental, visando à rota do cabo, o Sul da África e a África Ocidental. Começam, ainda, as operações comuns com os italianos, com a entrada de unidades alemães no mar Mediterrâneo. As atividades desenvolvidas nesse período alteram o curso da guerra e consequentemente o da Batalha do Atlântico, com as mudanças estratégicas relevantes nas condições iniciais de 1939. Grande parte dos desenvolvimentos táticos e estratégicos do período foi inesperada, obrigando ambas as partes a amplos esforços de adaptação e resposta. Em consequência da Batalha da França, o litoral atlântico se abre para as operações alemãs, pondo a frota de submarinos numa posição privilegiada. A arma alemã pôde assim libertar-se da "gaiola" imposta pelos estreitos dinamarqueses e superar os obstáculos instalados pelos

britânicos no canal da Mancha, principalmente a intensa minagem. Assim, o livre acesso ao Atlântico — um avanço de cerca de 750 quilômetros ao sul do mar do Norte — permite que os alemães iniciem a produção em massa de submarinos de novo tipo, capazes de ações prolongadas em mar aberto, libertando-se das limitações das águas interiores. A capacidade de desdobramento e penetração profunda multiplica-se agora, pondo em risco diretamente as rotas britânicas que vinham do Sul (Cingapura, Bombaim, Cabo e Serra Leoa). A luta se torna, definitivamente, atlântica — para além do mar do Norte e do Atlântico Norte.

Em abril de 1940, em função da gigantesca *Operação Weserubung*, os alemães desembarcam na Noruega e a conquistam, impedindo uma ação preemptiva da Inglaterra (a ocupação e minagem de suas águas antes de uma prevista e imediata ação ofensiva alemã), há muito defendida por Churchill. De posse do litoral norte-atlântico, as operações alemãs irão estender-se ainda mais para o Norte, atingindo o mar Ártico e o Barents. A falsa calmaria do fim do ano anterior — que dera uma inútil esperança aos ingleses — fora, em verdade, produto da retirada de grande parte da frota para compor as forças de proteção e desembarque na Noruega. Agora, a Alemanha, protegida no seu flanco norte-nordeste, poderia dedicar-se a uma campanha impiedosa contra a *Royal Navy* e as rotas comerciais britânicas. Desde junho de 1940, concomitantemente com a derrota da França, da qual participou de forma traiçoeira, a Itália se une à Alemanha nazista. Assim, o mar Mediterrâneo virá a tornar-se um teatro relevante de operações, obrigando os britânicos a mais um desdobramento imprevisto: a criação da *Force H*, sediada em Gibraltar. O objetivo era impedir o trânsito de submarinos alemães do Atlântico ao Mediterrâneo, o que poderia paralisar os fluxos comerciais e militares no canal de Suez e anular a superioridade naval de Alexandria.

As perdas inglesas no período são pesadas e começavam a afetar o equilíbrio (quer dizer, a necessária superioridade de navios de superfície) dos britânicos, visando a manter os alemães no esforço de atrição intensa e prolongada. A conquista da Noruega deu aos alemães excelentes portos e atracadouros, além de bases aéreas projetadas para o Atlântico. No período em questão, Londres perde sete destróieres na Noruega, seis na proteção da retirada de suas tropas (a Força Expedicionária Britânica) do porto de Dunquerque (maio de 1940) e outros 10 entre o mar do Norte e o canal da Mancha. A participação da *Lutwaffe* na Batalha do Atlântico nesse período, em especial a partir de suas bases na Noruega, é intensa. Boa parte do esforço de guerra se dá, a partir de então, entre as capacidades industriais e tecnológicas de ambas as potências. De um lado, a capacidade de os estaleiros britânicos — sob bombardeio constante! — substituírem em tempo

útil as unidades afundadas. De outro lado, a capacidade alemã de manter a contínua produção de submarinos e aviões de patrulhamento e caça. Também a Alemanha estava com seu parque industrial sob severos bombardeios, embora isso — até o final de 1944 — aparentemente não tenha resultado numa real perda de capacidade industrial. Havia, ainda, outro complicador: a substituição, com qualidade, do *manpower*. As perdas constantes de oficiais — cada vez mais técnicos, com uma formação próxima à de engenheiros — começavam a afetar a capacidade de resposta de ambas as partes. Os britânicos conseguiram manter o fluxo de incorporação de oficiais de alto desempenho por meio do alistamento de voluntários franceses, belgas, noruegueses e poloneses, suprindo, até certo ponto, suas perdas. Em pouco tempo, o contingente norte-americano fará a diferença. Os alemães sofrerão perdas intensas de pessoal na aviação e nos submarinos e terão muito mais dificuldade em realizar substituições à altura.

Malgrado os grandes sucessos alemães nesses "tempos felizes", a perda dos grandes capitães foi dura e praticamente sem substituição. Assim, em menos de um ano os capitães Engelbert Emdrass (U-46); Otto Kretschner, nascido em 1912, (U-99); Joachim Schepeke [1912-1941], (U-100); Fritz Frauenheim, nascido em 1912, (U-101); e Gunther Prien [1908-1941], (U-47), considerado herói nacional depois da incursão contra Scapa Flow, estarão fora de combate.

Visando a reequilibrar as condições geopolíticas, profundamente alteradas com a invasão da Noruega e da Dinamarca, os ingleses procederão à ocupação da Islândia e das ilhas Feroe, mantendo a supremacia estratégica na confluência entre o Atlântico e o mar Ártico. A opção pela invasão da Islândia era estratégica para os ingleses, que assim fechavam, ao menos um pouco mais, a "brecha" ou "buraco" sem cobertura aérea entre as ilhas Britânicas e o domínio do Canadá e dos Estados Unidos, onde os *U-boots* podiam operar em completa liberdade. Assim, a liberdade estratégica dos submarinos alemães diminuía relativamente ao alcance da aviação de patrulha entre o Canadá, a Islândia e as ilhas.

O significado real do período da Batalha do Atlântico, chamado de "tempos felizes", reside no avanço dos alemães em direção ao Atlântico Ocidental — o que só foi possível depois da entrada dos Estados Unidos na guerra —, com um uso muito mais extenso da "arma oculta", o submarino. Esse avanço pode ser vislumbrado na seguinte sequência:

1. Abril/dezembro de 1941: os submarinos alemães avançam no Atlântico central e oriental, atingindo as rotas do Caribe e da América do Sul. O comércio mundial através do canal do Panamá; as importantes e vitais rotas entre a

Venezuela e o Golfo do México (onde se localizam a maioria das refinarias de petróleo norte-americanas), além das rotas provenientes da América do Sul — da Argentina e Brasil — ficam sob ameaça dos *U-boots*. Cresce a preocupação norte-americana principalmente ante o risco do governo de Vichy ceder Dacar, no Senegal, aos alemães. Se isso ocorresse, o oceano Atlântico seria "estrangulado" na altura de Recife-Fernando de Noronha, ao mesmo tempo e em clara reação que se aprofundam os mecanismos de cooperação hemisféricos (as conferências pan-americanas);

2. A partir de junho de 1941, com a aliança soviético-britânica resultante do ataque preventivo desfechado por Hitler contra a URSS, os submarinos (e aviação baseada em navios e principalmente nas bases norueguesas) passam a atacar os comboios britânicos no mar Ártico, que abasteciam a URSS. Sob a pressão do primeiro-ministro britânico, os Estados Unidos entregam cerca de 50 destróieres aos ingleses, permitindo mais rapidez no processo de substituição de perdas da *Royal Navy*, nesse momento muito elevadas. Da mesma forma, os Estados Unidos, em troca das unidades cedidas, assumem a responsabilidade de patrulhamento nas Bermudas e Índias Ocidentais, onde recebem antigas bases britânicas. Aos poucos Washington avança sua linha de defesa oriental em direção à Islândia — aonde vão se instalar militarmente — e à Irlanda, diminuindo a área do "buraco" não patrulhado no Atlântico e eliminando boa parte da eficiência das "matilhas" alemãs.

3. A partir de dezembro de 1941, com a entrada dos Estados Unidos na guerra, o *Terceiro Reich* ordena a extensão da guerra submarina ao Caribe, golfo do México e Atlântico Sul. A Venezuela e o Brasil serão diretamente tocados pela guerra. No caso do Brasil, o risco de queda de Dacar, no Senegal, em mãos alemãs, implicaria no estrangulamento do Atlântico na altura da "cintura" equatorial do oceano. Será essa percepção de risco que definirá o acordo militar e diplomático entre o Brasil e os Estados Unidos, com a cessão das bases de Belém, Natal, Recife, Salvador e Fernando de Noronha (além de forte presença naval americana na baía de Guanabara). A presença de bases militares norte-americanas em Natal, Recife e Salvador visavam, exatamente, a garantir a liberdade de navegação entre as rotas do Atlântico Sul (cabo da Boa Esperança, Buenos Aires e o Brasil) e o Atlântico Norte, em face da presença submarina alemã e italiana. Nesse momento, a *Regia Marina*, da Itália, entra plenamente em combate fora das águas do Mediterrâneo, atingindo o Atlântico central, em especial as rotas oriundas de Serra Leoa, Salvador e Recife.

Os "tempos felizes" marcam, ainda, alguns grandes embates de superfície. Um desses embates será a Batalha dos Estreitos da Dinamarca, quando os ingleses perdem o *HMS Hood*, mas conseguem, pela ação da *Home Fleet*, impor graves perdas à Frota de Alto-Mar alemã. O afundamento do *Bismarck* é o ponto alto dos esforços britânicos, de grande impacto psicológico e propagandístico. O restante da orgulhosa frota de encouraçados alemães — o *Scharnhorst*, o *Gneisenau* e o *Prinz Eugen* — recebe, então, ordem de internamento na Alemanha (em fevereiro de 1942). Assim, a *Operação Berlinerilbung* — a interrupção das linhas de comércio britânicas no Atlântico Norte — que havia sido a causa central dos choques diretos entre a *Home Fleet* e a Frota de Alto-Mar (alemã) é suspensa por Berlim.

Podemos dizer, com segurança, que, a partir dos primeiros meses de 1942, a guerra naval clássica — o embate de grandes unidades encouraçadas — havia cessado nas águas dependentes da Europa. Somente no oceano Pacifico esse tipo de guerra naval continuaria até 1945. No âmbito da Batalha do Atlântico a guerra prosseguira como um confronto entre a arma submarina e os recursos aeronavais.

A amplitude da batalha

O uso da aviação, por ambos os lados, será de grande relevância durante a Batalha do Atlântico. Os alemães procurarão estender o alcance dos seus postos avançados no litoral atlântico da França por meio do patrulhamento de aviões Focke-Wulf 200 "Condor", capazes de reconhecimento de longo alcance (o que permitia um contato de rádio imediato com os submarinos, assinalando a presença dos alvos inimigos). Os portos de Bordeaux e Stavanger, nos extremos do poder naval alemão implantado na Europa (golfo de Biscaia e Noruega), serão utilizados como bases para aviões Junkers 290, de patrulha marítima. Entretanto a disputa entre a *Kriegsmarine* e a *Luftwaffe*, na verdade entre Dönitz (amparado pelo *Grossadmiral* Erich Raeder) e Hermann Göring, impediria um uso extenso e intenso da força aérea em apoio ao poder naval. A arrogância e o despreparo de Göring para o novo acabariam por esterilizar a *Luftwaffe*, impedindo que inovações doutrinárias e técnicas pudessem impulsionar, ainda mais, a ação submarina da Doutrina Dönitz.

Por outro lado, os ingleses, após a percepção correta da flexibilidade tática da moderna aviação, prosseguiram no uso extenso do poder aéreo. Assim, desde abril de 1941, o Almirantado britânico assumira o Coastal Command Aircraft,

impedindo o desgaste decorrente da disputa entre o poder naval e o poder aéreo, tal qual acontecia exatamente nesse momento entre Dönitz e Göring na Alemanha. Com a Coastal Command Aircraft sob o seu controle, a *Royal Navy* poderia desenvolver ao máximo a cooperação entre ambas as forças, promovendo ações combinadas, resultando em excelente desempenho aeronaval. Em especial, a projeção desse poder para o Atlântico oriental fecharia o "buraco" entre a Irlanda e a Islândia. Somar-se-ia, então, a ocupação americana da Groenlândia, o que fecharia a "brecha" entre Newfoundland, no Canadá, e a Islândia.

Criava-se, dessa forma, um amplo arco de segurança no Atlântico Norte para os comboios entre os Estados Unidos e o Canadá, podendo atingir a Grã-Bretanha (e daí até a URSS, via mar Ártico).

Encerrava-se uma fase de relativa supremacia dos *U-boots*.

Assim, em 1942, as forças anglo-americanas teriam conseguido construir um amplo sistema de patrulhamento, capaz de identificar, perseguir e atacar *U-boots* nas águas do Atlântico como um todo. O sistema se estendia de Recife/Salvador a Freetown, na África, evitando o estrangulamento da "cintura" do oceano. Ao norte o arco se estendia do litoral da Venezuela às Bermudas, ao golfo do México até Newfoundland (Canadá), e daí à Groenlândia, à Islândia, às ilhas Feroe até a Grã-Bretanha. Assim, o Atlântico ficava "securitizado" ao norte e ao sul, dificultando imensamente a ação dos *U-boots*. A chamada "Mid-Atlantic Gap" estava doravante fechada.

Assim, entre junho e dezembro de 1941, a Batalha do Atlântico se intensifica fortemente. A *Royal Canadian Navy* assume grandes responsabilidades no Atlântico, ampliando a Pan-American Security Zone e aliviando a pressão sobre a *Royal Navy*. Com a ajuda dos Estados Unidos o sistema de comboios — do qual o Almirantado norte-americano inicialmente não dera grande importância — se fortalece. As escoltas de destróieres são fortalecidas, incluindo aí corvetas da classe *Flower*, que passam a formar conjuntos compactos, com grande poder de fogo, de dois ou três destróieres e 10 ou 12 corvetas, dependendo das dimensões do comboio. Da mesma forma, uma série de invenções britânicas desenvolvidas pela capacidade industrial norte-americana permite aprimorar os principais elementos da guerra antissubmarina. Desde holofotes mais poderosos até sistemas de radar e sonar somar-se-iam aos esforços aliados. De igual modo, o sucesso do *HMS Bulldog* em apreender o U-110 com um exemplar íntegro da Máquina Enigma, e seus códigos, abriria aos aliados os sistemas criptográficos dos alemães.

Em suma, os "tempos felizes" estavam terminados.

O ápice da Batalha do Atlântico

Entre janeiro e junho de 1942, a Alemanha reage aos avanços dos aliados, buscando manter o caráter ofensivo de suas atividades no Atlântico. Berlim, talvez de forma tardia, aceita pôr em prática uma estratégia de guerra maciçamente voltada contra os objetivos econômicos, visando a sufocar a Grã-Bretanha. A entrada dos Estados Unidos na guerra, de forma paradoxal, facilita a tarefa alemã, já que não mais existem impedimentos de ataque aos navios norte-americanos. A *Operação Paukenschlag* — Rufar dos Tambores — desencadeia uma brutal caçada aos navios mercantes aliados e neutros que comerciavam com as ilhas Britânicas. Trata-se de notável vitória de Dönitz, que sempre fora contra o uso das "matilhas", em direção a alvos militares. O próprio Hitler, superando as restrições do alto-comando da *Kriegsmarine*, ordena a destruição do comércio aliado no Atlântico. Uma sucessão de batalhas setoriais, nos mares ancilares do Atlântico, onde as rotas comerciais faziam seus principais entroncamentos, terá lugar. Mesmo as rotas dos comboios militares, em especial as rotas de abastecimento anglo-saxão em direção à URSS, são alvos preferenciais. Assim, travam-se as batalhas "ancilares" no "interior" da Batalha do Atlântico, como a Batalha do Caribe e a Batalha do mar de Barents.

A perda de unidades de *U-boots* se eleva consideravelmente. Surgiam as dificuldades de reposição dos navios e do pessoal de bordo. Os alemães respondem, ainda, com grande capacidade tecnológica, dispondo no mar novas classes de embarcações, em especial o submarino Tipo VIIs, e o Tipo IXs, capazes de operar longamente em alto-mar, sem necessidade de retornos frequentes para terra firme. Igualmente, o Tipo XIV — denominado de "Vaca Leiteira" — assume a tarefa de abastecer, em pleno mar, as unidades afastadas longo tempo de suas bases. De qualquer forma, mesmo em situação fortemente adversa, os alemães mantiveram a capacidade de inovação tecnológica. O emprego do *snorkel*, que permite ao submarino carregar suas baterias mesmo que submerso, trouxe uma contribuição importante para reduzir a eficiência das patrulhas aéreas na detecção de submarinos. Assim, a introdução do *Elektroboot* — o submarino Tipo XXI e o *U-boot* XXIII — já no final de 1944 representou notável avanço nas possibilidades de ocultação. Os novos tipos de arma eram extremamente silenciosos e bem mais rápidos, mesmo submersos, desenvolvendo até 17 nós. Entretanto, o avanço do Exército Vermelho na Europa Oriental, cortando as vias de abastecimento do *Terceiro Reich*, impunha pesados prejuízos ao esforço de guerra alemão, impedindo à indústria alemã o acesso a matérias-primas e combustível. Dessa maneira, os *U-*

boots XXI e XXIII só tiveram a chance de ser empregados em um combate isolado e tardio. Mesmo os aviões He 1777 e Henschel Hs 293 chegaram tardiamente ao esforço alemão de manter a dianteira tecnológica.

Entre março e maio de 1943, chegar-se-ia ao ponto máximo de ferocidade dos combates.

Contudo é bastante difícil e, talvez, inadequado marcar "fases" rígidas no interior da Batalha do Atlântico. Tais "fases" não são sucessivas e excludentes. Várias vezes estão combinadas, são simultâneas e duradouras, em especial depois de 1941. Sua extensão é verdadeiramente espantosa, rivalizando-se com o teatro de operações do Pacífico (onde efetivamente não se lutou em todos os seus quadrantes). No seu apogeu, entre 1942 e 1943, a luta se estendeu ao conjunto do Atlântico, do Cabo (na África do Sul), a Spitzenberg e Murmansk, e na ligação Atlântico — mar Ártico. Os diversos "mares" tributários — Mediterrâneo, Caribe, o mar de Barents e o mar Ártico — foram teatro constante de operações. Só assim, somando a grande estratégia da guerra e a estratégia efetiva de condução da batalha, podemos entender, em toda a sua gravidade, a opção de Churchill em considerar a Batalha do Atlântico o mais importante confronto militar da Segunda Guerra Mundial.

O desenlace final do conflito no Atlântico começa a se esboçar claramente depois de 1943. Embora o esforço alemão em, de um lado, manter uma postura agressiva na Batalha do Atlântico e, de outro, manter-se na dianteira das inovações bélicas em curso fosse constante e tivesse mesmo sucessos pontuais notáveis, como já vimos, no seu conjunto a aliança anglo-americana era bem mais poderosa. A produção constante dos Estados Unidos de aviões, corvetas e fragatas — além de munição e equipamento em geral — não tinha paralelo na história das guerras até aquele momento. Assim também a necessidade alemã de manter e abastecer um gigantesco exército de terra que enfrentava uma insaciável máquina devoradora — o Exército Vermelho — já impunha sinais de exaustão aos alemães. Depois de 1943, os B-24 "Liberator", aviões de longo alcance, conseguiam patrulhar toda a área em conflito, e, com o aperfeiçoamento do novo radar, o chamado "centimetric Radar", a atuação dos *U-boots* ficava muito prejudicada. Os aliados vinham conseguindo uma vitoriosa convergência entre tecnologia e abundância de fontes de matérias-primas e energia, mantendo o ritmo crescente da indústria bélica. Assim, a Batalha do Atlântico, convertida em uma forma de "guerra de atrição naval", começava claramente a desgastar a capacidade de luta do *Terceiro Reich*. As perdas alemães de *U-boots* são o mais importante índice de um ponto de inflexão (*turning point*) na batalha, depois de 1943:

Perdas de submarinos alemães:	
ANO	UNIDADES
1939	9
1940	24
1941	35
1942	86
1943	242
1944	250
1945	120

A crise final

A Batalha do Comboio NOS-5, em maio de 1943, é o momento em que se evidenciam a crise do esforço de guerra alemão e sua incapacidade de manter-se combatendo mais tempo contra a coligação anglo-americana. Trata-se, sem dúvida, de uma tremenda explosão de violência bélica, quando 43 navios mercantes provenientes da rota do Cabo, com uma escolta de dois destróieres, uma fragata e seis corvetas, enfrentam uma "matilha" de 30 *U-boots*. O resultado do choque, que prossegue durante dias, resulta na perda de 13 navios mercantes e de 6 *U-boots*. Esse era um ritmo que o *Terceiro Reich* não poderia acompanhar.

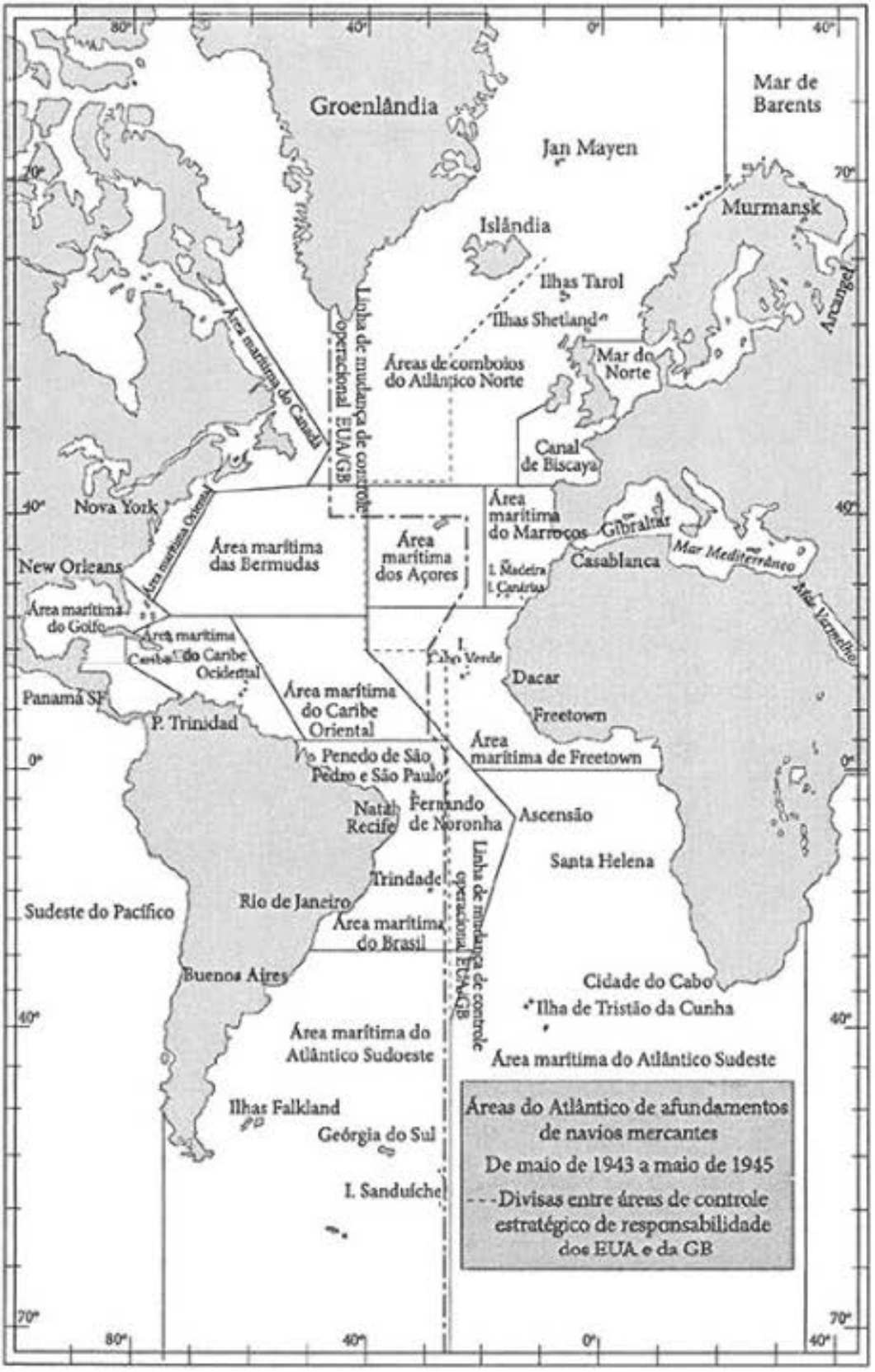
Ao mesmo tempo, o almirante sir Max Horton toma uma iniciativa tática de grande alcance, criando os chamados "Grupos de Caça e Destruição", compostos de fragatas e corvetas que poderiam atuar isoladamente, independentes dos navios-escolta dos comboios. Tais grupos, somente possíveis em virtude da dinâmica industrial anglo-americana, representavam uma força rápida e flexível de caça aos *U-boots*, para além das escoltas clássicas dos comboios. Assim, a doutrina de ataque desenvolvida por Dönitz não conseguia mais sua vantagem, ao desbaratar os comboios e dividir as escoltas, facilitando a ação dos submarinos.

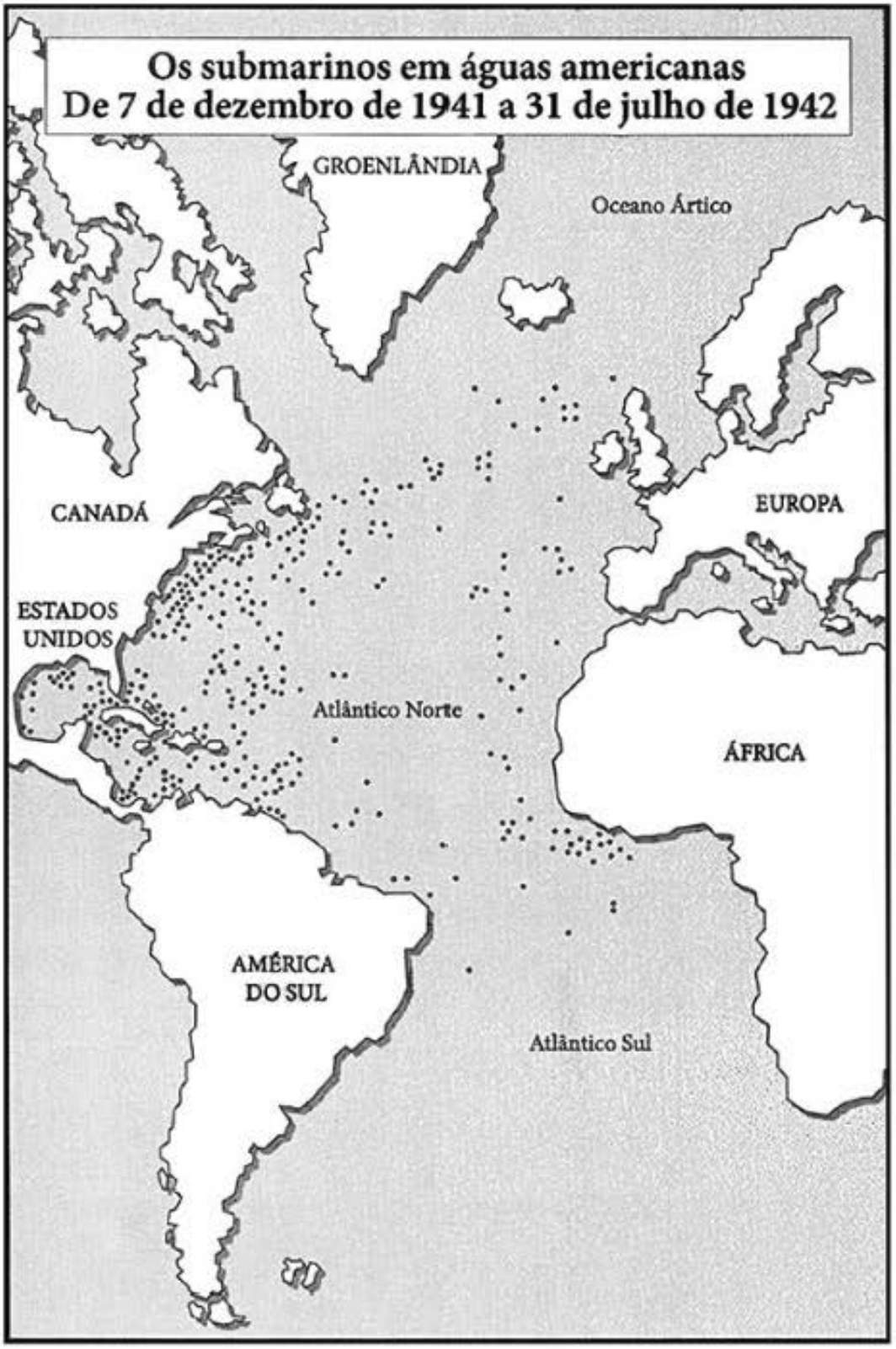
Entre janeiro de 1943 e a capitulação alemã em maio de 1945, dá-se a fase final da Batalha do Atlântico. Entretanto, desde maio de 1944 o dinamismo ofensivo alemão havia cessado no Atlântico. Com o *Dia-D*, a gigantesca operação de desembarque aliado na Normandia, em 6 de junho de 1944, a Alemanha perdia seus pontos de apoio no litoral francês, tendo que abandonar as imensas fortifica-

ções e bases de submarinos no Atlântico. O poder naval alemão era, assim, duramente atingido. Com os aliados novamente dominando a França e encerrando as operações germânicas no país, a Batalha do Atlântico estava, na prática, encerrada. A resistência alemã será residual a partir daí. As novas melhorias técnicas alemãs, os modelos de submarinos com motores mais silenciosos e o torpedo GNAT, de tipo acústico, não teriam tempo suficiente para fazer a diferença nos meses que ainda restavam de guerra.

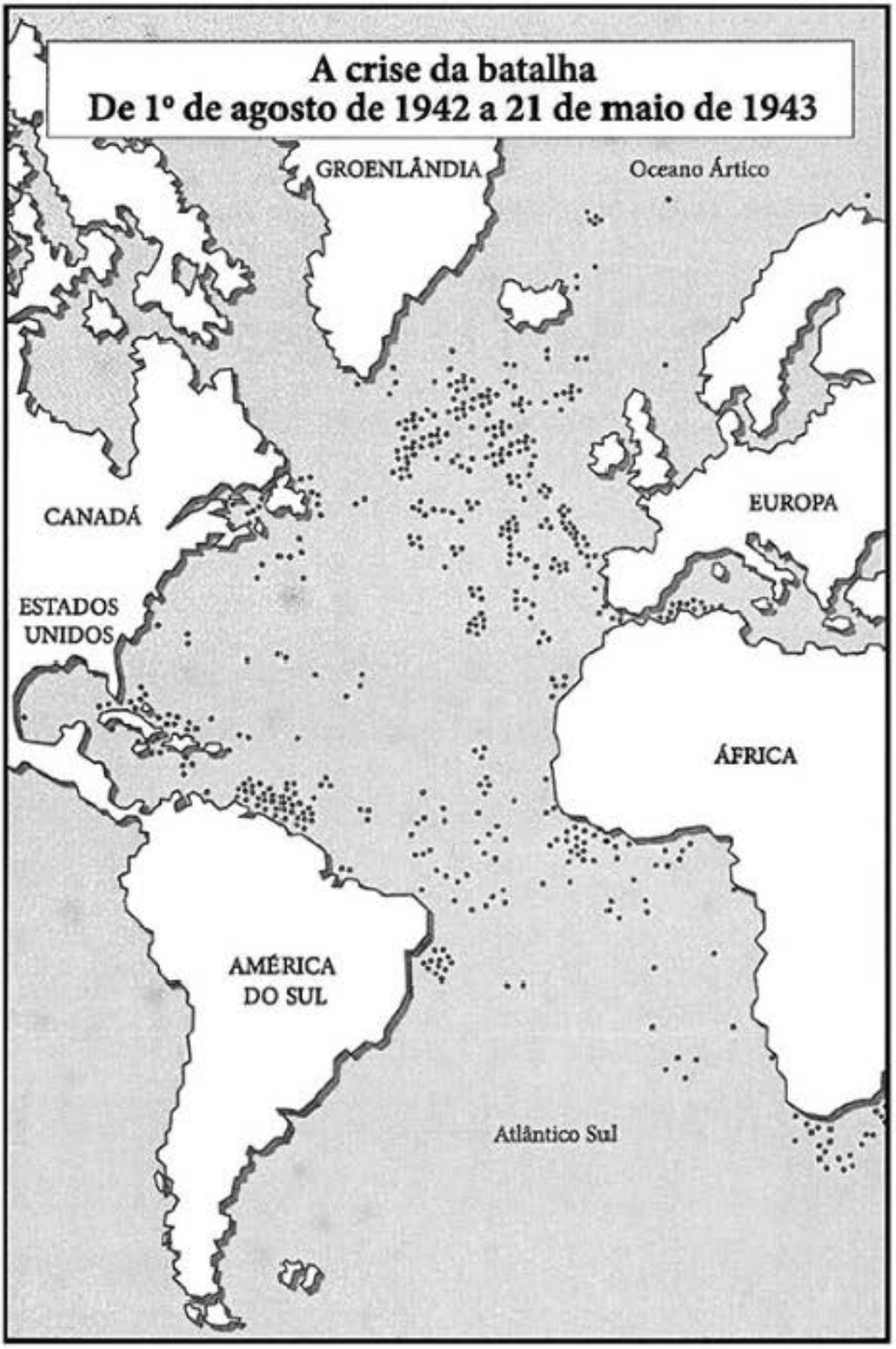
Em 5 de maio de 1945, o comandante em chefe das forças de submarinos, o *Grossadmiral* Karl Dönitz, dá ordem de cessação de combate para todos os submarinos, com uma única frase de agradecimento: "— Vocês lutaram como leões!". A mais importante batalha da Segunda Guerra Mundial terminava com a derrota alemã. Os aliados haviam perdido 30.248 homens, enquanto os alemães 28.000; 3.500 embarcações aliadas tinham sido afundadas, ao passo que os alemães perderam 766 submarinos, a maioria com suas tripulações completas. Os aliados perderam, ainda, 175 embarcações militares, o que representou um recorde histórico.

Mapa das áreas onde foram afundados navios mercantes aliados no Atlântico entre maio de 1943 e maio de 1945





Afundamento de navio mercante – de 7 de dezembro de 1941 a 31 de julho de 1942



Afundamento de navio mercante – de 1º de agosto de 1942 a 21 de maio de 1943

NOTAS

1. *Rimland* aqui está sendo utilizado como limite ou região intermediária em relação ao Continente Europeu.

2. Águas marrons podem ser traduzidas como águas litorâneas ou costeiras.

3. "Vacas leiteiras" eram submarinos que transportavam suprimentos para os submarinos operativos, transferidos em alto-mar.

