

A PERICULOSIDADE DA ÁREA DE OPERAÇÕES DA DIVISÃO NAVAL BRASILEIRA NA COSTA OCIDENTAL AFRICANA DURANTE A GRANDE GUERRA EM 1918

Francisco Eduardo Alves de Almeida *

RESUMO

O presente artigo tem o propósito de analisar o grau de periculosidade de atividade submarina inimiga na área de operações alocada à Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), o triângulo inserido entre Dacar, Ilhas de Cabo Verde e Gibraltar, na costa ocidental africana, pelo Comando Aliado no período compreendido entre agosto e novembro de 1918. Inicialmente discute-se a entrada no Brasil no conflito, as contribuições oferecidas pelo governo brasileiro às nações aliadas e a ida da divisão naval para a costa africana. Em seguida discute-se a preparação e a ida da divisão para a costa africana. Posteriormente são apresentadas informações baseadas

* Doutor em História Comparada pelo Programa de Pós- Graduação em História Comparada – UFRJ. Em estágio Pós-doutoral no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, Portugal. E-mail: mh.almeida@uolcom.br

em documentação primária e secundária a respeito das atividades submarinas alemãs na área de operações da DNOG, para se concluir pela baixa periculosidade da área em relação a outras áreas mais perigosas e ativas em operações anti-submarino dos países aliados.

Palavras-chave: DNOG. Grande Guerra. Atividade Submarina. Brasil e a Primeira Guerra Mundial.

INTRODUÇÃO

Em 23 de outubro de 1917 o Brasil declarou guerra ao Império alemão, após o afundamento do navio mercante brasileiro “Macau” por submarino germânico. Outros ataques já haviam ocorrido, o que levou o governo brasileiro a inicialmente romper relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha e se alinhar com os Estados Unidos da América, França, Reino Unido e demais nações aliadas. Naquela oportunidade o Brasil apresara 45 navios mercantes alemães que se encontravam retidos em portos do país.

Em verdade o ataque ao “Macau” foi mais uma justificativa conveniente para a declaração de guerra ao Império alemão, uma vez que já havia um alinhamento natural com os aliados, tendo o Brasil suprido matérias-primas aos Estados Unidos da América e seus parceiros em luta contra os alemães, em especial café e borracha.

Logo após a declaração de guerra, o governo brasileiro ofereceu aos franceses e britânicos algumas contribuições para o esforço de guerra. Em primeiro lugar foi enviado um pequeno grupo de militares do Exército para operarem juntamente com os franceses na Frente Ocidental. A segunda contribuição foi o envio de um grupo de aviadores navais para se agregarem à Força Aérea Real britânica em ações de patrulha no Canal Inglês. A terceira contribuição foi o despacho de um grupo de cem médicos e pessoal de saúde brasileiros para atuarem na França, em apoio a seus colegas franceses, principalmente em hospitais terciários nas cidades francesas com grandes populações como Paris e Marselha. Por fim, como última contribuição foi formada uma Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) composta de oito navios, dois cruzadores, quatro destróiers, um tender e um rebocador para cooperarem com as forças navais britânicas que atuavam na costa africana entre Dakar e Gibraltar, sob o comando operacional do almirante inglês em Gibraltar. O Comando Aliado alocou o triângulo formado

nos vértices em Dacar, Ilhas de Cabo Verde e Gibraltar, na entrada do Mediterrâneo como a área de patrulha primária dessa divisão naval.

O que se pretende discutir é a periculosidade dessa área de operações em relação a atividade submarina inimiga. Inicialmente serão feitas algumas considerações sobre a formação da divisão ainda no Brasil, para em seguida descrever o trânsito inicial para a área de operações, com a partida de Fernando de Noronha e a chegada a Freetown. Em seguida pretende-se analisar o nível de atividade submarina inimiga no setor alocado à DNOG e o grau de periculosidade dessa região em relação a outras áreas de operações anti-submarino aliadas. Por fim, será analisado o ataque de submarino alemão a navios da divisão na noite de 25 de agosto de 1918, para se verificar a possibilidade do afundamento desse submarino imputada a DNOG pelo Comando Aliado na ocasião.

A FORMAÇÃO DA DIVISÃO NAVAL E SEU DESLOCAMENTO PARA A ÁREA DE OPERAÇÕES

Em 1918 era titular da pasta da Marinha, o Almirante Alexandrino Faria de Alencar. Gaúcho com 70 anos de idade, Alexandrino era o senhor absoluto dos destinos da Marinha. Ele já fora titular da pasta nos governos de Afonso Pena em 1906 até 1909, no de Nilo Peçanha em 1909 a 1910, no de Hermes da Fonseca em 1913 a 1914 e naquela ocasião no governo de Venceslau Brás, que assumira a presidência em 1914. Nos últimos 12 anos Alexandrino fora ministro por 9 anos. Além disso, ele fora também Senador da República pelo Amazonas, embora não fosse originário desse estado, fato extremamente comum na chamada República Velha.

Lutara contra Floriano Peixoto na chamada Revolta da Armada e fora comandante do Encouraçado “Aquidaban” quando do seu torpedeamento pelas forças florianistas. Seu desempenho nessa contenda suscita até hoje questionamentos diversos. Alguns historiadores duvidam de sua liderança no torpedeamento, outros o defendem intensamente. Seja como for, Alexandrino era uma personalidade marcante nos destinos da marinha em 1918.¹

Alexandrino, então, se encontrava em um dilema. Os encouraçados brasileiros não estavam preparados para compor a divisão e nem poderiam,

¹ Para maiores informações sobre essa revolta e o desempenho de Alexandrino no conflito sugere-se a leitura do livro “A Revolta da Armada” escrito por Helio Leôncio Martins pela Biblioteca do Exército em 1997.

pois o que os aliados necessitavam naquele momento da guerra eram navios anti-submarinos ou que pudessem compor escoltas em comboios de navios mercantes que mantinham abastecidos os exércitos que lutavam contra os germânicos na frente ocidental. Os encouraçados não se prestavam a aquele papel e os aliados possuíam um número suficiente desses navios capitais, não necessitando de tal reforço. Em verdade a grande preocupação naquele instante do conflito era a proteção das linhas de comunicação e aí que a divisão seria empregada, na luta contra os submarinos inimigos.

