

Universidade de Lisboa

Faculdade de Letras



*«Outros que devem tanto a tão poucos»*

**Os Submarinos Esquecidos**

**A Marinha Inglesa no Mediterrâneo**

**1940 – 1943**

Miguel Dias Amaro

Tese orientada pelo Professor Doutor António Adriano de Ascensão Pires Ventura e co-orientada pelo Professor Doutor José Manuel Henriques Varandas, especialmente elaborada para a obtenção do grau de Mestre em História Militar.

2022

## ÍNDICE

Resumo / Palavras-chave	7
Abstract / Keywords	9
Agradecimentos	11
Introdução e estado da arte	12
<b>1. A Importância geoestratégica do Mediterrâneo</b>	<b>18</b>
1.1. Perspetiva aliada e do Eixo – principais atores	22
1.2. As bases de operações britânicas	26
1.2.1. Gibraltar, Alexandria e Malta	26
<b>2. Os submarinos ingleses e os comboios do Eixo</b>	<b>38</b>
2.1. Os primeiros submarinos	39
2.2. O submarino na Grande Guerra	48
2.3. O período entre guerras	57
2.4. Os submarinos ingleses na Segunda Guerra Mundial	59
2.4.1. Características, tecnologia e armamento	59
2.4.2. Comando e tripulações	69
2.4.3. Comunicações, logística e suporte	72
2.5. Os comboios navais do Eixo	74
<b>3. As forças navais no Mediterrâneo (1940-1943)</b>	<b>78</b>
3.1. Caracterização das frotas	79
3.1.1. <i>A Regia Marina</i>	79
3.1.2. <i>La Royale</i> e a <i>Royal Navy</i>	81
3.2. Mers-el-Kébir	82
3.3. Taranto	90
3.4. O cerco de Malta e a «Operação Pedestal»	98
<b>4. A evolução do conflito no Norte de África (1940 – 1942)</b>	<b>123</b>
4.1. Dos sonhos africanos de Mussolini à chegada de Rommel	124
4.2. A reviravolta num apeadeiro chamado El Alamein	149
4.3. A América entra na guerra	158
Conclusão	168
Fontes e Bibliografia	172

## ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 Dimensionamento das frotas das principais marinhas de guerra em 1914	49
Tabela 2 Navios e tonelagem afundada e danificada pelos <i>U-Bootes</i> 1914-18	56
Tabela 3 Dimensionamento das frotas das principais marinhas de guerra em Janeiro 1939	60
Tabela 4 Dimensões, características e armamento da Classe S de 1939 (Grupo III)	63
Tabela 5 Dimensões, características e armamento da Classe T de 1941 (Grupo III)	66
Tabela 6 Dimensões, características e armamento da Classe U de 1941 (Grupo III)	68
Tabela 7 Frota mercantil italiana disponível para serviço – Junho 1940 a Setembro 1943	75
Tabela 8 Carga e homens que saíram dos portos italianos – Junho 1940 a Setembro 1943	75
Tabela 9 Perdas totais de navios mercantes italianos – Junho de 1940 a Setembro 1943	76
Tabela 10 Afundamento de navios mercantes – Junho 1940 a Setembro 1943 por causa	77
Tabela 11 Frota italiana e respetiva localização em junho de 1940	79
Tabela 12 Média mensal de tonelagem italiana afundada – Junho 1940 a Maio 1943	171
Tabela 13 Navios e tonelagem italiana afundada e Submarinos ingleses perdidos	171