4. O *Admiral Graf Spee*, ao lado do *Bismarck*, representou o principal esforço da técnica alemã em manter-se atualizada na indústria bélica naval de acordo com os parâmetros do Tratado de Versalhes e da Convenção de Londres. O *Graf Spee* se tornou um incrível sucesso de poder naval. Lançado ao mar em 1939, conseguiu afundar nove navios aliados, despistando longamente os navios ingleses postos em seu encalço. Após a Batalha do rio da Prata, quando foi duramente atingido, interna-se no porto neutro de Montevidéu, onde seu comandante o afunda em dezembro de 1939.

5. O *Ark Royal* foi o primeiro navio aeródromo de construção britânica, que, lançado em 1938, foi afundado pelo *U-boot* U-81 no mar Mediterrâneo.

BIBLIOGRAFIA

1. KEEGAN, John. *The Second World War*, Londres, Penguin Books, 1989.

2. MACINTYRE, Donald. *U-boat Killer*, Avon, Avon Publications, 1956.

3. ROHWER, Jurgen. *Die italienischen U-Boote in der Schlacht im Atlantik 1940-43*, Stuttgart, Lintz, 1958.

4. ROSKILL, S. W. *The War at Sea*, Four volumes. Londres, HMSO, 1954-61.

5. MILLER, Francis Trevelyan. *History of World War II*, Philadelphia, Winston Company, 1945.

6. KAHN, David. *The Codebreakers*, Nova York, The MacMillan Company, 1967.

7. MARTIN, Bernd. *Deutschland und Japan im Zweiten Weltkrieg*, Hamburgo, Niko lverlag, 2001.

8. BLAIR, Clay. *Hitler's U-Boot War, 1942-1945*, Nova York, Rondom house, 1998.

9. WEINBERG, Gehrard. *A World at Arms*, Nova York/Cambridge, University Press, 1994.

FONTES

1. CHURCHIL, Winston. *Jamais Ceded*, Rio de Janeiro, Zahar, 2005.

2. CHURCHIL, Winston. *Memórias da Segunda Guerra Mundial*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2005.

3. *Die Berichte des Oberkommandos der Kriegsmarine, 1939-1945*, Munique, Verlags fur Wehrwissenschaften, 2004.

FILMOGRAFIA

1. *Ao final da noite* (*At close of the Night*), direção de Moshe Mizrahi, URSS/Alemanha, 1987.

2. *O barco — inferno no mar* (*Das Boot*), direção de Wolfgang Petersen, Alemanha, 1981.

3. *A Batalha do rio da Prata* (*The Battle of the River Plate*), direção de Michael Powell, Inglaterra, 1957.

4. *Esperança eglória* (*Hope and Glory*), direção de John Boorman, Inglaterra, 1981.

5. *O mais longo dos dias* (*The Longest Day*), direção de Ken Annakin, 1962.

6. *A retirada de dunquerque* (Weekend a Zuydcoote), direção de Henry Vermeil, França, 1964.

7. *O ultimo barco* (*Das Letzte U-boot*), direção de Frank Beyer, Alemanha, 1993.

Site

1. http://www.u-boot-archiv.de/

13

A Batalha Naval de Midway

PROF. DR. WILLIAMS GONÇALVES

A luta pela conquista da pequena ilha de Midway, situada no centro do oceano Pacífico, constituiu uma das principais batalhas aeronavais da história. Plantada justamente "na metade do caminho" dos territórios dos Estados Unidos e do Japão, Midway foi objeto de encarniçada disputa entre suas respectivas forças navais. Para os comandos navais dos dois países o controle sobre a ilha representava uma enorme vantagem estratégica. Aquele que obtivesse o controle sobre a ilha estaria em condições de decidir a guerra em seu favor, como de fato veio a acontecer.

A vitória alcançada pela marinha dos Estados Unidos em Midway proporcionou um êxito político e estratégico, cuja importância excedeu largamente a conjuntura da Segunda Guerra Mundial. Representou, na verdade, a decisão de uma peleja estratégica que se havia iniciado nos primeiros anos do século XX. E, uma vez não havendo alcançado a condição que cobiçara de grande potência do Pacífico, não restou ao Japão alternativa senão a de curvar-se ante o poderio norte-americano, submetendo-se à condição de peça-chave de sua grande estratégia de potência hegemônica na área capitalista da Ásia.

Para analisar a importância da Batalha de Midway, deveremos percorrer o seguinte trajeto analítico: os momentos mais marcantes do processo de desenvolvimento do capitalismo no Japão e nos Estados Unidos, a partir de meados do século XIX; a elaboração dos projetos nacionais de cada um desses dois países, e o lugar que neles ocupava o domínio das águas do oceano Pacífico; a crise do capitalismo na década de 1930 e a exacerbação das contradições que opunham os dois projetos de expansão; e, por fim, a Batalha Naval de Midway.

No curto período de 70 anos, o Japão evoluiu da condição de país de economia agrária, mantido zelosamente fechado ao relacionamento com o estrangeiro desde os primeiros Tokugawas, para a condição de país de economia industrial

avançada, movido por uma política imperialista agressiva. Desde o ponto de partida dessa curta trajetória, quando da coroação do jovem imperador no palácio Shishin, em 1868, ocasião em que o soberano escolhe o nome de Era Meiji para o seu reinado, a elite samurai japonesa apresenta ao mundo impressionante determinação em levar a efeito o projeto nacional de fazer do Japão um país rico e militarmente forte. Independentemente do fato de haver ocorrido um "milagre", ou apenas o despertar de energias que haviam ficado reprimidas durante o período do Shogunato,[1] o fato indiscutível é que essa elite japonesa enfrentou o grande desafio de ter se inserido no sistema internacional em condições de subalternidade e logo depois conseguir assumir o papel de grande potência em seu contexto regional já nos primeiros anos do século XX.

Tudo começou quando os Estados Unidos forçaram as portas do Japão, obrigando o governo do país a rever sua decisão de manter-se situado à margem do mercado capitalista internacional para se proteger de eventuais propósitos colonialistas das potências europeias. Na altura de 1853, quando o comodoro Matthew Galbaith Perry chega à baía de Tóquio com seus navios negros (kurobune) com a proposta de promover a abertura dos portos nipônicos para estabelecer relações comerciais entre os dois países, contando com autorização do presidente Millard Fillmore para abrir fogo caso os japoneses rejeitassem a proposta (MEAD, 2006, p. 52), os Estados Unidos começavam a definir aquela área do oceano Pacífico como de seus interesses econômico-comerciais. Na ocasião, os norte-americanos vinham de concluir um tratado de comércio com a China, havendo penetrado por uma porta que os ingleses haviam posto abaixo em 1842, e precisavam de bases onde instalar depósitos de carvão para reabastecer os navios empenhados no comércio com o país vizinho e também aqueles outros navios que, dedicados à lucrativa atividade de pesca da baleia, frequentemente circulavam no mar ao redor do Japão.

Ante a indiscutível superioridade militar dos norte-americanos, o shogun Iesada Tokugawa não encontrou alternativa à assinatura do Tratado de Kanagawa (Tratado de Paz e Amizade entre os Estados Unidos da América do Norte e o Império do Japão), em 31 de março de 1854, cujos 12 artigos abriam as portas do país aos interesses comerciais dos Estados Unidos. Os samurais aliados do shogun consideraram ser essa a medida mais racional. Mas aqueles samurais que havia muito tempo mal suportavam o poder dos Tokugawas rejeitaram o ato de subordinação aos ocidentais e iniciaram, a partir de 1858, uma série de atos de rebeldia que vieram a se configurar em autêntica guerra civil. Em 1868, os samurais realistas, que lutavam em defesa do shogun, compreenderam, porém, que não

venceriam os samurais conservadores, que lutavam em nome do imperador, e que a guerra em que estavam empenhados debilitava cada vez mais o país. Em vista disso, admitiram a derrota e depuseram as armas. E tão logo os conservadores assumiram o poder de Estado convocaram os realistas a recompor o consenso nacional, para impedir que a elite permanecesse dividida. Longe, no entanto, de se voltarem contra os ocidentais, como tudo podia levar a crer, os conservadores se fazem realistas elaborando novo projeto nacional, que não exclui a corrente política derrotada. A base do consenso era formada pela ideia segundo a qual o Japão devia avançar aceleradamente pelo caminho da modernização, realizando profundas reformas econômicas, sociais, educacionais e políticas, pois só assim conseguiriam enfrentar o enorme desafio que a eles se havia apresentado. Mesmo se defrontando muitas vezes com a incompreensão de setores da sua base social dos guerreiros samurais, que não se conformavam em perder seu antigo status social e as prerrogativas dele decorrentes, os dirigentes japoneses trabalharam com afinco para extinguir as relações sociais feudais e substituí-las por modernas relações capitalistas de produção. Aparentando não alimentar maiores ressentimentos quanto aos ocidentais que os obrigaram a alterar suas práticas e instituições tradicionais, esses dirigentes buscaram no mundo ocidental tudo aquilo que poderia instrumentar seu programa de modernização nacional. Técnicas industriais, técnicos especializados, armamentos, instrução militar e uma constituição política, tudo foi importado, tudo foi adaptado às tradições culturais do país, para se extrair maior proveito possível e desenvolver seu potencial em favor do enriquecimento e do fortalecimento.

Os resultados desse esforço — que Barrington Moore Jr.[2] denomina "revolução vinda do alto" — começaram a aparecer ainda no próprio século XIX. Havendo sido integrados ao sistema capitalista internacional 12 anos depois da conclusão da Guerra do Ópio,[3] os japoneses conseguiram explorar com rapidez e eficiência as oportunidades que a economia internacional ainda podia oferecer aos que ingressavam tardiamente na era industrial, comportando-se, portanto, de maneira muito diferente dos vizinhos chineses, que tiveram que percorrer um caminho longo, tortuoso e repleto de obstáculos para, apenas muito tempo depois, virem a alcançar a condição de grande potência industrial.

No início da década de 1870, quando o Estado japonês dá início ao programa de execução das transformações econômicas, a economia internacional funcionava como um amplo mercado aberto, regulado pela lei da oferta e da procura. Nele, a economia inglesa continuava reinando absoluta. Sua participação na produção industrial mundial e no comércio internacional alcançava índices elevadís-

simos, com sua influência se fazendo sentir sobre todos os continentes. A França, a principal potência concorrente, colocava-se muitos passos abaixo, nunca havendo conseguido ameaçar as posições inglesas no mercado. Durante essa fase industrial do capitalismo, os ingleses impunham-se como ardorosos defensores da doutrina liberal. Seu mercado, desde que o parlamento ab-rogou as Corn Laws, em 1846, estava aberto às importações de toda a parte do globo. Embora sua balança comercial apresentasse números sistematicamente negativos, o saldo líquido da balança de pagamentos era altamente superavitário. Absolutamente segura de sua confortável posição hegemônica, a Inglaterra nunca se preocupara em arquitetar nenhuma espécie de política destinada a impedir o crescimento econômico de outros países. Os ingleses encaravam o crescimento econômico dos demais como um acontecimento de sinal positivo, uma vez que previam que o enriquecimento da outra economia apresentaria como natural consequência o aumento do movimento de suas importações e exportações. Desse modo, o crescimento das demais economias funcionaria como uma alavanca a elevar a economia inglesa a degraus cada vez mais altos. Segundo esse entendimento, a vantagem que a economia inglesa desfrutava sobre as demais seria sempre mantida. Por isso, o progresso delas não implicava prejuízo para o país. Como parte importante desse contexto, o Japão não só não teve que enfrentar obstáculos deliberadamente erguidos pelos capitalistas ingleses, como também logrou obter dos ingleses importantes facilidades para levar adiante seu projeto de desenvolvimento econômico. A condição geográfica insular, a demografia pouco expressiva e, fundamentalmente, a proximidade da Rússia, principal motivo de preocupação da diplomacia inglesa, foram fatores que contribuíram decisivamente para que os ingleses não tivessem despertado nenhum interesse em bloquear o percurso econômico ascendente do Japão.

Os resultados do desempenho que o Estado japonês acumula nos papéis que assume, quer como centro indutor do crescimento, quer como principal investidor na economia nacional, são expressivamente positivos. Por meio da política "Shokusan Kogyo" (desenvolver a indústria e promover as empresas), que priorizava a consolidação do sistema bancário, inteiramente nacionalizado, e a instalação das redes ferroviária e de correios, bem como a montagem de fábricas-modelo, que depois eram vendidas aos investidores privados, e, por fim, o empréstimo de equipamento e capital, as instituições do Estado tornaram-se capazes de impulsionar fortemente a atividade produtiva (NAKAMURA, 1985, 31). Ademais, o investimento em transportes, em particular, tanto no setor marítimo como no setor ferroviário, concorreu firmemente para o desenvolvimento

da indústria e para a integração dos mercados nacionais. Depois de transcorrida uma década de esforços concentrados no crescimento, a economia japonesa já apresentava números bem significativos. Por volta de 1880, os grandes "Zaibatsus",[4] como Mitsui, Mitsubishi e Sumimoto, pontificavam como poderosos grupos econômicos, especialmente na prospecção do carvão e na indústria têxtil. O governo, por seu turno, marcava importante posição no mundo dos negócios, detendo a propriedade de três arsenais, 51 navios mercantes, cinco fábricas de munições, 52 fábricas de outros tipos, dez minas, 75 milhas de ferrovias e um sistema de telegrafia que cobria todas as importantes cidades do país (ALLEN, 35).

O notável progresso econômico japonês nos anos finais do século XIX, no mesmo tempo em que aumentava o poder industrial do país, suscitava novas necessidades de matérias-primas e de mercados. O mercado interno e a simples exportação de mercadorias excedentes já não eram mais suficientes para a capacidade produtiva que se formara. Uma vez que a sustentação do crescimento econômico dependia da satisfação dessas crescentes demandas, o desdobramento econômico-político mais importante consistiu na projeção do Estado para fora de seu território, de modo a disputar áreas de influência com as outras potências imperialistas.

Vinte e cinco anos após o Japão iniciar seu programa de desenvolvimento, o funcionamento do sistema capitalista internacional havia, portanto, se alterado significativamente. Aquelas potências, como a Alemanha e os Estados Unidos, que junto com o Japão tinham implementado políticas de investimento industrial e explorado as oportunidades que o desenvolvimento tecnológico lhes estava proporcionando, chegavam ao final do século empenhadas numa intensa disputa. Passavam a competir asperamente entre si e também com as velhas potências, Inglaterra e França, não hesitando mesmo em lançar mão de todo o seu poderio militar para se antecipar às potências concorrentes e, por esse meio, conquistar posição de exclusividade no controle de áreas produtoras de matérias-primas e consumidoras de mercadorias e empréstimos.

A China foi a primeira a sentir o impacto da nova fase em que a economia japonesa ingressara. A vitória obtida pelo Japão na guerra travada em 1894/95 contra ela, na disputa do poder tutelar sobre a Coreia, constitui o primeiro importante passo no seu processo de expansão econômica, ao mesmo tempo em que representa gesto resoluto na redefinição no sistema de poder no Extremo Oriente. Até a abertura dos mercados da região pelas potências ocidentais, a China exercera o poder hegemônico sobre a Coreia. A hegemonia tinha, é bem verdade, expressão meramente política e cultural, sem qualquer conteúdo econô-

mico. O tributo pago pelo rei coreano, quando da renovação dos laços de vassalagem, manifestava caráter especialmente simbólico. Todavia, quando o governo japonês inicia seu programa de reformas, seu olhar se volta para a Coreia. Na nova perspectiva japonesa, tanto por razões estratégico-militares quanto por razões estritamente econômicas, a Coreia tinha que passar irrefragavelmente para o controle japonês, a fim de não cair sob o controle de nenhum outro país. Esse objetivo já se delineara no início dos anos 1870, mas é na década seguinte que os japoneses aumentam a pressão sobre os coreanos em busca de facilidades portuárias, o que determina a abertura de uma crise política que divide a corte coreana em duas facções. Para escapar da crise, o rei da Coreia tenta obter proteção da Rússia, parte interessada no processo. Mas a Inglaterra desloca sua esquadra para o porto Lazareff, na costa Nordeste da Coreia, impedindo com isso que os russos aí se estabelecessem como contrapartida à proteção solicitada. Ao se dar conta de que a crise política coreana sinalizava o fim de sua hegemonia, os chineses atendem o apelo do rei para sustentá-lo no trono contra as pretensões golpistas dos setores pró-japoneses (RENOUVIN, 1946, 147). Em julho de 1894, enfim, o conflito entre a China e o Japão eclode abertamente. Entretanto, não leva muito tempo para ficar evidente que a correlação de forças entre os dois principais países do Extremo Oriente havia mudado, e que o Japão era a nova potência regional (para maior interesse ler texto sobre a Batalha de Yalu no Capítulo 9). Em abril de 1895 o Japão e a China dão a guerra por terminada e assinam o Tratado de Shimonoseki, pelo qual o Japão se impõe extraindo dos chineses diversas vantagens territoriais, financeiras e portuárias. Quanto à Coreia, os chineses renunciam formalmente ao poder suserano, reconhecendo sua completa independência. Ainda que os japoneses não tenham anexado a Coreia na ocasião, como era sua real intenção, o fato é que a retirada da China já representava uma expressiva vitória, que deixava livre o caminho para que, em breve tempo, eles pudessem alcançar seu objetivo de exercer o controle absoluto sobre aquele país vizinho.

É a vitória obtida sobre a Rússia em 1904/1905, no entanto, que consagra o Japão como a grande potência regional e o insere no restrito grupo das potências imperialistas mundiais. Na verdade, o Japão passou a entrar nos cálculos estratégicos das grandes potências no Extremo Oriente desde que atuou decididamente para esmagar a rebelião chinesa dos *boxers*, em 1900, e, sobretudo, quando firmou, em 1902, o tratado de aliança com a Inglaterra. No primeiro desses episódios, o Japão mostrou que a relação com a China estava definitivamente mudada, e que doravante era ele que passaria a impor sua vontade ao outro. O segundo episódio foi igualmente emblemático. Isto porque o tratado que passava a unir mili-

tarmente o Japão à Inglaterra era o primeiro que uma potência ocidental assinava com um Estado não ocidental em condições de igualdade jurídica. O objetivo declarado desse tratado era impedir que a Rússia consolidasse sua presença na Manchúria e tentasse entrar na Coreia. Os japoneses não se conformavam com a intervenção da diplomacia russa obrigando-os, logo após a assinatura do Tratado de Shimonoseki, a restituir Porto Arthur, que imediatamente depois foi ocupado por tropas da própria Rússia que, a partir dali, estendeu sua presença na Manchúria. Na perspectiva da Rússia, a ocupação de Porto Arthur pelos japoneses arruinaria o projeto da ferrovia Transiberiana, que objetivava escoar sua carga nas águas quentes e livres daquele porto. Assim, seguro do apoio militar obtido junto à Inglaterra e rechaçado em sua tentativa de convencer a Rússia a evacuar a Manchúria, o Japão, sem declaração de guerra, iniciou as hostilidades com um ataque surpresa à frota russa ancorada em Porto Arthur, em fevereiro de 1904. Em terra, foi travada a importante Batalha de Mukden, que, depois de oito dias de luta, terminou sem vencedor. Mas, foi no mar que a guerra foi decidida. Em maio de 1905, após uma viagem de oito meses deslocando-se do mar Báltico para o mar da China, a esquadra russa, sob o comando do almirante Rodjetsvensky, encontra-se com a esquadra japonesa comandada pelo almirante Togo, nas proximidades da ilha de Tsushima, sendo impiedosamente batida. Dos 37 navios que compunham a frota russa, 19 afundaram e cinco foram capturados. Dos 13 navios restantes, um cruzador e dois torpedeiros conseguiram fugir para Vladivostok, enquanto os demais se refugiaram em portos chineses (RENOUVIN, 1946, 224). Vencida e humilhada, a Rússia tornara-se protagonista de situação inédita: pela primeira vez uma potência europeia era derrotada por uma nação asiática num confronto de grandes dimensões (ver o Capítulo 10 sobre Tsushima). Para evitar a destruição total da armada russa e restabelecer a comunicação diplomática entre os dois países, o presidente dos Estados Unidos, Theodore Roosevelt, interveio oferecendo sua mediação.

A intervenção diplomática dos Estados Unidos não se deveu ao acaso. Os norte-americanos eram parte interessada no conflito. Observavam atentamente a evolução do processo e, na perspectiva de Theodore Roosevelt, não convinha que os japoneses fossem ainda mais longe eliminando a Rússia como potência relevante no quadro regional. Apesar de terem apoiado os japoneses desde o início do conflito, os norte-americanos se surpreenderam com a rapidez e a eficiência com que os japoneses impuseram sua superioridade naval aos russos, e consideraram necessária a mediação para que o equilíbrio político na região não fosse quebrado em exclusivo benefício do Japão.

Por ter levado japoneses e russos a assinar o Tratado de Portsmouth, em 5 de setembro de 1905, Theodore Roosevelt foi agraciado com o prêmio Nobel da Paz em 1906. Para todo o restante do mundo, o presidente norte-americano havia agido com altruísmo e magnanimidade, intervindo convenientemente no conflito, para evitar mais mortes e prejuízos e para conduzir as duas nações ao necessário entendimento diplomático. No Japão, pelo contrário, o clima foi de grande indignação da opinião pública. Ao fim da guerra ocorreram violentas manifestações populares de caráter nacionalista, que resultaram em derramamento de sangue e muita destruição. Para os japoneses em geral, o governo havia cometido ato de traição para com o povo, ao não cobrar indenização de guerra aos russos. Ademais, argumentava-se que o tratado de paz acabava, na verdade, por privar o Japão de exercer o domínio completo sobre a parte nordeste da Ásia (REISCHAUER, 1986, 150). Não escapou à percepção da opinião pública japonesa, portanto, que o gesto aparentemente generoso do presidente Roosevelt mal escondia sua real intenção de interromper a progressão imperialista do Japão na região. Por essa razão, a missão diplomática norte-americana em Tóquio foi alvo de manifestações de hostilidade.

Desde a década de 1840, capitalistas norte-americanos já haviam começado a demonstrar interesse pela expansão econômica através do Pacífico, almejando alcançar, sobretudo, o mercado chinês, que então se supunha fabuloso. Faltava-lhes, porém, apoio político. A nação achava-se dividida, e não existia clareza quanto a esse e a outros projetos de expansão. Mesmo William Henry Seward, secretário de Estado entre 1861 e 1869, vibrante defensor da expansão dos Estados Unidos, que em 1867 escreveu os versos abaixo, não conseguiu levar adiante seus planos:

"Our nation with united interests blest,
Not now content to poise shall sway the rest;
Abroad our empire shall no limits know,
But like the sea in boundless circles flow."[5] (ZAKARIA, 2000, 71)

A situação muda, porém, no período que se segue a 1870. Encerrada a Guerra de Secessão com a vitória da União sobre os Confederados, em 1865, já não havia mais lugar para o projeto de expansão da economia escravista pretendida pelos sulistas. A vitória dos interesses capitalistas do Norte determina os termos da expansão para o Oeste, ao mesmo tempo em que estimula o aumento dos investimentos na produção. Como observa Barraclough (1976, 44), quando, em 1869, num ponto remoto de Utah, se completou a primeira estrada de ferro a cruzar o continente americano, os Estados Unidos deixaram de ser um país atlântico,

para se converterem em uma nação continental de um novo e altamente industrializado padrão, deixando para trás a idade do carvão e do ferro e ingressando na do aço, da eletricidade, do petróleo e dos produtos químicos. A conversão para esse novo padrão produziu resultados portentosos. Levou a tal aumento da produção industrial e agrícola que o consumo não conseguiu acompanhá-lo, tornando a expansão em busca de mercados e de áreas para novos investimentos uma necessidade. Em decorrência do grande descompasso entre a oferta e a procura, houve depressão nos anos 1873-78, 1882-85 e 1893-97, com forte queda no índice geral de preços, o que facilitou a concentração de propriedade e a formação de cartéis e trustes, ávidos por novos mercados (JONES, 1982, 202).

O grande poder econômico acumulado pelos norte-americanos nessas duas décadas e meia que se seguem ao fim da guerra civil veio afinal se converter em força propulsora da expansão imperialista em 1898. A guerra que travam com a Espanha nesse ano representa o marco de sua virada diplomática. A partir de então, a timidez de sua linha de conduta internacional dá lugar a uma política exterior agressiva, sobretudo em relação à Ásia. As ideias antes expostas pelo secretário Seward sem se traduzir em políticas práticas na década de 1860, bem como aquelas defendidas duas décadas depois pelo professor de Tática Naval e História e presidente da Escola de Guerra Naval Alfred Thayer Mahan, especialmente, passam a influir nas decisões dos círculos dirigentes. O almirante T. Mahan (1890-1914) escreveu diversos trabalhos, dentre os quais se destacam: *A influência do poder naval na história, 1660-1783* (1890); *A influência do poder naval na Revolução Francesa e o Império, 1793-1812* (1892); e *O interesse da América no poder marítimo, presente e futuro* (1897). As ideias que sustenta nessas obras tornaram T. Mahan o mais reconhecido defensor do poder naval no mundo contemporâneo (ATENCIO, 1979, 104). Segundo ele, uma nação que dispusesse de economias agrícola e industrial desenvolvidas carecia de mercados externos para onde escoar sua produção excedente, e a exploração desses mercados, por sua vez, exigia uma marinha mercante organizada sob a proteção de uma sólida marinha de guerra. Para que ambas as marinhas pudessem desempenhar com eficiência seu papel, fazia-se necessário, enfim, a aquisição de portos e bases de abastecimento de seus navios e o domínio das vias marítimas. De acordo com T. Mahan, o império britânico constituía o paradigma desse uso bem-sucedido do poder marítimo, e os Estados Unidos reuniam todas as condições necessárias para assumir essa condição de potência mundial, assegurando indiscutível supremacia no Caribe e no Pacífico (HUPÉ, 1945, 280).

A luta iniciada pelos cubanos para a obtenção de sua independência nacional foi a razão para que espanhóis e norte-americanos fossem à guerra. Em sua segunda tentativa de se tornarem independentes da Espanha, os cubanos iniciaram a guerra em 24 de fevereiro de 1895. A insurreição exprimia o forte descontentamento social decorrente da crise econômica que se iniciara com a decisão norte-americana de tributar a importação de açúcar da ilha — Tarifa Wilson-Gorman, de 1894. As brutalidades cometidas pelos espanhóis na repressão contra os insurrectos foram então amplamente exploradas pela imprensa que se alinhava com setores desejosos de aproveitar a ocasião para submeter a ilha à soberania dos Estados Unidos. A força da palavra escrita veiculada por, particularmente, o *New York Journal*, do famoso William Randolph Hearst, e o *New York World*, de Joseph Pulitzer, forjou no povo dos Estados Unidos um sentimento antiespanhol, excepcionalmente favorável à solução preconizada por esses grupos de interesse. A estranha explosão do navio *Maine* ofereceu, afinal, a oportunidade que os intervencionistas ansiosamente aguardavam. Ancorado no porto de Havana, em "visita de cortesia", o navio de guerra explodiu com 264 marinheiros e dois oficiais a bordo. O impacto produzido pela perda do navio serviu para pôr abaixo as resistências que ainda restavam entre os norte-americanos, para envolver militarmente o país naquela questão. A partir desse acontecimento, todos os interessados na anexação de Cuba e de Porto Rico convergiram numa campanha nacionalista em favor da intervenção na guerra de independência, responsabilizando os espanhóis pela explosão e pela consequente perda das vidas dos militares norte-americanos. Esses interesses acabaram sendo afinal satisfeitos em 25 de abril de 1898, quando o presidente McKinley declara guerra à Espanha.

A declaração de guerra à Espanha, sob o pretexto de proteger os insurgentes cubanos dos maus-tratos a que estavam sendo submetidos, rapidamente deu lugar ao ataque dirigido pelo comodoro George Dewey à esquadra espanhola atracada nas Filipinas, na baía de Manila, conforme as ordens do secretário-assistente da Marinha Theodore Roosevelt. O ataque foi, pode-se dizer, fulminante. Sem, praticamente, causar nenhum dano aos sete navios e à tripulação norte-americanos, que haviam partido de Hong Kong em 27 de abril, a frota espanhola composta por dez navios terminou a batalha completamente destruída, em 1º de maio. Isolada, após perder a proteção da frota, e sem contar com nenhum apoio internacional que ajudasse a conter a agressividade inimiga, a guarnição espanhola nas Filipinas se rende no dia 13 de agosto.

O conflito foi formalmente encerrado em dezembro. Nesse mês, os Estados Unidos e a Espanha assinam o Tratado de Paris, pelo qual os Estados Unidos efe-

tuam a compra das Filipinas por 20 milhões de dólares, e a Espanha, a título de indenização pelos prejuízos causados pela guerra, cede Porto Rico e a ilha de Guam, assim como reconhece a independência de Cuba, passando a base cubana de Guantanamo para a soberania norte-americana (MELANDRI, 2002, 75). No dia 6 de fevereiro de 1899, o tratado é ratificado pelo Congresso dos Estados Unidos. Somadas às ilhas Havaí, que haviam sido incorporadas no ano de 1898, onde instalam uma base naval, as Filipinas tornam-se uma base a partir da qual os norte-americanos projetam seu poder e afirmam seus interesses no Oriente.

A conversão dos Estados Unidos à condição de potência imperialista colonialista provocou, entretanto, grande controvérsia. O Senado aprovou o Tratado de Paris com apenas 57 votos, com 27 senadores votando contra. Essa foi uma margem muito estreita, considerando-se que, pela exigência de dois terços de votos favoráveis, o número mínimo necessário para aprovar o tratado era 56 votos. Tal resistência à concretização da ação colonialista devia-se, em primeiro lugar, ao fato de muitos setores da sociedade haverem se sentido ludibriados quanto às verdadeiras intenções da guerra. Para esses setores, a guerra devia ter por objetivo tão somente proporcionar a independência de Cuba, objeto de grande simpatia de parte da opinião pública norte-americana, e não satisfazer eventuais apetites de anexações territoriais. E, em segundo lugar, a resistência devia-se à guerra colonial que o país teve que enfrentar nas Filipinas. Iniciada pelos filipinos logo depois do estabelecimento do novo poder colonial, sob a liderança do poeta Emílio Aguinaldo, a violenta guerra de libertação nacional causou imenso desconforto a um grande número de norte-americanos. Afinal, a política colonialista que então se objetivava esmagando o anseio filipino de conquistar a independência nacional ia de encontro à ideia cultivada por todo o povo de que os Estados Unidos se formaram como nação lutando em favor da liberdade contra o tirânico poder colonial inglês. A política colonialista que se começava a praticar podia ser necessária aos interesses do capitalismo norte-americano em sua concorrência com os das demais potências emergentes, porém esse novo comportamento externo causava indesejáveis constrangimentos morais e sérias dificuldades políticas internas.

A contradição que o processo filipino criou entre o mito fundador da nação norte-americana e a política imperialista colonialista acabou, contudo, sendo superada. Depois de derrotar a guerrilha e conseguir o controle sobre as Filipinas, os norte-americanos superam o dissenso por meio da execução de uma política imperialista exclusivamente econômica. Em virtude, decerto, da disponibilidade de um enorme território e de uma população em permanente crescimento, des-

frutando, portanto, uma situação muito diferente senão mesmo oposta à do Japão, por exemplo, não havia mais razão de os Estados Unidos enfrentarem novas aventuras colonialistas. Mediante a construção de uma gigantesca frota, que pela altura do ano de 1906 se apresentava como a segunda frota mundial, sendo superada apenas pela frota inglesa, que conservava sua posição única, os Estados Unidos passam a praticar uma política imperialista no Oriente, e também na América Latina, fazendo uso de seu poder financeiro e comercial.

A crise chinesa produzida pela rebelião dos *boxers*,[6] em 1900, marcou o início dessa nova orientação política internacional dos Estados Unidos. "Os chineses sempre haviam ocupado um lugar importante na imaginação norte-americana", por duas razões fundamentais, segundo Zakaria (2000, 225): vender-lhes mercadorias e aproximá-los de Deus. Tanto o suposto fabuloso mercado consumidor quanto o impressionante número de almas a conquistar pela catequização animavam empresários e religiosos a investir na aproximação junto à China. E, desde que derrotaram os espanhóis e passaram a contar com as bases de apoio no Pacífico, o projeto de envolvimento com o mundo chinês tornou-se perfeitamente viável. Nesse sentido, a rebelião dos *boxers* criou a oportunidade esperada pelos norte-americanos, para demonstrar aos europeus e aos japoneses sua disposição de fazer que seus interesses passassem a ser devidamente considerados por todos.

A rebelião iniciou-se com os *boxers* hostilizando abertamente a imperatriz chinesa Cixi. Na visão dos rebelados, a China decaíra e tornara-se objeto de exploração do Ocidente devido ao fato de a corte manchu ser estrangeira e, portanto, conivente com o processo que reduzira os chineses à situação humilhante em que se encontravam. A imperatriz viúva, porém, desesperada pela erosão do poder imperial provocada pelo imperialismo ocidental, decide aliar-se aos *boxers*, buscando preservar o poder imperial e redirecionar o movimento para o confronto com as potências ocidentais. Sentindo-se ainda mais fortalecidos pela adesão dos governantes, cerca de 100 mil *boxers* atacam as áreas ocupadas pelos ocidentais e cercam o bairro das embaixadas em Beijing. Apesar da gravidade, a situação é, no entanto, resolvida com a chegada das tropas ocidentais e japonesas, que determinaram o fim da rebelião.

Após dominar a rebelião, e com a corte manchu enfraquecida, em virtude do apoio que concedera aos *boxers*, as potências ocidentais passam a considerar seriamente a ideia de promover a partilha da China. Os europeus mostravam-se decididos a remover todos os obstáculos que se ofereciam ante seu objetivo de levar às últimas consequências a exploração econômica que realizavam ao redor dos portos do país, pensando em fazer com a China o que já vinham fazendo há

algum tempo na África. O projeto consistia em aproveitar a debilidade política e militar do império chinês, bem como a má impressão causada pela revolta junto à opinião pública de seus países para promover a divisão formal do território chinês entre eles.

Os norte-americanos já haviam manifestado preocupação com a hipótese levantada por russos e alemães de fecharem as portas de suas áreas de influência na China, bloqueando o acesso das demais potências ocidentais. Em setembro de 1899, o secretário de Estado, John Hay, responde a essa ameaça enviando nota diplomática na qual apresentava a doutrina das Portas Abertas que, segundo ele, destinava-se a "trazer segurança e paz permanentes à China, preservar a entidade territorial e administrativa chinesa, proteger todos os direitos das potências amigas e salvaguardar, para o mundo, o princípio de comércio igual e imparcial com todas as partes do Império Chinês" (ALLEN, 1968, 213). Ao ver ressurgir a ideia da partilha, a seguir à rebelião dos *boxers*, John Hay volta à carga emitindo uma segunda nota, na qual reafirma a política das Portas Abertas. Contando com a discrição da posição britânica, os norte-americanos, que não dispunham de nenhuma área de influência na China, argumentam em favor da igualdade de oportunidades para todos que desejassem comerciar com a China. Embora não seja possível saber o que exatamente os Estados Unidos estariam dispostos a fazer para impedir os europeus de pôr em prática a ideia da partilha, o fato é que a firme posição assumida pela Secretaria de Estado foi suficiente para deter os europeus e preservar a integridade territorial da China.