Assim, foram selecionados por ele oito navios para compor a chamada “Divisão Naval em Operações de Guerra”, a DNOG, como os melhores meios de combate naquele momento para o que os aliados esperavam como contribuição brasileira ao esforço de guerra. Alexandrino selecionou então os seguintes navios para compor essa divisão: cruzadores ligeiros “Rio Grande do Sul” e “Bahia”, que eram navios construídos no Reino Unido em 1909, deslocando 3.150 toneladas, com um comprimento de 122 metros. Ambos eram dotados de turbinas, tendo sido os primeiros navios brasileiros dotados daqueles equipamentos, sendo capazes, em tese, de desenvolver uma velocidade de 26 nós. Seus armamentos compunham-se de 10 canhões de 120 mm, 8 de 47 mm e de 2 tubos lança-torpedos. Deveriam ser navios comandados por capitães-de-fragata, no entanto apenas um deles, o “Bahia” tinha no comando um oficial desse posto. As razões serão discutidas posteriormente. Quatro contratorpedeiros da classe “Pará” construídos no Reino Unido em 1909. Foram eles o “Piahy”, o “Rio Grande do Norte”, o “Santa Catharina” e o “Parahyba”, todos comandados por capitães-de-corveta. Deslocavam 650 toneladas com 73 metros de comprimento. Eram capazes de atingir velocidades altas, na ordem de 27 nós. Seus armamentos eram modestos, dotados de 2 canhões de 101 mm, 4 de 47 mm e de 2 tubos lança-torpedos. Um navio tênder que fazia o papel de cruzador-auxiliar, o “Belmonte” que tivera uma história interessante. Esse navio fora um dos navios alemães apresados pelo governo brasileiro quando da declaração de guerra a esse país. Tivera o nome de “Valesia” e era de construção recente na Alemanha, 1912. Deslocava 3.280 toneladas, com capacidade de desenvolver uma velocidade máxima de 12 nós. Fora armado com 2 canhões de 120 mm e 6 de 47 mm. Foi comandado por capitães-de-corveta. Esse navio tinha uma importante função na divisão, já que era responsável pelo transporte de carvão, o combustível de todos os navios, água, mantimentos, reparos, pessoal substituto e apoio médico.

E por fim, o Rebocador de Alto-Mar “Laurindo Pitta” adquirido no Reino Unido em 1910. Deslocava 515 toneladas e capaz de velocidades de até 11 nós. Foi armado com 2 canhões de 47 mm. Sua função era fundamental no deslocamento da divisão em alto-mar, pois além de ser um rebocador em seu sentido estrito, era o transportador de carvão do “Belmonte” para os demais navios da DNOG em fainas de transferência no mar. Foi comandado por capitães-tenente.

Esses navios não possuíam equipamentos de guerra anti-submarino e assim foram dotados de bombas de profundidade para serem lançadas nos locais presumidos aonde se encontrassem os submarinos inimigos. A tática era bem simples. Uma vez detectado o alvo inimigo, o atacante faria um ataque deliberado com bombas de profundidade na última posição presumida do submarino, normalmente no local aonde se evadira mergulhando. O contratorpedeiro, ou navio atacante, poderia contar com apoio de outro navio para o ataque. Se o submarino estivesse na superfície seria atacado por canhões, podendo-se recorrer até ao abalroamento, em caso de necessidade.²

Esses oito navios eram os mais modernos com que contava a Esquadra brasileira e poucas opções foram oferecidas a Alexandrino. E quanto ao comandante e oficiais, o que se oferecia ao ministro? Alexandrino não fraquejou ao designar o Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin. Um dos mais jovens almirantes da marinha de então, com 50 anos de idade, Frontin era um chefe respeitado e homem de total confiança do ministro.

Frontin já exercia o comando da Divisão de Cruzadores no porto de Santos, designado por Alexandrino. Esse não fora o único comando que o ministro que confiara. Em 1908 fora designado por ele comandante do contratorpedeiro “Piauhy” ainda no recebimento no Reino Unido e posteriormente no comando do cruzador “Rio Grande do Sul” em 1910 durante a Revolta dos Marinheiros. Com a sua energia conseguiu debelar qualquer foco de rebelião em seu navio naquela fatídica revolta. Alexandrino não poderia ter escolhido melhor nome para comandar a divisão.

A historiografia naval brasileira contemporânea aponta que houve a abertura do voluntariado para o restante das tripulações, incluindo aí os oficiais. Segundo Prado Maia “apresentaram-se em número bem maior que

² DE SOUSA, Alfredo Botelho. A defesa da navegação mercante na guerra submarina. Anais do Club Militar Naval. Lisboa: Portugal, 1917, p. 854.

o necessário [os voluntários] para guarnecer os navios”.³ Uma pergunta que logo surge é por que os capitães-de-fragata em atividade não se voluntariam para compor a DNOG ? Somente um oficial neste posto compôs a divisão como comandante do “Bahia”, o CF Tancredo de Gomensoro. Com o seu retorno ao Brasil, vindo de Dacar, em razão de ter sido contaminado pela gripe espanhola, a DNOG ficou sem “meio campo”. Era o Almirante Frontin e depois se seguia o oficial mais antigo presente, um capitão-de-corveta. Não existiam oficiais nos postos de capitão-de-mar-e-guerra e capitães-de-fragata, muito necessários para comandar os dois cruzadores e de atuarem como oficiais de estado-maior de Frontin e mesmo como seus substitutos, em caso de doença ou morte do almirante. Mesmo nos postos de oficiais mais modernos, o voluntariado não atendeu às expectativas. O comandante do “Rio Grande do Norte”, por exemplo, não foi voluntário.⁴ O capitão-de-corveta José Felix da Cunha Menezes foi compelido por Alexandrino a assumir a função de imediato do “Rio Grande do Sul”, antes do comando do contratorpedeiro. José Felix, posteriormente, assumiu o comando do “Rio Grande do Norte” no porto de Salvador, já em plena comissão, em substituição a Aníbal do Amaral Gamma. Não à toa escassearam os voluntários. Segundo o próprio Prado Maia, entre os marinheiros um dos primeiros nomes como ficou conhecida a DNOG foi a “Divisão da Morte”⁵. Assim pode-se compreender por que o número de voluntários permaneceu abaixo das expectativas.

Diversos atrasos, motivados pelo despreparo logístico da Marinha, fizeram a força naval partir cinco meses após a sua criação. Por fim em maio de 1918 os navios suspenderam do porto do Rio de Janeiro, com escalas em Salvador, Recife, Natal e Ilha de Fernando de Noronha. Durante as travessias ocorreram muitas avarias motivadas principalmente por furos ocorridos nos tubos dos condensadores e das caldeiras. Muitos navios tiveram que simplesmente parar em pleno alto-mar e proceder aos reparos nesses equipamentos. Se estivessem em áreas de atividade submarina inimiga seriam alvos fáceis de abater.

No dia 1 de agosto de 1918 os navios iniciaram a travessia em direção a Freetown na Serra Leoa, onde chegaram em 9 de agosto. Nesse porto permaneceram por cerca de duas semanas para se recompor da longa

³ MAIA, João do Prado. DNOG: uma página esquecida da História da Marinha Brasileira. SDGM: Rio de Janeiro, 1961, p. 55.

⁴ Diário de José Felix da Cunha Menezes, vol 3. Esse diário me foi gentilmente cedido pela família do Almirante José Felix. Trata-se de um documento fundamental para se entender o que se passou com a divisão. Agradeço particularmente aos Comandantes Goulart e Cascardo pela possibilidade de lê-lo.