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 O Mar Mediterrâneo	19
Figura 2 A Extensão do Império Romano em 117	20
Figura 3 Rotas das forças Aliadas e do Eixo sobre mapa do Mediterrâneo em 1940	22
Figura 4 Gibraltar, vista aérea atual da vertente norte	27
Figura 5 Localização das instalações de superfície, câmaras e túneis subterrâneos	29
Figura 6 Localização de canhões e baterias antiaéreas	29
Figura 7 Peça de artilharia BL de 9.2” Mk. X apontada a Norte	30
Figura 8 Canhão antiaéreo <i>QF-2 Pom-Pom</i>	31
Figura 9 Mapa do porto de Alexandria em 30 a.c.	33
Figura 10 Fotografia aérea do porto de Alexandria em 1932	33
Figura 11 Localização de Malta no Mediterrâneo	34
Figura 12 Constituição do arquipélago de Malta	35
Figura 13 <i>Gloster Gladiator Mk. I</i>	36
Figura 14 Raio de ação dos aviões (bombardeiros) aliados a partir de Malta	37
Figura 15 «Alexander is Lowered into the Sea»	39
Figura 16 Reconstrução de um submarino movido a remos desenhado por Drebber	40
Figura 17 Desenho do <i>Turtle</i>	41
Figura 18 Desenho do <i>H.L.Hunley</i>	42
Figura 19 <i>H.L.Hunley</i> recuperado em 2000	43
Figura 20 Maquete do <i>CSS David</i> com um torpedo <i>Spar</i> na proa	43
Figura 21 O submarino <i>Gymnote</i> de 1888 – o primeiro 100% elétrico	44
Figura 22 <i>USS Holland</i> ou <i>SS – 1</i> , primeiro submarino comissionado pela US Navy	46
Figura 23 Modelo do Submarino inglês <i>A-13</i> , Classe A	47
Figura 24 Modelo do Submarino alemão <i>SM U.1</i>	47
Figura 25 O submarino original <i>U.1</i> com motor <i>Körting</i> a querosene	48
Figura 26 <i>Sperrgebiete und Europa und Afrika</i> (zonas restritas definidas pela Alemanha)	52
Figura 27 <i>U-Bootes</i> em Kiel ( <i>U.20</i> , é o segundo a contar da esquerda)	53
Figura 28 Krupp 88mm deck gun, 1916 (Canada War Museum)	54
Figura 29 Q-Ship <i>HMS Hyderabad</i> , 1917	54
Figura 30 Submarino inglês <i>HMS E20</i> , Classe E	55
Figura 31 Submarino inglês <i>HMS Osiris</i> , Classe O, de 1929	61
Figura 32 Submarino inglês <i>HMS Phoenix</i> , Classe P, de 1930	62
Figura 33 Esquema dos Submarinos da Classe S	63
Figura 34 Submarino inglês <i>HMS Stonehenge</i> , Classe S, de 1939	64