O episódio dos *boxers* revelou-se, assim, extremamente importante na evolução da política imperialista dos Estados Unidos. Importante porque, em primeiro lugar, fez ver aos europeus que o país considerava a China como área de sua projeção de poder e que, por essa razão, não admitiria a execução de políticas que viessem a excluí-lo do processo. A iniciativa do secretário John Hay foi de modo, portanto, a marcar a posição dos Estados Unidos como ator válido naquele contexto geopolítico do oceano Pacífico. Em segundo lugar, a importância deveu-se ao fato de o "princípio das portas abertas" constituir a expressão do consenso entre os imperialistas norte-americanos. Isto é, tal maneira de conduzir os interesses imperialistas unia todos os setores interessados na expansão econômica e na conquista de mercados, uma vez que evitava o desconforto que a experiência do colonialismo nas Filipinas havia gerado no conjunto da sociedade sem ter, para isso, de abrir mão de concorrer em igualdade de condições com as demais potências imperialistas. Uma vez formado esse consenso, a camada dirigente norte-americana tornava-se, finalmente, livre de obstáculos internos para dar conse-

cução aos seus projetos de expansão imperialista. A "diplomacia do dólar" constitui a expressão desse consenso entre os imperialistas.

Ao findar o século XIX, o Japão e os Estados Unidos estavam expostos como potências emergentes no Pacífico. Naquela altura, já haviam superado o antigo status de nações periféricas. O grau de desenvolvimento industrial da economia dos dois países atingira um ponto tal, que se tornara necessário conquistar novas fontes de fornecimento de matérias-primas e mais mercados consumidores para dar vazão aos excedentes produzidos. Em consonância com a expansão econômica, suas forças armadas deram inequívocas demonstrações de poder, impondo-se militarmente sobre aqueles Estados que seus governantes julgaram que constituíam obstáculos aos seus interesses externos. Ao mesmo tempo, não titubearam em implementar vigorosa ação diplomática em apoio aos seus objetivos estratégicos. Por esse conjunto de iniciativas, os dois países se haviam credenciado como interlocutores necessários em todas as questões relacionadas com aquele contexto regional.

Apesar dessa notável ascensão verificada nas últimas duas décadas do século XIX, os Estados Unidos e o Japão ainda não haviam alcançado a posição de protagonistas no tabuleiro político do Pacífico. A Inglaterra e a Alemanha eram as potências dominantes. A Inglaterra continuava a ocupar o posto de principal potência da região. Dispunha da maior marinha e exercia o poder colonial sobre vastas áreas no Oriente. Sua influência se fazia sentir em toda a parte. A Alemanha, por sua vez, lutava por ascender à posição hegemônica. Desde que Otto Von Bismarck deixou a chefia do governo do Reich, em 1890, Guilherme I promoveu profundas mudanças na política externa alemã, substituindo a política europeísta de equilíbrio de poder do ex-chanceler por uma política agressiva de disputa da hegemonia com a Inglaterra, que implicava a inevitável revisão das áreas de influência e, por conseguinte, a reestruturação do sistema internacional. Na visão do "kaiser" e dos setores imperialistas alemães, a orientação estratégica anteriormente seguida tinha represado os interesses econômicos do país, por isso havia chegado a hora de conciliar a pujança econômica nacional com uma compatível presença no meio internacional. Sob o governo de Bismarck, período em que as potências europeias se precipitaram em direção à periferia em busca de colônias, a Alemanha não se apossou de colônias no Oriente. A base principal de atuação era formada por sua área de influência na China, onde estavam concentrados os interesses do capital financeiro do país. A presença de sua marinha no Pacífico tornara-se possível devido à ocupação de diversas pequenas ilhas espalhadas no oceano, desprovidas de qualquer valor econômico.

Os ingleses não menosprezavam o desafio alemão. Estavam conscientes do poderio econômico, tecnológico e militar do Reich. Sabiam que, se havia um Estado com potencial para disputar-lhe imediatamente a hegemonia, esse Estado era a Alemanha. O poderio alemão já tinha sido demonstrado quando da vitória militar da Prússia sobre a França, ocasião em que se realizou a unificação dos estados germânicos. Na ocasião, a estratégia bismarckiana, voltada exclusivamente para isolar a França e garantir a paz no continente, não implicou qualquer ameaça para os britânicos, que mantiveram inalterada sua posição hegemônica nos mares. Todavia a nova orientação política seguida pelos alemães de construir uma grande marinha e se lançar aos mares passou a exigir dos ingleses maior atenção e cuidado em relação ao tabuleiro político do Pacífico. Em função das pretensões dos alemães, a Inglaterra preferiu assistir passivamente à evolução de norte-americanos e japoneses sem lhes opor nenhuma restrição. Na avaliação dos ingleses, as duas potências emergentes eram aliadas bastante convenientes. Nenhuma das duas ameaçava suas posições e, fundamentalmente, prestavam o importante serviço de contribuir na repressão à vontade imperialista dos alemães.

Esse quadro fica, porém, alterado com o resultado da Primeira Guerra Mundial. Depois dos surpreendentes quatro anos de guerra, a ameaça alemã fora afastada. E isso aconteceu, em grande medida, devido à intervenção dos Estados Unidos, em abril de 1917. A decisão do presidente Woodrow Wilson de participar da guerra associando-se aos países da Entente tornou a vitória alemã impossível. A Alemanha fora capaz de sustentar a guerra praticamente sozinha a maior parte do tempo, dado que seus aliados, os impérios Austro-Húngaro e Turco-Otomano, eram fracos demais para influir no resultado final. Mas, a partir do momento em que a Entente passou a contar com a capacidade produtiva e militar dos Estados Unidos, as chances de vitória do Reich desapareceram completamente. A decisão alemã de continuar apelando para a guerra submarina, a despeito de todos os pedidos em sentido contrário do governo norte-americano, devido às baixas que esse tipo de ação estava produzindo entre os nacionais dos Estados Unidos, e o episódio do Telegrama Zimmermann[7] constituído pela promessa alemã de recompensar o México, caso esse país iniciasse guerra contra os Estados Unidos para recuperar os territórios no Novo México, Texas e Arizona, foram determinantes para a formação do consenso nacional que permitiu a Woodrow Wilson levar o país a participar da guerra (ADAMS, 1979, 255).

O Japão foi diretamente beneficiado pela eclosão da Primeira Guerra Mundial. Apesar da existência de setores da corte simpáticos à Alemanha, que acreditavam na sua vitória, logo no início da guerra, em 8 de agosto de 1914, o governo

japonês assina um acordo com a Inglaterra, pelo qual comprometia-se a empreender uma "ação comum" com aquele país. Esse acordo, cuja validade era restrita ao Extremo Oriente, propiciou consideráveis vantagens ao Japão ao fim da guerra.

Os interesses imperialistas japoneses na China foram os primeiros a se beneficiar da guerra na Europa. Concentrados no esforço de guerra que empreendiam em seus próprios territórios nacionais, os europeus afrouxaram os laços que os ligavam à China, abrindo assim o caminho para a expansão dos interesses japoneses. Os chineses que, em 1912, haviam substituído o Império pela República, e que, sob o impacto das intervenções de Woodrow Wilson e de Lênin em favor do princípio da autodeterminação dos povos alimentavam grande expectativa positiva em relação à Conferência de Paz de Paris, foram surpreendidos com a decisão que concedeu ao Japão a península do Shantung, que era a área que os alemães controlavam em seu país. Ainda que essa decisão tenha sido alterada mais adiante, o fato principal é que a participação japonesa nos negócios da China cresceu significativamente como resultado da guerra e da crise política que dividia os chineses.

Além da progressão na China, os japoneses conquistaram diversas ilhas no Pacífico. Como resultado do acordo de agosto de 1914, os britânicos e os japoneses dividiram entre si as ilhas no Pacífico que pertenciam ao império alemão. As ilhas situadas ao norte do equador couberam ao Japão, como as ilhas Marianas, Marshall e as Carolinas, enquanto aquelas situadas ao sul passaram para o controle da Austrália e da Nova Zelândia.

As ilhas não tinham valor econômico. Eram, porém, muito importantes do ponto de vista estratégico. Mas não era só. Os japoneses passaram também a intensificar seu controle sobre a Coreia, ao mesmo tempo em que ocupavam parte da Sibéria, onde permaneceram por mais quatro anos, e a parte setentrional das ilhas Sakalinas. Com isso, verificou-se uma alteração no equilíbrio do poder naval no Pacífico, situação essa que gerou preocupações na Inglaterra e nos Estados Unidos.

Entre os norte-americanos, o novo quadro estratégico do Pacífico foi assimilado como um autêntico escândalo. Os grandes jornais diários e o Senado consideraram exorbitantes os benefícios que os japoneses extraíram da guerra. A situação da China foi um dos principais motivos de preocupação desses setores. Argumentavam que, com a voracidade com que os japoneses estavam se apossando da China, não tardaria o fechamento do mercado chinês aos norte-americanos. A ilha de Yap foi outro objeto de manifestações antinipônicas. Nessa ilha,

situada na extremidade ocidental do arquipélago das Carolinas, a 1.500km das Filipinas, que passara para a soberania japonesa em função do acordo com a Inglaterra, estavam assentados cabos submarinos (RENOUVIN, 1946, 319). Por essa razão, os norte-americanos entendiam que a ilha deveria ficar sob a administração internacional, e nunca sob a autoridade japonesa. Apesar das pressões, o Conselho da Sociedade das Nações, que atribuiu ao Japão mandato sobre as ilhas Carolinas, manteve o reconhecimento do direito do Japão de manter a posse da ilha.

A irritação dos norte-americanos é uma demonstração de como foram surpreendidos pela ousadia nipônica. Não esperavam que os japoneses fossem tão ágeis e astutos em ocupar o espaço que os alemães, ao terem seu projeto hegemônico derrotado, abriram no oceano Pacífico. Essa indignação ocasionou sérios problemas para os imigrantes japoneses que, em 1913, já haviam sido atingidos pela legislação do Estado da Califórnia que os proibia de comprar terras. Ao fim da guerra, os imigrantes voltaram a ser alvo de hostilidades na costa oeste, onde a maioria estava concentrada.

Tão forte foi essa revolta que se chegou mesmo a falar que os Estados Unidos deviam iniciar imediatamente uma guerra contra o Japão, para resolver de uma vez as contradições que se lhes opunham. Embora o governo do democrata Woodrow Wilson não cogitasse naquele momento ir às últimas consequências para resolver suas diferenças com os nipônicos, vale observar que, desde 1904, o comando conjunto do Exército e da Marinha norte-americanos já dispunha de um plano completo de guerra contra o Japão — o Plano Laranja (FRIEDMAN, LEBARD, 1993, 49). A existência desse plano significava que, ainda que não houvesse razões suficientemente sérias que justificassem a iniciativa de ir à guerra, os formuladores de política externa e de defesa norte-americanos estavam convencidos de que, em algum momento do futuro, o Japão seria um obstáculo a ser removido para que os interesses econômicos e estratégicos dos Estados Unidos fossem adequadamente satisfeitos. É bem verdade também que, no início do século, a marinha norte-americana tinha que se haver com a defesa do país em dois oceanos diferentes, Atlântico e Pacífico, uma vez que não se admitia a ideia de criação de uma frota para cada oceano. Os recursos não eram assim tão abundantes, e existia o temor de que a divisão resultasse em enfraquecimento. Paradoxalmente, contudo, com a inauguração do canal do Panamá em 1914, essa dificuldade foi superada por meio da decisão de aumentar os investimentos para criar duas forças navais, cada qual encarregada de garantir a defesa em cada um dos oceanos.

Para tentar reduzir a tensão que tomava conta da Ásia e evitar uma corrida armamentista desenfreada, o presidente Warren G. Harding propôs a realização de uma conferência em Washington. A conferência teve início em 12 de novembro de 1921 e se estendeu até 6 de fevereiro de 1922, reunindo os Estados Unidos, a China, o Japão, a Grã-Bretanha, França, Itália, Bélgica, Holanda e Portugal. O acordo a que chegaram as potências participantes foi muito revelador acerca da nova conjuntura que se ia formando no contexto asiático. Em primeiro lugar, a adesão inglesa ao acordo representou evidente concessão à sua política de *Two powers Standard*, que se traduzia do seguinte modo: ter sempre uma frota pelo menos igual à soma das duas frotas mais fortes do mundo. Em segundo lugar, os japoneses sentiram-se forçados a baixar suas pretensões expansionistas aceitando limitar sua frota. Afinal, a agressividade com que se conduziram em sua expansão pela Ásia os havia isolado politicamente, razão pela qual viram-se na contingência de aceitar as exigências das demais potências.

A conferência encerrou-se com um acordo pelo qual ficava estipulado que nenhuma potência teria uma frota que excedesse 500 mil toneladas. Essa decisão ficou expressa na fórmula: 5 para os Estados Unidos; 5 para a Inglaterra; 3 para o Japão; e 1,75 para a França e a Itália. Pelo mesmo acordo os Estados Unidos comprometeram-se com o Japão a não construir bases militares na parte oeste do Havaí, ao mesmo tempo em que a Inglaterra comprometia-se a não construir na parte leste de Cingapura e, em contrapartida, o Japão aceitou devolver a província de Shantung à China. Além desse, foi também assinado, em 6 de fevereiro de 1922, o Tratado das Nove Potências, pelo qual as partes contratantes comprometiam-se a respeitar "a soberania, a independência, a integridade territorial e administrativa do Estado chinês", cuja finalidade básica consistia em afirmar o princípio das "portas abertas" (MILZA, 1998, 80).

Por meio da assinatura da Conferência Naval de Washington, os norte-americanos procuraram, portanto, reduzir a vantagem que o Japão havia obtido com a Primeira Guerra Mundial. Estava claro para todas as partes envolvidas no processo, entretanto, que se tratava de um acordo provisório. A correlação de forças na região havia se alterado, e as nações emergentes não se conformariam por muito tempo com as limitações que o acordo lhes impunha. Tudo passava a depender das oportunidades que viessem a se oferecer no futuro às principais potências interessadas, porque os interesses expansionistas estavam praticamente definidos, e nenhuma delas admitiria retroceder em seus projetos de expansão.

Antes mesmo de as negociações navais de 1922 completarem uma década, a instabilidade e a tensão voltaram a tomar conta das relações entre os Estados Uni-

dos e o Japão. Dessa vez os conflitos geopolíticos estavam diretamente relacionados com a situação econômica dos dois países. A crise econômica desencadeada com a quebra da Bolsa de Valores de New York, em outubro de 1929, ao sacudir os alicerces do capitalismo norte-americano, comprometeu todo o circuito capitalista internacional, em virtude da posição central no sistema econômico que a economia dos Estados Unidos havia assumido logo depois da guerra. E as contradições entre os dois países se acirram porque o Japão, cuja economia foi atingida pela crise de um modo ainda mais contundente que as demais economias desenvolvidas integrantes do circuito capitalista, ao procurar se reorganizar para enfrentar os efeitos da crise passou a ameaçar diretamente os interesses econômicos, políticos e estratégicos dos Estados Unidos na região do Pacífico.

A crise do capitalismo norte-americano não constituiu surpresa. A partir de 1927, para muitos analistas a eclosão da crise passou a ser mera questão de tempo, pois a consideravam inevitável. Os economistas da Internacional Comunista, reunidos em seu VI Congresso, entre julho e setembro de 1928, por exemplo, asseveravam que a crise estava para acontecer e que os partidos comunistas deviam se preparar para tomar o poder, uma vez que a crise seria profunda. Essa convicção do movimento comunista internacional, bem como a de analistas de outras inclinações ideológicas advinham da análise de fortes sinais que há muito vinham sendo emitidos pela economia dos Estados Unidos.

Segundo a muito conhecida e prestigiada tese da "estabilidade hegemônica" defendida por Charles Kindleberger, os Estados Unidos não haviam, depois da guerra, assumido as responsabilidades que lhes cabiam por possuírem a principal economia capitalista do mundo.[8] Em vez disso, o comportamento dos dirigentes norte-americanos foi pautado pelo mais estrito egoísmo, que se exprimia com todas as letras no lema "*America first*". Os empresários não distribuíram, sob a forma de salários, os elevados ganhos de produtividade que obtiveram com a introdução de inovações tecnológicas na produção. Se, de um lado, a situação da classe média foi marcada pela prosperidade e pelo otimismo, em virtude da elevação dos rendimentos e da grande oferta de novos produtos, a situação das camadas populares, por outro lado, foi de baixos salários e muitas dificuldades. Para compensar a contração do consumo resultante dessa política, as autoridades econômicas lançaram mão de generosa política de concessão de crédito direto ao consumidor e do aumento das exportações. Em contrapartida, porém, estabeleceram elevadas tarifas alfandegárias que, ao reduzirem as importações europeias, impediram que os europeus pudessem acumular divisas e, por consequência, pagar a dívida contraída com os próprios Estados Unidos para fazer face às des-

pesas de guerra. A esse quadro de vigoroso crescimento da produção e de consumo contido, somava-se a intensa especulação bolsista e imobiliária, sustentada por taxas reduzidas de crédito bancário.

A crise, ao se iniciar, logo assume caráter internacional. Aquelas economias mais frágeis, que dependiam muito das importações norte-americanas, são imediatamente arrastadas para a depressão. Esse era o caso da economia brasileira, que vendia a maior parte de seu principal produto de exportação, o café, para os Estados Unidos. As economias mais fortes, como era o caso da inglesa e da francesa, que àquela altura dispunham de vastos impérios coloniais que logo procuraram proteger mediante a aplicação de medidas cambiais restritivas, apesar de não ficarem a salvo, não foram tão duramente atingidas como as demais. Para esses dois países o problema político foi, talvez, maior que o econômico. Porque a crise, ao desacreditar os instrumentos teóricos liberais como capazes de promover a recuperação econômica e restabelecer a cooperação em nível internacional, estimulou os defensores da solução autoritária, tanto à direita como à esquerda, a conquistar o poder, para criar nova ordem, seja no plano interno, seja no plano das relações internacionais.

A situação do Japão em relação à crise era, por assim dizer, muito particular. A economia japonesa experimentara notável crescimento no quarto final do século XIX e na fase inicial do século XX. Por terem sabido aproveitar as possibilidades que os interesses geopolíticos ingleses ofereceram e, também, por terem explorado com agressividade e competência os mercados consumidores asiáticos, para tanto usando a imagem "de asiáticos para asiáticos", os japoneses conseguiram ultrapassar a linha divisória que separa a periferia do centro do sistema capitalista, tornando-se eles também imperialistas. Investido dessa condição de país capitalista industrializado desenvolvido, o Japão então se lançou à expansão para a China, em primeiro lugar, e também para todo o conjunto da Ásia.

Diferentemente da Inglaterra e da França, que possuíam grande número de colônias ricas, o Japão não conseguiu formar um verdadeiro império colonial. Apenas duas colônias foram conquistadas: Taiwan e Coreia. A primeira foi obtida após a guerra contra a China em 1896, como cláusula do Tratado de Shimonoseki, já a Coreia foi integrada em 1910, a seguir à vitória sobre a Rússia, em 1905. Assim, além de competir com as potências capitalistas mais antigas com interesses na Ásia, o Japão teve que enfrentar a forte concorrência dos Estados Unidos. Por não terem conquistado um espaço de influência exclusivo, livre da concorrência dos demais competidores imperialistas, os rumos tomados pela economia internacional em reação à crise foram particularmente gravosos aos japoneses,

levando-os a enfrentá-la de um modo que representou sério desafio à ordem internacional.

A razão fundamental de toda as dificuldades da economia japonesa consistia na falta de matérias-primas em seu território. Ao Japão falta petróleo, ferro, manganês e outros metais de uso indispensável ao processo produtivo industrial. Vale sublinhar que essa carência não obstruiu o processo de desenvolvimento industrial, simplesmente porque era possível importar tudo o que era necessário. O alto padrão produtivo de sua indústria e o bom desempenho do setor exportador geravam os recursos mediante os quais importavam-se todas as matérias-primas necessárias. Apesar da sucessão de desastres ocorridos ao longo do período,[9] nos anos 1920 a economia japonesa manteve sua marcha ascendente registrando crescimento econômico bem acima daquele observado nas demais economias desenvolvidas. A geração de energia foi indicador importante desse crescimento: no período entre 1919 e 1929 a geração passou de 4.193 milhões de kW para 15.123 milhões de kW, e aumentou para 34.144 milhões de kW em 1939, repercutindo diretamente no desempenho da indústria química e nas indústrias de metais e máquinas e ferramentas (NAKAMURA, 1985, 49). Esse significativo crescimento, cuja principal característica foi a instalação de novas indústrias que passaram a produzir artigos que até então eram importados, resultou numa dependência ainda maior das importações de matérias-primas. No período compreendido entre os anos de 1926 a 1937, as matérias-primas passaram a representar 57,3% do total anual das importações japonesas, dos quais só o algodão representava uma média de 24,4% ao ano (*Ibidem*, 49). Ademais, havendo registrado expressivo aumento populacional no período entre 1914 e 1930, ocasião em que a população passou de 51 para 64 milhões, perfazendo, portanto, aumento de mais de 25%, o país deixou de ser autossuficiente em gêneros alimentícios em 1920, passando a depender de importações no setor agrícola também.

A maneira pela qual as economias nacionais reagiram aos efeitos da crise que se iniciou em 1929 fez com que a grande dependência da economia japonesa para com o comércio exterior, sobretudo a importação de matérias-primas, se tornasse sério problema para o país no início da década de 1930. *Grosso modo*, verificou-se a reafirmação da base nacional do sistema capitalista internacional, nessa fase oligopolista que se havia iniciado na década de 1890. Para melhor dizer, ante as crescentes dificuldades apresentadas nas relações econômicas internacionais pela superprodução, a reação generalizada foi de as economias nacionais se fecharem ao Exterior mediante medidas altamente protecionistas. Em toda parte as tarifas alfandegárias foram elevadas, com o objetivo de reduzir drasticamente as impor-

tações; as moedas foram desvalorizadas, com vistas a aumentar a competitividade das exportações; e foram tomadas medidas visando a também reduzir ou suprimir a imigração, para com isso proteger o emprego do trabalhador nacional. Passou a ser o ideal de todas as políticas econômicas criar a autossuficiência.

Para um país nas condições do Japão, que não dispunha da maior parte das matérias-primas que demandava e que também não contava com colônias em número suficiente para lhe garantir os fornecimentos na medida das necessidades, a situação internacional configurava-se bastante adversa. Em vista disso, formaram-se duas correntes políticas internas: de um lado, o governo civil que preconizava uma política de respeito aos acordos internacionais e de busca de cooperação; de outro lado, os militaristas, para os quais a solução dos problemas japoneses somente poderia ser alcançada por meio da execução de vigorosa política expansionista. Para poder executar a proposta política militarista, fazia-se necessário, no entanto, aumentar a produção de material bélico. Era preciso aumentar tanto a capacidade da Marinha quanto a do Exército. Essa vertente política recebia firme apoio de setores ultranacionalistas da sociedade, que interpretavam a crise japonesa como resultante do excesso demográfico e viam os programas expansionistas dos fascistas europeus como modelos a serem seguidos. A opção expansionista constituía, contudo, um caminho sem volta. Isso porque, para produzir mais equipamentos para as forças armadas, capacitando-as a enfrentar os obstáculos que se oferecessem no caminho da expansão, criava-se ainda mais necessidade de importação de matérias-primas. Ou seja, caso o Japão quisesse acompanhar a tendência das economias industriais avançadas no sentido de se tornar o menos dependente possível do mercado internacional, não havia outra saída senão aquela de se assenhorear de áreas produtoras de petróleo, ferro, manganês, carvão, algodão, lã, sal, trigo, soja, etc. Seria correr um risco muito grande permanecer recorrendo às importações de petróleo, ferro, borracha, chumbo e fosfato dos Estados Unidos, do Canadá, da China, das colônias holandesas e da Malásia. Aos olhos dos militaristas japoneses, parecia, portanto, não existir alternativa. Quanto mais a economia do país crescia, maior era a prosperidade, e maior passava a ser sua dependência da importação de matérias-primas. Por consequência, os militares japoneses tinham a percepção cada vez mais clara da vulnerabilidade externa do país.

A política de contenção aos militaristas encontrou seu limite no ano de 1930. Nesse ano, celebrou-se a Conferência Naval de Londres, que foi concebida como uma continuação da Conferência de Washington de 1922. Sob forte pressão, os representantes japoneses aceitaram limitar a tonelagem dos cruzadores pesados

na proporção: 10; 10; 07, para a Grã-Bretanha, para os Estados Unidos e para o Japão, respectivamente. Apesar de a conferência ter sido proposta pela diplomacia japonesa, o acordo foi muito mal recebido no país, havendo sido objeto de muitos protestos e, mesmo, de atentado contra a vida do primeiro-ministro Minseito (REISCHAUER, 1986, 173). A decepção decorreu do fato de os Estados Unidos terem aparentemente saído como os principais beneficiados pelo acordo. A Grã-Bretanha sofreu perdas relativas que, mais tarde, demonstraram-se muito expressivas. O problema dos japoneses é que eles haviam alimentado grande expectativa sobre as possibilidades de realizar a expansão de sua marinha, visando a uma atuação mais efetiva em todo o Pacífico.

Ao terem sua política marítima contida, os militaristas japoneses buscam a expansão pela via terrestre. O objetivo passa a ser a China, particularmente a região da Manchúria. Os interesses japoneses já estavam estabelecidos em parte da Manchúria desde 1905, quando da guerra contra a Rússia. No final da década de 1920, em sua luta para restabelecer a autoridade de Beijing sobre a totalidade do território, o que incluía a repressão sobre os guerrilheiros comunistas, o presidente chinês Chiang Kai-Chek iniciou pressões com a finalidade de conseguir a retirada dos japoneses da região. Essa reação chinesa acabou por estimular os setores do exército defensores da expansão. Assim, em setembro de 1931, a pretexto de um suposto ataque chinês à linha ferroviária próxima da cidade de Mukden, os japoneses iniciam a ocupação de todo o território da Manchúria.

O Japão importava da Manchúria carvão, minério de ferro, sal, trigo e soja, e tinha a esperança de que a região lhe resolvesse o sério problema da falta de arroz, petróleo e algodão. Seria muito importante obter a satisfação dessas necessidades e consolidar sua posição no território. A reação dos Estados Unidos fora muito forte. Para os norte-americanos a expansão japonesa na China era considerada inaceitável. Por isso, os japoneses procuram revestir sua presença de uma certa legalidade, colocando o último imperador chinês Pu Yi, deposto pela República, como imperador da Manchúria, que foi rebatizada Manchukuo, numa tentativa de descaracterizar a ocupação. No entanto o artifício japonês não é aceito, e a Sociedade das Nações condena a ocupação, ao que o Japão responde com sua saída da organização.

O passo dado pelo Japão foi, por assim dizer, irreversível. Isso porque a Manchúria nunca pôde realizar os sonhos japoneses. Dos produtos que pretendiam explorar, apenas foi possível sal e carvão. O petróleo, que era o principal, nunca foi obtido. Ademais, desde essa iniciativa militar o Japão entrou definitivamente em rota de colisão com os Estados Unidos. A partir de então os japoneses preci-

sariam conquistar de qualquer modo as fontes de matérias-primas de que necessitavam para se tornarem autossuficientes, visto que os norte-americanos começam a levar a efeito pressões no intuito de impedir qualquer avanço nipônico.

Ao cabo de cinco anos os japoneses se revelam desiludidos com a Manchúria, decidindo estender sua ocupação ao território chinês. Um choque entre tropas nipônicas e chinesas perto da ponte Marco Polo transforma-se em motivo para a invasão da China. Os civis do governo japonês tentam conter a ação militar, mas dessa vez os militaristas tornam-se senhores da situação, dominando todo o Japão. O exército toma rapidamente Beijing, Chengtu e Shangai, estabelecendo um governo de sua confiança na capital Nanquim, enquanto Chiang Kai-Chek transfere a capital para Chungking, de onde passa a comandar a resistência.

Logo se verificou que os cálculos dos chefes militares nipônicos estavam errados. A ideia de que a divisão então existente na China opondo os guerrilheiros comunistas liderados por Mao Zedong ao governo do Guomintang facilitaria a dominação não correspondeu à realidade. Nacionalistas e comunistas conseguiram formar aliança para combater o invasor, e os japoneses tiveram, por consequência, de enfrentar uma longa e desgastante guerra que se alastrou por todo o país.

O ataque e a ocupação da China pelo exército japonês davam, na verdade, início à Segunda Guerra Mundial. A iniciativa nipônica representava desafio aberto aos Estados Unidos, à Grã-Bretanha, Holanda e França. Aos Estados Unidos, porque a China constituía o ponto mais sensível de seus interesses econômicos e estratégicos na Ásia. Os europeus também eram desafiados, porque os japoneses, em sua nova fase expansionista, declaravam estar em processo de construção da Esfera de Coprosperidade Pan-Asiática, o que traduzia a disposição do governo militarista do Japão de buscar em toda a Ásia as bases econômicas que garantiriam sua autossuficiência, como, aliás, o embaixador nipônico, em Paris, já havia deixado claro em janeiro de 1936: "Pedimos que se reconheça nosso direito de assegurar à nossa população a possibilidade de viver. Se o Velho Mundo se compraz em fechar não somente seus territórios metropolitanos, mas também suas possessões ultramarinas ao comércio exterior, esta medida não aumentará em nada o bem-estar geral e preparará um conflito."[10] Tal projeto supunha, portanto, a conquista das colônias asiáticas das metrópoles europeias.

Demorou um pouco, porém, antes que os japoneses tomassem uma decisão definitiva. Apesar de a campanha da China não ter tido o êxito esperado, o exército manteve sua força política. No entendimento de suas lideranças, era o caso de

estender a expansão na direção norte. Era sua pretensão invadir a Sibéria, pois lá estavam depositadas todas as riquezas de que os nipônicos careciam, embora os investimentos necessários para viabilizar sua utilização estivessem bem acima das possibilidades de sua economia. A viabilização da autossuficiência econômica dependeria, pois, de uma guerra contra a União Soviética, o que representaria nova versão da guerra travada contra o império russo em 1904/5.

A decisão de Franklin Roosevelt em comunicar, em julho de 1939, que suspenderia em janeiro do ano seguinte o Tratado Americano-Japonês de Comércio e Navegação, e a decisão de Stalin em celebrar o acordo com Hitler para sair do cerco que julgava ter se formado ao redor da URSS deixaram os japoneses em estado de alerta, mas ainda indecisos a respeito do caminho a seguir. Contudo a vitória obtida pelos exércitos de Hitler sobre a Bélgica, a Holanda, e a imediata e rápida rendição da França, em junho de 1940, sinalizaram aos japoneses que a expansão devia ser dirigida para o Sul.

A capitulação das metrópoles europeias criava um vazio de poder em suas colônias asiáticas. E essas colônias eram de suma importância para a consecução do projeto japonês de alcançar a autonomia econômica. Afinal, na Indochina podia se obter arroz, milho, estanho, borracha e zinco, e na Malásia e nas Índias Orientais Holandesas os japoneses poderiam abastecer-se de estanho, bauxita, níquel, minério de ferro, fosfato, cromo, tungstênio, cobre e, fundamentalmente, grandes quantidades de petróleo.

O Japão, inicialmente, poderia contar com fornecimentos dos produtos agrícolas, dos minérios e do petróleo dessas regiões. As autoridades coloniais não opunham obstáculos a isso. O grande problema era o comportamento diplomático dos Estados Unidos. Seus dirigentes pressionavam os europeus para que dificultassem o acesso dos japoneses às matérias-primas que eles desejavam. E, como se já não bastasse estar submetido a esse jogo, que os norte-americanos conduziam de maneira indireta, os nipônicos, para se abastecer de petróleo, dependiam diretamente das importações daquele país.

O governo norte-americano, por sua vez, achava-se dividido em relação à progressão japonesa. O presidente Roosevelt considerava a Alemanha a principal força inimiga. Era para enfrentar Hitler que ele achava que as forças armadas norte-americanas tinham que se preparar. Contra a opinião de alguns de seus assessores, que pediam ações mais enérgicas, Roosevelt argumentava que a expansão japonesa poderia ser contida exclusivamente pelos mecanismos econômicos. Por meio do contingenciamento e do aumento do preço do petróleo, Roosevelt esperava pôr os japoneses de joelhos, dispensando, portanto, o recurso da guerra.

Para ele, seria contraproducente assumir a guerra em dois oceanos. A marinha norte-americana ainda não estava preparada para enfrentar um desafio como esse. A Lei de Expansão Naval nos dois oceanos, de 1940, ainda demoraria algum tempo até apresentar os resultados esperados (FRIEDMAN, LEBARD, 1993, 77).

Aos poucos os japoneses perceberam o alcance da estratégia norte-americana. Deram-se conta de que, com o colapso das metrópoles europeias diante do poderio dos alemães, os norte-americanos não queriam permitir que eles, os japoneses, ocupassem posição preeminente no Pacífico exercendo influência direta sobre as colônias dos europeus. Parecia claro que os norte-americanos não tinham planos de ocupação das colônias, mas também não pretendiam permitir que elas passassem para seu controle. Estando os europeus praticamente à margem do cenário, ficava portanto evidente que era a supremacia na Ásia-Pacífico que estava em jogo nas relações com os Estados Unidos. Assim sendo, ao Japão cabia escolher: submeter-se docilmente à hegemonia dos Estados Unidos ou desencadear uma política agressiva para conquistar a posição hegemônica e, com isso, obter a completa autonomia pela qual vinha lutando desde o início da década de 1930.

A posição de Franklin Roosevelt em evitar o confronto continuou prevalecendo mesmo quando os japoneses, numa decisão que uniu o exército e a marinha, decidiram ocupar a parte norte da Indochina, em setembro de 1940. Continuando a agir contra a vontade de seus assessores, o presidente dos Estados Unidos prosseguiu com a política de contingenciamento progressivo. As exportações de ferragens e aço para o Japão são então embargadas. Roosevelt desejava que os japoneses se dessem conta de que seria inútil sua política expansionista. Queria que entendessem que o mais sensato a fazer era entrar em acordo com os Estados Unidos. Mas, para isso, não desejava tomar medidas muito radicais, como era desejo de seus auxiliares, para não fazer que os japoneses se sentissem desesperados considerando a guerra como a única solução possível.