⁵ MAIA, op.cit., p. 33.

travessia e reparar os tubos das caldeiras e condensadores No dia 23 suspenderam de Freetown em direção a Dacar no Senegal. Segundo a historiografia naval brasileira corrente, no dia 25 à noite a divisão foi atacada por um provável submarino que lançou um torpedo contra o tender que acompanhava o grupo de navios. Imediatamente houve um contra-ataque dos destróiers que acertaram o atacante. Segundo Prado Maia é fato indiscutível que a DNOG afundou um submarino alemão naquela noite.⁶ A esse ponto iremos analisar no próximo item. No dia 27 de agosto chegaram a Dacar para descanso das tripulações.

Nessa cidade foram atingidos violentamente por um grave surto da gripe espanhola que ceifou a divisão brasileira. Presume-se que cerca de 70% das tripulações tenham sido contaminadas por essa grave moléstia. Desses 70% cerca de 157 homens morreram, fazendo com que a divisão brasileira tenha sido a divisão naval mais atingida pela influenza em toda a guerra, com um percentual de mortos de 10,2%⁷.

Nesse período o contratorpedeiro “Piauhy” foi destacado para apoiar as ações da Marinha portuguesa no arquipélago de Cabo Verde, realizando patrulhas anti-submarino e cooperando com as canhoneiras portuguesas “Bengo” e “Beira”, responsáveis pela defesa local. O “Piauhy” permaneceu em Cabo Verde por cerca de um mês e meio.

Depois de pouco mais de dois meses de recuperação, a divisão suspendeu em direção a Gibraltar, local aonde se encontrava o Comandante Operacional inglês na área, o Almirante Heathcoat Grant, lá chegando finalmente no dia 10 de novembro, assim um dia antes do armistício.

A ÁREA DE OPERAÇÕES DA DNOG E O PERIGO SUBMARINO

O comando naval aliado no Atlântico definiu como área de operações da DNOG o triângulo formado com um vértice em Dacar no Senegal. O segundo vértice estava localizado em Cabo Verde há cerca de 480 milhas náuticas. De Cabo Verde seguir-se-ia em uma linha direta até Gibraltar, onde estava o terceiro vértice com uma distância de 1560 milhas. De Dacar a Gibraltar a distância era de 1660 milhas, sendo então esse triângulo uma vasta área de patrulha contra a operação de submarinos alemães. Em princípio não estava especificada à DNOG a atuação como escolta de comboios aliados que

⁶ *Ibid.*, p. 79.

⁷ SCHUCK-PAIM, Cynthia et al. Exceptionally high mortality rate of the 1918 influenza pandemic in the Brazilian naval fleet. London: Blackwell Publishing Ltd, Feb. 2012. p. 1.

permaneceria sob a responsabilidade britânica e francesa, com apoio norte-americano e português.

Essa área de operações da DNOG era contígua a área de responsabilidade portuguesa. A área de responsabilidade primária que competia a Marinha Portuguesa incluía um quadrilátero a partir da costa ocidental lusitana com um lado de cerca de 1000 milhas a partir dessa costa norte na direção sudoeste passando pelos Açores e proximidades, um segundo lado dos Açores até Cabo Verde, com aproximadamente 1300 milhas, um terceiro lado de Cabo Verde até a costa sul portuguesa, passando pelas Canárias e Ilha da Madeira, com cerca de 1500 milhas de comprimento, complementado pelo quarto lado que incluía a costa ocidental portuguesa com aproximadamente 500 milhas. Uma vasta área de patrulha que excedia em muito a capacidade numérica e operacional da Marinha portuguesa, limitada a quatro cruzadores, dois contratorpedeiros, um submarino, uma dezena de canhoneiras, quinze patrulhas costeiras, cinco caça-minas e um pouco mais de duas dezenas de navios auxiliares diversos⁸. Além dessa enorme área de responsabilidade, a Marinha portuguesa também tinha como função apoiar as forças terrestres que se encontravam nas colônias, muitas dessas em luta contra os alemães.

Por certo que a Marinha portuguesa não estava só nessa grande área de responsabilidade. A Marinha dos Estados Unidos da América possuía uma base de apoio nos Açores sob o comando do Contra-Almirante Herbert Dunn⁹ e uma força composta do navio base “Panther” e uma divisão de destróiers que lá chegaram em julho de 1917. Esses últimos, posteriormente, foram destacados para a Europa, sendo substituídos por um monitor, o “Tonopah”, que tinha como tarefa a defesa do porto, um navio-oficina, uma divisão de submarinos classe K, uma unidade de hidroaviões e alguns destróiers. Sua área de atuação cobria os Açores, Madeira e Canárias. A missão básica dessa força naval era a defesa dos portos contra os submarinos inimigos e não a escolta de comboios. Os destróiers além de apoiarem os seus submarinos, auxiliaram os navios desgarrados de comboios que passavam pela região e os navios isolados.

Os franceses mantinham forças navais ligeiras em Dakar no Senegal e os britânicos mantinham o Nono Esquadrão de Cruzadores, em

⁸ MONTEIRO, Saturnino. Batalhas e combates da Marinha portuguesa. Lisboa: Sá da Costa, 1997. v 8., p. 121.

⁹ O contra-Almirante Herbert Owar Dunn foi o comandante do contingente norte-americano nos Açores, estacionado em Ponta Delgada. Ele até hoje é lembrado nas ilhas pelo grande contributo que deu por ocasião da pandemia de gripe espanhola ocorrida em 1918.

1918 composto dos Encouraçados “Africa” com o pavilhão do Contra-Almirante Thomas Dawson Sheppard que substituíra o Almirante Fremantle em dezembro de 1916, o “Britannia”, o Cruzador Couraçado “Bacchante” e os Cruzadores Auxiliares “Mantua”, “Ophir”, “Morea” e “Marmora”. A tarefa principal dessa força era comboiar os navios que saíam de Dacar e Freetown em direção a Europa em uma atitude essencialmente anti-submarino. Eles tinham como base permanente Gibraltar.

Em Gibraltar os britânicos mantinham uma base sob o comando do Contra-Almirante Heathcoat Grant que assumiu o título de Senior Officer of His Majesty Naval Establishment Gibraltar. Por esse local passavam diversos navios britânicos, franceses, japoneses e norte-americanos que realizavam ações de patrulha anti-submarino e escolta de comboios que entravam e saíam do Mediterrâneo. Subordinados diretamente ao Almirante Grant encontravam-se permanentemente lá localizados os cruzadores “Edgar”, “Active”, “Adventure” e “Attentive”, além da Segunda Flotilha de Destróiers com cerca de 15 navios (11 da classe H e 4 da classe M) e mais 5 navios torpedeiros, além de unidades menores como navios varredores, mineiros e auxiliares¹⁰.