Figura 35 Modelo do submarino inglês Classe T, de 1941 (vista proa)	65
Figura 36 Modelo do submarino inglês Classe T, de 1941 (vista popa)	65
Figura 37 Esquema de submarino inglês Classe U	67
Figura 38 Submarino inglês <i>HMS Ultimatum</i> , Classe U, de 1940	68
Figura 39 Mapa da França ocupada pela Alemanha e Itália	83
Figura 40 Disposição dos navios franceses no porto de Mers-el-Kebir	84
Figura 41 O <i>destroyer Mogadour</i> após ser atingido na proa pelo <i>HMS Hood</i>	86
Figura 42 O cruzador <i>Strasbourg</i> escapou ao fogo da artilharia naval inglesa	87
Figura 43 Poster Nazi sobre o ataque a Mers-el-Kebir «Não esqueçam Orão»	89
Figura 44 Golfo de Taranto no sul de Itália	90
Figura 45 Corte transversal do <i>HMS Illustrious</i> destaque do <i>deck</i> blindado	91
Figura 46 <i>Fairey Swordfish</i> com torpedo de 18” (45cm) e 1610 lb (730kg)	93
Figura 47 Balão de Hidrogénio da defesa de Taranto	94
Figura 48 Plano das duas vagas da operação <i>Judgement</i>	95
Figura 49 Ataque a Taranto – Localização dos principais navios e defesas do porto	96
Figura 50 Vista aérea do porto de Taranto após ataque	97
Figura 51 <i>Savoia Marchetti SM – 79</i>	99
Figura 52 <i>Macchi C. 200 Saetta</i>	99
Figura 53 <i>Hawker Hurricane Mk. II</i>	101
Figura 54 <i>Fairey Swordfish</i>	101
Figura 55 <i>Vickers Wellington Mk. I</i>	102
Figura 56 <i>Martin Maryland</i>	102
Figura 57 <i>Short Sunderland Mk. V</i>	103
Figura 58 Avanço Italiano (setas vermelhas) e contra-ataque inglês (setas pretas)	104
Figura 59 <i>Junkers Ju – 87 (Sturzkampfflugzeug – Stuka)</i>	106
Figura 60 <i>Junkers Ju – 88</i>	107
Figura 61 <i>HMS Upholder</i> na base de <i>Lazaretto</i> em <i>Manoel Island</i>	109
Figura 62 <i>Messerschmit Bf. 109G Trop</i>	113
Figura 63 <i>Macchi C. 202</i>	113
Figura 64 Ruínas na praça Rainha Vitória e limpeza de escombros em La Valetta (Malta)	114
Figura 65 <i>Spitfire Mk. IX</i>	115
Figura 66 Operação <i>Pedestal</i>	119
Figura 67 O petroleiro ( <i>tanker</i> ) <i>Ohio</i> chega ao <i>Grand Harbour</i>	120
Figura 68 Medalha <i>George Cross</i> atribuída pelo Rei <i>George VI</i> a Malta	122
Figura 69 Fasces e selo alemão como símbolo dos regimes de Mussolini e Hitler	124
Figura 70 Império italiano em junho de 1940	126
Figura 71 <i>Fiat CR. 42 Falco</i>	128
Figura 72 Avanço italiano sobre Sudão e Somália Britânica em julho/agosto 1940	129
Figura 73 Movimentações e datas das operações da reconquista britânica da <i>AOI</i>	131
Figura 74 Detalhe das movimentações e datas da reconquista britânica da <i>AOI</i>	135
Figura 75 Camelos usados pela <i>Gideon Force</i> para transporte na África Oriental	137
Figura 76 Chegada de Haile Selassie à capital Adis Abeba	139
Figura 77 Mapa do teatro de operações entre a Líbia e o Egipto	140
Figura 78 <i>Sd.Kfz. 141 Panzerkampfwagen III (PzKpfw III ou Panzer III)</i>	142
Figura 79 <i>Sd.Kfz. 161 Panzerkampfwagen IV (PzKpfw IV ou Panzer IV)</i>	143
Figura 80 A Divisão de Cartão ou <i>Cardboard Division</i>	143
Figura 81 Avanço alemão (setas vermelhas) e tomada da Cirenaica (exceto Tobruk)	145
Figura 82 Mapa das linhas defensivas de Tobruk	146
Figura 83 Peça de artilharia inglesa de 25 libras ( <i>25 Pounder</i> )	147
Figura 84 Canhão alemão <i>Krupp 88 mm Flak 37</i>	148
Figura 85 Blindado inglês <i>Matilda Mk. II</i>	150
Figura 86 Carro de combate inglês <i>Crusader III</i> ou <i>Cruiser Mk. VI</i>	150
Figura 87 Operação <i>Battleaxe</i> – Avanço inglês (azul) e contra-ataque alemão (vermelho)	151
Figura 88 Operação <i>Crusader</i> – Avanço Aliado (preto) e do Eixo (vermelho)	153
Figura 89 Batalha de Gazala	156
Figura 90 Carros blindados americanos <i>M3 Grant</i> (esquerda) e <i>Lee</i> (direita)	157
Figura 91 O Apeadeiro de El Alamein	157

Figura 92 Locais de desembarque da operação <i>Torch</i>	161
Figura 93 Teatro de operações e principais localidades tunisinas	163

## ABREVIATURAS

AOI – Africa Orientale Italiana

ASDIC – Allied Submarine Detection Committee

BEF – British Expeditionary Force

CAB – Cabinet Office Files

C-in-C – Commander-in-Chief

DAK -Deutsche Afrika Korps

FO – Foreign Office

HF/DF – High-frequency direction finding (Huff Duff)

HGA – Heeresgruppe Afrika (Army Group Africa)

HMS – His or Her Majesty Ship

LRDG – Long Range Desert Group

MAS – Motoscafo Armato Silurante

MTB – Motor Torpedo Boat

OKW – Oberkommando der Wehrmacht

PAK – Panzer Army Afrika

RADAR – Radio Detecting and Ranging

RAF – Royal Air Force

RAI – Regia Aeronautica Italiana

RMI – Regia Marina Italiana

RN – Royal Navy

SAAF – South African Air Force

SOE – Special Operations Executive

SONAR – Sound Navigation and Ranging

WO – War Office

## RESUMO

Entre 1624, quando o primeiro submersível desenhado pelo holandês Cornelius Van Drebbel se aventurou no rio Tamisa, e o início da Segunda Guerra Mundial passaram mais de três séculos. Desde então, os submarinos evoluíram em inúmeros aspetos tecnológicos e construtivos, desde a propulsão diesel-elétrica ao casco duplo, do desenvolvimento do periscópio, tubos de torpedos, sistemas de deteção e comunicação até outras tecnologias, o que os tornou uma das armas mais temidas da atualidade. Este vaso de guerra teve um papel decisivo, ainda que pouco conhecido, nas batalhas pelo controlo do Mediterrâneo durante a segunda guerra mundial.