Em vez de levar o Japão a reconsiderar sua estratégia e submeter-se à hegemonia dos Estados Unidos, a tática de Roosevelt levou os japoneses a fortalecer sua convicção de que a saída estava na expansão. O contingenciamento determinado por Roosevelt havia resultado numa significativa redução da quantidade de petróleo importado. Com isso, a importação de petróleo do Japão caiu assustadoramente. Como a ideia que prevalecia amplamente era a que a autonomia havia que ser assegurada a qualquer custo, e ela só podia se dar caso o país dispusesse de maior oferta de petróleo e de matérias-primas, não restava nenhuma alternativa senão a de desafiar o poder do Estado norte-americano.

A resposta japonesa veio com a invasão de toda a Indochina. Em julho de 1941, cerca de 40 mil soldados japoneses se precipitaram sobre a colônia francesa, que era muito rica em borracha, mas incapaz de resolver o exasperador problema do abastecimento de petróleo. Respondendo ao ataque, o governo norte-americano adotou medidas de retaliação ainda mais severas que as anteriores: congelamento dos ativos japoneses nos Estados Unidos; fechamento do canal do Panamá aos seus navios; e o embargo das remessas de gasolina de alta octanagem, usada pela aviação. Segundo Roosevelt, era conveniente agir com método para "pôr a corda no pescoço do Japão e ir dando um apertão de vez em quando" (GOODWIN, 2001, 231).

O "apertão no pescoço dos japoneses", que os auxiliares de Roosevelt operaram, foi tão violento que lhes retirou praticamente todo o ar. Na verdade, embargaram gasolina de todos os tipos. Em decorrência da crise provocada pelas sanções, o ministro da Guerra, general Hideki Tojo, assumiu o cargo de primeiro-ministro, substituindo Fumimaro Konoye. Essa mudança política sinalizou a maneira como o Japão passaria a se conduzir nas relações com os Estados Unidos. Aos diplomatas japoneses foi dado o último dia do mês de novembro como prazo fatal para conseguirem negociar um acordo em termos aceitáveis. No Japão não se admitia a hipótese de se submeter aos Estados Unidos. Da mesma forma que, em se tratando de acordo diplomático, os japoneses não concordavam em se retirar da China, posição essa que, por sua vez, nem os norte-americanos nem Chiang Kai-Chek podiam considerar seriamente. Enquanto isso, aceleravam-se os preparativos para desfechar violento ataque a Pearl Harbor. Os chefes militares estavam determinados a alcançar a posição hegemônica no Pacífico e, para isso, estavam dispostos a ir à guerra contra os norte-americanos.

Quando o embaixador Kishisaburo Nomura comunicou ao governo dos Estados Unidos o rompimento das relações diplomáticas dos dois países, em 7 de dezembro de 1941, as autoridades norte-americanas já sabiam que os nipônicos iniciariam as hostilidades atacando algum ponto estratégico no Pacífico, que poderia ser as Índias Orientais Holandesas, a Malásia ou as Filipinas. Especialistas em inteligência dos departamentos de guerra e da marinha haviam quebrado o código secreto japonês, o que permitira aos americanos conhecer com um pouco de antecedência tanto a decisão quanto a hora de atacar. No entanto, não foi possível saber onde os japoneses concentrariam seu primeiro ataque.

O ataque desfechado à base naval de Pearl Harbor, no Havaí, na manhã de domingo de 7 de dezembro de 1941 pegou, portanto, os norte-americanos completamente desprevenidos. Embora as autoridades militares dos Estados Unidos

houvessem levantado a hipótese de ataque a Pearl Harbor em suas discussões, a ideia predominante era a de que o ataque seria muito provavelmente feito às Filipinas. Nesse aspecto, a exemplo do ataque à Rússia realizado em 1904, os japoneses foram bem-sucedidos. Os norte-americanos não tiveram tempo de acionar o fogo antiaéreo nem tampouco de providenciar a decolagem de seus caças, de modo que em poucos minutos seus oito encouraçados, três destróieres e três cruzadores leves tinham sido atingidos, e 3.500 marinheiros, soldados e civis jaziam mortos, configurando o pior revés de toda a história naval do país. Apesar do indiscutível êxito japonês, para sorte da marinha norte-americana seus três porta-aviões escaparam ilesos, por não se encontrarem atracados nas docas naquele dia.

A seguir ao ataque a Pearl Harbor, os japoneses não encontraram dificuldades em conquistar o Sudeste da Ásia e as ilhas situadas ao norte da Austrália. Contudo o êxito japonês imediatamente se traduziu em espetacular vitória política de Franklin Roosevelt. Sua indignação contra o ato traiçoeiro dos nipônicos contagiou toda a nação. Todas as resistências que se lhe ofereciam a participar da guerra foram derrubadas. Ele, que estava convencido de que a participação na guerra tiraria o país da crise em que mergulhara na década de 1930, empenhou-se em mobilizar a sociedade norte-americana na sua totalidade. Nas duas casas do congresso, apenas uma deputada votou contra a conclamação do presidente à declaração de guerra. Os líderes sindicais logo se manifestaram garantindo que os trabalhadores participariam do esforço de guerra, sem promover greves ou paralisações (GOODWIN, 2001, 256).

Tão rápida, articulada e bem-sucedida foi a reação do governo Roosevelt ao ataque a Pearl Harbor, que muitos alimentaram a suspeita de que o presidente tinha conhecimento prévio daquele ataque. Essa tese, porém, não procede. Além disso, o ataque não foi diretamente dirigido ao território norte-americano, mas, sim, à base naval no Havaí. O que havia, de fato, era a política de "apertar o pescoço dos japoneses" por meio dos embargos às remessas de matérias-primas para seu parque industrial, e a ideia segundo a qual a participação na guerra era a saída mais óbvia e mais promissora para a superação da crise por que ainda passava o país, uma vez que a política do New Deal havia praticamente se exaurido. O que Roosevelt e seus assessores sabiam, era que o Japão ia atacar. Afinal, os nipônicos haviam sido induzidos a isso. E, para enfrentar a situação, o governo procurou preparar a sociedade. As empresas foram persuadidas a se adaptar às necessidades de guerra, os cidadãos foram sendo advertidos de que se avizinhavam momentos difíceis e que o comportamento da sociedade podia influir decisi-

vamente no desfecho do processo, assim como escolas e universidades passaram a ministrar cursos sobre balística, história das guerras, psicologia da guerra e sobre os efeitos das guerras para esclarecer a sociedade e melhor prepará-la a enfrentar as inevitáveis adversidades que estavam por vir (ADAMS, 1979, 325).

O ataque proporcionara, porém, grande vantagem aos japoneses. Embora a capacidade da produção industrial dos Estados Unidos fosse muito superior à do Japão, levaria algum tempo até que a indústria norte-americana conseguisse repor as perdas e ampliar a frota. Os Estados Unidos podiam simplesmente esperar até que todo o trabalho fosse concluído, para então partir para o confronto. No entanto, essa ideia não era admitida pelas autoridades do país, porque ao longo desse tempo os nipônicos sentir-se-iam à vontade para consolidar suas posições, tornando o custo do futuro confronto elevadíssimo. Portanto, considerou-se necessário enfrentar imediatamente os japoneses, mesmo em situação de inferioridade numérica e qualitativa.

Nessas condições, a vitória só poderia se tornar possível caso conseguissem atrair os japoneses para um confronto em que as condições lhes fossem todas amplamente favoráveis. Por outro lado, os japoneses ansiavam por uma grande batalha. Não podiam simplesmente ficar aguardando até que os norte-americanos se recuperassem do baque e se reorganizassem. Esperavam a oportunidade para esmagar o que restava da frota inimiga, contando com isso alcançar uma posição tão privilegiada que os permitisse ameaçar os norte-americanos em seu próprio território. A vitória dos Estados Unidos, em face desse quadro, dependia fundamentalmente da capacidade de seu serviço de inteligência.

Pois foi justamente a inteligência a principal razão do êxito norte-americano. Devido à crise econômica pela qual o país passava, o serviço público, em geral, e as forças armadas, em particular, puderam atrair grande número de intelectuais de alto nível, que não conseguiam colocação no setor privado. Os "espíritos de secretária", como os oficiais da marinha depreciativamente os qualificavam, e entre eles um novelista especialista em temas navais, conhecido pelo pseudônimo de Alec Hudson, dirigiam os serviços de escuta e decifração das mensagens que os comandantes japoneses trocavam. Esses especialistas em criptologia conseguiram, no início de março de 1942, decodificar as complexas cifras nipônicas JN25.[11] E, em 13 de março, concluíram que o ponto AF que os japoneses pretendiam atacar tratava-se do atol de Midway, onde os Estados Unidos mantinham uma base militar (JACOBSEN, 2000, 2). O papel que desempenharam foi, portanto, importantíssimo. Sobretudo porque os japoneses, confiantes na extrema

complexidade de seu código, nunca desconfiaram que os norte-americanos o haviam decifrado.

Midway dista 1.600 quilômetros do Havaí, marcando exatamente a metade do caminho ao Japão. Caso os japoneses conseguissem tomar Midway, obteriam uma posição excepcional. Evidentemente que a conquista do atol não levaria os nipônicos a ganhar a guerra, pois a vitória seria sempre determinada pela capacidade industrial e pelo acesso às matérias-primas necessárias ao processo produtivo. Mas, a conquista japonesa de Midway decerto teria tornado a evolução da guerra muito diferente e, inevitavelmente, mais longa.

Ao tomarem conhecimento de que os japoneses tencionavam tomar Midway, os norte-americanos procuraram tudo fazer para que os inimigos não mudassem de ideia, pois assim poderiam surpreendê-los, senão anulando pelo menos reduzindo a grande vantagem numérica e qualitativa que possuíam. Como parte importante desse plano, os norte-americanos levaram seus aviões bombardeiros a sobrevoar Tóquio, em abril de 1942. Os sobrevoos foram operações muito arriscadas, porque esses grandes aviões, que normalmente precisavam de pistas longas para ganhar aceleração e decolar, foram lançados de porta-aviões com pistas de menos de 400 metros. Franklin Roosevelt deu publicidade a esses voos afirmando que os aviões haviam decolado da base fictícia de Shangri-la. Mediante esse estratagema os japoneses concluíram que aqueles aviões só podiam ter sido lançados de Midway, pois, além de não poderem ser lançados de porta-aviões, havendo partido de uma outra base não teriam como ser abastecidos de combustível. Tal conclusão reforçou a ideia dos nipônicos de que eles não podiam prescindir daquela base.

O almirante Isoroku Yamamoto foi o responsável pela elaboração do plano de conquista do atol de Midway. Fortemente inspirado na grande batalha de Tsushima, Yamamoto, à frente de impressionante força naval, pretendia derrubar as defesas norte-americanas sediadas em Midway e invadir as duas pequenas ilhas que compõem o atol, estabelecendo ali uma base aérea. Segundo seus planos, as forças militares dos Estados Unidos não chegariam a tempo de tentar impedir a invasão e, ademais, seriam insuficientes para ameaçar as novas posições a serem por ele conquistadas. Tal como o sucedido com os russos em Tsushima há 37 anos, os norte-americanos seriam definitivamente afastados do caminho do Japão após a tomada de Midway.

As forças sob o comando de Yamamoto compunham-se de: a) *força de submarinos* formada por 16 unidades; b) *força de porta-aviões*, denominada Esquadrão Naval nº 1, comandada pelo almirante Nagumo, formada pelos porta-aviões

Akagi, *Soryu*, *Kaga* e *Hiryu*; c) *força de couraçados*, constituída pelos couraçados *Nagato*, *Mutsu* e *Yamato*; d) *força de transporte*, sob o comando do vice-almirante Hosogaya Moshiro, compreendia 12 navios de transporte, dois couraçados, seis cruzadores pesados e diversos contratorpedeiros; e) *força da Aleutas*, comandada pelo vice-almirante Hosogaya essa força era integrada por dois porta-aviões ligeiros e quatro couraçados. No total, eram cerca de 200 navios e 234 aviões, entre esses últimos figuravam com destaque os aviões Mitsubishi Zero, considerados como os mais eficientes caças de combate da Segunda Guerra Mundial.

O comando de Yamamoto era exercido a partir do supercouraçado *Yamato*, de 72 mil toneladas, o maior couraçado de todos os tempos. Admirado por todas as marinhas, o *Yamato* era considerado a obra-prima da engenharia naval, e o grande símbolo do poder industrial-militar do Japão.

A força da Aleutas tinha por missão realizar manobra diversionista. O objetivo do ataque àquelas ilhas sem maior valor estratégico, situadas nas proximidades do Alaska, consistia, simplesmente, em fazer os norte-americanos acreditarem que não havia nenhum plano de grande envergadura em andamento. Assim sendo, deslocariam um porta-aviões para defender a ilha Dutch Harbour, enfraquecendo-se ainda mais em Midway. Por conhecer em detalhes os planos japoneses, os norte-americanos não mordem a isca, ignorando a operação que os nipônicos iniciam no arquipélago, na madrugada de 3 de junho.

As forças navais norte-americanas comandadas pelo almirante Chester W. Nimitz eram bem modestas quando comparadas com as japonesas. Ressentiam-se bastante do ataque de surpresa lançado pelos japoneses em Pearl Harbour. O porta-aviões *Yorktown*, por exemplo, havia sofrido sérios danos quando da batalha do mar de Coral, e por isso teve apenas três dias para ser reparado, reequipado e reabastecido para entrar em condições de combate. Em sua totalidade, as forças distribuíam-se em três porta-aviões, oito cruzadores, cinco contratorpedeiros e 20 submarinos. Eram acrescentadas a essas, as forças estacionadas em Midway, igualmente insuficientes: 54 aviões dos fuzileiros navais, 38 aviões da marinha, 23 aviões da força aérea e dois importantes radares.[12]

Em vista da grande disparidade de forças, somente por meio da surpresa e do uso intensivo da força aérea podiam os norte-americanos garantir a vitória. E, mesmo assim, ainda era necessário ter a ajuda das condições atmosféricas, porque o bom tempo e a boa visibilidade favoreciam, naturalmente, a forca naval de Yamamoto. No confronto aberto, portanto, seria praticamente impossível aos norte-americanos obter vitória sobre os japoneses.

A Batalha Naval de Midway teve início às 4h30 do dia 4 de junho de 1942, com o ataque japonês contra as forças norte-americanas estacionadas nas ilhas. Enquanto os navios e os aviões japoneses se concentravam no alvo em terra, as patrulhas japonesas perceberam e advertiram o comando da aproximação de navios norte-americanos. No entanto, para a grande sorte dos comandados pelo almirante Nimitz, o forte nevoeiro que cobria toda a região não permitiu que as patrulhas se dessem conta da aproximação dos porta-aviões. De modo que, quando os japoneses tiveram ciência de que os norte-americanos chegavam com uma força naval completa e que, por consequência, deviam reformular rapidamente seu plano de ação, adaptando-se às novas e inesperadas condições, já não havia mais tempo.

A invisibilidade dos porta-aviões inimigos levou o almirante Chuichi Nagumo à decisão técnica de não operar a troca de armamento[13] de seus aviões, o que acabou por se revelar como crucial para o desfecho da batalha. À frente do Esquadrão Naval n° 1, que tinha a responsabilidade de investir contra Midway e apoiar o ataque contra a ilha, Nagumo, sentindo-se totalmente seguro por não existir nenhum registro da presença de navios norte-americanos na área, equipou todos seus 33 aviões Aichi com bombas contra objetivos terrestres, em substituição aos torpedos e bombas antinavios. Quando tomou conhecimento da chegada de uma força composta por cruzadores e destróieres, o almirante julgou que não havia necessidade de trocar o armamento para enfrentá-los. Ao ser informado, porém, que a força inimiga era integrada também por porta-aviões, Nagumo ordenou o imediato regresso dos aviões, mas a essa altura já não existia mais tempo de realizar a troca de armamento.

Enquanto o confronto se deu no plano exclusivamente naval, os nipônicos impuseram facilmente sua superioridade. As ondas de ataque dos navios norte-americanos não eram capazes de produzir nenhum dano expressivo na frota japonesa. Porém, aproveitando o momento em que os aviões japoneses estavam pousados, reabastecendo-se, os aviões norte-americanos, bem protegidos pelas nuvens espessas, desfecharam certeiro ataque aos porta-aviões japoneses. Essa ação relâmpago revelou-se decisiva, visto que três porta-aviões foram completamente inutilizados. Desse confronto, apenas o porta-aviões *Hiryu* conseguiu pôr-se a salvo, sendo inutilizado, entretanto, um pouco depois por nova onda de ataque inimigo. Os japoneses destruíram o porta-aviões *Yorktown* e mais alguns outros navios, mas isso nada significou, porque os norte-americanos haviam obtido vitória completa. Entretanto, sem a cobertura da força aeronaval de seus quatro porta-aviões, o que restava da força naval japonesa procurou retirar-se o

mais rapidamente possível para evitar a destruição total. Ao darem a batalha por encerrada, os norte-americanos contabilizaram 340 mortos, ao passo que os japoneses acumularam 3.057 (HICKMAN, 2007, 2).

Em termos militares, Midway significou a derrota japonesa na Segunda Guerra Mundial. A guerra seguiu seu curso após a batalha, com os japoneses vendendo sua derrota por um preço bem alto. Os aliados, representados pelos norte-americanos, só conseguiram vencer definitivamente a resistência nipônica e dar um ponto final à guerra em agosto de 1945, ao lançarem as bombas atômicas sobre Hiroshima e Nagazaki. Mas, a impossibilidade do Japão de alcançar a vitória ficou patente quando da perda dos quatro porta-aviões em Midway, já que a indústria do país não dispunha das condições necessárias para providenciar rapidamente a reposição desse equipamento, ao contrário da indústria dos Estados Unidos que só fez elevar sua capacidade produtiva à medida que o conflito prosseguia. Além disso, os japoneses perderam a fina flor de sua oficialidade. Muitos foram mortos em combate. Outros, não suportando a dor da derrota, praticaram o suicídio (Harakiri). E os que se salvaram perderam a autoconfiança, ao mesmo tempo em que não era mais possível formar novos oficiais tão bem treinados como aqueles que pereceram na grande batalha.

No plano geopolitico, a Batalha Naval de Midway determinou aquilo que com o prosseguir da guerra e com a definição dos termos da paz finalmente se revelou de modo explícito e inequívoco: os Estados Unidos passaram a ser a potência hegemônica no oceano Pacífico.

Desde quando se organizaram internamente, após a Guerra de Secessão e a Revolução Meiji, os Estados Unidos e o Japão iniciaram ação política e militar no sentido de projetar seus interesses nacionais na área do Pacífico. A China, por demais vagarosa em sua reação às agressões imperialistas, constituía o grande objetivo de ambos. As elites dirigentes dos dois Estados ambicionavam o controle sobre ela, para satisfazer suas necessidades de mercados consumidores e de matérias-primas. Contudo, esses interesses coincidentes de norte-americanos e de japoneses demoraram um pouco até assumir caráter de antagonismo. Esse conflito havia permanecido apenas em estado de latência porque sobre eles impunham-se os interesses da Grã-Bretanha. Tal situação levou os dois países a se aliarem em certas circunstâncias. Todavia, depois que os britânicos venceram o desafio lançado pela Alemanha guilhermina, viram-se forçados a aceitar a elevação do status dos Estados Unidos e do Japão naquela área. E, por fim, combalida pelo novo desafio alemão de Hitler, a Grã-Bretanha teve que assistir inerte à luta

que os norte-americanos e os japoneses travaram para decidir qual potência ocuparia o lugar deixado vago pelos britânicos.

A Batalha Naval de Midway[14] deve ser considerada, enfim, uma das mais importantes batalhas navais de todos os tempos, porque naqueles poucos minutos em que os comandados pelos almirantes Nimitz e Yamamoto entraram em combate, redefiniram o sistema internacional de poder.

NOTAS

1. Os historiadores revisionistas japoneses argumentam que a estrutura institucional feudal e os valores sociais agrários foram progressivamente impostos pela dinastia Tokugawa à sociedade japonesa, com o objetivo de sufocar e eliminar a longa e rica tradição criada pelos "homens do mar" do Japão. Segundo essa interpretação, a Revolução Meiji, longe de ter representado um milagre, nada mais teria sido senão um despertar dessa tradição adormecida. Ver Amino Yoshihiko, *As raízes do milagre japonês*, Lisboa, João Sá da Costa, 1997.

2. Barrington, MOORE Jr. *As origens sociais da ditadura e da democracia — senhores e camponeses na construção do mundo moderno.* São Paulo, Martins Fontes, 1983.

3. Guerra travada entre Inglaterra e China, de 1839 a 1842, motivada pela tentativa do governo chinês de suprimir o comércio ilegal do ópio comandado pelos ingleses, após o quê os ingleses impuseram o Tratado de Nanquim à China, abrindo assim seus portos para o comércio internacional.

4. Grupos coesos e controlados por famílias de companhias monopolistas em áreas econômicas chaves.

5. "Nossa nação, abençoada pela unificação de seus interesses, já não se conforma com o equilíbrio e dominará as demais. Bem além de suas fronteiras, nosso império não reconhecerá limites senão que, como o mar, se ampliará em círculos sem fim."

6. A rebelião dos "*boxers*" ("*Boxers*" *unidos* em probidade") iniciou-se em 1898, na província do Shandong, e encerrou-se, formalmente, em setembro de 1901. Formados por junção de sociedades secretas e unidades de autodefesa, esses praticantes de luta marcial travada com os pés rebelaram-se contra a dinastia estrangeira manchu e, após serem surpreendidos pelo apoio prestado pela própria imperatriz Cixi, redirecionaram o movimento contra os estrangeiros ocidentais. Depois de manterem o bairro das embaixadas em Beijing sob cerco, acabaram esmagados por tropas ocidentais e japonesas (SPENCE, 1996, 235-238).

7. "Posteriormente, descobriu-se que a causa da explosão tinha sido a combustão espontânea do carvão armazenado nos paióis junto ao santa bárbara de proa. No princípio de 1912 conseguiu-se repor a flutuar os restos do navio, que foi rebocado para o alto-mar e afundado" (http://pt.wikipedia.org/wiki/USS_Maine).

8. Arthur Zimmermann, subsecretário dos Negócios Estrangeiros do império alemão, preocupado com a possibilidade de entrada dos Estados Unidos na Primeira Guerra em apoio à Entente, envia telegrama ao governo do México, como parte das negociações em curso, propondo aliança contra os norte-americanos. Enviado em 17 de janeiro de 1917, o telegrama foi interceptado pelo serviço secreto inglês que, habilmente, consegue que os governos dos EUA tomem conhecimento do teor do telegrama, o que contribui bastante para a decisão do governo do país de ir à guerra. (Ver Bárbara W. Tuchman, 1992.)

9. "O sistema econômico internacional foi deixado instável pela incapacidade da Inglaterra e pela reticência dos Estados Unidos em assumir as responsabilidades da estabilização em três setores particulares: a) mantendo um mercado relativamente aberto para as mercadorias que não tinham achado compradores; b) fornecendo, de forma contracíclica, empréstimos em longo prazo; c) minimizando a amplitude da crise. O sistema econômico mundial era instável, a não ser que um país o estabilizasse, assim como o havia feito no século XIX e até 1913 a Inglaterra. Em 1929, os ingleses não podiam e os americanos não queriam fazê-lo. Quando cada país se pôs a proteger seus interesses nacionais próprios, o interesse mundial foi evacuado e com ele os interesses privados de cada uma das nações." Ver Charles, KINDLEBERGER. *The World in Depression, 1929-1939*. Berkley, Univ, of California Press, 1973, p. 292, citado por Michael Beaud, *História do capitalismo de 1500 aos nossos dias*, São Paulo, Brasiliense, 1999, pp. 250-51.

10. "O *boom* do pós-guerra terminou com o pânico de 1920 — os preços de venda por grosso desceram 45%, os do fio de seda e algodão 65% e 13% respectivamente — a que se seguiu o pânico Ishii em 1922, o grande abalo de terra em Kanto e a moratória de 1923, a deflação de 1925, o pânico financeiro de 1927 e, para culminar, políticas internas extremamente restringentes, juntamente com o Pânico do Embargo do Ouro Padrão, em 1930-31 e a crise geral dos anos 30." Takafusa, NAKAMURA. *Desenvolvimento Econômico do Japão Moderno*, Tóquio, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1985. p. 45.

11. "Nous demandons que Ton reconaisse notre droit… d'assurer à notre population la possibilite de vivre. Si lê Vieux Monde se plait à fermer non seulement sés territoires métropolitains, mais sés possessions d'outre-mer au trafic extérieur, cette mesure naccoitra pas le bien-être general et préparera un conflit." Citado por Pierre Renouvin, *op. cit.*, p. 350.

12. "As JN25 eram constituídas por quarenta e cinco mil números de cinco dígitos que representavam palavras e frases. Em cada mensagem, o encarregado japonês da cifra escolhia um número qualquer de cinco dígitos e o subtraía da mensagem. O número cifra seguinte seria subtraído do seguinte ao escolhido para subtrair a primeira palavra e assim até completar a mensagem. O número-chave utilizado no início estava incluído na mensagem para permitir ao recebedor da mensagem decodificar tudo." Dieter Dellinger. *Midway: O fim da ambição japonesa*, http://naval.blogs.sapo.pt/36764.html, Lisboa, 2006, p. 5.

13. Números recolhidos em área militar — batalhas e conflitos da história, http://www.areamilitar.net/HistBCR.aspx?N=55.

14. Ver JONATHAN B., PARSHALL, David D., DICKSON, Anthony P., TULLY. "Set and Drift: Doctrine Matters why the Japanese Lost at Midway. Naval War College Review, Summer", 2001, www.combinedfleet.com/NWCReviewMidwayArticle.pdf. Nesse artigo especialistas travam discussão técnica sobre a decisão tomada pelo almirante Nagumo em realizar a troca do armamento.

BIBLIOGRAFIA

1. ADAMS, Willi Paul. *Los Estados Unidos de América*, Historia Universal Siglo XXI, Volumen 30, México, Siglo Veintiuno, 1979.

2. ALLEN, G. C. *Historia Economica dei Japon*, Madri, Editorial Revista de Derecho Privado, s/d.

3. ALLEN, H. C. *História dos Estados Unidos da América*, Rio de Janeiro, Forense, 1968.

4. ATENCIO, Jorge E. *Que és la Geopolitical*, Buenos Aires, Pleamar, 1979.

5. BARRACLOUGH, Geoffrey. *Introdução à História Contemporânea*, Rio de Janeiro, Zahar, 1976 (4ª edição).

6. FRIEDMAN, George, LEBARD, Meredith. *EUA x Japão — Guerra à vista*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1993.

7. GOODWIN, Doris Kearns. *Tempos muito estranhos — Franklin e Eleanor Roosevelt: o "front" da Casa Branca na Segunda Guerra Mundial*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 2001.

8. HICKMAN, Kennedy. *Battle of Midway: Turning Point in the Pacific, in* http://militaryhistory.about.com/od.worldwari1/p/Midway.htm?p=1

9. HUPÉ, Robert Strausz. *Geopolitica — la lucha por el espado y el poder*, México, Editorial Hermes, 1945.

10. JACOBSEN, Philip H. *Navy Cryptology and the Battle of Midway: Our Finest Hour*, San Diego, 2000, *in* The Battle of Midway Roundtable. http://home.-comcast.net/-r2russ/midway/about_html

11. JONES, Gareth Stedman. "A história do imperialismo dos Estados Unidos", *in* BLACKBURN, Robin (org.). *Ideologia na Ciência Social — Ensaios críticos sobre a teoria social. Rio* de Janeiro, Paz e Terra, 1982, pp. 190-218.

12. MEAD, Walter Russell. *Uma orientação especial — A política externa norte-americana e sua influência no mundo*, Rio de Janeiro, Bibliex, 2006.

13. MELANDRI, Pierre. *História dos Estados Unidos desde 1865*, Lisboa, Edições 70, 2002.

14. MILZA, Pierre. *Les relations internationales de 1918 a 1939*, Paris, Armand Colin, 1998.

15. NAKAMURA, Takafusa. *Desenvolvimento Econômico do Japão Moderno*, Tóquio, Ministério dos Negócios Estrangeiros, 1985.

16. REISCHAUER, Edwin O. *Japon — Historia de una nación*, México, Fondo de Cultura Econômica, 1986.

17. RENOUVIN, Pierre. *La Question d'Extrême-Orient—1840-1940*, Paris, Librairie Hachette, 1946.

18. SPENCE, Jonathan D. *Em busca da China moderna — Quatro séculos de História*, São Paulo, Companhia das Letras, 1996.

19. TUCHMAN, Bárbara W. *O Telegrama Zimmermann — Como os Estados Unidos entraram na Primeira Guerra Mundial*, Rio de Janeiro, José Olympio, 1992.

20. ZAKARIA, Fareed. *De la riqueza ao poder — Los Origenes dei liderazgo mundial de Estados Unidos*, Barcelona, Gedisa, 2000. A Batalha do Golfo de Leyte.

14

A Batalha do Golfo de Leyte

ALMIRANTE HÉLIO LEÔNCIO MARTINS

Antecedentes

A campanha naval no Pacífico, na guerra travada entre os Estados Unidos e o Japão, teve características especiais, bem diferentes dos outros conflitos marítimos registrados na História.

Além de incorporar todas as modalidades de ações bélicas navais, submarinas, de superfície, aéreas, anfíbias, aviões suicidas, e estando os oponentes separados por imenso oceano, a situação geográfica obrigou-os a não se limitar ao domínio do mar, mas manter a *posse* de áreas marítimas delimitadas por pontos fortificados em ilhas (Mapa 1).

Os limites da área norte-americana eram determinados pela ilhas Midway e pela esquadra baseada nas ilhas Havaí, em Pearl Harbour. O Japão, em seu primeiro avanço, ao atacar de surpresa Pearl Habour, julgando ter quebrado a espinha dorsal das forças navais inimigas, simultaneamente criou um "mar mediterrâneo" para uso próprio, com as conquistas da China, da Coreia, da Indochina, a oeste, e das ilhas Filipinas e da Indonésia, a leste, pelo qual se supriria dos insumos necessários à sua indústria e, principalmente, de petróleo. As suas defesas se estendiam para leste, utilizando comodatos de ilhas alemães obtidos na Primeira Guerra Mundial e conquistando outras, cercando-se pelos arquipélagos de Marshall, Gilbert, Salomão e Carolinas. A esquadra, baseada em Truck, estava pronta a socorrer qualquer ponto ameaçado.

Animado pelos êxitos iniciais, o gabinete de guerra nipônico decidiu ampliar a área defensiva ao norte, até as ileutas, a leste, até as ilhas Midway e, a sueste, até Port Moresby, na Nova Guiné. A reação norte-americana logo se fez sentir, apesar da inferioridade material da marinha norte-americana em relação à japonesa. O avanço sul foi neutralizado na Batalha do Mar de Coral, com resultados equili-

brados, mas fazendo recuar os atacantes e vencendo, a leste, na Batalha de Midway, destruindo, em ambas, cinco navios-aeródromos japoneses (embora tenham perdido dois) e causando a morte de muitos e bem-preparados pilotos orientais. Esses dois encontros (os primeiros, na História, em que as forças de superfície não se avistaram, sendo as ações exclusivamente aéreas) marcaram a inversão da campanha, tendo começo a ofensiva norte-americana. Nas Aleutas, os japoneses, como "diversão", apenas ocuparam duas pequenas ilhas, logo retomadas.

Por injunção política, o exército, comandado pelo prestigiado general Douglas MacArthur, teria que participar da ofensiva, pelo que foi ela desencadeada em dois eixos de avanço. Pelo centro do Pacífico, saltando de ilha em ilha, foi tarefa da marinha, sob a chefia do almirante Chester Nimitz, cabendo a MacArthur a progressão pelo sudoeste, seguindo a costa da Nova Guiné, em uma sucessão de operações anfíbias — pois seria inviável seguir por terra —, de ponto em ponto da costa, para cuja execução foi posta à disposição do general uma esquadra, a 7ª sob o comando do almirante Thomas Kinkaid. A marinha também nela participou com um comando especial do almirante William Halsey na difícil e sangrenta conquista das ilhas Salomão, que ameaçavam o flanco direito do avanço do exército.

Em junho de 1944, MacArthur havia chegado a Volberkap, no extremo da Nova Guiné, e a força naval de Nimitz, comandada taticamente pelo almirante Raymond Spruance, tomara Saipan, no arquipélago das Marianas. A próxima operação seria combinada, dos dois avanços, a fim de se posicionarem para o ataque direto ao território japonês.

Tomada de decisão

A situação em 1944 era bem diferente da existente na deflagração da guerra, com superioridade militar e iniciativa japonesas. Os Estados Unidos haviam multiplicado muitas vezes o seu número de navios-aeródromos, encouraçados, cruzadores, contratorpedeiros, navios auxiliares, bem guarnecidos e adestrados.

A tecnologia naval tivera grande desenvolvimento. Os torpedos, a resistência dos navios, as direções de tiro, tudo melhorara. Os radares produzidos eram bem melhores do que os dos japoneses, tirando a estes a vantagem que tinham em 1942 nas operações noturnas.

A logística enfrentara com galhardia as dificuldades de as operações se realizarem a grandes distâncias das normais fontes de manutenção e de abastecimen-

to. As forças navais eram acompanhadas por navios de reparos e supridores de mantimentos, munição, combustível, aviões, pessoal, atendendo-as no mar ou, se necessário, transformando de imediato um bom fundeadouro em base flutuante. Ou todo o material e pessoal de uma base fixa era reunido nos Estados Unidos, embarcado e pronto para seguir, a fim de ser instalado em determinada ilha, mesmo antes de ela ser conquistada.

No Japão, ao contrário, as indústrias tinham dificuldade de substituir as perdas que se avolumavam, porque os insumos a serem recebidos pelos mares da China e do Japão, seu "mediterrâneo", perdiam-se com os contínuos e eficientes ataques dos submarinos norte-americanos. A falta de petróleo limitava as operações da esquadra e mesmo o seu treinamento. A preparação dos pilotos era extremamente prejudicada.

Apesar de tais vantagens norte-americanas, a resistência nipônica em cada ilha fortificada, no mar e com sua aviação (inferior em qualidade, mas ainda numerosa) deveria ser considerada cuidadosamente, sendo crescente com a aproximação do território pátrio. E, na escolha do objetivo a ser atingido a seguir, havia dualidade de opiniões entre Nimitz e MacArthur. A marinha optava por deixar para trás as Filipinas, usando a costa chinesa, em poder dos nacionalistas de Chiang Kai-Chek, para a progressão, com o apoio aéreo norte-americano. MacArthur cria ser perigoso deixar as Filipinas, com numerosas forças de ocupação japonesa, na retaguarda do avanço; que elas seriam plataforma de impulso mais segura do que as duvidosas costas chinesas; e, por fim, porque havia um compromisso moral dos Estados Unidos de libertar seu aliado — ou do próprio MacArthur, com a sua aparatosa declaração, ao deixar as Filipinas: "Eu voltarei!"