Com a designação da divisão naval brasileira para esse triângulo, alguns navios britânicos e franceses que faziam essa tarefa de patrulha anti-submarino poderiam ser transferidos para a escolta de comboios aliados que tinham como pontos de paragem Dacar, São Vicente em Cabo Verde e Gibraltar.

Os meses de atuação da DNOG no teatro de operações, agosto, setembro, outubro e novembro de 1918 foram particularmente favoráveis aos comboios aliados que partiam da costa ocidental africana, em especial de Freetown, Serra Leoa, um protetorado britânico, de Dacar no Senegal, um protetorado francês e de Gibraltar, um protetorado britânico na entrada do Mediterrâneo. De Freetown saíram 4 comboios com 39 navios no mês de agosto, sem perdas. Em setembro foram 4 comboios com 27 navios e uma perda apenas. Em outubro foram 4 comboios, com 26 navios sem perdas e finalmente novembro com um comboio com dois navios sem perdas. De Dacar saíram em agosto 4 comboios com 36 navios sem perdas. Em setembro foram 4 comboios com 59 navios com apenas uma perda. Em outubro foram 4 comboios com 46 navios sem perdas e por fim em novembro com um comboio de 12 navios sem perdas. De Gibraltar, por ser

¹⁰ Ver site (<<http://www.naval-history.net/WW1NavyBritishShips-Locations7Conway.htm>>. Acesso em: 7 jul. 2016), que apresenta a posição de cada unidade da Royal Navy durante a Grande Guerra.

um ponto focal importante para a aproximação do Mediterrâneo para quem o demandava do Atlântico, esperava-se uma maior atividade submarina inimiga. Em agosto foram 7 comboios saindo dessa base britânica com 99 navios e uma perda. Em setembro foram 8 comboios com 106 navios e duas perdas. Em outubro ainda 8 comboios com 110 navios e uma perda e por fim novembro com dois comboios, com 17 navios sem perdas.¹¹ Dessa maneira pode-se concluir que foram estabelecidos 51 comboios nesse período, sendo escoltados 579 navios mercantes com apenas 5 navios perdidos, com menos de 1% de perdas, corroborando que em termos de ataques a navios mercantes nesse período, os submarinos alemães tiveram uma modesta atuação. Muitas dessas perdas, inclusive, foram assinaladas longe da área de operações da DNOG.

Efetivamente as perdas ocorridas na área de operações brasileira e suas proximidades nos meses de julho a novembro de 1918 foram pouco expressivas. Em julho nos dias 1, 6, 9 e 13, foram perdidos 4 navios mercantes, o “Westmoor”, “Port Hardy”, “Silvia” e “Badagri”, o primeiro, segundo e quarto de bandeira britânica e o terceiro de bandeira italiana. Desses ataques dois o foram próximos da entrada ocidental de Gibraltar e dois outros a 210 e 500 milhas a oeste de Casablanca no Marrocos. Considerando que nesse mês foram afundados 130 navios pela ação de submarinos germânicos, chega-se a um percentual de perdas de 3% para essa área em relação ao total de perdas. Atuou nessa área apenas um submarino alemão o U-91 sob o comando do Capitão-Tenente Alfred Von Glasenapp. Esse foi o último mês antes da chegada da divisão naval brasileira no setor de patrulha. Em agosto, com a divisão já na área, houve apenas um ataque contra um pequeno navio português, o “Gloria” a 30 milhas dos Açores. Nesse mês foram perdidos 169 navios, o que aponta para um percentual de perdas ainda menor, menos de 1%. Em setembro não houve nenhum afundamento na área de patrulha da DNOG e em outubro e novembro houve dois afundamentos. O primeiro, o caça-minas português “Augusto de Castilho” no dia 14 de outubro, a cerca de 100 milhas a sudeste dos Açores, em área contígua a da DNOG, que foi afundado pelo U-139 comandado pelo ás da Força Submarina alemã, o Capitão-Tenente Lothar Von Arnold de la Perière. O segundo foi o encouraçado “Britannia” da Royal Navy nas proximidades de Gibraltar no dia 09 de novembro, dois dias antes do término da guerra. O seu atacante foi o UB-50 sob o comando

¹¹ NEWBOLT, Henry. History of the great war based on official documents. *Naval Operations*, London: Longmans Green and Co, 1931. v.5, part. 1. Appendices.

do Capitão-Tenente Heinrich Kulat. Considerando que foram afundados nesse período 104 navios, chega-se a um percentual de perdas de 2%.¹²

Qual era a situação dos submarinos alemães que operavam nos diferentes teatros de operação em relação ao teatro atlântico na costa ocidental africana entre Freetown e Gibraltar ? Inicialmente os germânicos mantiveram 45 submarinos operando em agosto, 43 em setembro e 54 em outubro e novembro. No mês de agosto dos 45 meios operacionais, 5 estavam no Atlântico (aí incluídos os atuantes na costa norte-americana, na costa francesa ocidental atlântica, na costa portuguesa e na costa ocidental africana), 19 no Mar do Norte, 11 no Adriático e 10 nos Flandres. No mês de setembro foram 7 no Atlântico, 22 no Mar do Norte, 7 no Adriático e 7 nos Flandres. Por fim em outubro e novembro foram 4 no Atlântico, 30 no Mar do Norte, 10 no Adriático, 8 nos Flandres e 2 próximo a Constantinopla.¹³ Pode-se perceber pelos números que a prioridade do Comando de Submarinos alemão era o Mar do Norte, pois era de fundamental importância estrangular o fluxo de recursos que vinha para o Reino Unido, seguido do Adriático, em apoio a Austria-Hungria e os Flandres. O Atlântico vinha apenas como quarta prioridade, assim mesmo muitos dos submarinos a ele designado atuavam na costa norte-americana e nas proximidades da costa ocidental atlântica francesa. Normalmente os submarinos que atuavam no Oceano Atlântico eram da classe cruzadores com maior tonelagem e alcance. Muitos deles, como por exemplo os da classe U-117 com deslocamentos de 1.510 toneladas mergulhadas, alcançavam 6.080 milhas de alcance, mantida a velocidade na superfície de 8 nós.¹⁴ Sendo assim pode-se presumir que no máximo o Comando de Submarinos alemão mantinha um submarino operando próximo ou na área de operações da DNOG, em especial na aproximação ocidental de Gibraltar e nas proximidades dos Açores.

No que diz respeito a perdas submarinas no período de atuação da DNOG na costa africana, podemos obter os seguintes números: em agosto foram perdidos 7 submarinos, em setembro 9 navios e em outubro e novembro 6 submarinos. Desses apenas um, o U34, foi destruído nas proximidades de Gibraltar no dia 9 de novembro. O acompanhamento das atividades submarinas inimigas era realizado pelo Comando Aliado que

¹² Essas informações podem ser obtidas no site <<http://www.uboaat-net/wwi/boats/successes>>. Acesso em: 6 jul. 2016.