A ambição de Mussolini de expandir o seu império em África, conduziu a mais de três anos de conflito entre as forças Aliadas e as do Eixo. Na África Oriental, após vitórias breves os italianos acabaram por perder os seus territórios da Eritreia, Somália e Abissínia para os ingleses. No Norte de África, as batalhas tiveram lugar nos desertos da Líbia e do Egipto, e mais tarde nas costas de Marrocos, Argélia e Tunísia, onde quase tudo tinha que ser importado por via marítima. Era por isso crítico garantir a segurança das vias navais, pois quem dominasse o mar teria a capacidade de proporcionar os meios para obter a vitória em terra.

No Mediterrâneo, desde o ataque à frota francesa em Mers-el-Kebir ao audacioso raid aeronaval a Taranto realizado pela *Royal Navy*, até ao cerco à colónia inglesa de Malta e às missões dos mergulhadores da *Regia Marina* nos portos de Alexandria e Gibraltar, ambos os lados tentaram condicionar a capacidade militar e logística dos opositores. Foi mais eficaz a *Royal Navy* nos anos que durou o conflito, e ainda que o pêndulo da vitória tenha oscilado para um lado e para o outro, uma parte relevante dessa vitória deveu-se à atuação da flotilha de submarinos.

Os submarinos ingleses apesar de alguma obsolescência, mas cuja fiabilidade prevaleceu em detrimento da inovação, destacaram-se nas suas missões no Mediterrâneo. Entre junho de 1940 e maio de 1943, afundaram um quarto dos navios mercantes, ou quarenta por cento do total da tonelagem afundada pelos aliados. Também recolheram e transportaram feridos, participaram em operações secretas e abasteceram Malta através da missão *tapete mágico*, o que permitiu a sobrevivência e recuperação da ilha enquanto base naval e aérea. Através deste papel múltiplo os submarinos foram decisivos no

assegurar do triunfo aliado. Contudo a vitória não foi conseguida sem custo, pois dos cem submarinos ingleses que operaram no Mediterrâneo até final de 1943, quarenta e quatro foram afundados com a perda de mil novecentas e vinte e duas vidas, um rácio de oitenta e quatro por cento de fatalidades, que foi uma das mais altas do conflito.

**Palavras-Chave:** Segunda Guerra Mundial, Mediterrâneo, Submarinos, Malta,  
*Royal Navy, Regia Marina.*



## ABSTRACT

Between the year 1624, when the first submersible device designed by the dutchman Cornelius Van Drebbel dived into the Thames River, and the beginning of World War II more than three centuries have passed. During this period countless of changes were made in Submarine design and construction. From diesel-electric thrust to double welded hulls, periscopes, torpedo tubes, detection and communication systems and other innovations, led to the development of one of the most feared weapons nowadays. These vessels played a critical role, although a less noticeable one, in the battles that were fought for the control of the Mediterranean Sea during world war II.

Mussolini's ambition to expand its African empire led to a three-year conflict between Allied forces and the Axis armies. In eastern Africa, the Italians, after brief victories, end up losing Eritrea, Abyssinia, and Somalia to the British. In northern Africa the battles took place in the Libyan and Egyptian deserts and later, on the coasts of Morocco, Algeria, and Tunis. These were places where everything had to be imported by ship. That's why it was so critical to assure the security of the naval lanes, for who did control the sea would have the ability to lead the advance and victory ashore.

In the Mediterranean, from the attack on the French fleet in Mers-el-Kebir to the daring airborne strike on the Italian base of Taranto by the Royal Navy, to the siege of Malta and the frogmen missions on the Alexandria and Gibraltar harbours by the *Regia Marina*, both sides tried to cripple the enemy's military and logistic capability. Throughout the three years of conflict the Royal Navy was more effective, even though the balance of power swunged frequently from one side to the other, victory came after a long and bloody war, and the submarine flotillas played a distinctive role in it.

British submarines, although by some means outdated, have favoured reliability instead of innovation, but did excel in their missions in the Mediterranean. Between June 1940 and May 1943, they destroyed a quarter of the Italian merchant ships, or forty percent of all the tonnage sunk by allied forces. They recoiled wounded men from Malta, and supplied it through the *Magic Carpet* mission, which allowed the survival and its recovery as a naval and aerial base and carried undercover ops. Through these multiple tasks, British submarines played a decisive role in the allied victory, but success didn't come without sacrifice, until the end of 1943 forty-four out of one hundred British

submarines were sunk, with one thousand nine hundred twenty-two men losing their lives in the line of duty, an eighty-four per cent casualty ratio, one of the highest of the conflict.