Seria decisão tão séria, que levou o presidente Roosevelt pessoalmente a Pearl Harbour, a 16 de julho, para ouvir os dois chefes e levar uma resolução consensual para aprovação na próxima reunião dos chefes aliados em Quebec (a chamada "Octógono") e dos Chefes de Estados-Maiores Aliados (*Joint Staff Combined* — JSC, na sigla em inglês). A argumentação de MacArthur foi vencedora. Com a 7ª esquadra de Kinkaid, reforçada pela 3ª força anfíbia de Nimitz e tropas e aviação do exército, ele comandaria a grande operação de desembarque no golfo de Leyte, nas Filipinas, considerado o local mais favorável, sendo ela protegida, ao largo, pela 3ª esquadra norte-americana, sob o comando tático de Halsey. Essa força naval, poderosa, o elemento de choque de Nimitz, mantendo a formação, mudava de comando e de denominação, sendo a 3ª comandada por Halsey e a 5ª, pelo almirante Raymond Spruance. Enquanto um comando operava, o outro, em Pearl Harbour, planejava as operações seguintes. Em Saipam, atu-

ara a 5ª; em Leyte, foi a vez da 3ª. Caberia também a Halsey uma série de ocupações preliminares, das ilhas de Palaus e Ulithe (nesta última sendo localizada a base flutuante de apoio às operações em Leyte), e os bombardeios preparatórios das Filipinas e da ilha Formosa, onde havia forte concentração de aviação nipônica. MacArthur deveria ocupar as ilhas Morotai. Deixavam para trás os núcleos fortificados das ilhas Yap e Mindanau.

GLOSSÁRIO

Para o conhecimento do leitor leigo, os tipos de navios de guerra citados serão definidos abaixo, e, para maior economia de espaço, serão usadas, no texto, as suas abreviaturas em português.

- Navio-aeródromo maior (NAe): veloz, porta 100 aviões.
- Navio-aeródromo ligeiro (NAeL): veloz, porta 50 aviões.
- Navio-aeródromo de escolta (NAeE): navio mercante ao qual se adaptou um convés de voo. Lento, porta 20 aviões. Empregado em escoltas de comboios, proteção a operações anfíbias e transporte de aviões.
- Encouraçado (E): navio de grandes proporções, com as partes vitais protegidas por fortes couraças, armado com canhões de grosso calibre.
- Cruzador pesado (CP): navio menor que o encouraçado, veloz, armado com canhões de médio calibre.
- Cruzador ligeiro (CL): navio menor que o cruzador pesado, com mobilidade, armado com canhões de menor calibre.
- Contratorpedeiro (CT): navio de pequenas proporções, mais veloz, mais fácil de manobrar, com canhões de pequeno calibre; armamento principal: torpedos.
- Contratorpedeiro de escolta (CTE): navio menor e mais simples que o contratorpedeiro, mais lento, armado com canhões de pequeno calibre, três torpedos e bombas de profundidade.
- Submarino (S).
- Lancha-torpedeira (LT): de madeira, 37 metros de comprimento, muito veloz, armada com metralhadoras e dois torpedos.
- Força-tarefa (FT): a esquadra era dividida em forças-tarefas.
- Grupo-tarefa (GT): as forças-tarefas eram divididas em grupos-tarefas.

Pelas mesmas razões, as forças navais envolvidas serão indicadas pelos nomes de seus comandantes.

Constituição das forças navais norte-americanas

As forças navais da marinha norte-americana empregadas nas operações de Leyte eram assim constituídas:

7ª esquadra — grupo de apoio de fogo e bombardeio — seis Es (antigos, recuperados de Pearl Harbour); cinco Cps; seis CLs; três flotilhas de CTs; 18 NAeEs; 12 CTEs; e 39 LTs. Ao todo, a 7ª esquadra, com os transportes, lanchas de desembarque, varredores de minas, hidrográficos, etc., era composta de 738 navios (!), saindo de lugares diversos, encontrando-se em Leyte e dividindo-se pelas várias praias planejadas para o desembarque.

3ª esquadra — constituída pela FT 38, com quatro GTs, 38.1, 2, 3 e 4, cada um incluindo quatro e cinco NAe e NAeLs, totalizando 15, operando 800 aviões de caça, de bombardeio e torpedeiros, escoltados por seis Es, seis CPs, nove CLs e 58 CTs, distribuídos pelos GTs.

6ª esquadra — a força de Ss, independente, que, em Leyte, atuava com 25 a 30 unidades, em diversas posições.

Preliminares

A 13 de setembro, Halsey havia terminado a ocupação de Palau e Ulithe, e MacArthur, a de Morotai. Halsey julgou que a resistência encontrada havia sido restrita e a força aérea japonesa enfraquecida, o que o levou a sugerir a Nimitz melhor estratégia. O desembarque em Leyte havia sido marcado para novembro ou dezembro. Ele propôs que fosse adiantado para o fim de outubro, com o que ganhariam dois meses. Nimitz aceitou a proposta e também JSC e MacArthur. A operação teve início em 20 de outubro.

Reação japonesa — Planos Sho — Constituição das forças japonesas

Em meados de 1944, a situação militar japonesa já era muito grave. As posições fortificadas que limitavam sua área defensiva haviam sido neutralizadas uma a uma, com os avanços norte-americanos. E a ocupação de Saipam, nas Marianas, onde também fora derrotada sua esquadra, com avultadas perdas de NAe e, em especial, de aviões e pilotos treinados, dera aos Estados Unidos trampolim de onde podiam saltar sobre os bastiões da defesa do território metropolitano e interceptar totalmente o suprimento de recursos do Sul. Mesmo o poderio militar

nipônico sofrerá, além da minguada logística, baixas sérias no setor aéreo-naval. Ainda dispunha de potentes unidades navais de artilharia, dependendo, contudo, de proteção aérea.

O almirante Soemu Toyoda, comandante da esquadra combinada,[1] não tinha ilusões sobre o destino da guerra. Em mensagem ao alto comando imperial sobre a política a seguir "em operações urgentes", afirmava que as posições no Pacífico nordeste e central deveriam ser deixadas a cargo das defesas locais, concentrando-se a resistência na área Filipinas—Formosa—Cingapura. Considerava, como última oportunidade, o emprego de um esforço total, a qualquer custo, que obtivesse uma vitória espetacular, de grande ressonância política, capaz de levar a uma paz em melhores condições para o Japão. Para isso, foram elaborados os planos Sho ("conquista", em japonês), quais sejam: Sho 1, para a defesa das Filipinas; Sho 2, para a defesa de Formosa, Nansei Shoto e Kyuchu; Sho 3, para a defesa de Nansei Shoto; e Sho 4, para a defesa de Honkkaido (Mapa 1).

Como força de choque, Toyoda contava com as seguintes esquadras:

1ª esquadra móvel, sob o comando do almirante Jisiburo Ozawa, com todos os navios de superfície e NAes; 6ª esquadra, de submarinos; 5ª esquadra de Sudoeste, e 1ª e 2ª esquadras aéreas (uma peculiaridade japonesa: aviões navais baseados em terra).

Entretanto, para a realização do Sho 1, as forças — operando a grandes distâncias umas das outras e sendo necessários o controle e a coordenação de Tóquio — teriam que ser divididas, e, assim, formaram-se os seguintes grupamentos, todos subordinados a Toyoda:

2ª esquadra — ou 1ª força divisionária de ataque, dividida em três sessões: A, B e C. As sessões A e B sob a chefia direta do almirante Takeo Kurita — que comandava toda a esquadra, incluindo cinco Es (dois deles os maiores e armados com canhões de calibre como não existiam em nenhuma marinha), 10 CPs, um CL e 15 CTs. A seção C, sob o comando do almirante Shoji Nichimura, era formada por dois Es, dois CPs e quatro CTs.

3ª esquadra — chamada de corpo principal, sob o comando do almirante Jisiburo Ozawa, incluindo um NAe, três NaeLs, dois Es (dito híbridos, por terem substituído os canhões de grosso calibre da popa por convés de voo e hangares para 22 aviões; nunca funcionaram com NAes), três CLs e 10 CTs.

5ª esquadra — 2ª força divisionária de ataque, sob o comando do almirante Kiyohide Shima, com dois CPs, um CL e sete CTs.

6ª esquadra — força expedicionária avançada, sob o comando do almirante Shigeyoshi Miwa, com 25 Ss dispostos em torno das Filipinas.

1ª esquadra aérea, sob o comando do almirante Takagiro Onishi, com 150 aviões baseados nas Filipinas.

2ª esquadra aérea, sob o comando do almirante Shigeru Fukudome, com 450 aviões baseados em Formosa (Mapa 2).

De acordo com informações obtidas, a próxima operação seria a invasão das Filipinas e, assim, teria lugar o plano Sho 1. Consistia este em forças de Kurita e Nishimura — em movimento de pinça, à noite, o primeiro no Norte, cruzando o estreito de São Bernardino, e o segundo no Sul, pelo estreito de Surigau — atingirem simultaneamente o golfo de Leyte, destruírem a força de desembarque e as tropas já desembarcadas. Ozawa viria do Norte e enfrentaria a esquadra de Halsey se a encontrasse, e se juntaria a Kurita e Nishimura. Shima, com os dois Es híbridos servindo de isca, atrairia Halsey, para colocá-lo ao alcance da aviação terrestre e tirá-lo do caminho de Ozawa. Plano ousado, não levando em conta a reação do fortíssimo inimigo.

Entre 10 e 19 de outubro, como ação preparatória do desembarque, a força de Halsey penetrou no mar interior (até então só os submarinos o tinham feito) e atacou Okinawa e Formosa. Na primeira dessas ilhas, com menos reação, alguns navios auxiliares foram afundados e abatidas 111 aeronaves japonesas, contra a perda de 21 norte-americanas. Contudo, em Formosa, estavam baseados mais de 1.000 unidades aéreas inimigas — da marinha e do exército. Os combates foram intensos, mas a superioridade norte-americana prevaleceu, com 800 aviões japoneses perdidos e 46 dos Estados Unidos. Bombardeiros B29, vindos da China, juntaram-se aos aviões dos NAes. Dois CPs atacantes foram atingidos, mas puderam ser rebocados e salvaram-se.

Com os ataques de Halsey, Toyoda visualizara a possibilidade de, fortalecendo extremamente a aviação em Formosa, adiantar o plano Sho 2, pelo menos avariar os NAes de Halsey e facilitar a execução do plano Sho 1. Transferiu seu comando para Formosa, nela concentrando toda a aviação disponível. O número de surtidas aéreas foi enorme, e os relatórios dos pilotos, otimistas e fora da realidade. Relatavam terem posto grande número de navios de Halsey fora de combate e derrubado centenas de aeronaves. Foram tão convincentes para Toyoda, que, para completar a vitória, no dia 14, determinou ele que grande parte, e a mais adestrada, dos grupos aéreos de Ozawa voasse para Formosa.

A sensação de êxito durou pouco. A quantidade de aviões perdidos — inclusive os de Ozawa — e o fato de ser avistada a esquadra de Halsey incólume mostraram a derrota sofrida. O plano Sho 1 teve que ser apressadamente revisto. A pequena força de Shima, que havia sido chamada do Norte para acabar com os

derrelitos deixados pelos americanos (!), foi ordenada a se juntar a Nishimura, e a isca suicida passou a ser missão de Ozawa, com seus NAes vazios. As esquadras aéreas de Onishi e Funkedome foram reforçadas e a segunda transferida também para as Filipinas.

Ativação do plano Sho

A 17 de outubro de 1944, informações chegaram a Toyoda, dando como para ser executada a operação anfíbia no golfo de Leyte. Foi imediatamente enviada mensagem para os interessados: "Ativar o plano Sho 1." Com isso, desencadearam-se os acontecimentos que geraram a batalha naval travada em quatro lugares afastados entre si, ocupando área de 400 mil milhas quadradas, envolvendo 245 navios de guerra dos oponentes. Dela participaram submarinos, forças aeronavais, aviação baseada em terra, navios com a artilharia mais poderosa já existente, ataques torpédicos de CTs com intensidade nunca vista, LTs e, mesmo arma nova, os aviões suicidas. Ao mesmo tempo, realizava-se a operação anfíbia, desembarcando o 6º Exército dos Estados Unidos (Mapa 2).

Os encontros se deram no ar de Sibuyam, no estreito de Surigau, ao largo da ilha de Samar e ao largo do cabo Engano, no extremo Norte das ilhas Filipinas, daí o porquê de suas denominações. Embora afastadas, isoladas, tinham um propósito comum: a destruição das forças de desembarque no golfo de Leyte. Seus resultados interagiam, e isso explica a complexidade de sua narrativa; por isso, os fatos simultâneos precisam ser descritos com cronologia paralela desde a aproximação das forças japonesas.

Aproximação das forças japonesas

2ª esquadra, seções A e B (Kurita) — As forças de Kurita e Nishimura estavam na baía de Ligga, na Indonésia, área do petróleo, onde podiam ser abastecidas. Ao ser ativado o plano Sho 1, receberam ordem de seguir para Brunei, em Bornéu, onde os navios-tanque as esperavam. A 20 de outubro chegaram, a 22 partiram. Kurita emitiu seu plano de batalha. As seções A e B deixariam a ilha Palayan a leste, em passagem "perigosa à navegação", daí rumando para o mar de Sibuyam. Estariam na noite de 24 na entrada do estreito de São Bernardino e, às 4h de 25, no golfo de Leyte, atacando e destruindo as forças de desembarque. Nishimura, deixando Palayan a oeste, cruzaria o mar de Sulu, e, na noite de 24,

passaria pelo estreito de Surigau, de forma a estar no golfo de Leyte na mesma hora em que Kurita estaria fechando a pinça sobre a operação anfíbia em curso.

Kurita teve contatos submarinos que não se concretizaram, ou foram afastados. Mas essa sorte não durou. Dois Ss norte-americanos patrulhavam na passagem de Palayam, quando, à meia-noite, estando na superfície e próximos um do outro, tiveram contato pelo radar com alvo que parecia ser grande número de navios. Combinaram acompanhá-lo, procurando boa posição para o lançamento de torpedos. Ao amanhecer, vindos à profundidade possível de usar o periscópio, tinham pela frente, e próximo, uma esquadra de Es, Cs e CTs. Às 5h32, o primeiro submarino lançou seis torpedos de proa, com acerto. Girou e lançou mais quatro pela popa, também seguidos de explosão. Às 5h42, o segundo submarino, a pouca distância, disparou quatro torpedos, tendo a certeza de que atingira o alvo. Foram perseguidos por bombas de profundidade, contudo conseguiram escapar.

Mais tarde, um encalhou e se perdeu, sendo a guarnição recolhida pelo outro. Uma perda que valeu, pois haviam sido postos a pique dois CPs e avariado seriamente um terceiro. Kurita viu sua força ser enfraquecida também por dois CTs, que acompanharam o avariado. E um dos cruzadores perdido era o capitânia da força. O almirante e seu estado-maior foram pescados do mar por um CT, e só à tarde puderam ser transferidos para um dos grandes encouraçados. Mas essas perdas não influíram nos desígnios da força de Kurita. Continuou seu avanço, e, às 9h, entrava no mar de Sibuyam, onde novas dificuldades o esperavam.

2ª esquadra, seção C (Nishimura) — Nishimura saiu de Brunei logo após Kurita, deixou Palayan a oeste e, na manhã de 23 de outubro, chegou ao mar de Sulu. Às 9hl0, passando pela ilha de Negros, foi avistado por aviões de Halsey, que, com três de seus GTs, navegava a leste das Filipinas, o quarto tendo sido enviado para descanso das guarnições em Ulithe.

Atacado, Nishimura defendeu-se com ativo fogo antiaéreo. Foram atingidos os dois Es e um CT, com poucas avarias, não sendo afetado seu poder combatente. Nishimura continuou, já navegando nas águas tranquilas do mar de Mindanau. À noite, penetrou no estreito de Surigau. Os ataques aéreos não se repetiram.

5ª esquadra (Shima) — A pequena e inexpressiva força de Shima fora chamada do Norte do Japão, onde estacionava, primeiramente para acabar com os navios avariados na Batalha de Formosa, de acordo com os relatos dos pilotos japoneses. Sendo falsos os relatos, depois de muitas dúvidas, recebendo ordens diversas, terminou por ser enviada como reforço a Nishimura. No dia 24 pela manhã, estava chegando a Surigau bem atrás de Nishimura. Mas não se haviam

visto nem trocado nenhuma comunicação. Visivelmente as correções do plano à última hora trouxeram confusão.

Força principal (Ozawa) — Ozawa tinha absoluta consciência de qual era sua missão. Devia atrair Halsey, deixando-se destruir, favorecendo, assim, os ataques de Kurita e Nishimura. Largou de Tokoiama, no território metropolitano, a 17 de outubro, com seus quatro NAes. Recebeu os grupos aéreos reduzidos na cidade de Oita. No dia 20, cruzou o estreito de Bungo, no extremo Sul do Japão. Às 21h rumou a sueste e à meia-noite, ao sul. Ao amanhecer do dia 21, enviou o primeiro esclarecimento, nada encontrando. Ozawa sabia que Kurita avançara, e, portanto, concluía que Halsey o deveria estar esperando com seus GTs. Mesmo assim, julgava que, a 24, teria Halsey a seu alcance e o atacaria na esperança de, mesmo com seus ineficientes aviões, provocar sua reação e dar mais liberdade a Kurita. A 23, enviou novo esclarecimento e transmitiu grande número de mensagens, para mostrar sua presença. Sem nada encontrar, prosseguiu para o Sul.

As Batalhas (mapa 3)

Dia 24 de outubro

Mar de Sibuyam — Ao nascer do dia 24, quatro forças navais japonesas convergiam para o golfo de Leyte, de três diferentes direções. Esperavam-nas duas esquadras norte-americanas: a 7ª de Kinkaid, no golfo de Leyte, e a 3ª de Halsey, esta última com seus GTs dispersos nas águas a leste das Filipinas, que logo foram instruídos a se juntarem, quando foi informada a aproximação da força de Kurita.

Entretanto o primeiro movimento não coube aos defensores, e sim à ofensiva. Três surtidas, de 60 a 70 aviões cada uma, foram enviadas pelas esquadras aéreas de Onishi e Fukedome, atacando o GT 38.3. As patrulhas aéreas de combate (PACs) — caças que se mantinham voando sobre as forças navais, defendendo-as dos ataques aéreos — dispersaram os atacantes, destruindo muitos e fazendo os restantes recuarem. Mas um avião de bombardeio isolado conseguiu iludir a PAC e lançou uma bomba de 250 quilogramas em um NaeL, afundando-o e avariando seriamente um CL que foi auxiliá-lo.

Às 10h20, começou a reação de Halsey, que havia dado ordem verbal a todos os navios: "Ataquem! Ataquem! Ataquem!" Surtidas aéreas se sucediam, contínuas, enfrentando cerrado fogo que derrubou duas dezenas de atacantes. Estes concentraram-se em um dos Es gigantes, que recebeu 10 torpedos e cinco bombas de 500 quilogramas, arrasando-o, mas só foi a pique oito horas depois. (O navio dispunha de um tipo de projétil — Sam Shuque mod. 3 — que, disparado pelos

canhões de grosso calibre, abria-se como uma cobertura sobre o navio. Mas as experiências não haviam sido concludentes, e o comandante preferiu não usá-lo.) Um CP teve também que se retirar para Brunei. Outros navios foram atingidos, mas sem perderem sua capacidade bélica. A existência de navios bem-construídos e bem-defendidos foi impressionante.

As informações recebidas por Halsey de seus pilotos foram exageradas em relação aos resultados alcançados. Fizeram-no acreditar ter sido a força de Kurita destruída, levando-o a conclusões falsas e ações perigosas.

Kurita fez contínuos pedidos de cobertura aérea, não atendidos. Às 14h, em mensagem a Toyoda, comunicou que estava sendo atacado por 250 aviões e iria se retirar para área do mar de Sibuyam que permitia manobrar melhor. Toyoda respondeu com palavras não muito animadoras: "Prossiga o avanço esperando proteção divina!"

Às 17h20, Kurita voltou a seu rumo inicial, não mais sendo atacado. Mas havia se atrasado em relação ao avanço de Nishimura. O plano Sho 1 demandava perfeita coordenação de tempo, tendo sido, assim, prejudicado. À 0h25 do dia 25, Kurita entrava no estreito de São Bernardino.

Estreito de Surigau — A força de Nishimura foi avistada por esclarecedores de Halsey às 9h do dia 24, que fizeram algumas passagens sobre os navios, mas causaram pequenas avarias, influindo pouco em sua eficiência combativa. Nishimura continuou rumando para o estreito de Surigau.

As informações recebidas por Kinkaid alertaram-no de que seria de esperar uma progressão inimiga, à noite, pelo estreito. Deu ordem ao comandante do grupo de apoio de fogo e bombardeio, almirante Jessé Oldendorf, para preparar recepção condigna, o que ele fez, como veremos.

Cumprindo a parte que lhe cabia na execução do plano Sho 1, Nishimura regulava sua velocidade de forma que o encontro com Kurita se desse no alvorecer do dia 25, o que confirmou em mensagem a Toyoda e Kurita às 20h13. Contudo, às 22h, Kurita informou-lhe que, em decorrência dos ataques aéreos e das manobras feitas para minimizar os seus efeitos, só estaria em Leyte às 1h do dia 25. O adiantamento de Nishimura seria de sete horas, inconveniente para o plano Sho 1. Ele pôde diminuí-lo para duas horas e meia, ainda assim prejudicial. Mas queria passar pelo estreito à noite, com a preferência que tinham os japoneses por ações noturnas.

Pouco antes da entrada do estreito, as 39 LTs estacionadas ao largo da ilha Bohol, divididas em grupos de três, deram início à batalha. Das 10h45 do dia 24 até as 2h do dia seguinte, os ataques das LTs sucederam-se, sem grandes resulta-

dos. Os navios atacados ziguezagueavam, iluminavam-nas e afastavam-nas, atirando com canhões de pequeno calibre. As LTs lançaram 39 torpedos, com só um acerto, atingindo um CT da força de Shima, avariando-o. Duas LTs foram danificadas e uma posta a pique. Forneceram, porém, boas e úteis informações a Kinkaid.

Shima seguia de 30 a 40 milhas atrás de Nishimura, sem que mantivessem nenhuma ligação. (Comentaristas japoneses dizem que esse último não desejava que as duas força se juntassem, pois então o comando passaria para Shima, o mais graduado. E as relações dos dois não era boa, situação surpreendente em uma operação conjunta.)

Às 2h, Nishimura penetrou o estreito. Além da ação das LTs e das dificuldades de navegação, só iria encontrar reação ao sair.

Cabo Engano — Ao amanhecer do dia 24, Ozawa enviou esclarecimento para o Sul, nada encontrando. Entre as 10h e as 11h, relatos dos aviões de Fukendome informaram-no sobre a existência de NAes e navios pesados navegando a leste da ilha de Luzon. Ainda com o propósito de se fazer conspícuo, às 13h lançou uma surtida de 84 aviões, mais da metade dos que dispunha, os quais se mesclaram com os ataques dos aviões de terra. Alguns foram abatidos, outros, dispersados, indo pousar nas Filipinas. Só seis regressaram aos NAes. Sabendo dos acontecimentos no mar de Sibuyam, Ozawa continuava receando que Halsey se mantivesse em São Bernardino. Às 14h25, determinou que se formasse uma guarda avançada, constituída pelos dois Es híbridos e quatro CTs, que, adiantando-se, deveria procurar contatos e chamar a atenção sobre si.

A manobra teve êxito. Às 15h40, a guarda avançada foi avistada. E, às 16h45, foram reconhecidos os NAes de Ozawa, a 160 milhas de distância. Receber essa notícia encantou Halsey — sempre desejara participar de uma batalha naval. Tratou de reunir seus GTs, mesmo o que se achava a caminho de Ulithe. Teria que tomar uma decisão. Influiu nele o crédito que deu às informações dos pilotos que atuaram no mar de Sibuyan, isto é, a destruição da força de Kurita, que deixara de ser uma ameaça para o desembarque. Também possivelmente na mente de Halsey ainda atuassem ensinamentos adquiridos em toda a carreira dos princípios inculcados por Mahan — não dividir as próprias forças e atacar a força principal do inimigo, o que ele considerava ser a de Ozawa.[2]

No exame feito da situação, o estado-maior de Halsey considerou três hipóteses: 1) deixar em São Bernardino parte da força, os Es e um GT de NAes, indo enfrentar Ozawa com o resto; 2) permanecer em São Bernardino com toda a sua força, pronto a destruir Kurita, Ozawa, ou ambos; 3) ir com toda a sua força liqui-

dar os NAes de Ozawa, considerando Kurita neutralizado. Foi escolhida a terceira hipótese. O engodo japonês funcionara. Houve reparos dos comandantes de um dos GT e dos Es, alertando acerca do perigo de deixar São Bernardino sem defesa, mas as mensagens enviadas dando essa opinião não passaram do estado-maior de Halsey, com secos "recebido". A decisão era definitiva.

Logo foi enviado pelo rádio o plano de batalha para todos os navios, com cópia para Nimitz. Kinkaid tomou conhecimento dele apenas por interceptação, isto é, a mensagem não lhe fora enviada diretamente. Em um de seus itens, havia uma determinação que, mal interpretada, causou confusão de graves consequências. Dizia que quatro Es, com a devida proteção, *will be formed as Task Force 34* ("formarão a força-tarefa 34"), a qual *will engage decisively at long ranges* ("deverá engajar o inimigo a longa distância"). Sendo *will be formed*, em inglês, o futuro do indicativo na voz passiva, significava que a FT 34 seria formada, sem dizer quando. Entretanto, Kinkaid e seu oficial de comunicações entenderam que ele tivesse dito *will form*, imperativo (e não *will be formed),* o que seria ordem da FT 34 ser formada de imediato, como esperavam, tendo ficado guardando o estreito de São Bernardino, protegendo a operação anfíbia, de acordo com a missão da 3ª esquadra. E Nimitz, em Pearl Harbour, compreendeu a mensagem da mesma maneira.

Às 17h, Halsey clareou: "Se o inimigo passar São Bernardino, a FT 34 será formada quando eu determinar." Mas transmitiu isso em voz; só recebido pelos navios. Aumentando a confusão, às 20h24, em mensagem direta a Kinkaid, informou: "Estou rumando para o Norte com três GTs, para atacar NAes inimigos ao amanhecer." Se ainda dissesse "todos os navios", Kinkaid poderia não concluir, como concluiu, que a imaginária FT 34 havia ficado em São Bernardino.

Às 21h20, Toyoda determinou que Ozawa voltasse a avançar para o Sul. Ele o fez e chamou a guarda avançada de regresso. Por seu lado, Halsey, à meia-noite, estava com seus GTs reunidos. Avançavam os dois oponentes um contra o outro. A batalha seria ao alvorecer.

Dia 25 de outubro

Estreito de Surigau — O plano de Batalha de Oldendorf levou em consideração os meios de que dispunha e a posição prevista do inimigo, em coluna, sem espaço de manobra. As LTs já haviam desempenhado seu papel na entrada do estreito. Um pouco antes da saída, três flotilhas de CTs mantinham nove unidades no flanco esquerdo e 13 no flanco direito. Quando o estreito se ampliava, três CPs e dois CLs, à esquerda, e um CP e dois CLs, à direita, esperavam. Logo atrás, os

seis Es formavam a linha de batalha, perpendicularmente ao avanço inimigo. Às 2h54, a primeira flotilha de CTs atacou pelos dois flancos, lançando 30 torpedos, já se ouvindo explosões. Nishimura respondia com a artilharia, surpreendentemente sem acertos. Cada flotilha que se retirava era substituída por outra. Os torpedos disparados reduziram a força atacante. Sobraram apenas um E, um CP em chamas e 1 CT. Um CT norte-americano foi atingido por fogo amigo, e, parado, recebeu o castigo, causando baixas e sérias avarias. Mas foi salvo a reboque, a única baixa de Oldendorf.

Às 3h50 os cruzadores (Cs) e encouraçados (Es) abriram fogo, os primeiros, na distância de 16 mil metros, e os segundos, a 30 mil. Nashimura continuava a avançar. Seu segundo E foi cortado ao meio e o CP, imobilizado. Sobrou apenas o CT, que conseguiu se retirar incólume. Às 4h13, Oldendorf deu a ordem de cessar fogo, por falta de alvos.

Shima, às 4h30, viu os derrelitos em que se transformara a força de Nishimura, e ainda abalroou com o CP em fogo, que se deslocava vagarosamente. Procurou protegê-lo, tendo por fim que o torpedear. Decidiu não continuar para o sacrifício. Retirou-se. Os navios de Shima refugiaram-se em diversos portos das Filipinas, mas não sobreviveram muito tempo.

A ação norte-americana, bem coordenada, revelou-se quase como um exercício. O avanço de Nishimura para a destruição foi tão determinado, que parece ter-lhe sido destinado o papel de sacrifício, como a Ozawa. Sua destruição atraiu a força da 7ª esquadra, como Ozawa fez com a 3ª, ficando livre o caminho para Kurita.

Os vitoriosos do dia foram os CTs, deixando pouco para a linha de batalha terminar. Mas esta, com o estrondo de seus poderosos canhões, marcou o fim de uma era — a do emprego das linhas de batalha nas guerras do mar — que durara alguns séculos.[3]

Ilha de Samar — Pouco depois da meia-noite do dia 24, Kurita penetrou o estreito de São Bernardino. Apesar dos ataques de submarinos e aéreos, que lhe haviam custado perdas sérias, ainda era uma força de artilharia poderosa, com quatro Es, seis CPs, dois CLs e sete CTs. Ao amanhecer, costeava a ilha de Samar. Às 5h35 recebera mensagem de Shima informando sobre a destruição da força de Nishimura, o que significava a falência de parte importante do plano Sho. Também não tinha notícias da ação de Ozawa. Mas continuou, para executar a operação isolada, com resultados duvidosos.

Às 6h23, Kurita teve contato através do radar e, às 6h50, visual, julgando serem NAes, Cs e CTs. Caso isso fosse verdade, seria uma oportunidade excepcio-

nal ter os NAes inimigos ao alcance da artilharia. O maior encouraçado do mundo abriu fogo a 35.000 metros de distância. Os Es e Cs japoneses adiantaram-se aos CTs e receberam liberdade de ação. Consideravam ter a esquadra de Halsey como alvo.

A realidade era outra. Tratava-se de parte dos 18 NAeEs da força de Kinkaid, que apoiavam a operação anfíbia, divididos em três grupos de seis, cada um com proteção de três CTs e quatro CTEs. Os grupos, cuja denominação para as chamadas era Taffy 1, 2 e 3, estavam posicionados de 40 em 40 milhas, em frente ao golfo de Leyte, ao norte, Taffy 3, no centro, Taffy 2, e, ao sul, Taffy 1. O Taffy 3 era o que estava na mira do canhões de Kurita.

Os seis NAeEs, às 7h, lançavam rotineiramente os aviões para as patrulhas de vigilância, quando se viram rodeados por gêiseres levantados pelos projéteis japoneses. A reação deu lugar à ação de maior bravura, desprendimento, cumprimento do dever, à custa de qualquer sacrifício, de toda a guerra, mostrando que determinação, por vezes, supera desequilíbrios materiais.

O comandante do Taffy decidiu enfrentá-lo. Os CTs e CTEs envolveram em cortinas de fumaça os NAeEs, que seguiram rumos próprios para o lançamento de aviões, que foram para o ar, auxiliados por outros do Taffy 2. A despeito da densa defesa antiaérea, que derrubou duas dezenas deles, mantiveram os navios japoneses sob contínuo ataque. Depois, foi dada ordem aos CTs norte-americanos para o ataque torpédico. Três pigmeus avançaram sobre os gigantes CPs e Es. Chegaram a pouca distância dos navios mais próximos. Lançaram seus torpedos, com acerto. Mas dois não resistiram à artilharia pesada que os atingiu e perderam-se. O terceiro, muito avariado, salvou-se. Em seguida, a ordem de avanço foi dada aos CTEs, que também dispararam seus torpedos. Um afundou, os outros recuaram em mau estado. Os NAeEs, ainda que se refugiando na fumaça ou em providenciais aguaceiros, não escaparam ao castigo. Um deles desapareceu nas águas. Os outros muito sofreram, em perdas humanas e materiais.

A ação ousada e sacrificada teve resultados. Quatro CPs inimigos foram postos fora de combate, com muitas avarias nos outros navios. E a força atacante estancou seu avanço e dispersou-se ante o que consideravam adversário de valor, pois continuavam julgando estar combatendo, e vencendo, NAes e CPs. As agruras do Taffy 3 duraram das 7h às 9h. Pediram ajuda a Kinkaid. Ele, entretanto, estava convicto de que, pelo menos, a FT 34 achava-se em posição para intervir. Foi mesmo criticado por não ter enviado esclarecimento para o Norte, evitando a surpresa. Mas essa seria também tarefa de Halsey.

Kinkaid realmente nada poderia fazer. À força de Oldendorf não só faltava munição, depois da Batalha de Surigau, como também estava a 65 milhas de distância, não podendo chegar a Samar em tempo útil. A situação crítica levou Kinkaid a enviar mensagens a Halsey, às 7h27, repetindo-as em linguagem clara às 7h39 e às 8h29, perguntando onde se achava a FT 34, dando ênfase ao perigo por que passava. Halsey só teve conhecimento dessas mensagens às 9h, e a resposta foi desoladora: não havia FT 34 e os GTs 38 2, 3 e 4 estavam engajados com a força principal do inimigo. Entretanto, deu ordem para o GT 38.1 seguir a toda a velocidade para Samar.

Mas, se as providências humanas falhavam, algo inesperado aconteceu. Às 9h11, à vista da dispersão de sua força, Kurita deu ordem de retirada a fim de reorganizá-la. Perdera a oportunidade da vitória que poderia mudar o quadro da guerra. Com a mesma surpresa que tivera ao ser atingido pelos primeiros tiros, o Taffy 3 viu-se livre do inimigo. A batalha de superfície terminara. O comandante do Taffy bem expressou o inesperado desfecho do encontro em seu relatório, quando, além de atribuir o recuo dos japoneses, em parte aos ataques torpédicos e aéreos, assim completou: "e uma visível parcialidade de Deus Todo-Poderoso!".