¹³ MICHELSEN, Andreas. La guerre Sous-Marine 1914-1918. Paris: Payot, 1928. p.232.

¹⁴ GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice. Histoire de La Guerre Sous-marine 1914-1918. Paris: Payot, 1932. anexos I, II e III.

compilava as informações das diferentes áreas de operação anti-submarino em boletins diários de caráter confidencial chamados de “Bulletins de La Guerre Sous-marine”. Esses boletins eram distribuídos para todos os elementos aliados envolvidos na guerra anti-submarino, incluindo aí os navios mercantes e de guerra.¹⁵

Eles eram compostos de duas partes. A primeira descrevia as atividades de submarinos inimigos no dia em que eram publicados, levando-se em consideração os contatos, avistamentos e ataques dos dias anteriores. Essa parte era dividida normalmente em Mar do Norte, Canal da Mancha, Atlântico, Costa dos Estados Unidos da América e Mediterrâneo, incluindo nesse setor o Adriático e o Egeu. A segunda parte do boletim especificava as últimas posições de avistamentos de submarinos inimigos. Nesse caso específico normalmente três áreas eram apontadas, o Canal da Mancha, Atlântico e Mediterrâneo. Os submarinos inimigos avistados no Mar do Norte eram apontados na área do Atlântico. Pode-se concluir que os boletins diários indicavam a atividade inimiga no momento em que ocorriam as ações e por isso muitas das informações tornaram-se irrealis em razão da comprovação posterior da inexistência de submarinos inimigos na região apontada, assim como da urgência em se disseminar informações aos navios que poderiam se transformar em erros de avaliação. Seja como for, a análise desses boletins serve para indicar o grau de prontidão das unidades anti-submarino no momento em que ocorriam operações de caça e destruição de submarinos inimigos e as áreas perigosas para navegação aliada. A DNOG, como uma força componente do Comando Aliado recebia esses boletins, assim como avisos de guerra também de caráter confidencial, via telégrafo sem fio, com informações pormenorizadas especificadamente de sua área de atuação, o triângulo Dacar, Cabo Verde e Gibraltar.

Considerando os boletins recebidos nos meses de atuação da DNOG no ocidente africano, chega-se aos seguintes resultados de atividade submarina inimiga na área de operações da DNOG ou em suas imediações: no mês de agosto de 1918, no dia 5 foi avistado um submarino inimigo nas proximidades de Gibraltar a 30 milhas a oeste; no dia anterior o destróier HMS “Eyra” havia sido atacado, possivelmente, por esse submarino em frente a Gibraltar. Esse submarino continuou a ser acompanhado nos dias subsequentes. No dia 10 de agosto possivelmente o mesmo submarino nas

¹⁵ Esses boletins foram pesquisados no Arquivo Histórico da Marinha Portuguesa e se encontram em muito bom estado.

imediações de Gibraltar atacou o vapor espanhol “Conde Wilfrido” sem afundá-lo. No dia 9 de agosto novo avistamento de submarino inimigo próximo à costa do Marrocos. Nos dias posteriores os dois contatos foram avistados, um entrando no Mediterrâneo e o outro nas imediações da costa do Marrocos. O segundo foi avistado pelo navio mercante britânico “Bendish”. No dia 19 o submarino que se encontrava ao sul se dirigiu para Gibraltar. Esse submarino inimigo foi atacado ao sul do Cabo São Vicente no dia anterior pelo Cruzador Auxiliar britânico “Royal Scot” que escoltava um comboio da Inglaterra para Gibraltar. Não houve confirmação do afundamento. Nos dias posteriores foi mantido o alerta para esse submarino inimigo próximo a Gibraltar. No dia 28 de agosto esse submarino atacou dois navios aliados próximo a Gibraltar sem afundá-los.

Dia 27 observado novo submarino próximo a Madeira e mantido o contato com o vaso inimigo próximo a Gibraltar. No dia 29 confirmado o afundamento do navio português “Glória” próximo a Madeira (seria o U-157) e mantido o contato com outro inimigo próximo a Gibraltar.

No mês de setembro foram as seguintes as partes de contato de submarinos inimigos na área de patrulha da DNOG ou próximo: no dia 02 um submarino foi observado a oeste de Gibraltar a 27 milhas da costa marroquina indo em direção ao sul. Presume-se que tal unidade inimiga tenha atacado o navio português “Norte” no dia 30 de agosto. Esse submarino inimigo atacou a pequena chalupa portuguesa “Libertador” no dia 1 de setembro a 110 milhas da costa do Marrocos às 20h30min. Os 12 sobreviventes foram recolhidos pelo navio veleiro britânico “Underwing”. No dia 05 esse submarino alemão foi visto cruzando para o norte em direção ao cabo São Vicente e Lisboa, chegando a 5 milhas do cabo Espichel. No dia seguinte um segundo submarino foi avistado a 30 milhas a nordeste da ilha da Madeira, sendo atacado pelo patrulheiro “Orchidee”, porém evadiu-se. No dia 19 de setembro foi avistado um submarino indo para Gibraltar a 30 milhas do cabo Spartel. No dia 21 novos avistamentos: um submarino a 60 milhas a oeste do cabo Trafalgar, um segundo saindo do Mediterrâneo e outro entrando em Gibraltar vindo do sul. No dia 23 um submarino foi avistado pelo vapor britânico “Euryades” a 120 milhas do Cabo Bojador. No dia 29 este submarino foi visto próximo às Canárias.

No mês de outubro no dia 02 houve um ataque contra navio não identificado pelo Comando Aliado por submarino inimigo a 130 milhas da costa marroquina. Nesse dia foi avistado um submarino nessa posição às 14 horas, próximo ao ataque a navio não identificado. No dia 04 um

hidroavião norte-americano avistou um submarino a 20 milhas a oeste de Casablanca no Marrocos às 08h30min. No dia 10 um submarino foi visto próximo às Canárias. No dia 16 esse inimigo foi acompanhado e visto já mais para o norte a 140 milhas do Cabo São Vicente. No dia 19 ele foi visto a 90 milhas a noroeste de Casablanca, enquanto outro submarino passou próximo a Gibraltar. No dia 27 o submarino acompanhado próximo a Casablanca estava a 100 milhas da costa na altura dessa cidade. Um submarino foi atacado no dia 27 em frente a Gibraltar pelo navio norte-americano “Brindella” tendo se evadido do ataque.

Em novembro houve o avistamento de um submarino nas imediações de Gibraltar desde o dia 01. No dia 7 ele foi novamente visto próximo a Gibraltar. No dia 09 o encouraçado britânico “Britannia” foi torpedeado pelo submarino alemão UB-50 sob o comando do Capitão-Tenente Heinrich Kulat. Assim pode-se afirmar que o Comando Aliado tinha conhecimento das atividades de um submarino alemão (o que viria a ser do UB-50) nas proximidades de Gibraltar, desde o início do mês de novembro. Nesse dia o destróier norte-americano “Parker” fez um ataque às 16h30min contra possível submarino nas proximidades de Gibraltar, lançando diversas cargas de profundidade. Ao final do conflito foi confirmado o afundamento do submarino U-34 na mesma posição do ataque do “Parker”.

Chegamos ao ponto de analisar se sendo a área relativamente tranquila de atividade submarina inimiga, poderia ter ocorrido o ataque de unidade inimiga a DNOG na noite de 25 de agosto de 1918? Vamos aos fatos.

O ATAQUE DE SUBMARINO INIMIGO CONTRA NAVIO DA DNOG

Às 20 horas do dia 25 de agosto de 1918 o mar encontrava-se com pequenas vagas, com o tempo nublado e céu encoberto. Os navios da DNOG seguiam em um rumo direto de Freetown de onde tinham saído no dia 23 para Dakar no Senegal, o primeiro porto da área de operações da divisão. O vento trouxera alguma chuva e nevoeiros baixos, o que fazia com que a tensão a bordo dos oito navios aumentasse consideravelmente. Em primeiro lugar estavam entrando em uma área de perigo submarino já que Dakar era um porto de saída de comboios que seguiam para a Inglaterra e em segundo lugar estavam navegando às escuras com os navios manobrando próximos uns dos outros. O primeiro-tenente Ernesto

de Araújo era o oficial de serviço no destróier “Rio Grande do Norte” no quarto de 18horas às 22horas.¹⁶ Com todo o seu grupo de serviço vigiava não só os navios próximos, mas qualquer silhueta suspeita que se destacasse na escuridão do mar. O silêncio de bordo só era quebrado pelo barulho incessante das máquinas a vapor que impulsionavam o destróier a vante. As caldeiras funcionavam irregularmente, como sempre. Os foguistas na praça de máquinas se esforçavam para suprir as caldeiras com o carvão necessário em um ambiente com alta temperatura. Todos soavam muito. Ernesto estava preocupado. Mantinha, como todos os navios da divisão, um cronograma de plano de zig zags de modo a dificultar a resolução do problema de tiro por parte de qualquer inimigo.

O comandante do “Rio Grande do Norte”, o capitão-de-corveta José Felix da Cunha Meneses estava em sua câmara. A escuridão era extrema e os navios, por prescrição de combate, navegavam com todas as suas luzes externas apagadas, de modo a não indicarem suas posições a submarinos inimigos que estivessem operando na região. Pelo través de boreste do “Rio Grande do Norte” Ernesto divisava o tênder “Belmonte”, estando a vante desse navio o cruzador “Rio Grande do Sul”, o destróier “Parahyba” e o rebocador “Laurindo Pitta”. Ernesto só conseguia distinguir sombras do que seriam os navios. A ré desses quatro navios estavam o cruzador “Bahia” e o destróier “Santa Catharina”, um pouco mais afastados, estando a direita dessa formatura o último destróier da divisão, o “Piauhy”, protegendo na outra extremidade da formatura qualquer ação inimiga. A manutenção da distância e posição relativa entre navios era feita visualmente, já que inexistia o radar ou outro equipamento de distância e marcação eletrônica. Tudo era visual. Sombras era o que se via.

Às 20h15min foi observado por Ernesto um enorme clarão na proa do navio, seguido de um grande estampido, o que imaginou ser um tiro de canhão de um dos navios que seguia à frente da formatura. Imediatamente se preparou para qualquer eventualidade. Decorridos cinco minutos Ernesto percebeu uma esteira perfeitamente retilínea que partira de uma posição à vante e a bombordo do navio, dirigindo-se para a popa do “Belmonte” que se encontrava a seu lado no dispositivo de viagem. Ernesto percebeu imediatamente ser um torpedo. Como estavam todas as tripulações despertas no momento do ataque, houve uma angustiada expectativa

¹⁶ Essas informações foram retiradas do Livro de Quarto do CT “Rio Grande do Norte” no quarto de 21 às 24 horas, assinado pelo Primeiro-Tenente Ernesto de Araújo, depositado no Arquivo da Marinha do Brasil.

aguardando-se o impacto do torpedo no “Belmonte”. A esteira não foi só percebida do “Rio Grande do Norte”, mas de diversos navios que se encontravam próximos. O alarme foi soado a bordo do “Rio Grande do Norte” e em todos os navios da divisão. O torpedo passou pela proa do destróier e se dirigiu para a popa do “Belmonte”. O impacto era iminente, no entanto, no último momento, o torpedo passou a vinte metros da popa do tender. O cabo torpedista João do Prado Maia, que alcançaria o almirantado anos depois, se encontrava no cruzador “Rio Grande do Sul” e ainda se lembraria do evento muitos anos depois. Disse ele “Foi um instante de profunda emoção cuja lembrança ainda hoje, quarenta anos transcorridos, faz com que os olhos daqueles que o viveram se encham de lágrimas”¹⁷.

O perigo de atividade submarina inimiga transformara-se em um perigo real de ataque submarino. Todos correram para seus postos de combate. O comandante José Felix rapidamente chegou ao passadiço e se inteirou do que estava ocorrendo, assumindo o comando de Ernesto, conforme prescrevia as instruções de postos de combate. Em pouco tempo o destróier estava totalmente guarnecido e pronto para a ação. O navio imediatamente reagiu ao ataque disparando um tiro de canhão de 101mm sobre a esteira do torpedo, sob a coordenação do marinheiro de primeira-classe artilheiro Lourenço Eduardo Eustáquio dos Santos e outro tiro do canhão de 47mm de bombordo sobre um possível vulto visto pelo chefe da peça, marinheiro de segunda-classe artilheiro Elpidio Pinto de Freitas, confirmados pelo cabo Severo Leal, marinheiro Franco Júnior e grumete Pires Bastos. Eustáquio declarou ter visto a torreta do submarino inimigo na escuridão, embora nunca tenha visto um submarino real em sua vida e incontinenti abriu fogo com o canhão de 101mm.

Os demais navios abriram fogo com seus canhões e imediatamente assumiram a postura de contra-ataque lançando bombas de profundidade na posição presumida de onde estaria o atacante. O “Rio Grande do Norte”, por ser o navio mais próximo do provável local de onde estaria o submarino, rumou célere para essa posição e lançou diversas bombas de profundidade, sob a coordenação do comandante José Felix. A artilharia do navio era dirigida pelo Tenente Floriano Peixoto Cordeiro de Faria, em íntima ligação com o comandante do navio. Por se estar a noite, em baixa visibilidade, os ataques foram realizados em uma posição provável e não se obteve a certeza da destruição do inimigo. Não houve vestígios denunciadores tais como

¹⁷ MAIA, op cit., p.78.

óleo na água, destroços materiais, corpos humanos ou naufragos. Além do mais o próprio mar se encontrava agitado, o que dificultou ainda mais o contra-ataque dos navios brasileiros.