Até as 12h, Kurita relatou que ainda pretendia voltar ao ataque. Entretanto, às 12h55, inexplicavelmente, embora muitas razões sejam apresentadas, determinou rumo norte para a força, retirando-se definitivamente. Comunicou a Toyoda que não mais continuaria para o golfo de Leyte. Passaria o estreito de São Bernardino e faria contato ao norte com a força inimiga. Continuou a ser sobrevoado por aviões da força de Kinkaid, pediu auxílio às esquadras aéreas baseadas nas Filipinas, recebeu algum, o que não impediu que prosseguissem os ataques aéreos do inimigo até o dia 26, cobrando mais de seus avariados navios.

Mas as provações do Taffy 3 — e dos outros — não haviam terminado, pois foram as primeiras vítimas de nova arma japonesa. Por iniciativa do almirante Onishi, fora organizado um grupamento aéreo de suicidas, que projetariam seus aviões sobre os navios inimigos. Pediu voluntários, e logo os obteve em abundância. Chamavam-se "kamikases" (ou "vento divino", referindo-se a um legendário vento que destruíra a esquadra mongol, a qual, no século XIII, pretendia ocupar o Japão).

O primeiro grupo de kamikases atuou na manhã do dia 25, precipitando-se sobre os NAeEs do Taffy 1. Alguns dos suicidas foram derrubados pelo fogo antiaéreo, entretanto dois conseguiram vitimar seriamente dois NAeEs, sem afundá-los. O Taffy 3 também sofreu castigo dos kamikases, quando se viu livre da força

de Kurita. Avariaram dois dos NAeEs e puseram a pique um terceiro. Essa estreia dos kamikases representou apenas uma amostra do que fariam em Okinawa.

Cabo Engano — À meia-noite do dia 24, com a certeza de estar à sua frente a força principal do inimigo, Halsey entregou a direção tática da batalha ao comandante da FT 38 — almirante Marc Mitcher — e formou a FT 34, mas para encarregar-se da destruição final dos navios danificados pelos ataques aéreos e, se necessário, travar duelo de artilharia com os Es híbridos.

O primeiro ataque dos aviões norte-americanos, lançado a 120 milhas de distância, chegou a Ozawa às 8h, já o encontrando no rumo norte, atraindo a perseguição de Halsey. Ozawa nada havia recebido de Kurita, contudo enviou-lhe mensagem dizendo que o engodo funcionara e que a mensagem também não fora recebida pelo destinatário.

Até a tarde, novas surtidas aéreas, cinco no total, foram destruindo os NAes, CLs e CTs de Ozawa. Seus poucos e ineficientes aviões foram liquidados no primeiro ataque. Os atacantes só tiveram que se haver com o denso fogo antiaéreo. Por fim, a força japonesa se transformou em navios isolados, alguns seriamente danificados, outros sendo socorridos, dispersos por área de muitas milhas quadradas. Os Es de Halsey iriam acabar com os que restavam.

Às 10h, contudo, uma mensagem de Nimitz, criptografada com erro elementar, mas não percebido pelo oficial que a recebeu, nem por Halsey, seu destinatário final, mostrou que a responsabilidade do mais modesto dos participantes de um acontecimento pode influir nos mais importantes resultados. Uma mensagem criptografada deve, obrigatoriamente, a fim de dificultar ser decifrada por quem não conheça o código, incluir duas frases sem nexo antes e depois do texto, separadas deste por duas letras: FF, depois da primeira frase, e RR, antes da segunda. Nimitz, em Pearl Harbour, acabou se impressionando pela insistência e tom urgente das perguntas de Kinkaid sobre a julgada real, mas não existente, FT 34. Determinou que também se fizesse pergunta a Halsey. Pergunta simples: "Onde está a FT 34?", porém o tenente que *a* criptografou acrescentou no início uma frase realmente sem nexo, mas, no fim, escreveu "todo mundo quer saber", o que parecia completar o texto. Quem a recebeu, apesar dos dois rr que mostrariam o término do texto, a manteve na versão que entregou a Halsey. Este, também sem considerar os dois rr, teve um acesso de raiva ao ler o que parecia ser uma áspera crítica por ter abandonado São Bernardino.

Vociferando, determinou que a FT 34, agora existente, seguisse para o golfo de Leyte, acompanhada por um dos GTs aéreos. E os dois Es mais velozes, com três CLs e oito CTs, adiantar-se-iam, o que era um risco, pois iriam se entender

com cinco Es e seis CPs de Kurita. Mas não chegariam a tempo de impedir o avanço de Kurita, mesmo se ele não tivesse recuado.

Halsey nunca se conformou com a ordem que o impediu de completar a batalha. Sem considerar que a sua potente força de Es, durante as Batalhas de Samar e cabo Engano, tivesse navegado 400 milhas sem participar nem em uma nem em outra, declarou que o maior erro que cometera fora mandar de volta a FT 34, quando estava quase com o inimigo ao alcance de seus canhões. Para substituí-la, um destacamento de dois CPs, dois CLs e nove CTs rumou para o Norte. Pouco encontrou o que fazer. Destruiu um CT. Ozawa, às 20h, ainda rumou para o Sul, procurando combate, mas nada encontrou e, protegido pela noite, com os dois Es, um CL e cinco CTs, retirou-se para águas metropolitanas. Tinha cumprido sua missão. Contudo, uma triste missão para quem era considerado, mesmo pelo inimigo, o melhor almirante japonês.

Com o fim da Batalha de cabo Engano, terminara também a Batalha do golfo de Leyte.

Ação dos submarinos

Tanto os submarinos japoneses como os norte-americanos estavam posicionados patrulhando as proximidades das Filipinas. Entretanto, excetuando-se os ataques iniciais dos dois submarinos, desfalcando a força de Kurita, a intervenção dos outros, de ambos os lados, na batalha foi muito pequena, ou mesmo nula.

Falhas

Nas batalhas aeronavais, como a maioria das travadas no Pacífico — e a do golfo de Leyte a maior de todas —, desenvolvidas em áreas marítimas extensas, as questões de unicidade de comando, comunicações e reconhecimento do inimigo, sempre vitais nos encontros bélicos, adquiriam exponencial importância. Os combates, realizados a grandes distâncias, uns dependendo dos outros, exigiam perfeita coordenação cronológica e direção única. Os desencontros prejudicariam as ações táticas.

As falhas nesse terreno são sempre de esperar. Mas, na Batalha do golfo de Leyte, algumas assumiram proporções que influíram no desenvolvimento das operações. No lado norte-americano, ressentiu-se da dualidade de comando. MacArthur e Nimitz tinham agido independentemente durante toda a guerra, sem maiores inconvenientes. Porém agora se tratava de uma operação combina-

da, e não era aceitável haver separação entre o comando de desembarque anfíbio e o de apoio ao largo, obedecendo ambos somente à autoridade do presidente dos Estados Unidos ou da Junta de Chefes de Estados-Maiores Aliados. A decisão de Halsey, ao abandonar a defesa de São Bernardino, não se daria, se houvesse um comando imediato ao qual devesse reportar-se.

Essa situação defectiva provocou falha no sistema de comunicações norte-americanas. Não existia uma frequência especial para Halsey e Kinkaid se comunicarem diretamente. As mensagens entre eles deviam passar pela frequência geral da operação. O que resultou a mais grave falha norte-americana: quando interceptou o plano de Batalha de Halsey, Kinkaid interpretou o *will* em *will be formed*, em relação à formação da FT 34, como o modo imperativo, e não o futuro do indicativo, julgando estar o estreito de São Bernardino protegido, confusão ainda piorada por ter a mensagem de auxílio enviada a Halsey levado duas horas para chegar ao destinatário.

Nas comunicações japonesas, a mais grave falha se deu quando Ozawa não recebeu a notícia de que Kurita voltava a avançar, e Kurita não soube que o engodo havia tido êxito. A ligação entre os dois seria a chave do plano Sho 1.

O reconhecimento do inimigo, dos tipos e do número de navios, quando fruto de esclarecimento sem reação, apresentava certa veracidade. Mas as informações obtidas no fragor do combate foram bastante falhas e falsas, como as recebidas por Halsey de seus aviões, na Batalha do mar de Sibuyam. As confusões de Kurita, julgando estar combatendo na Batalha de Samar com a 3ª esquadra, vendo NAes e Cs inexistentes, são menos explicáveis. Ambos tomaram decisões vitais para o êxito de suas missões com base nessas informações. Talvez elas estivessem de acordo com seus desejos.

Erros

Analisar e criticar decisões de chefes tomadas em meio à confusão das batalhas, anos depois, na comodidade dos gabinetes, *é* arriscado, quando as situações são muito peculiares, impossíveis de ser reproduzidas.[4] Em relação à Batalha do golfo de Leyte, cautelosamente consideramos "erradas" as decisões pelas consequências negativas que tiveram, ou poderiam ter tido.

Kurita, no momento em que tinha à sua disposição vitória que teria a ressonância capaz de melhorar as condições de paz, e, segundo o que lhe parecia, em que os NAes inimigos estavam ao alcance de sua artilharia — oportunidade única —, recuou. Por quê?

Depois da guerra, Kurita sempre se negava a comentar a Batalha do golfo de Leyte. Um jornalista conseguiu dele uma entrevista, na qual pediu uma explicação de seu recuo. As respostas foram vagas e não convincentes. Fez referências à impressão que tivera, de ser poderosa a força que os enfrentava, ou que fora para o Norte a fim de encontrar-se com Halsey. Ante maior insistência, sorriu e calou-se. Não seria, com certeza, falta de combatividade ou desejo de poupar sua força o que estaria negando o espírito japonês mostrado em toda a guerra e, especialmente, em missão, que era sabidamente de sacrifício.

Há um fator, aventado por diversos autores, que poderá desvendar o segredo: a exaustão. Havia três dias que Kurita suportava ataques incessantes. Navios afundados, incendiando-se, abandonados, o almirante e seu estado-maior tirados da água com o capitânia destruído, passando para um CT, depois para um E. Homem de meia-idade, com a saúde fragilizada, possivelmente por anos de operações no mar, Kurita devia estar exausto. O cansaço deforma o pensamento, faz ver coisas que não existem. E a rígida disciplina da marinha japonesa não permitiria que houvesse discordância da decisão do chefe.

Com suas atitudes evasivas, Kurita pelo menos aceitava ter errado, o que não aconteceu com Halsey. Em momento algum, em relatos, declarações, livro de memórias, aceita ter sido errada a sua decisão de procurar combate com o que chama "corpo principal" do inimigo, abandonando a proteção imediata da operação anfíbia. Os debates sobre o assunto estenderam-se por muitos anos. Na defesa de seu ponto de vista, Halsey criticou publicamente Kinkaid por ter deixado desamparado o Taffy 3, o que criou uma polêmica que acabou com a antiga amizade.

Nitidamente, o pensamento militar de Halsey foi influenciado por sua personalidade. O que caracterizara as atividades navais do almirante em toda a sua carreira, especialmente na campanha do Pacífico, fora a agressividade, expressa na forma pela qual dirigiu operações a seu cargo, em suas atitudes, nas declarações radicais, o que o fez o chefe naval mais admirado e confiado pelas guarnições, e privilegiado pela mídia. Personalizava o guerreiro do mar. E a sua atuação confirmava esse julgamento. Logo no início da guerra, as primeiras ações ofensivas norte-americanas — ataques de NAes às ilhas fortificadas japonesas — foram audaciosamente chefiadas por ele. No comando no Sudoeste do Pacífico, conquistando as ilhas Salomão, possivelmente as mais difíceis operações da guerra, Halsey foi impecável. Entretanto esse guerreiro invencível nunca tomara parte em uma batalha naval. Nas maiores e mais importantes batalhas do Pacífico, de Midway e Marianas, uma moléstia que o prendeu em cama de hospital fez com

que a participação fosse responsabilidade da 5ª esquadra, comandada por Spruance, que a dirigiu e venceu. O encontro com Ozawa seria sua desejada oportunidade, cuja perda, aliás, lamentou-se, ao receber a ordem de ir para o Sul com os Es.

Também atuou sobre a decisão de Halsey a comparação com a decisão de Spruance nas Marianas. Comandava esse último tanto a operação anfíbia como a defesa ao largo pela, no caso, FT 58. Foi atacado por esquadra japonesa, sob o comando de Ozawa, constituída de NAes Es, Cs e CTs, além de 600 aviões baseados em ilhas próximas. A reação norte-americana, principalmente a aérea, foi violenta. Derrubaram 400 aviões, afundaram três NAes e avariaram cinco. Ozawa recuou, perseguido pela FT 58. Spruance, o tipo de intelectual brilhante, comedido, sem grandes arroubos, decidiu que a defesa da operação anfíbia tinha prioridade sobre a destruição dos restos da força japonesa. Mandou voltar a FT 58. Essa decisão foi extremamente criticada pelos aviadores, que julgaram não ter Spruance o espírito ofensivo necessário por ser um "almirante de cruzadores", os quais ele havia comandado em sua carreira.[5] Halsey se considerava um aviador, embora só tivesse tirado o brevê aos 54 anos. Não quis repetir o que havia sido alvo de crítica, inclusive dele próprio. Fez o contrário. E os dois almirantes sofreram ásperas referências tendo agido ao reverso, em situações semelhantes. Os aviadores do estado-maior de Nimitz deram a Halsey uma razão para não imitar Spruance. Nas instruções operativas, enquanto as dirigidas a Spruance diziam simplesmente que deveria defender a operação anfíbia, as enviadas a Halsey acrescentaram: "No caso de haver oportunidade de destruir uma maior parte das forças navais inimigas, ou podendo isso ser criado, tal destruição torna-se tarefa prioritária." Era o que Halsey queria.

A decisão errônea de Halsey, embora com as consequências que poderiam ter tido, não foi reconhecida oficialmente. Nimitz, em seu relatório, faz referência ao fato. Entretanto, publicamente, disse que a decisão de Halsey fora correta. E o comandante em chefe da marinha norte-americana, almirante Ernest King, não quis receber explicações de Halsey, afirmando que ele tivera luz verde para mandar de volta a FT 34. Foi citado nominalmente pelo presidente e promovido a *Fleet Admiral*, posto que só Nimitz, King e Lehey (chefe do estado-maior de Roosevelt) atingiram. A não condenação pública de Halsey justifica-se. No fim de uma guerra vitoriosa, não se iria empanar a figura do almirante de atuação mais brilhante e reconhecida.

Pode-se concluir quanto à personalidade dos chefes ou ao seu estado de saúde que influem em suas decisões militares. E também é interessante mostrar

que, na confusão de uma guerra, por mais que se prepare e planeje, seu desenvolvimento é sempre eivado de eventualidades que a condicionam. O erro de Kurita contrabalançou o erro de Halsey.

Conclusões

O plano Sho 1 teve todas as características de ato de desespero, de final glorioso, de última oportunidade de vitória, ainda que parcial, mas que levasse a melhores condições de paz. Cumpri-lo efetivamente também significaria, para o Japão, manter por algum tempo o caminho livre para suprimentos essenciais.[6] Osawa não tinha dúvidas de que sua missão só seria cumprida com a destruição de seus navios. Nishimura nada declarou, nem mesmo dirigiu-se aos subordinados. Foi adiante, até não haver sobreviventes em sua força. O próprio Kurita, na alocução dirigida a seus homens, antes da Batalha do mar de Sibuyam, deixou claro que deveriam estar prontos para o sacrifício ao qual o resto da marinha se arriscava, o que torna inexplicável o recuo que os poupou. A compreensão do tipo de missão que lhes tinha sido afeta estaria de acordo com o espírito de um povo, para o qual o suicídio era moralmente obrigatório em questões de honra ou de falhas no cumprimento do dever — o *haraquiri*, cortando o ventre.

O plano Sho 1, e não haveria outro melhor nas circunstâncias, seria extremamente difícil de ser cumprido, mesmo se não houvesse a reação que a ele se opôs. Era complexo, exigindo uma perfeita coordenação de tempo, ótimas comunicações e efetivo controle.

A derrota japonesa não teve o caráter decisivo de Midway ou Marianas, nem foi algo inesperado. Foi imposta, em um crescendo, desde o momento em que os Estados Unidos começaram a reagir. Foram sendo corroídas as linhas de defesa nipônicas, destruídas suas forças armadas, diminuída sua capacidade de produção e até afetado seu moral. Além dos enfrentamentos militares, havia a disputa entre dois estágios de desenvolvimento científico e técnico, entre a capacidade industrial dos adversários, entre os recursos disponíveis, inclusive humanos, disputa na qual, apesar dos extraordinários esforços japoneses, mormente na área militar, a superioridade dos Estados Unidos era flagrante. Yamamoto, o chefe naval, a quem foram devidos os êxitos iniciais da marinha japonesa, não tinha ilusões. Quando declarou que a vitória só seria conseguida com "a ocupação da Casa Branca", o que foi considerado uma arrogância risível, na realidade queria dizer que o vitorioso impulso inicial não resistiria ao tempo, que iria permitir o "despertar do colosso" (!).

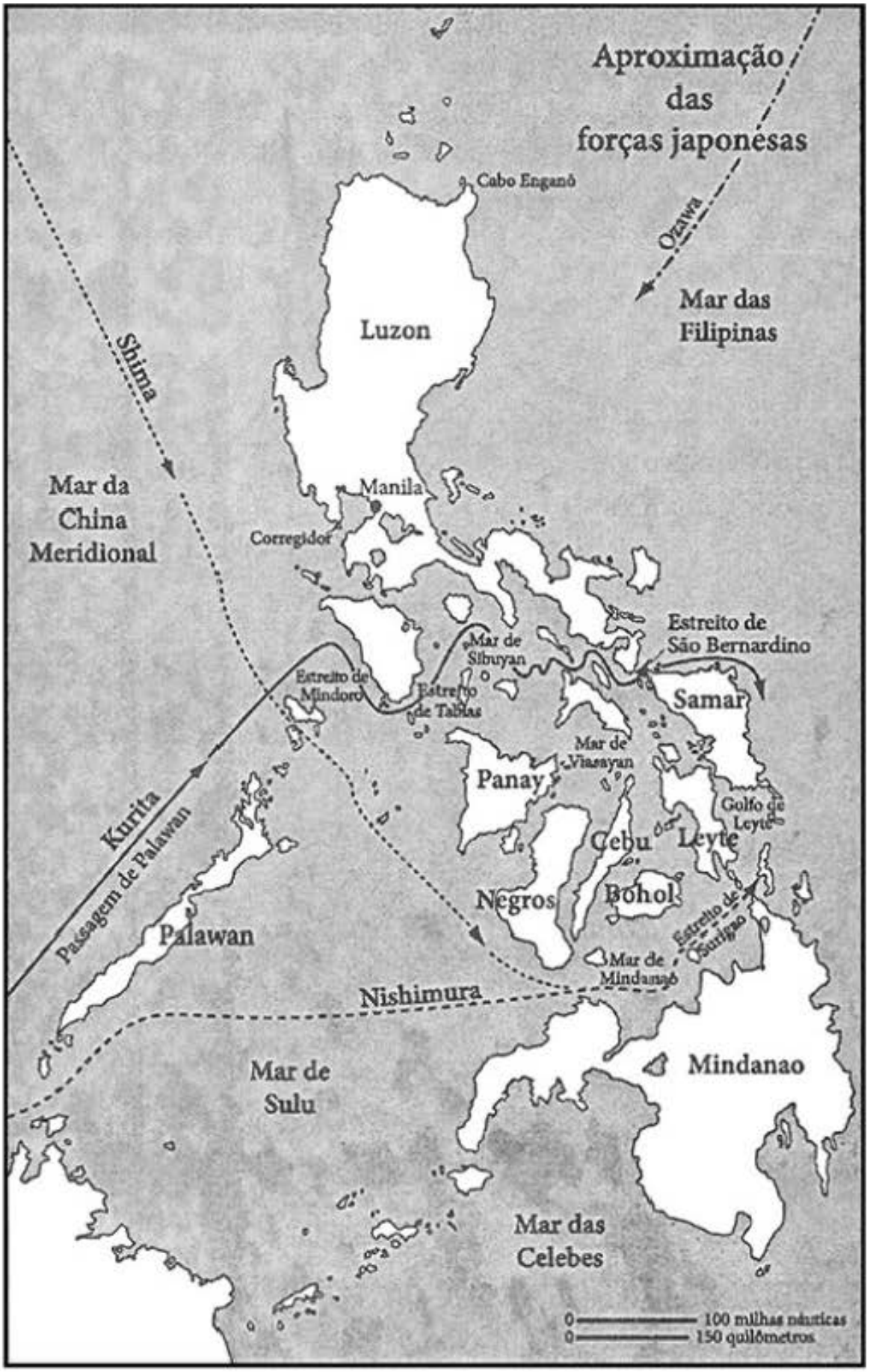
Os números definem bem as dimensões da derrota japonesa. Vinte e seis navios de guerra, ou 45% das unidades envolvidas, ou 305.710 toneladas, foram as perdas japonesas, contra seis navios de guerra, ou 2,8% das forças envolvidas, ou 36 mil toneladas, do lado norte-americano. Mas impressionante é como os ataques às linhas de suprimento nipônicas devem ter afetado a logística militar e nacional. De 1942 a 1944, dos 10 milhões de toneladas de navios mercantes produzidos, mais de 8 milhões foram afundados, 60% por submarinos. Depois da Batalha do golfo de Leyte, o Japão dispunha, ainda, de muitos navios de guerra e aviões, porém sem organização homogênea e imobilizados por falta de combustível e pessoal preparado. Foram sendo destruídos atracados nos portos, nas bases aéreas e no mar.

Entretanto a resistência japonesa continuou. As batalhas terrestres para a conquista de todas as ilhas Filipinas duraram até setembro de 1945, a sua rendição coincidindo com a rendição do Japão. A ilha de Iwo Jima só foi ocupada com grandes perdas de pessoal. A de Okinawa, com enormes perdas de pessoal e de navios, estes vítimas das revoadas de kamikases, além de ataques de submarinos e lanchas suicidas. Os sacrifícios exigidos nessas duas conquistas serviram para justificar o lançamento das bombas atômicas, pois estimava-se que seria de um milhão o número de vítimas nos desembarques em território metropolitano.

Merece frisar que, do lado norte-americano, além da superioridade material, foi notável a resistência combativa de seu pessoal, sem a mística do *bushido* (código de honra do guerreiro samurai), mas por cumprimento do dever, senso de responsabilidade, com atos de grande desprendimento, como a reação do Taffy 3 e suas escoltas na Batalha da ilha de Samar.

Com a rendição, o Japão, arrasado material e humanamente, começou sua recuperação, sob a direção do vencedor, general MacArthur, em outro sentido, não militar, e sim, científico, tecnológico, comercial. Em poucas décadas, o país atingiu o poderio econômico que desejava ter antes da guerra, não conseguido pela força das armas, porque obstado pelos Estados Unidos. Depois da guerra, foram os mesmos Estados Unidos o seu sócio na ascensão. Isso após quatro anos de sanguinolento confronto, milhões de mortos, um país materialmente arrasado, e toda a enorme capacidade de organização e produção dos Estados Unidos empregada sem nada construir. Essa situação esdrúxula parece confirmar a explicação dada por um filósofo, Pitkin, apenas com o título de seu livro de 400 páginas: *Breve introdução à história da estupidez humana*. Lamentavelmente, tal estupidez tem se manifestado em toda a existência da Humanidade. Pelo que também não será de bom aviso ignorá-la.

A situação no Pacífico
Linha de avanço japonês mais distante em 7 de agosto de 1942
Linha de avanço dos EE. UU. em 1º de outubro de 1944
Mar de Okhotsk
I. Aleutas
Kiska
Ils. Kurilas
Mar do Japão
Coréia
Peiping
Honshu
Tóquio
JAPÃO
1º de outubro de 1944
7 de agosto de 1942
I. do Havaí
Midway
China
Shangai
Foodchsoy
Formosa
I. Volcano
Cantão
Hong Kong
Índia
Calcutá
Baia de Bengala
Indochina Francesa
Tailândia
Mar Sul da China
Luzon
I. Filipinas
Manila
Golfo de Leyte
I. Marianas
Saipan
Guam
I. Wake
Pearl Harbor
Johnston
Eniwetok
I. Marshall
Wotje
Majuro
Mili
I. Kwajalein
Saipan
I. Palaus
Truk
Ilhas Carolinas
Palmira
I. Gilbert
Howland
Phoenix
I. Nicobra
Ceilão
Landamu
Golfo da Tailândia
Sumatra
Java
Bornéu
Mar Celebes
Celebes
Moroto
Nova Guiné
Wakde
Rabaul
Nova Irlanda
Nova Britânia
I. Salomão
Port Moresby
Guadalcanal
I. Santa Cruz
Mar de Coral
Austrália
I. Sanda
I. Fidji
I. Sociedade


Aproximação das forças japonesas
Cabo Enganô
Ozawa
Mar das Filipinas
Luzon
Shima
Mar da China Meridional
Manila
Corregidor
Estreito de São Bernardino
Mar de Sibuyan
Estreito de Mindoro
Estreito de Tablas
Samar
Mar de Visayan
Panay
Golfo de Leyte
Kurita
Passagem de Palawan
Cebu
Leyte
Negros
Bohol
Estreito de Surigao
Palawan
Mar de Mindanaõ
Nishimura
Mindanao
Mar de Sulu
Mar das Celebes
0 100 milhas náuticas
0 150 quilômetros

Ilhas dos Pescadores
Do mar Interior (Japão)
Força de Osawa
2 couraçados de Matsuda
Oceano Pacífico
Aparri
Luzon
8h15 de 24/10
Aviões jap. atacam de terra. GT 38.3
2ª força de ataque de Shima
6h de 24/10
GT 38.3 (Sherman)
16h30 de 24/10
Princeton afundado
20h22 de 24/10
Grupos-tarefa de porta-aviões americ. desloc. norte p/ atacar a força do Almirante Ozawa
Polillo Is.
Manila
Mar do Sul da China
Bataan Pen.
Corregidor
3ª esq. (Halsey)
GT 38.1, 2, 3, 4
6h de 24/10
GT 38.2 (Bogan)
GT. 38.1 (M
Mindoro
Estreito de San Bernardino
Estreito de Mindoro
Tablas Str.
Mar de Sibuyan
Samar
Calamian
Coron
6h de 24/10
GT 38.4 (Davison)
6h32 de 23/10
Submarinos Darter e Duce afundam dois cruzadores japoneses
10h26 de 24/10
Força de Almirante Kurita atacada e muito danificada
Panay
Tacclaban
Dulag
Homonhon
Suluan
10h de 20/10
Desembarque apoiado p/ 7ª frota (Kinkaid)
Negros
Cebu
Leyte
Dinagat
Surigao Str.
Siargão
Passagem de Palawan
Palawan
Força Centro de Kurita
Mar de Sulu
9h18 de 24/10
Força de Nishimura atacada
Mindanao
Balabac
Força de Nishimura
Rotas das forças navais japo.
A – 12h de 23/10
B – 10h de 24
C – 20h de 24/10
D – 6h de 25/
0 Milhas 100 200
0 km 100 200 300 400
Bornéu
22 out.
Brunei
Mar das Celebes

NOTAS

1. Para o título das unidades japonesas, utilizamos traduções literais das denominações norte-americanas.

2. Alfred Thayer Mahan, oficial norte-americano, escreveu no início do século XIX o livro *Influência do poder marítimo na História*, que se tornou uma bíblia para a política naval de todos os países, especialmente para os Estados Unidos para os quais foi feito.

3. Em tática naval, nos combates entre linhas de batalha, chama-se isso "cortar o T" do inimigo, sendo capaz de utilizar toda a artilharia dos bordos, enquanto o adversário atira só com os canhões de proa. No caso, essa situação favorável norte-americana não foi fruto de manobra, e, sim, por injunção geográfica.

4. Clauzevitz, filósofo da guerra, alerta sobre isso em seu livro *Da guerra*, falando da névoa das batalhas, quando tudo o que se passa fica confuso e obscuro.

5. Este autor, em 1949, estagiando na marinha norte-americana, teve a oportunidade de ouvir muito de perto a palestra do almirante Spruance sobre a Batalha das Marianas, na qual defendia a prioridade dada à sua missão principal: garantir a operação anfíbia, que perigaria se houvesse um ataque inesperado japonês, na ausência da FT 58.

6. Toyda, no fim da guerra, disse que "não valia esquadra sobreviver com a perda das Filipinas".

BIBLIOGRAFIA

1. BRYAN III, J. *Admiral Halseys Story*, Nova York-Londres: McGraw Hill Book Co., 1947.

2. CUTLER, Thomas J. *The Battle of Leyte Gulf*, Nova York, Harper Collins Publishers, 1994.

3. DÀLBAS, Andrieu. *Death of a Navy*, Nova York, Devin Adair Co., 1957.

4. FALK, Stanley. *Decision at Leyte,* Nova York, Norton Co., 1966.

5. FIELD, James A. *The Japanese at Leyte Gulf — The Sho Operation,* Princeton University Press, 1947.

6. MARCINTYRE, Donald. *Golfo de Leyte — A maior batalha naval — História ilustrada da Segunda Guerra Mundial*, Rio de Janeiro: Renes, 1978.

7. MORISON, Samuel Eliot. *History of the United States Naval Operations in World War II*. vol. VIII, Leyte, Boston, Little, Brown and Co., 1958.

8. PARREIRAS, Daniel S. "A batalha pela posse do golfo de Leyte — Sua narrativa, seus ensinamentos", Rio de Janeiro, Separata da *Revista Marítima Brasileira*, Imprensa Naval, 1949.

9. PITKIN, Walter B. *Breve introdução à história da estupidez humana*, Rio de Janeiro, Editora Prometeu, 1934.

10. *Short Biographies of Admirals Spruance and Halsey*, Department of the Navy — Naval Historical Center, Disponível em: http//www.history.navy.mil/

11. WOODWARD, C. Vann. *The Battle of Leyte Gulf*, Nova York, The Macmillan Co., 1947.

15

Conflito no Atlântico Sul: A Luta pela Posse do Arquipélago das Falklands/Malvinas[1]

ALMIRANTE ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL

"Se as ilhas forem invadidas, eu saberei exatamente o que nós teremos de fazer — expulsá-los."
Margaret Thatcher

O quadro político-estratégico

Embora o conflito tenha ocorrido em pleno período da Guerra Fria, numa fase conhecida como "detente" — em que cada uma das superpotências disputava a hegemonia mundial, sem ameaçar, porém, os interesses vitais uma da outra devido ao receio do holocausto nuclear —, não pode ser considerado como associado a este tipo específico de guerra: os dois principais atores, a Argentina e o Reino Unido, estavam alinhados com o bloco liderado pelos Estados Unidos. No decurso de todo o conflito, a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) manteve um "baixo perfil", não interferindo; seu interesse esteve voltado para observar como um país importante, dentro da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), fazia a guerra. O precário estado de saúde de Brejnev — que morreria nesse mesmo ano — contribuiu para o distanciamento soviético.

As origens do conflito são remotas e, para o nosso propósito, aqui não são relevantes. Desde a sua independência da Espanha, em 1810, a Argentina reivindicava, como herdeira daquele país, o arquipélago das Malvinas que, ocupado pelos britânicos a partir de 1833, quando expulsaram o governo argentino, quase há 150 anos, passou a ser por ele colonizado; os habitantes locais, os *kelpers*, de origem britânica, pretendiam manter sua cidadania britânica mesmo, em virtude da distância do Reino Unido, dependendo da Argentina para muitos serviços.

À época, predominavam governos militares na América do Sul. O alinhamento desses governos com os EUA — a ameaça comunista era o fator dessa aglutinação — levou-os à repressão dos movimentos internos que, comunistas ou não, opunham-se a esse alinhamento. A Argentina, em especial, vivia uma crise política e social sem precedentes. No dia 30 de março de 1982 houve, na Praça de Maio, uma gigantesca manifestação popular contra a junta militar que governava o país, a maior de todo o período de governo militar. No dia seguinte, o periódico *La Prensa*, profeticamente, afirmava que só uma guerra externa podia salvar o governo.

Poucos dias depois, a 2 de abril, os argentinos invadiriam as Falklands criando uma situação que levaria à luta armada.

O Reino Unido, por sua vez, a partir da humilhação de Suez, em 1956, parecia resignar-se à crença de que a decadência nacional era irreversível. A falência industrial e econômica havia determinado a limitação do papel britânico no mundo. Desde a posse de um governo trabalhista, em meados da década de 1960, o conceito estratégico do país passou a refletir essa visão. No Livro Branco de Defesa de 1966, quando Denis Healy foi ministro da Defesa, era afirmado que as futuras guerras em que a Grã-Bretanha se veria envolvida seriam guerras da OTAN e, nessas guerras, o papel da marinha real seria essencialmente antissubmarino, sob o manto protetor da aviação embarcada dos norte-americanos. Assim sendo, a marinha britânica não necessitaria dos navios-aeródromos que estavam em construção nem do existente, o *HMS*[2] *Hermes*.

O Almirantado britânico, porém, conseguiu contornar essa decisão dos políticos mudando a classificação dos navios em construção para "navios de convés corrido", adequados para controle de área marítima, e alterando a designação do *Hermes* para navio porta-helicópteros, de onde operariam os pesados helicópteros antissubmarinos que não podiam operar de navios menores.

Mais tarde, já sob um novo governo conservador, o Livro Branco de Defesa de 1981, com John Nott como ministro da Defesa, determinou que a guerra antissubmarino seria mais barata se conduzida por contratorpedeiros e fragatas: o *Hermes* foi destinado à sucata — algumas fontes dizem que vendido à Índia — e o *HMS Invincible* já pronto foi vendido à Austrália; como o Reino Unido não faria mais guerras do tipo "imperialista", os navios de desembarque anfíbio *HMS Fearless* e *HMS Intrepid* foram postos em disponibilidade, assim como os navios de transporte de tropas (no futuro, assim diziam os políticos, essas seriam transportadas em avião para a área onde fossem necessárias).

Após o conflito, assim se expressou o almirante Sandy Woodward a respeito do Livro Branco de Defesa de 1981:

> Políticos estão muito inclinados a ter como certo que as forças armadas de Sua Majestade Britânica farão o que quase sempre têm feito em tempo de guerra, tenham ou não recebido os equipamentos necessários. Os cortes em nossa força de superfície propostos na revisão de defesa de 1981 teriam nos tornado impotentes no final de 1982. Foi somente a guerra das Falklands que salvou a Marinha Real dessa situação.[3]

Essas mudanças no Reino Unido levaram os argentinos a acreditar que não haveria disposição do lado britânico para lutar pelo arquipélago. Outros fatos contribuíram para isso: em junho de 1981, o governo britânico anunciou que o *HMS Endurance*, seu único navio-polar, ficaria em disponibilidade logo após a campanha de 81-82; em meados desse mesmo ano, uma nova Lei de Nacionalidade Britânica ("British Nationality Bill") tirava a nacionalidade britânica de 2/3 dos habitantes das ilhas o que, pelo menos, enfraquecia o argumento dos que defendiam a posse das Falklands pela autodeterminação de seus habitantes.