Os navios continuaram a busca pelo atacante por cerca de mais vinte minutos, sem nada encontrar. A tensão foi diminuindo e a formatura reorientada pelo Almirante Frontin. Sem nada para corroborar o ataque e certo de que não haveria mais nenhuma intercorrência, os navios prosseguiram a sua singradura em direção a Dacar. Ernesto de Araújo, por ordem de José Felix, ordenou a volta aos postos de combate e o estabelecimento do regime de viagem em área de atividade submarina e grande parte da tripulação do “Rio Grande do Norte” voltou a seus beliches e afazeres. O perigo tinha passado. O trânsito para Dacar prosseguia.

Segundo o Almirante Prado Maia em seu livro já referenciado, o Almirante Frontin foi informado de que existia uma relação de submarinos afundados naquele período preparado pelo Almirantado britânico e que constava o desaparecimento de um submarino inimigo na rota em que transitava a DNOG. Segundo Prado Maia esse desaparecimento foi creditado à divisão naval brasileira. Também disse que o Almirante Heathcoat Grant, comandante em Gibraltar, confirmou esse fato ao Almirante Frontin, sendo dessa forma aceitado por todos os componentes da divisão como crédito o afundamento de unidade inimiga. Prado Maia não economiza palavras para pleitear esse crédito ao afirmar “é fato indiscutível, portanto que a DNOG, na sua viagem de Freetown a Dakar, na noite de 25 de agosto, afundou um submarino alemão. E o autor da façanha foi o destróier “Rio Grande do Norte, cujo comando, oficialidade e guarnição agiram na emergência com a maior bravura e decisão”.¹⁸ Seria mesmo isso verdade, a luz da documentação ora disponibilizada?

Inicialmente passemos a verificar os “Bulletin de la Guerre Sous-Marine” no período de 23 a 28 de agosto de 1918. Esses boletins poderão informar se existia a expectativa de se encontrar submarinos inimigos na área de deslocamento da DNOG. Ao se verificar as partes de contacto e avistamentos de submarinos nesse período percebemos que existiam três contactos ativos para esse período, um possível submarino próximo a Madeira, outro a 300 milhas ao norte dos Açores e um terceiro próximo a Gibraltar, assim nenhum na área de passagem da divisão. O mais próximo seria o possível submarino próximo a Madeira, avistado a 27 de agosto,

¹⁸ Ibidem, p.79.

possivelmente o U-157, contudo computando tempo e espaço seria muito difícil que ele tivesse uma velocidade mantida grande o suficiente para estar em uma rota tão ao sul de Dakar no dia 25 de agosto à noite. Assim, a área de deslocamento da divisão brasileira era considerada “segura” para o trânsito naquele período, já que inexistia qualquer contacto ou avistamento de submarinos inimigos.

Podemos agora a verificar se houve perdas de submarinos alemães entre os dias 23 e 28 de agosto de 1918 e em que locais se deram essas perdas. Em agosto os alemães perderam sete submarinos, assim discriminados, um no Canal de Otrante (UB-53) no dia 3, outro próximo a Torbay (UC-49) no dia 8, UB-30 no dia 13 próximo a Whitby, UB-57 no dia 14 próximo a Zeebrugge, UC-70 próximo a Whitby no dia 28, UB-12 na Baía de Heligoland, possivelmente entre 28 e 29 e por fim o UB-109 no Passo de Calais no dia 29 de agosto.¹⁹ Assim pode-se verificar que não houve nenhuma perda de submarino alemão na rota de deslocamento da divisão ao sul de Dakar. Uma pergunta logo surge: por que a certeza do ataque e afundamento, confirmado pelo Comando Aliado, logo após a ação?

A explicação pode ser feita considerando-se a própria “nuvem de guerra”, isto é, a confirmação realizada no ardor dos acontecimentos, no calor da ação e na imponderabilidade que atinge todos os envolvidos em um combate mortal. O fator psicológico, aliado a tensão com a situação, leva o combatente a realizar ações instintivas e a superestimar danos no adversário que, na análise fria dos resultados, demonstraria ser bem mais modestos. Na Segunda Guerra Mundial os alemães, ao invadirem a União Soviética em 1941, superestimaram as perdas soviéticas e acreditaram que ela pouco resistiria aos ataques de seus tanques. As perdas soviéticas efetivamente foram grandes, mas não na dimensão imaginada pelos alemães. O mesmo ocorreu com a DNOG. O contra ataque de seus navios foi efetivo e violento e nenhum submarino inimigo seria capaz de “sobreviver” a seus resultados. A percepção de destruição, o ardor da ação e o fator psicológico foram determinantes para a “confirmação” do afundamento.

Quanto a confirmação dos aliados e do Almirante Grant, só podemos atribuir a “nuvem de guerra” e na esperança de um afundamento de submarino inimigo em área pouco ativa. Em nenhum momento o Almirante Grant iria desmentir a “ação de sucesso” de um aliado importante que era o Brasil, a única nação sul-americana a enviar uma divisão naval

¹⁹ PRENDERGAST, Maurice; GIBSON, op.cit., p. 429.

para cooperar em uma luta contra o Império Alemão. Pode-se aplicar a regra: em caso de dúvida, pró-réu. A divisão brasileira afundara um submarino alemão até que tenha sido provado o contrário, uma boa política do Almirante Grant. Quanto a relação de afundamentos do Almirantado britânico, ela não foi encontrada e se efetivamente existiu, ou foi provisória ou foi baseada em expectativas de perdas inimigas, o que não comprovou as reais perdas.

O que afinal foi visto pelo Tenente Ernesto Araújo e pelas praças Lourença Eustáquio, Elpídio Freitas, Severo Leal, Franco Junior e Pires Bastos? Não existindo submarinos alemães na área, o que eles teriam visto? Seria uma alucinação coletiva? Não acredito. O que pode-se presumir é que o mais provável tenha sido um cardume de golfinhos que à noite cruzaram a rota da divisão e foram confundidos com a vela de um submarino. A tensão e a prontidão das tripulações fizeram com que ao menor sinal de perigo, os canhões atirassem. Acresça-se ao fato de serem tripulações sem experiência de combate, o que motivou a imediata reação.

Pode-se assim considerar que não houve nenhum afundamento creditado a DNOG na Grande Guerra, no entanto, foi comprovado o grau de aprestamento e resposta rápida da divisão a uma situação de perigo iminente, apesar de ser uma força naval sem experiência de combate. Nesse caso, a ação superou o resultado. A divisão naval brasileira agiu como havia treinado. Com determinação e resolutamente.

CONCLUSÃO

Por essas diversas partes de contato submarino pode-se concluir que a área de patrulha da DNOG era considerada tranquila no diz respeito a atividades de submarinos inimigos, se confrontadas com outras áreas mais “quentes” como o Mar do Norte, o Canal da Mancha, Mediterrâneo e a área atlântica da costa francesa e portuguesa. Dentro dessa área, dois pontos parecem ter sido os escolhidos para a atividade dos submarinos germânicos, a primeira próximo a Gibraltar, o que condiz com a doutrina submarina corrente que preconizava a atividade contra navios mercantes inimigos em áreas focais, como Gibraltar. Esse ponto merecia um maior cuidado dos aliados por ser área de trânsito de seus navios, tanto na aproximação a ocidente como a oriente já no Mediterrâneo. O segundo ponto localizava-se nas costas marroquinas próximo a Casablanca, isso dentro da área de patrulha da DNOG. Não deve ser esquecido que as atividades na costa do

Marrocos, se ligavam a possíveis operações submarinas nas imediações de Gibraltar, em razão de sua proximidade.

Um fato inquestionável era que as atividades submarinas alemães ao sul de Dacar eram quase inexistentes, não se observando nenhum afundamento de navio por submarino inimigo ao sul dessa cidade.

Pode-se também concluir que a ação ocorrida na noite de 25 de agosto de 1918, no trânsito da divisão de Freetown para Dacar, quando um suposto submarino inimigo realizou um ataque torpédico contra o tênder “Belmonte”, parece ter sido motivada por outras considerações, uma vez que inexistia submarino operando na região, segundo o boletim emitido pelo Comando Aliado no dia 25 de agosto. Não houve nenhuma perda confirmada de submarino alemão na derrota seguida pela DNOG, de acordo com a documentação disponível posteriormente ao final da Grande Guerra. Pode-se admitir que o ataque não tenha efetivamente ocorrido? Não, não se pode, no entanto, segundo a percepção deste investigador, parece prudente conjecturar, à **luz da documentação hoje disponível**, que as tripulações tenham confundido, em uma noite escura, a silhueta de um submarino inimigo com um cardume de peixes que cruzou a rota da divisão. A pouca experiência de combate das tripulações veio a acentuar ainda mais a reação da divisão a um suposto inimigo.

No entanto deve ser considerado que as tripulações estavam atentas ao trânsito com possível oposição submarina e a suas reações rápidas e determinadas demonstraram que o treinamento anterior dera efetivamente frutos. É sempre bom mencionar que a experiente e prestigiosa Marinha Real britânica passara por fato semelhante no início da guerra em setembro de 1914 quando atacou resolutamente supostos “submarinos” inimigos que haviam entrado no ancoradouro de Scapa Flow, aonde se encontravam fundeados diversos navios de guerra. Dois navios abriram fogo possivelmente em um cardume de peixes nesse ancoradouro, o cruzador HMS “Falmouth” e o encouraçado HMS “Vanguard”. Nenhum submarino alemão esteve nem próximo de Scapa Flow no dia. Não satisfeitos, houve novo “ataque” a um suposto submarino inimigo em outubro em Cromary Firth pela poderosa força de cruzadores de batalha de Lorde Beatty. A esteira de um contratorpedeiro britânico foi confundido como a esteira de um periscópio. Na reação por tiros de canhão, uma criança em terra foi atingida na vila de Jemimaville e quase veio a falecer. Logo após a confusão, as autoridades navais britânicas fizeram uma visita aos pais dessa criança e constrangidas reafirmaram que dois dos “supostos” submarinos inimigos foram afundados.

Pura invenção, para diminuir o que havia ocorrido. Anedoticamente essa ação passou a ser chamada posteriormente na Marinha britânica como a “Batalha de Jemimaville” conduzida pelo Almirante Beatty.²⁰ Essa ação em nada diminuiu posteriormente o desempenho da Armada Real em combate contra os alemães. O mesmo pode ser dito com relação à DNOG. Os navios brasileiros seguiram para a área de operações e cumpriram a missão a que foram determinados. Com eficiência e coragem.

THE DANGEROUSNESS OF THE OPERATIONAL AREA ALLOCATED TO THE BRAZILIAN NAVAL DIVISION AT THE WESTERN AFRICAN COAST DURING THE GREAT WAR IN 1918.

ABSTRACT

The article has the purpose to analyse the dangerousness degree of enemy submarine activity on the operational area allocated to the Brazilian naval division (DNOG), the triangle inserted between Dakar, Cape Verde Islands and Gibraltar, at the western African coast, by the Allied Command between august and november, 1918. Initially it is presented the motives why Brazil entered in the conflict, followed by considerations about the contributions offered by the Brazilian government on the allied side and the dispatch of a naval division to the western African coast. It is discussed the preparation and dispatch of the division to the African coast. Based on primary and secondary sources it is discussed the German submarine activities in the DNOG operational area, to get the conclusion that this area had a low dangerousness degree in

²⁰ MASSIE, Robert. Castles of steel: Britain, Germany and the winning of the great war. New York: Ramdon House, 2003, p. 155.

relation to other areas concerning allied anti-submarine operations.

Keywords: DNOG. Great War. Submarine Activity. Brazil and First World War.

REFERÊNCIAS

BULLETINS de la Guerre Sous-marine. *Arquivo Histórico da Marinha de Portugal*. Fundo Núcleo 320 – Relatórios e Correspondência Confidencial.

CONWAY'S All the World's Fighting Ships. *The National Museum*, Feb. 2015. Disponível em: <<http://www.naval-history.net/WW1NavyBritishShips-Locations7Conway.htm>>. Acesso em: 07 jul. 2016

DE SOUSA, Alfredo Botelho. A defesa da navegação mercante na guerra submarina. *Anais do Club Militar Naval*. Lisboa: Portugal, 1917.

GIBSON, R.H; PRENDERGAST, Maurice. *Histoire de la guerre Sous-marine 1914-1918*. Paris: Payot, 1932.

INSO, Jaime Correia do. *A Marinha Portuguesa na grande guerra*. Porto: Comissão Cultural da Marinha, 2006.

MAIA, João do Prado. *DNOG: uma página esquecida da história da Marinha Brasileira*. SDGM: Rio de Janeiro, 1961.

MARTINS, Hélio Leôncio. *A Revolta da armada*. Bibliex: Rio de Janeiro, 1997.

MASSIE, Robert. *Castles of steel: Britain, Germany and the winning of the great war*. New York: Ramdon House, 2003.

MICHELSEN, Andreas. *La Guerre Sous-Marine 1914-1918*. Paris: Payot, 1928.

MONTEIRO, Saturnino. *Batalhas e combates da Marinha Portuguesa*. Lisboa: Sá da Costa, 1997. 8 v.

NEWBOLT, Henry. History of the great war based on official documents. *Naval Operations*. London: Longmans Green and Co, 1931. v.5, part. 1. Appendices.

SCHUCK-PAIM, Cynthia et.al. *Exceptionally high mortality rate of the 1918 influenza pandemic in the Brazilian naval fleet*. London: Blackwell Publishing Ltd, Feb. 2012.

Recebido em: 07/01/2016

Aceito em: 09/05/2016