Em 1980, Nicholas Ridley, então ministro de Estado, visitou as ilhas. Nessa ocasião, ele propôs aos *kelpers* a soberania partilhada com os argentinos, como fora feito no caso de Hong Kong; diante da recusa dos locais em aceitar essa solução, ele disse: "Que caia sobre suas próprias cabeças se vocês continuarem com esta intransigência. Não estamos mais na Era Vitoriana. Nós não vamos mandar uma canhoneira para salvá-los se vocês se meterem em encrencas."[4]

Pilotos da força aérea argentina, que trabalhavam na empresa aérea que servia o arquipélago, estavam presentes à reunião e, certamente, puseram seus superiores a par do incidente.

A Argentina, possivelmente pensando numa "diversão"[5] para os seus problemas internos, julgou, acertadamente, que a ocupação do arquipélago das Malvinas — uma aspiração nacional — uniria o povo em torno do governo, e que, erradamente, o Reino Unido, não só pelas razões apresentadas, mas também pelas imensas dificuldades logísticas que teria de vencer para recapturar as ilhas pela força das armas, apenas negociaria para "salvar a face". Os argentinos não levaram em conta o caráter da primeira ministra Margaret Thatcher — a quem a ação da Argentina deu a oportunidade de demonstrar sua extraordinária determinação e capacidade de liderança e de deixar em segundo plano as críticas à sua política doméstica — nem a disposição do Almirantado britânico de salvar a

marinha real de sua redução a marinha de segunda classe, conforme já discutido anteriormente.

A relação especial que os argentinos acreditavam ter com os EUA — pela sua posição claramente anticomunista e o apoio dado em El Salvador — não impediu o alinhamento deste com o Reino Unido, apesar da possível pressão dos 40 milhões de hispânicos residentes nos EUA. As relações pessoais de amizade entre Ronald Reagan e a primeira ministra britânica, associada à tradicional ligação entre os EUA e o Reino Unido, fizeram a balança pender para o Reino Unido.

A geografia do conflito

A batalha pelo arquipélago foi basicamente uma batalha entre navios de superfície que, por diversas razões, contavam com pouca cobertura contra ataques aéreos, e aviões baseados em terra, a distância significativa de suas bases. Para ambos os partidos, os fatores tempo-distância foram fundamentais.

Embora a disputa envolvesse as Falklands e suas dependências, as ilhas Geórgia do Sul e Sandwich, as ações militares restringiram-se às Falklands e à Geórgia do Sul.

O arquipélago das Falklands, situado logo abaixo do paralelo de 50°S, está a cerca de 400 milhas marítimas (mimas)[6] do território argentino; a 780 mimas a leste do arquipélago está a Geórgia do Sul e, a 400 mimas a sudeste desta, as ilhas Sandwich.

Com relação ao Reino Unido, as distâncias são impressionantes: as ilhas Britânicas distam das Falklands cerca de 8.000 mimas; Gibraltar aproximadamente 6.000 mimas e a ilha de Ascensão, cujo uso pelo Reino Unido durante a campanha foi autorizado pelo secretário de Defesa dos EUA, Caspar Weinberg, 4.000 mimas.

O arquipélago das Falklands (ver mapa) é composto por aproximadamente 200 ilhas, com uma área total de 8.700km^2. As duas ilhas principais, a Falklands Leste (para os argentinos Gran Malvina), onde fica a capital Port Stanley (Puerto Argentino), e a Falklands Oeste (Soledad), são separadas pelo estreito das Falklands que, na sua parte mais estreita, tem 4,4km. Na capital, residem cerca de 1.200 *kelpers*; 600 outros estão espalhados pelas ilhas em fazendas de criação de ovelhas. Ao norte das duas ilhas principais, há algumas elevações com alturas variando entre 400 e 700 metros. As costas são muito recortadas e o terreno é bastante acidentado e de trânsito muito difícil (turfas). À época do conflito, existiam apenas 4,5km de estradas. O meio de transporte mais usado é o aéreo

havendo inúmeras pistas, cerca de 30, para aviões pequenos; apenas as cinco melhores pistas permitem o pouso de aviões de porte do *Hércules C-130*, de carga; o maior aeroporto, o da capital, tinha uma pista de asfalto de 1.250 metros, seguindo-se o da ilha di Pebble e o de Goose Green. Modernos aviões de combate não podiam operar de nenhuma pista das Falklands.

As condições atmosféricas na região são extremas, com temperatura muito baixas e ventos fortes. Nas águas em torno há abundante vida marinha, baleias principalmente, o que torna as condições sonares adversas, mormente porque as camadas térmicas não são bem definidas.

A invasão[7]

A venda pelo proprietário britânico de uma antiga estação baleeira, na Geórgia do Sul, para uma firma argentina de sucata, criou o pretexto para o início do conflito. Cerca de 42 trabalhadores argentinos, transportados para o local no navio-transporte da marinha argentina *Bahie Buen Suceso*, chegando à baía de Leith, no dia 19 de março de 1982, hastearam a bandeira argentina ao som do hino nacional, fazendo disparos para o alto com armas portáteis. Os britânicos protestaram contra essa violação de sua soberania e, já no dia 23, o *Endurance* suspendia de Port Stanley com destino a Grytviken, capital da Geórgia, transportando 22 fuzileiros navais.

Provavelmente dois submarinos nucleares foram enviados para as Falklands para o caso de a situação vir a se deteriorar.

No dia 28, isoladamente a fim de não chamar a atenção, forças navais argentinas deixam Porto Belgrano pela manhã, organizadas em duas forças-tarefas (FT) — organização naval que reúne navios de diferentes tipos para cumprimento de uma determinada tarefa — numa clara indicação de que essas forças já estavam preparadas antes do incidente na Geórgia.

A ordem de batalha argentina era a seguinte:

— A FT-40 — força-tarefa anfíbia — com a missão de realizar o desembarque anfíbio nas Falklands, constituída por dois contratorpedeiros tipo 42 — o ARA[8] *Santíssima Trinidad* e o *Hércules* — duas fragatas tipo A-69 — a *Drummond* e a *Granville* — um submarino tipo Guppy — o *Santa Fé* — um navio de desembarque de carros de combate (NDCC), tipo LST — o *Cabo San Antonio* — um quebra-gelo — o *Almirante Irizar* — um navio-transporte — o *Isla de los Estados*.

Embarcados no NDCC *Cabo de San Antonio*, o 2º Batalhão de Fuzileiros Navais e 19 veículos anfíbios.

— A FT-20 — força de apoio, com a tarefa de dar apoio à força-tarefa anfíbia, constituída pelo navio-aeródromo ligeiro — o *25 de Maio* — por três contratorpedeiros tipo *Allen Summer* — o *Bouchard*, o *Piedrabuena* e o *Seguí* — um contratorpedeiro classe *Gearing* — o *Py* — um navio petroleiro de esquadra — o *Punta Medanos* — um rebocador — o *Sobral*.

O Grupo Aéreo Embarcado no *Veintecinco de Mayo* era constituído por oito aviões de ataque *A-4 Q Skyhawk*, quatro aviões antissubmarino *S2E*, três helicópteros *Alouette* e alguns helicópteros *Sea King*.

A força naval argentina tinha excelente capacidade para ações de superfície, dado que os contratorpedeiros haviam sido modernizados (instalaram mísseis superfície-superfície (*MSS*) *Exocet*, que também faziam parte do inventário das modernas fragatas A-69).

Para opor-se a esse formidável dispositivo militar, os britânicos dispunham nas ilhas de 67 fuzileiros navais.

Segundo fontes argentinas, a recuperação das Malvinas deveria ter tido início a 30 de março; as péssimas condições meteorológicas acarretaram, porém, a sua transferência.

Diante de evidentes sinais de que os argentinos preparavam a invasão, o governo britânico, a 1º de abril, pediu a intervenção do presidente Reagan e a convocação de uma sessão de emergência do Conselho de Segurança das Nações Unidas. A essas medidas de caráter diplomático, o Reino Unido tomou algumas medidas de caráter militar, colocando diversas unidades de prontidão, inclusive submarinos de propulsão nuclear.

Na noite desse mesmo dia teve início a invasão das ilhas (Operação Rosário): às 21h15, partindo do *Santíssima Trinidad*, fundeado ao largo de Port Harriet, ao sul de Puerto Argentino, desembarcaram 80 fuzileiros navais argentinos com a missão de tomar os aquartelamentos ocupados pelos fuzileiros britânicos e a Casa de Governo.

Às 02h do dia 2, 10 homens-rãs desembarcaram do submarino *Santa Fe*, na superfície, próximo à entrada da baía de Puerto Argentino; sua missão era agir como grupo precursor, ocupando a praia onde se daria o desembarque principal. Cumprida essa missão, às 06h15 o *Cabo San Antonio* aproximou-se da baía de Puerto Argentino e lançou os 19 carros anfíbios na praia de York. Esses veículos, a caminho de Puerto Argentino, juntaram-se aos 80 comandos argentinos que haviam atacado os aquartelamentos britânicos, os quais encontraram vazios, e a Casa do Governo, onde foi morto um capitão de corveta fuzileiro naval argentino.

Simultaneamente, um grupo de combate, embarcado num helicóptero *Sea King*, partiu do *Almirante Irizar*, desembarcando no aeroporto de Puerto Argentino e desimpedindo a pista que estava bloqueada com diversas viaturas pelos britânicos. Às 08h30, pousou o primeiro C130 da força aérea argentina trazendo soldados do Exército para a ocupação das ilhas.

Às 09h15, por determinação do governador Rex Hunt, diante da imensa superioridade argentina, renderam-se os fuzileiros navais britânicos.

Imediatamente os argentinos estabeleceram bases aéreas nas ilhas, dentro das limitações impostas pelas dimensões e demais características das pistas disponíveis. Em Puerto Argentino foi estabelecida a base aérea militar; em Goose Green, a base aérea militar Condor; e, na ilha de Pebble, a estação aeronaval Calderón. Operaram dessas bases os aviões *Púcara*, da 9ª brigada aérea; *Aermacchi MB339* e *Beech F034C*, da 1ª e 4ª quadrilhas aeronavais de ataque; além de helicópteros *Bell UH-1H*, *Chinook*, *Puma* e *Augusta A-109*, todos do Exército. A prefeitura naval argentina forneceu também alguns helicópteros e aviões de asa fixa *Skyvan*.

Tão logo chegaram ao Reino Unido as notícias da invasão, a primeira-ministra declarou que as ilhas seriam retomadas e anunciou a formação de uma força-tarefa com essa missão (Operação Corporate).

Entrementes, os argentinos desencadearam a segunda fase da operação. No dia 3, foi organizada a FT-60 com a tarefa de ocupar a Geórgia do Sul. Constituída pela fragata tipo *A-69 Guerrico* e o navio-polar *Bahia Paraíso*, o GT transportava dois pelotões de fuzileiros navais e dois helicópteros. Partindo do navio-polar, um helicóptero *Puma*, transportando 15 homens de cada vez, deu início à operação aerotransportada; ao ser desembarcado o segundo lote, os fuzileiros britânicos, levados para a ilha pelo *Endurance*, abriram fogo, obrigando o helicóptero a decolar já envolto em densa fumaça, caindo pouco adiante. O outro helicóptero — um *Alouette* — veio para o resgate das vítimas.

A *Guerrico*, ao aproximar-se de Grytviken, foi levemente avariada por um míssel antitanque e tiros de armas leves com a perda de um homem da sua guarnição. Ela respondeu ao fogo com seu canhão de 100mm.

Pouco mais tarde, os 22 fuzileiros britânicos renderam-se. O *Endurence* refugiou-se mais ao sul, entre os gelos antárticos.

Ainda nesse mesmo dia, 3 de abril, o Conselho de Segurança aprovou a Resolução 502 que determinava a imediata cessação das hostilidades, a retirada das tropas argentinas e o início das negociações. A aprovação da resolução, sem que a URSS a vetasse, foi um triunfo diplomático do Reino Unido, pois condicionava o início das negociações à retirada das tropas argentinas. Os americanos permiti-

ram que os britânicos passassem a usar a ilha de Ascensão, a eles arrendada, como uma base avançada. Aviões da força aérea britânica iniciaram de pronto uma ponte aérea para aquela ilha, que passou a ter importância fundamental para a reação britânica.

Os primeiros submarinos nucleares britânicos começavam a ser movimentados para as Falklands. A 5 de abril, os argentinos declaram sua rejeição da Resolução 502 por não aceitarem a retirada das tropas como pré-requisito para o início das negociações. Como forma de demonstrar sua resolução, convocaram seus reservistas das classes de 1962 e 1963 e iniciaram uma ponte aérea para as ilhas com o fim de reforçar os contingentes militares. Sob o ponto de vista militar, mais do que aumentar a sua capacidade de resistir a um eventual ataque britânico, os argentinos complicaram o seu problema logístico, tendo que prover a subsistência de um número maior de homens na ilha. Após o estabelecimento do domínio do mar pelos britânicos, o problema logístico argentino agravar-se-ia com sérias consequências para o moral da tropa.

Ainda no dia 5, o que demonstra o extraordinário estado de prontidão dos britânicos, os primeiros navios que iriam constituir a FT-317, inclusive os dois navios-aeródromos *Invincible* e *Hermes*, deixam Portsmouth com destino à ilha de Ascensão; no dia seguinte, o navio de assalto anfíbio *Fearless*, com um batalhão de fuzileiros navais a bordo, segue o mesmo destino. Tem início o afretamento e a requisição de navios mercantes britânicos — navios retirados do tráfego (STUFT)[9]; ao todo, 45 navios mercantes, de diversos tipos, seriam usados para reforçar os navios da *Royal Maritime Service* e da *Royal Fleet Auxiliary*.

Nesse mesmo dia, uma nova e importante vitória diplomática britânica foi anunciada: os países membros da Comunidade Econômica Europeia (CEE) decidiram suspender todas as entregas de armas para a Argentina e impuseram-lhe um embargo total de exportações.

Sob o comando do contra-almirante Sandy Woodward, diversos navios britânicos realizavam exercícios — Spring Train — ao largo de Gibraltar, sendo o *HMS Antrim* o capitânia. Diversos navios além do capitânea — *HMS Broadsword*, *Coventry*, *Glamorgan*, *Plymouth*, *Sheffield* e muitos outros — receberam então ordens de rumar para a ilha de Ascensão. Os navios que, por razões diversas, não rumaram para o Sul receberam ordens de passar para os demais tudo o que tinham a bordo e que pudesse ser útil para esses, reduzindo seu suprimento de comida, tanto fresca como congelada, para apenas três dias, além de todo o papel higiênico, cerveja, chocolates, doces e, acima de tudo, suprimentos médicos e munição de guerra.

No dia 6, Francis Ryan assume como secretário das Relações Exteriores, em substituição a lorde Carrington, que renunciara na véspera, tendo em vista o mal-estar causado pela surpresa do ataque argentino.

Os argentinos anunciam o repatriamento dos fuzileiros navais aprisionados nas Malvinas e na Geórgia do Sul, certamente procurando apaziguar os ânimos no Reino Unido. Nada poderia, porém, abalar a decisão britânica de retomar as ilhas pela força. A humilhação sofrida com a divulgação das fotografias dos fuzileiros britânicos aprisionados, fartamente distribuída para a imprensa mundial pelos argentinos, só seria reparada com a expulsão dos argentinos das Falklands, senão pela diplomacia, pelas armas.

No dia 7, os argentinos nomeiam o general de brigada Mario Benjamim Menéndez governador militar das Malvinas. Também nesse dia, o Ministério da Defesa britânica anunciou o estabelecimento de uma Zona de Exclusão Total (ZET), de 200 mimas de raio em torno das ilhas, efetiva a partir de 12 de abril; para muitos analistas, esse anúncio tinha mais o propósito de mostrar a decisão britânica, já que o Reino Unido não teria na área os meios necessários para tornar efetiva a medida. Entretanto, na data aprazada, os britânicos anunciaram que quatro submarinos nucleares estavam na área e dariam efetividade à interdição.

Os navios argentinos que tomaram parte na Operação Rosário recolheram-se a Porto Belgrano e iniciaram os preparativos para um eventual confronto com os britânicos.

No dia 8 de abril, o secretário de Estado dos EUA, Alexander Haig, iniciou uma série de encontros, ora em Londres, ora em Buenos Aires, procurando uma solução diplomática para a crise. Sua iniciativa continuaria até o dia 19 de abril quando, após um encontro com a junta militar que governava a Argentina, ele desistiu, retornando para Washington.

Ainda no dia 8, nova vitória diplomática do Reino Unido: a OTAN tornou público o seu apoio, o que, na prática, significava que a marinha real poderia usar suas unidades alocadas à organização.

A retomada da Geórgia

A maior parte da FT britânica chegou à ilha de Ascensão no dia 12 de abril. Problemas num dos eixos do *Invincible*, causaram atraso no deslocamento da força.

A ilha de Ascensão passou por uma profunda mudança desde que foi transferida para o controle britânico. Um intenso tráfego aéreo foi estabelecido com o

Reino Unido, trazendo material necessário para as operações. O tráfego anterior de 40 aviões por mês aumentou para cerca de 400 aviões por dia. Posteriormente, aviões antissubmarino *Nimrod*. adaptados para serem reabastecidos em voo, passaram a operar da ilha, realizando missões de patrulha e esclarecimento ao longo da costa argentina.

A força naval britânica aproveitou a estada na ilha para se organizar e realizar uma série de exercícios, inclusive assalto anfíbio. Os três grupos em que a força britânica estava dividida — o grupo formado pelos navios-aeródromos e suas escoltas, sob o comando do almirante Woodward; o grupo formado por todos os navios anfíbios, sob o comando do comodoro Michael Clapp; e, finalmente, o terceiro grupo, o da força de desembarque, sob o comando do major-general Julian Howard Thompson, comandante da 3ª Brigada de Comandos — reportavam-se diretamente ao comandante em chefe da esquadra, no Reino Unido, almirante John Fieldhouse. Faltou, sem dúvida, um comando único intermediário no teatro de operações. As relações entre Woodward e Thompson não foram boas, criando uma série de dificuldades durante a campanha.

Os *Sea-Harriers* seriam fundamentais para o sucesso da missão mas o pequeno número disponível — 12 no *Hermes* e oito no *Invincible* — não era suficiente para garantir a superioridade aérea necessária à realização de uma operação anfíbia. A restrição política que levou a considerar o território continental argentino como santuário — o que implicava não atacar as bases aéreas argentinas — tornava o problema ainda mais grave. Para reforçar os aviões disponíveis, foi formado um novo esquadrão de *Harriers* (oito aviões) usando também aviões *GR3* da Real Força Aérea (RFA) que, para isso, tiveram de sofrer adaptações para operarem no ambiente naval, além da instalação de mísseis *Sidewinder AIM-9L*.

No dia 16, a força naval britânica deixou a ilha de Ascensão.[10]

Os argentinos aproveitaram esse período de calma para intensificarem o adestramento, dedicado, principalmente, à realização de exercícios antissubmarino e de tiro. Com respeito aos submarinos nucleares britânicos, tinham a convicção de que muito pouco podiam fazer contra eles: o alcance de seus sonares era menor do que o alcance dos torpedos dos submarinos. O fato de os argentinos terem contratorpedeiros tipo 42, idênticos aos britânicos, deu ensejo a que pudessem desenvolver as táticas de ataque aéreo mais adequadas para atacar esse tipo de navios.

Para este analista, é incompreensível que os argentinos não tenham aproveitado esse tempo, que lhes foi dado pelo deslocamento da FT britânica, para

aumentar a pista de Port Stanley de modo a permitir a operação das ilhas dos modernos aviões de combate.[11]

Tendo decidido que o primeiro passo seria a retomada da Geórgia do Sul — que serviria de ponto de apoio para a FT, onde poderiam ser feitos reparos nos navios avariados em combate inclusive —, os britânicos procuraram obter informações sobre o dispositivo argentino: um avião-tanque *Victor*, adaptado para levantamento aerofotogramétrico, após um voo de quase 15h, a partir de Ascensão, fez reconhecimento por foto das ilhas; 12 homens das tropas de operações especiais dos fuzileiros — o "Special Boat Squadron" (SBS) — desembarcaram na Geórgia partindo do *Onyx*, um submarino convencional tipo *Oberon*; esses homens embarcaram no submarino no seu caminho para a Geórgia, pulando de paraquedas no mar a partir de um avião *Hércules*.

O GT constituído para a retomada da Geórgia foi formado com o *HMS Antrim* e o *HMS Plymouth*, aos quais se reuniria mais tarde o *Endurance*, que se refugiara nos gelos antárticos para escapar dos argentinos, e o navio da "Royal Fleet Auxiliary" *Tidespring*, com dois helicópteros *Essex 5* a bordo. A bordo do *Antrim*, estavam grupos de SBS e de SAS "Special Air Service", tropa especial do exército — e elementos do 42 Comandos: o navio cujo efetivo era de 450 homens saiu de Ascensão com 850. Posteriormente, a *HMS Brilliant*, com dois helicópteros *Lynx*, juntar-se-ia ao GT. O GT disporia, após a junção com o *Endurance* e o *Brilliant* de oito helicópteros: quatro *Wessex*, dois *Lynx* e dois *Wasp*.

No dia 21, sob condições terríveis de tempo, houve diversas tentativas, tanto por grupos SBS como SAS, de desembarcar nas ilhas para observar e informar o movimento das forças argentinas; as tentativas com helicópteros e barcos de borracha Gemini, que se estenderam até o dia 2, falharam, acarretando a perda de dois helicópteros *Wessex 5*.

Nesse mesmo dia, um avião *Boeing* da Aerolineas Argentinas, em missão de reconhecimento, encontrou a força principal britânica, aproximando-se do arquipélago das Falklands. Afastado pelos *Harriers* da cobertura, pôde entretanto dar a posição aproximada da força.

No anoitecer do dia 24, o submarino argentino *Santa Fe* chegou à baía de Cumberland trazendo reforços para a ilha, porém, ao deixar o porto no dia 25, viajando na superfície — talvez não tivesse condições de mergulho — foi avistado e atacado por helicópteros britânicos, afundando.

Os britânicos, aproveitando-se da confusão gerada pelo incidente com o *Santa Fe*, decidiram efetuar o desembarque da tropa de comandos em Hesteslet-

ten com o apoio de fogo naval da *Antrim* e *Plymouth*. No dia 26, os argentinos, sem apresentar qualquer resistência, renderam-se aos britânicos.

A batalha que não houve

A retomada da Geórgia deve ter convencido os céticos argentinos da resolução britânica. A 27 de abril, a força naval argentina suspendeu de suas bases continentais, constituindo a FT-79, composta de três GTs; dois dos GTs — o GT-79.1 e GT-79.2 — eram constituídos pelo navio-aeródromo (NAe) *Veintecinco de Mayo*, diversos contratorpedeiros e fragatas — e o terceiro — o GT-79.3 — pelo cruzador ligeiro (CL) *Belgrano* e pelos contratorpedeiros *Bouchard* e *Piedrabuena*.

A força naval contava com o apoio da aviação baseada em terra e dos aviões do Grupo Aéreo Embarcado do *Veintecinco de Mayo*.

Os GTs-79.1 e 79.2 posicionaram-se a leste do golfo de San Jorge e o terceiro GT um pouco mais ao sul, nas proximidades do Isla de los Estados. Cada GT dispunha de seu próprio petroleiro: como os argentinos só dispunham de um petroleiro de esquadra, foi necessário requisitar dois petroleiros mercantes.

A 1º de maio foi constituído um quarto GT, com elementos dos GT-79.1 e 79.2, o GT-79.4 — Grupo de Ação de Superfície — com as três fragatas *A-69* e um dos petroleiros. As três fragatas dispunham do *MSS Exocet*.

Às 23h30 desse mesmo dia, um avião *S-2E* do NAe obteve um contato pelo radar com uma força naval constituída por um alvo grande e seis médios, possivelmente um NAe e sua escolta, numa posição a noroeste das Falklands e distante do NAe argentino 300 mimas. A força argentina imediatamente reagiu, determinando que os GTs-79.1, 79.2 e 79.4 rumassem, com a maior velocidade possível (cerca de 20 nós), em direção ao contato. O objetivo era aproximar-se do contato para colocá-lo ao alcance dos *Skyhawk*, que atacariam os britânicos com suas bombas, reduzindo a sua capacidade e organização, para, então, engajá-la em ação de superfície em que as suas possibilidades de vitória pareciam efetivas graças à superioridade em MSS; posteriormente, os canhões do *Belgrano* poderiam definir o combate.

Nesse ponto, as limitações do *Veintecinco de Mayo* iriam se mostrar decisivas: para que o ataque dos aviões fosse significativo, seria preciso usar todos os aviões de ataque disponíveis, cada um carregando três bombas de 500 libras, e com a quantidade de combustível necessária para realizar o ataque e regressar ao NAe; para a decolagem dos aviões é necessário ter no convoo (convés de voo) um vento relativo adequado, obtido aproando o navio ao vento real e aumentando a veloci-

dade até onde necessário; segundo os relatos argentinos, a força argentina só conseguiu encurtar a distância para a força inimiga até 180 mimas e, nas condições de ventos reinantes — quase nenhum vento, fato muito raro na região —, o navio não tinha potência de máquinas suficiente para que os aviões decolassem com o combustível necessário, nas condições prevalecentes; o alcance máximo dos aviões era de 70 mimas, e o ataque, impossível.

Quando o comandante da força argentina, contra-almirante Juan José Lombardo, foi informado de que dois aviões *Sea-Harrier* sombreavam a sus força, afastou-se para águas mais seguras à espera de outra oportunidade.

As forças britânicas testam as defesas argentinas

A partir do dia 1º de maio, o almirante Woodward — com o grosso da FT britânica numa área situada na ZET — desencadeou uma série de operações para demonstrar a força e a determinação britânicas; tinha também o propósito de provocar a reação argentina e, assim, permitir a identificação de seu plano de defesa e a verificação da real capacidade da sua aviação.

A ação compreendeu bombardeios de longa distância feitos a partir de Ascensão por aviões *Vulcans* — 16 horas de voo e 17 reabastecimentos no ar — ataques aéreos e bombardeio naval feito com elementos da FT, além de ações de comando em diversos pontos das Falklands, tudo feito de forma coordenada.

Os bombardeios com os *Vulcans* ficaram conhecidos como operações *Black Buck*, tendo sido realizadas ao todo sete dessas operações ao longo do conflito: as de nº 1, 2 e 3 foram dirigidas contra o aeroporto de Port Stanley (a 3 abortou); as 4, 5 e 6, contra o radar localizado em Two Sisters; a 7, contra instalações militares em Stanley. Essas operações não tiveram êxito, mas tiveram um efeito psicológico considerável — representavam um extraordinário feito logístico pela distância envolvida — e demonstravam a capacidade britânica de atacar o território argentino; por isso, alguns aviões argentinos foram mantidos nas suas bases para proteção contra qualquer ataque ao território argentino (especialmente os *Mirages*).

Os ataques pelos *Sea Harriers* embarcados ao aeroporto de Stanley não foram efetivos: o aeroporto continuou operacional até a véspera da rendição argentina. Talvez seu principal mérito tenha sido impedir o aumento da pista para que dela pudessem operar os modernos aviões de ataque. É difícil entender por que os argentinos não aproveitaram o tempo que tiveram, enquanto a força britânica se deslocava desde Ascensão, para o aumento da pista. Não acreditavam na determinação britânica?[12]

O bombardeio naval, feito pelos contratorpedeiros e fragatas com canhões de 4,5 polegadas (114mm), levou-os a aproximar-se de terra, ficando no raio de ação da aviação argentina. Assim, desde o primeiro bombardeio a aviação argentina teve oportunidade de atacar a força. Se não houve efetividade no primeiro dia — foram abatidos dois caças e um bombardeiro argentino pela cobertura dos navios e a fragata *Arrow* foi ligeiramente avariada — os argentinos foram desenvolvendo tática mais eficiente. Nesse primeiro ataque 56 aeronaves foram empregadas — 12 *A4B, GA4C,* 12 *Daggers* (versão israelense do *Miragê*), 10 *Mirages* e seis *Canberras,* porém, apenas 35 chegaram à área e efetuaram o ataque.

A partir desse dia 1º foram realizadas operações especiais — com pessoal SBS e SAS helitransportado nas proximidades de Stanley e de Port Darwin (ao todo, duas em Stanley e uma em Darwin).

O afundamento do *Belgrano*

O GT constituído pelo CL *Belgrano* e pelos dois contratorpedeiros foi detectado ainda no dia 2, pelo submarino nuclear britânico *Conqueror* que, após pedir e obter permissão de Londres para atacar — o *Belgrano* encontrava-se a 36 mimas fora da ZET — torpedeou o cruzador argentino que logo afundou. A arma usada foi o torpedo *MK-8* — foram usados dois — ainda uma relíquia da Segunda Guerra Mundial. Apesar de o submarino dispor de torpedos muito mais modernos (os *Tigerfishs*'), seu comandante, por não confiar neles, preferiu os antigos *MK-8.*

Segundo fontes britânicas, os dois contratorpedeiros da escolta efetuaram uma série de ataques, por 2 horas, afastando-se posteriormente.

O afundamento do navio, com a perda de 323 homens de uma guarnição de 1.093, veio reforçar o temor argentino da impossibilidade de lidar com submarinos nucleares; a decisão, a partir daí, de não mais empregar a sua força naval de superfície decorre, possivelmente, do entendimento de sua vulnerabilidade e de que o seu emprego não seria decisivo; receosos de uma possível intervenção chilena, preferiram preservar a frota, confinando seus navios aos portos ou à orla marítima. Os aviões do *Vientecinco de Mayo* foram transferidos para as bases navais ao sul, de onde passaram a operar até o fim do conflito.

O afundamento do *Sheffield*

Segundo o relato do comandante do *San Luis*, ele teria feito, na noite do dia 1º, ataque contra navio britânico, mas o fio da guiagem do torpedo partiu e o submarino foi atacado por 20 horas por helicópteros. Como a tática britânica era atacar qualquer contato, mesmo antes de uma tentativa de avaliação, essa, possivelmente, foi uma das diversas ocasiões em que houve reação antissubmarino às cegas, já que os britânicos não acusaram nenhum ataque por submarino.

Nos dias 2 e 3, consequência do quase absoluto domínio do mar exercido pelos britânicos, lanchas-patrulhas da prefectura naval argentina — *Rio Iguazú* e *Islas Malvinas* — foram atacadas a canhão por helicópteros, sendo a primeira afundada e a segunda encalhada (posteriormente, foi capturada pelos britânicos); os navios-patrulhas oceânicos *Comodoro Somellera e Alferez Sobral*, de 800 toneladas de deslocamento, foram atacados por *Lynxs* britânicos armados com *MAS Sea Skua*. O primeiro escapou e o segundo foi avariado, mas conseguiu chegar a Puerto Deseado, no continente.

Numa segunda tentativa — a primeira, realizada no dia 2 falhou por problemas de reabastecimento no ar — dois aviões da marinha argentina *Super Etendards*, armados com *MSS Exocet*, partiram de Rio Grande, logo detectando um alvo a 380 milhas, emitindo normalmente; depois de reabastecidos no ar e, quando à distância de 20 a 30 milhas, dispararam seus mísseis. Pelo menos um dos mísseis atingiu o *HMS Sheffield*, de piquete-radar a oeste das Falklands, uma tentativa de minimizar a falta de alarme aéreo antecipado na força. Os dois *Super Etendards* foram conduzidos até o alvo por um terceiro avião posto fora do alcance dos mísseis *MAS Sea Dart* dos navios britânicos.

Por uma série de limitações de equipamento, o incêndio resultante do impacto fez com que o navio, ao ser rebocado para a Geórgia, em mau tempo, afundasse; 20 homens da guarnição perderam-se logo após o impacto do míssil e o incêndio.

Hoje, graças aos depoimentos dados por diversos oficiais presentes na ação a Mac Manners, autor de "Forgotten voices of the Falklands", é possível entender as causas que levaram à perda do *Sheffield*.

O primeiro contato aéreo foi informado pela *Glasgow* que estava como piquete-radar mais ao norte: ela detectou dois aviões vindo da direção oeste-noroeste que classificou como "aviões hostis"; em consequência, a força assumiu postos de combate. As duas aeronaves aproaram para o Sul sendo detectadas pela *Coventry*, mas logo desapareceram.

Como a emissão de radar dos *Super Etendards* não foi detectada pelo *Hermes*, este classificou o contato como falso, determinando que a força não estava sob

ataque, devendo voltar à situação anterior ao alarme. Nesse momento, tanto o *Glasgow* como a *Coventry*, detectaram um segundo "flash" de uma emissão do radar Agave dos *Super Etendards*; de novo, o *Hermes* informou ser falso o eco. Para o pessoal desses navios, porém, tratava-se de um ataque clássico feito por *Super Etendards*, com as aeronaves voando muito baixo, abaixo da cobertura do radar, apenas emergindo para dar uma rápida varredura com seu radar, armazenando as informações obtidas no míssil, para então, a cerca de 20 milhas do alvo, disparar o míssil. De fato, a 20 milhas a *Coventry* detectou de novo o radar dos *Super Etendards* e mais a emissão dos radares dos mísseis, de modo que, obviamente, a força estava sob ataque. Mais uma vez o *Hermes* classificou os contatos como falsos: os contatos foram considerados pelo coordenador de guerra aérea da força, embarcado no *Hermes* como dois *Harriers*. O pessoal da *Broadsword* julgou que essa avaliação estava errada, pois a hora de retorno dos *Harriers* era outra e, por isso, o navio permaneceu em postos de combate, uma vez que não tinham confiança nas declarações vindas do capitânia.

O *Sheffield*, entretanto, retornou à situação normal e passou a transmitir via satélite, o que é proibido em caso de ataque, porque a transmissão interfere com os sensores de guerra eletrônica e, além do mais, opera na mesma frequência que o radar do *Exocet* e do radar do *Super Etendard*. Por razões de economia do Ministério da Defesa britânica, não foi instalado um conjunto de filtros que permitiria fazer as duas coisas simultaneamente.

Segundo o depoimento do comandante do esquadrão 801, a bordo do *Invincible*, dois *Sea Harriers* do seu esquadrão estavam na área para identificar qualquer ameaça, mas foram mandados pelo *staff* do almirante para um ponto a 120 mimas a sudoeste, para fazer uma busca visual de alvos de superfície. Com isso, foi criada a brecha na defesa aérea, a qual foi usada pelos *Super Etendards*.

O primeiro contato do *Sheffield* com o míssil foi visual, porém o tempo para identificar o contato como um míssil vindo na direção do navio foi grande, não havendo tempo para qualquer reação.

O míssil explodiu a meio-navio. Segundo o oficial de comunicações do *Sheffield*, foi terrível "o barulho, a onda de choque e o som de tal terrífica explosão".[13]

Interregno

Os entendimentos encabeçados pelo secretário Alexander Haig para uma solução negociada foram interrompidos, como vimos, a 19 de abril. A partir daí, algumas nações americanas, especialmente o Peru e a Organização das Nações

Unidas, sob a liderança do secretário-geral Pérez de Cuellar, passaram a liderar o principal esforço nesse sentido. Ainda com a esperança de uma saída política para a crise, o governo do Reino Unido não autorizava o desembarque nas Falklands.

Nesse interregno, que se prolongaria até o dia 20 de maio, as ações se sucediam, com os britânicos realizando ataques a Port Stanley e prosseguindo com as operações Black Buck, e os argentinos realizando ataques às forças navais britânicas.

Numa operação preparatória para o desembarque, a 14 de maio os britânicos fizeram uma incursão de comandos na ilha de Pebble, onde os argentinos tinham uma boa pista para operar aviões *Púcara*. Como a baía de San Carlos já tinha sido escolhida para área de desembarque, a pista em Pebble era uma ameaça a ser eliminada. Foram destruídos o radar móvel, seis aviões *Púcara*, cinco outras pequenas aeronaves e o paiol de munição.

O *Atlantic Conveyor*, já nas águas do arquipélago, no dia 19, teve os seis *Harriers GR-3* transferidos para os navios-aeródromos; os grandes helicópteros *Chinook* também trazidos foram mantidos a bordo, visto que o navio seria usado como auxiliar dos navios-aeródromos.

O desembarque em San Carlos

A aproximação do inverno dava pressa aos britânicos. Fracassados os esforços diplomáticos, no dia 20 iniciaram as operações de diversão: tropas SAS e SBS, com o propósito de obter informações e de desorganizar as forças argentinas, desembarcaram em Port Darwin e Goose Green; teve início o bombardeio naval em Bluff Cove e Fitzroy.

Já à noite, a FT deslocou-se para a baía de San Carlos, aproveitando o céu encoberto e a fraca visibilidade, em absoluto silêncio do rádio. O fato de os aviões argentinos não operarem à noite facilitava a operação de desembarque. As tropas partiram do *Canberra* e dos navios de assalto do tipo doca *Intrepid* e *Fearless*; eram os homens da 3ª Brigada de Comandos, reforçados pelo 2º e 3º Batalhões de Paraquedistas. O desembarque se deu em quatro praias e a oposição encontrada foi fraca devido à total surpresa tática alcançada.

O sistema de defesa aéreo estabelecido pelos britânicos compreendia, em primeiro lugar, o perímetro externo, com aviões *Sea Harriers*, formando uma Patrulha Aérea de Combate (PAC); a segunda linha de defesa vinha de navios, colocados ao largo da entrada norte do estreito das Falklands, um setor que ficou

conhecido como *armadilha de mísseis*, sendo um dos navios armado com *MAS Sea Dart* — míssil de defesa de área, de alcance médio — e uma fragata tipo 22, com *MAS Sea Wolf*, míssil de defesa de ponto; a linha seguinte de defesa, conhecida como a *linha dos canhões*, era constituída por um grupo de três ou quatro navios, já dentro dos estreitos, armados com canhões e mísseis de pequeno alcance; finalmente, já na área de fundeio, a *aleia das bombas*, a última linha de defesa, constituída por até oito navios de tropas e suprimentos, com canhões de pequeno calibre e os mísseis *Sea Cat* do *Intrepid* e do *Fearless*. Em terra, a defesa ficaria a cargo dos *MAS Rapiers*, um dos primeiros itens a ser posto em terra, e o armamento portátil das tropas, incluindo os mísseis portáteis *Blowpipe*.

Às 9h tiveram início os ataques argentinos à cabeça-de-praia e à força de invasão por aviões *Púcara* sediados nas ilhas e, às 10h, por aviões provenientes das bases no território argentino. Uma das principais razões para a escolha do local do desembarque foi dificultar a aproximação dos aviões atacantes. As elevações na área impediam os argentinos de atacar vindos de terra, pois, para o fazerem, teriam de vir alto, facilitando a detecção pelos radares britânicos. Vindos pelo mar, encontrariam o sistema de defesa montado pelos britânicos, já descrito.

Os pilotos argentinos, voando extremamente baixo, concentraram seus ataques, surpreendentemente, nos destróieres e fragatas, e não nos navios de transporte de tropas e suprimentos. A não realização de ataques intensivos à cabeça-de-praia facilitou a sua consolidação.

No primeiro dia, foram abatidas 15 aeronaves argentinas, a maioria de *Mirage* ou *Dagger* e *A-4*, sem que os britânicos tivessem perdido nenhuma. Cinco navios britânicos foram atingidos, dois com certa gravidade. Quando a fragata tipo 21 *Ardent* bombardeava Goose Green, foi alcançada por duas bombas de 500 libras e foguetes de 68mm lançados por um *Aermacchi* da marinha argentina, afundando, com a perda de 24 homens.

Até o entardecer, a cabeça-de-praia já tinha 16km^2, e 5 mil homens estavam em terra.

Dias depois, foi improvisada, com placas de alumínio, uma pista para que os *Harriers* pudessem operar da área.

Consolidação da cabeça-de-praia

Os dias que se seguiram foram importantes, servindo para definir o sucesso ou o insucesso do desembarque. Nos dias 23, 24 e 25 — data nacional argentina — os argentinos fizeram ataques contra a força naval, deixando a cabeça-de-praia

se consolidar. Nesse período, as perdas de ambos os lados foram consideráveis. Os argentinos perderam mais de 20 aviões de combate e alguns helicópteros e, ainda, o navio cargueiro *Monsumen*, afundado por *Sea Harriers*; os britânicos tiveram perdas significativas: o *HMS Glasgow* ficou levemente avariado atingido por uma bomba de 1.000 libras que o atravessou, sem explodir; a fragata *HMS Antelope* foi afetada por duas bombas de 500 libras que também não explodiram, mas, no dia seguinte, ao ser desmontada uma delas, ela explodiu e, em consequência, o navio partiu em dois e afundou, com a morte de alguns tripulantes; os navios auxiliares *Sir Galahad* e o *Sir Lancelot* foram levemente avariados por bombas que não explodiram; o *HMS Argonaut* sofreu algumas avarias, acertado por duas bombas que não explodiram; o *HMS Broadsward* foi atingido no hangar por uma bomba que também falhou, contudo, mesmo assim, teve o helicóptero *Lynx* destruído; o *HMS Coventry* foi atingido, virando e afundando com a perda de 19 vidas; num segundo ataque feito com aviões *Super Etendards*, com míssil *MAS Exocet*, foi afundado o *Atlantic Conveyor*, com os três helicópteros *Chinook* se perdendo com o navio (fariam muita falta na parte terrestre da campanha), além de seis *Wessexs* e um *Lynx*; um *Sea Harrier* foi perdido por acidente; dois *Lynxs* foram perdidos, um da *Broadsward* e outro da *Antelope*.

As bombas argentinas que não explodiram têm sido objeto de muita especulação: foram lançadas de muito baixa altura, de modo que o dispositivo de armar não teve tempo para agir? Defeito de fabricação? Erro na montagem? Bombas projetadas para ataque a alvos em terra e que não armavam ao encontrar as chapas finas dos navios?

A campanha terrestre

Consolidada a cabeça-de-praia, os britânicos iniciaram o ataque final contra Port Stanley, avançando em duas frentes num movimento de pinça. O braço mais ao norte dirigia-se diretamente contra a capital e o mais ao sul em direção de Port Darwin e Goose Green, a fim de evitar que as tropas que se dirigiam contra a capital tivessem o flanco exposto ao ataque pelos fortes contingentes de Port Darwin e Goose Green, e de eliminar as pistas ainda operadas pelos argentinos nessas localidades. O 45° Comando da 3ª Brigada e o 3º Para ocupam o braço norte, enquanto o 2º Para ocupa o braço sul, ficando o 42° Comando da 3ª Brigada como reserva.

Os detalhes dessa operação não são relevantes para os objetivos deste trabalho. No dia 29, após considerável resistência, os argentinos renderam-se em

Goose Green. O braço principal da força, com o apoio de blindados leves do tipo *Scorpion* e *Scimitar*, deslocam-se em terreno muito difícil e condições inclementes de tempo em direção ao seu objetivo. No dia 30, a brigada embarcada no *Queen Elizabeth II* desembarcou para reforçar as tropas no terreno. Às 20h59 do dia 14 de junho, Stanley foi reocupada pelos britânicos, pondo fim ao conflito.

Desastre em Fitzroy

Nos primeiros dias de junho a vitória britânica parecia inevitável. Os argentinos concentraram-se em Port Stanley para a defesa final. Uma importante posição para o assalto final contra a capital — Bluff Cove e Fitzroy — foi abandonada pelos argentinos, e os britânicos, aproveitando-se da situação, para lá rapidamente enviaram, dia 3, por helicóptero, um contingente de paraquedistas, a ser posteriormente reforçado por homens da 5ª Brigada. Não havendo helicópteros suficientes disponíveis — os três *Chinocks* que afundaram com o *Atlantic Conveyor* poderiam ter resolvido o problema — na noite de 5 para 6, o 2º Batalhão de escoceses, a bordo do *HMS Intrepid*, desembarcou em Bluff Cove e Fitzroy para reforçar os paraquedistas e, na noite seguinte, de 6 para 7, elementos do 1º Batalhão de galeses, também da 5ª Brigada, a bordo do *HMS Fearless*, desembarcaram e ocuparam posições em terra. Devido às péssimas condições atmosféricas, o restante do batalhão não pôde ser transportado para o local e somente na noite seguinte, com a melhora do tempo, chegaram ao local a bordo dos navios *Sir Galahad* e *Sir Tristan*. Por razões diversas, o desembarque só teve início na manhã seguinte. Os argentinos finalmente despertaram: dois *Daggers* e dois *Skyhawks* atacaram em voo rasante os dois navios que, sem nenhuma escolta e praticamente desprovidos de armas antiaéreas, foram severamente atingidos e perdidos: 52 homens foram mortos, 50 deles a bordo do *Sir Galahad*, pois o desembarque ainda não havia sido iniciado. Muitos fatores contribuíram para esse desastre: má sorte, falta de helicópteros; a enorme demora para o desembarque; o fato de o radar de *Two Sisters*, apesar dos esforços para neutralizá-lo, estar ainda operando; e muitas outras causas. É incontestável, porém, que a principal razão para isso tenha sido a negligência, a crença de que o inimigo já estava batido, incapaz de reagir.

Algumas lições das Falklands

A Grã-Bretanha deixou que as suas dificuldades econômicas ditassem a sua concepção estratégica, definindo uma força naval que, não fosse o conflito, se tornaria incapaz de cumprir as tarefas que a sociedade britânica iria exigir. Os comentários do Almirante Woodward sobre o Livro da Defesa de 1981, já citados, mostram claramente essa realidade.

A ação política e as ações militares são permanentes. Tão importante como as providências militares da Grã-Bretanha, foi a sua atuação política. A Resolução 502 da ONU, determinando a retirada da tropas argentinas e a negociação, representou uma vitória diplomática de enormes consequências políticas. A aprovação pela CEE de sanções econômicas à Argentina e o total embargo da venda de armas; o apoio da OTAN permitindo que o Reino Unido lançasse mão de meios navais e aéreos que a ela estavam alocados, e o da Commonwealth — a fragata *Canterbury* da Nova Zelândia substituiu a *HMS Amazon* no seu posto no Índico, permitindo que essa fosse para as Falklands — são importantes vitórias diplomáticas que criaram condições para a vitória militar. O embaixador britânico em Washington teve um papel intenso, trabalhando com o governo dos EUA e com o povo americano para defender o ponto de vista de seu país. Já a Argentina fracassou em não conseguir que a URSS vetasse a Resolução 502 e, também, em não conseguir que o apoio da Organização dos Estados Americanos (OEA) fosse mais explícito.

A integração das forças armadas do país numa máquina de guerra eficaz é fundamental para a vitória. Do lado britânico, assim se pronunciou o almirante Woodward (é verdade que com certo exagero, já que houve algumas dificuldades): "Éramos todos parte de um grupo nacional, trabalhando para a autoridade nacional única. É, talvez, a mais importante lição de toda a campanha a de que operações combinadas de grande vulto exigem um comandante único e um estado-maior combinado."[14]

Do lado argentino, o memorando do brigadeiro Ernesto Horácio Crespo, comandante da Força Aérea Sul, é esclarecedor: Não houve planejamento nem ação conjunta no Conflito Malvinas, nem vocação para fazê-lo apesar do esforço da Força Aérea Argentina.

> Não há vocação de trabalho conjunto no Exército e na Armada. Se há na Força Aérea, isto se deve a ela ter tomado conhecimento de suas limitações.[15]

Tendencioso — porque quer atribuir apenas à Marinha e ao Exército a responsabilidade pela falta de cooperação — embora revelador — porque seu testemunho comprova o atrito entre as três forças.

Um dos aspectos mais impressionantes da campanha foi o extraordinário esforço logístico, principalmente por parte do Reino Unido, diante das distâncias envolvidas. Os navios da RFA constituíram o núcleo do apoio logístico móvel britânico que, com alguns navios da RMAS e com 45 navios mercantes retirados do tráfego e incorporados à força naval, conseguiu garantir a operação. Foram fornecidas no mar cerca de 400.000 toneladas de combustível, houve 1.200 operações de transferência de munição e carga seca no mar, além de 300 por helicópteros e 40 operações de transporte de material e suprimento, lançados de paraquedas para a força por aviões *Hercules*. A RAF movimentou para a ilha de Ascensão 5.800 homens e 6.600 toneladas de suprimento em mais de 600 voos.

O reabastecimento de aviões em voo é fator fundamental. Aviões *Harrier GR-3* voaram de Ascensão até os navios-aeródromos nas Falklands graças ao reabastecimento em voo, assim como os *Vulcans*, para o bombardeio de Port Stanley, e os *Nimrods*, para a patrulha das águas entre a Argentina e o arquipélago. Não se pode mais duvidar de que toda aeronave militar de linha de frente deverá ter, no futuro, capacidade para reabastecimento em voo.

O conflito deixou claro que a dependência de fontes externas para a obtenção de equipamento e sobressalentes reduz a capacidade militar do país no momento em que ele mais necessita. Os argentinos sofreram inúmeras limitações por essa razão.

A capacidade de mobilizar recursos civis para o esforço de guerra é fundamental. Os britânicos deram inúmeros exemplos dessa capacidade. A mobilização de 45 navios mercantes foi um feito notável. Ficou patente a importância estratégica da existência de uma frota mercante significativa e de, no período de paz, preparar os planos para seu emprego na guerra.

Ficou amplamente demonstrado que os contêineres-cofres de carga podem ter inúmeros usos e aplicações: para aumentar a capacidade de gêneros e de alimentos refrigerados dos navios; para ampliar a capacidade de alojamento e rancho para a tripulação extra; para o uso como estações de bombeamento de combustível para aviões embarcados (no *Contêiner Bezant* e *no Atlantic Conveyor*); e para muitas outras utilizações.

A procura de informações sobre o dispositivo inimigo mostrou ser vital. Complexas e arriscadas operações foram montadas exclusivamente com esse objetivo, especialmente pelos britânicos. As principais operações especiais britâ-

nicas foram planejadas e executadas com esse objetivo; umas como diversão e uma para reduzir uma base inimiga (ilha de Pebble).

Mísseis de todos os tipos foram empregados em larga escala no conflito. O quadro a seguir é ilustrativo:[16]

MAS
- — Lançado por He
  - SEA SKUA (Ataque ao ALFEREZ SOBRAL)
  - AS-12 a fio (Ataque ao SANTA FÉ)
- — Lançado por avião
  - EXOCET AM-39 (SHEFFIELD e ATLANTIC CONVEYOR)
  - SHRIKE (Vulcan — Op. BLACK BUCK — Radar SAPPER HILL)

MAA
- — SIDEWINDER AIM-9L
- — MATRA R-530
- — MATRA MAGIC

MSS — EXOCET MM-38 — instalação de terra — GLAMORGAN

MSA
- — de plataforma em terra
  - — Rapier (14C + 6P)
  - — Blowpipe (9C + 2P)
  - — Rolland (1C)
  - — Stinger (1C)
- — de plataforma naval
  - — Sea Dart (8C)
  - — Sea Slug (OC)
  - — Sea Wolf (5C) em seis tiros
  - — Sea Cat (8C + 2P) 10:1

A letra C indica que o número apresentado corresponde ao número confirmado de aviões abatidos e a letra P, ao número de aviões provavelmente abatidos.

O conflito Falklands foi importante em termos de análise tática pelo confronto entre aviões baseados em terra e navios de superfície sem uma cobertura aérea suficiente. As perdas argentinas e britânicas acham-se no quadro a seguir:

As perdas aéreas argentinas nas Falklands[17]

SISTEMA DE ARMAS	CONFIRMADAS	PROVÁVEIS (a)
— *Sea Harrier,* usando míssil A1M9L *Sidewinder*	16	1
— *Sea Harrier,* usando canhão *Aden*	4	2
— *MSA Sea Wolf*	5	-
— *MSA Sea Dart*	8	-
— *MSA Sea Cat*	8	2
— *Rapier*	14	6
— *Blowpipe*	9	2
— *Stinger*	1	-
— Outros (b)	7	1
TOTAL (c)	72	14

Notas:

a) Uma destruição provável é quando existem razoáveis motivos para acreditar que uma aeronave foi destruída, mas não há evidência de peso que confirme sua destruição.

b) Compreende canhões de 4,5in, 20mm, Bofors 40/60mm Rarden e armas portáteis.

c) Neste total estão incluídos 45 A-4 *Skyhawk*, 27 *Mirages*, 21 *Púcaras*, quatro *Mentors*, três *Aermacchin*, três *Camberras*, dois *Skyvan*, um C-130 *Hercules*, um *Len Jet*, seis *Pumas*, dois *Bell Huey* e dois *Chinooks* (as três últimas aeronaves são helicópteros).

Perdas inglesas[18]

AERONAVES ABATIDAS PELA ARTILHARIA DO INIMIGO		

DATA	AERONAVE-TIPO	PERTENCENTE
4 de maio	*Sea Harrier*	RN
21 de maio	*Lynx*	RN
21 de maio	2 *Gazelles*	RN
21 de maio	*Harrier GR3*	RAF
25 de maio	6 Wessex 5	RN
25 de maio	*Lynx*	RN
25 de maio	3 *Chinooks*	RAF
25 de maio	*Lynx*	RN
27 de maio	*Harrier GR3*	RAF
28 de maio	*Scout*	RN
30 de maio	*Harrier GR3*	RAF
2 de junho	*Sea Harrier*	RN
6 de junho	*Gazelle*	RN
12 de junho	*Wessex 3*	RN

OUTRAS PERDAS		
DATA	AERONAVE- TIPO	PERTENCENTE
22 de abril	2 *Wessex 5*	RN
23 de abril	*Sea King MK4*	RN
6 de maio	2 *Sea Harriers*	RN
12 de maio	*Sea King Mk5*	RN
18 de maio	*Sea King MK5*	RN
19 de maio	*Sea KingMK4*	RN
20 de maio	*Sea King MK4*	RN
24 de maio	*Sea Harner*	RN
29 de maio	*Sea Harrier*	RN

8 de junho	*Harrier GR3*	RAF
DATA	NAVIOS	ARMA USADA
4 de maio	*HMS Sheffield*	*MAS Exocet*
21 de maio	*HMS Ardent*	Bomba
23 de maio	*HMS Antelope*	Bomba
25 de maio	*HMS Coventry*	Bomba
8 de junho	*RFA Sir Galahad*	Bomba

Nota: Ao todo, considerada a força-tarefa britânica no seu conjunto, 255 homens perderam a vida, militares e civis. O total de feridos foi de 777, a grande maioria sem gravidade.

Segundo Woodward, os mortos teriam sido 258, sendo 87 da Royal Navy, 26 Fuzileiros Navais, nove da Marinha Mercante e sete da Royal Fleet Auxiliary.[19]

A avaliação desse quadro é importante, pois muitos fatores são relevantes e, se não forem considerados, levarão a conclusões falsas. Sem dúvida, alguns desses fatores dificultaram a atuação da aviação argentina: operaram no limite do seu raio de ação, não podiam operar à noite e tiveram muitas bombas que não explodiram. Por outro lado, a força naval britânica apresentou sérias deficiências tanto no sistema de defesa aérea como na construção dos navios. Além disso, o fato de a força naval estar numa área restrita, a baía de San Carlos, área isolada onde, portanto, os aviões atacantes dispensavam identificação, prejudicou muito a defesa.

O sistema de defesa aéreo britânico apresentou inúmeras fraquezas, algumas muito graves: o *Sea Harrier*, que se revelou uma aeronave extraordinária, era inadequado para o papel de interceptador, por causa de seu radar de pequeno alcance para esse tipo de missão e a falta de meios para uma melhor coordenação avião-navio; número pequeno de interceptadores, fator ainda mais agravado pela decisão do almirante Woodward em manter os navios-aeródromos longe da baía de San Carlos, para protegê-los dos ataques aéreos; pequeno número de mísseis, apenas dois, que podiam ser transportados por cada aeronave; a falta de alarme aéreo antecipado — durante o conflito houve tentativa de equipar um helicóptero *Sea King* para a tarefa, montando nele um radar adequado (só ficou pronto tarde demais para ser usado nas Falklands); a força só dispunha de dois navios armados

com o míssil *Sea Wolf*, de média distância, de grande valia nessas circunstâncias; falta de um sistema de defesa próxima moderno ("close in weapon system") — imediatamente após o conflito esse problema foi resolvido pela instalação de sistemas tipo *Vulcan-Phalanx*. No que diz respeito à construção dos navios, algumas deficiências tornaram-se evidentes, comprometendo a sua capacidade de sobreviver depois de atingidos: fraca compartimentação estanque; uso de material de baixo ponto de fulgor, como certas ligas de alumínio e magnésio (caso da *HMS Ardent*); não duplicação de equipamentos vitais como redes e bombas de incêndio, e de certos sistemas elétricos, etc. (como foi o caso do *HMS Sheffield*); material inadequado usado para isolamento de cabos elétricos, como PVC e espuma de borracha, que ao queimar expelem fumaça tóxica (caso de todos os navios), para citar apenas alguns dos problemas.

A conclusão que se pode tirar a esse respeito das Falklands é que uma força naval, que precise atuar dentro do alcance da aviação inimiga baseada em terra, precisa dispor de um eficiente sistema de defesa aérea sem as limitações apontadas. O avião, embarcado ou não, é o mais poderoso inimigo das forças de superfície.

O navio-aeródromo mostrou toda a sua importância. Sem eles os britânicos não poderiam ter vencido. A respeito, disse o almirante Woodward:

> A verdade incontestável é que os argentinos falharam inexplicavelmente em compreender que, se eles tivessem atingido o *Hermes*, os britânicos estariam liquidados. Eles nunca atacaram o único alvo que seguramente lhes daria a vitória (...) Um desastre maior, uma mina, uma explosão, um incêndio, qualquer coisa em qualquer um de nossos navios-aeródromos teria, quase certamente, provado ser fatal para toda a operação.[20]

O navio-aeródromo é essencial para a projeção de poder sobre terra; para a cobertura aérea de força naval; como base para esclarecimento aéreo de maior dimensão; e como plataforma para a guerra antissubmarino, permitindo o emprego de aeronaves especializadas e helicópteros pesados. Por outro lado, um navio-aeródromo que dependa de condições atmosféricas favoráveis — como foi o caso do *Veintecinco de Mayo* — para lançar suas aeronaves para o ataque, com as armas e o combustível necessários, representa uma limitação considerável.

O conflito demonstrou que, para uma força naval, o helicóptero é um instrumento essencial; hoje ele faz parte do inventário de qualquer força naval digna

desse nome.

O desempenho dos *Sea Harriers* foi surpreendente sobre todos os aspectos, demonstrando extraordinária versatilidade e alto grau de disponibilidade e confiabilidade em toda a operação. Operando de plataformas improvisadas — convés de navios porta-contêineres, pista de placas de alumínio em San Carlos —, demonstraram ser capazes de operar em quaisquer condições de mar e de tempo, fator limitativo por excelência em operações navais.

O submarino nuclear mostrou toda a sua capacidade como instrumento de guerra, não só pelas baixas que causou — o CL *Belgrano* —, mas também por tirar do campo de batalha a força naval argentina, convencida de não ter meios para se lhe opor. Os planejadores navais não podem perder de vista a importância dessa poderosa arma de guerra que, simultaneamente, tem imensa capacidade dissuasória.

Se os argentinos dispusessem de mais minas e as tivessem usado de maneira efetiva — minando, por exemplo, o estreito das Falklands — teriam causado um sério problema para os britânicos. A minagem ao largo de Stanley com minas de fundeio, de contato, cujo projeto datava da Primeira Guerra Mundial, deu enorme trabalho aos britânicos para sua limpeza, após a retomada do arquipélago, apesar de então disporem do plano de minagem.

O apoio de fogo naval mostrou toda a sua importância. O depoimento do comandante do 5º Batalhão de Fuzileiros Navais argentino, o CF Carlos Robácio, ao analista americano Robert L. Scheina, é muito claro a respeito:

> A artilharia naval teve uma precisão tremenda. Alguns podem dizer o contrário, mas eu posso assegurá-lo dessa verdade porque fui o primeiro a ter baixas no dia 1º de maio — um morto e sete feridos. Eles atiram a uma velocidade impressionante (...) Nós estávamos bem escondidos, mas, se apenas levantássemos nossas cabeças, seríamos decapitados.[21]

A guerra moderna, sem dúvida, e as Falklands servem para comprovar isso, ressalta a importância da supremacia de equipamentos e sistemas tecnologicamente avançados. Isso, porém, não elimina o valor do moral dos soldados que utilizam esses equipamentos e sistemas. Toda a campanha pôs em evidência a importância da resistência física e mental do pessoal envolvido, fruto de intenso adestramento — não apenas individual, mas também coletivo. A supremacia do soldado profissional sobre o conscrito ficou evidenciada; a preferência pelo combate noturno pelos britânicos foi decorrente dessa supremacia. Somente razões de

ordem não militar podem levar à manutenção do sistema de conscrição.[22] A alta sofisticação dos equipamentos e sistemas está levando as forças armadas dos EUA a adotar a "privatização", isto é, o uso de civis, não só no apoio logístico, mas também para operar e manter sistemas de armas no campo de batalha, o que, o futuro dirá, poderá trazer novos problemas.

Oceano Atlântico
Ilhas Jason
Estreito de Keppel
Passagem de Tamar
Baía Foul
Estreito de Byron
Baía do Rei George
Baía da Rocha Branca
Douglas Station
San Salvador
Ponto Voluntário
Hill Cove
Malvinas Ocidental
San Carlos
Ilhas da Passagem
Roy Cove
Port Howard
San Carlos Estate
Teal Inlet
Estreito de Berkeley
Dunnose Head Settlement
Chartres
Estreito de Grantham
Malvinas Oriental
Monte Usborne 705 m
Stanley
Canal Grey
Baía da Rainha Charlote
Spring Point
Goose Green
Ponta da Baleia
Fox Bay East
Walker Creek
Canal Smylie
ILHAS FALKLAND OU MALVINAS
Port Stephens
Baía Balxa
North Arm
Monte Young
Passagem de Águia
Ponta Touro
Ilhas do Leão Marinho
51°
51°30'
52°
52°30'

NOTAS

1. Usaremos ao longo do texto apenas a toponímia inglesa, tendo em vista que o Reino Unido detém a posse das ilhas. Isso, entretanto, não indica nenhuma tendência do autor a favor de qualquer um dos lados em litígio. Sempre que o nome de um acidente geográfico aparecer pela primeira vez, vamos fazer referência também, sempre que possível, ao nome usado pelos argentinos.

2. *HMS* é abreviatura de "Her Majesty Ship", isto é, navio de Sua Majestade.

3. Woodward, "One hundred days".

4. Me Manners, "The forgotten voices of the Falklands".

5. "Diversão" é o termo militar usado para uma operação realizada com o intuito de desviar a atenção do partido oposto de uma outra operação que representa o nosso principal objetivo.

6. A milha marítima corresponde a 1.852 metros. Usaremos a abreviatura "mimas" ao longo do texto.

7. Os argentinos usam o termo "reocupação".

8. ARA é abreviatura de Armada da República Argentina.

9. Abreviatura da expressão inglesa "Ships Taken Up From Trade", isto é, navios retirados do tráfego.

10. Os seguintes navios britânicos participaram da operação (incluindo os navios que se juntaram mais tarde à força que nesse dia deixou a ilha de Ascensão):

✓	Submarinos:	
	— De Esquadra	— 5 (*Conqueror, Courageous, Spartan, Splendid* e *Valiant*)
	— Classe Oberon	— 1 (*Onyx*)
✓	Navio-aeródromo	
	— Antissubmarino (A/S)	— 1 (*Invincible*)
	— A/S e de Comando	— 1 (*Hermes*)
✓	Navio de assalto	— 2 (*Fearlers* e *Intrepid*)
✓	Destróieres missilísticos	
	— Classe County	— 2 (*Antrim, Glamorgan*)
	— Tipo 82	— 1 (*Bristol*)

	— Tipo 42	— 5 (*Cardiff, Coventry, Exeter, Glasgow* e *Sheffield*)
✓	Fragatas de emprego geral	
	— Classe Leander	— 4 (*Andromeda, Argonant, Minerva, Penelope*)
	— Classe Rothesay	— 2 (*Plymouth, Yarmouth*)
	— Tipo 21	— 7 (*Active, Alacrity, Ambuseade, Antelope, Ardent, Arrow* e *Avenger*)
	— Tipo 22	— 2 (*Brilliand e Broadsword*)
✓	Patrulha de alto-mar	
	— Classe Castle	— 2 (*Dumbarton Castle* e *Leeds Castle*)
✓	Varredores	
	— Pesquisas adaptadas (a)	— 5 (*Cordelia, Farnella, Junella, Northella* e *Piei*)
✓	Navio-patrulha para gelo	— 1 (*Endurance*)
✓	Navio de pesquisa (b)	— 3 (*Hecla, Herald* e *Hydra*)

Notas:

a) Navios mercantes requisitados, operados pela marinha real.
b) Empregados como navios-ambulância.
Fonte: The Falklands Campaign: The Lessons, Anexo A.

11. O plano inicial argentino era, logo após a ocupação das ilhas, levar o caso para as Nações Unidas, propondo a gestão compartilhada com o Reino Unido. O "entusiasmo" pelo sucesso da ocupação teria acarretado uma mudança de planos, com as ilhas definitivamente nas mãos da Argentina.

12. Ver nota anterior.

13. Mc Manners, *op. cit.*

14. Woodward, *op. cit.*

15. Oscar Raúl Cardoso, et alii, "Malvinas: la trama secreta".

16. "The Falklands Campaign: The Lessons".

17. *Ibid.*, anexo B.

18. *Ibid.*, anexo C

19. Woodward, *op. cit.*

20. Woodward, *op. cit.*

21. Robert L. Scheina, "The Malvinas Campaign".

22. O autor é favorável a que, no atual estágio de desenvolvimento do Brasil, o serviço militar obrigatório seja mantido, apesar das restrições de ordem puramente militar. Em primeiro lugar, o serviço militar obrigatório dá às forças armadas um caráter nacional, convocando pessoas de todas as regiões do País. Além disso, ele tem um aspecto social muito importante, pois é a única forma de assistência social em algumas regiões do País afetadas pela pobreza: é fonte de educação, abrindo oportunidades para uma juventude de outra forma desassistida.

BIBLIOGRAFIA

1. AGUIAR, F. R., coordenador. *Operaciones Terrestres em las Islas Malvinas*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1985, p. 328.

2. BOLETIN DEL CENTRO NAVAL, nº 748, Enero-Marzo 1987, Volumen 105, Tema Central: *Malvinas*, *Antecedentes*, *Desarrollo*, *Consecuencias*, *Testimonies*, Fichas Bibliográficas.

3. Britain and the Falkland Crisis, Her Majesty's Stationry Office, Londres, 1982, p. 96.

4. CARDOSO, Oscar Raúl et alii. *Malvinas*: *la trama secreta*, Buenos Aires, Sudamericana/Planeta, 1983, p. 366.

5. DOBSON, Christopher et alii. *The Falklands Conflict*, Londres, Coronet Books, 1982, p. 213, mapas.

6. ESTADOS UNIDOS, Department of the Navy, *Lessons of the Falklands Summary Report*, 1983, p. 76, mapas.

7. *Falklands Islands Review*, Presented by Minister to Parliament, Her Majesty Stationry Office, Londres, 1983, p. 106.

8. FRICKER, John. *The Falklands*: *air gains and losses analysed*, Air International, Bromley, Kent, 24 (5): 244-9, 25809, May 1983.

9. HASTINGS, Max & JENKINS, Simon. *The Battle for the Falklands*, Pan Books, Londres, 1983, p. 448.

10. JACKSON, Paul. Strike Force South, Air International, Bromley, Kent, 24(4): 163-71, 202, April, 1983.

11. *Lessons of the South Atlantic War*, Proceedings of the Conference Sponsored by Defense & Foreign Affairs, Defense Foreign Affair Ltd., Washington, 1982, p. 158.

12. MARRIOTT, John. *Diary of the Falklands Conflict*, Naval Forces, Farbarough, B(4): 20-32, July-August 1982.

13. MC MANNERS, Hugh. *Forgotten Voices of the Falklands*, Ebury Press, Great Britain, 2007, p. 479.

14. MORO, Rubén, O. *La Guerra Inaudita*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, 1986, p. 560.

15. MORRISON, Samuel L. *Falklands (Malvinas) campaign: a chronology*, Proceedings, Annapolis, MD, 109 (964): 119-24, June 1983.

16. NOTT, John. *The Falklands campaign*, Proceeding, Annapolis, MD. 109 (963): 118-39, May 1983.

17. SCHEINA, Robert L. *The Malvinas campaign*, Proceedings, Annapolis, MD, 109 (963): 98-117, May 1983.

18. *The Falklands Campaign: The Lessons*, Presented by the Secretary of State for Defence to Parliament, Her Majesty Stationry Office, Londres, 1982, p. 46.

19. VIDIGAL, Alte. Armando A. F. "Conflito no Atlântico Sul", Revista Marítima Brasileira (RMB) 107(10/12): 9-52, out.-nov.-dez. 1987; RMB, 1098 (1/3): 33-83, jan.-fev.-mar. 1988.

20. VILLAR, Captain Roger. *Merchant Ships at War*, Conway Maritime Press and Lloyd's of London Press, Londres, 1984, p. 192.

21. VITA, Alberto A. de. *Malvinas/82, Cómo y Porque*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1994, p. 272.

22. WOODWARD, Admiral Sandy & ROBINSON, Patrick, *One hundred days — The Memoirs of the Falklands Battle Group Commander*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland (USA), 1997, p. 368.