**Keywords:** World War II, Mediterranean, Submarines, Malta, Royal Navy, Regia Marina.

## AGRADECIMENTOS

Quando em meados de 2017, regressei a Portugal após passar dez anos entre o Brasil e Espanha, pensei realizar um período sabático com o objetivo de aprender algo diferente dos meus anteriores percursos académico e profissional. Mas estava longe de imaginar a possibilidade de vir a frequentar, e menos ainda, escrever uma dissertação de Mestrado numa disciplina como História Militar. Mas o facto é que tal aconteceu e em parte deve-se a algumas pessoas que não poderia deixar de mencionar e agradecer.

O meu primeiro agradecimento é por isso dirigido aos membros dos Conselhos de Administração da EDP S.A. e da EDP Global Solutions, que além de me permitirem abraçar este desafio através da concessão de uma licença por um período de dois anos, me incentivaram na execução deste desafio.

Aos professores do curso de mestrado em História Militar do biénio 2019/2021, Dr. João Gouveia Monteiro e Comandantes Semedo de Matos e Alves Salgado, pela sua generosidade e apoio com documentação e bibliografia, e também aos meus colegas de curso. Uma nota de agradecimento também ao Comandante António Costa Canas pelas suas sugestões realizadas na arguição, cujo contributo enriqueceu esta dissertação.

Obviamente que não podia deixar de agradecer à minha filha Catarina e à minha esposa Margarita que além da leitura fez a revisão crítica, não só desta dissertação, mas de todos os trabalhos que escrevi nesta «campanha», e deu-me valiosas sugestões para melhorar os mesmos. Agradeço-lhes ainda pela paciência por um longo período praticamente encerrados em casa, pois os planos de visitas a museus, arquivos, bibliotecas, e locais onde se realizaram algumas das operações descritas na dissertação, foram forçosamente cancelados, em virtude da pandemia que enfrentámos.

Finalmente, com o seu estilo provocador, desafiador, mas muito generoso e sempre disponível, não posso deixar de fazer um especial agradecimento ao Prof. Dr. José Varandas que me fez acreditar que apesar de não ter uma formação de base em ciências sociais ou humanas, era possível sim, aprender e desenvolver conhecimentos em História. E também pelo desafio que me lançou de escrever uma dissertação sobre um dos aspetos menos visíveis da campanha do mediterrâneo da Segunda Guerra Mundial. Nada teria sido possível sem o apoio incondicional dele, e também do Prof. Dr. António Ventura que com a maior paciência do mundo fizeram a preciosa orientação deste trabalho.

## **INTRODUÇÃO**

O objetivo principal deste trabalho é descrever a contribuição dos submarinos ingleses – no conflito que opôs a Inglaterra e a Itália – no combate aos comboios de navios mercantes (e também aos vasos de guerra), que navegaram no Mediterrâneo, para abastecimento das forças do Eixo que operaram no Norte de África durante a Segunda Guerra Mundial. Um aspeto que é importante considerar para esse objetivo é a análise comparativa tanto das condições de contexto como da constituição e operação de ambas as marinhas de guerra, a *Regia Marina Italiana* e a *Royal Navy*.

Do ponto de vista da *Regia Marina*, a sua estratégia foi baseada num cenário de preparação para um eventual conflito «apenas» em 1942<sup>1</sup>, daí que, quando confrontada com a declaração de guerra proferida por Benito Mussolini à Inglaterra e à França no dia 10 de junho de 1940, toda a estratégia teve que ser adaptada em face dessa nova realidade, e partir para o conflito, adequando os meios da melhor forma possível num cenário de extrema incerteza.

E ainda que o grau de preparação não fosse o ideal, do ponto de vista do almirantado italiano, a *RMI* apresentava alguns pontos fortes dos quais se destacam:

- i) Uma dimensão relevante em termos de número de navios, nomeadamente contratorpedeiros, *Motor Torpedo Boats* (MTB's) e submarinos – era a segunda marinha em número de vasos de guerra<sup>2</sup>;
- ii) Os seus couraçados e cruzadores eram modernos;
- iii) A potência e alcance das peças de artilharia naval dos seus navios, em particular os mais modernos era superior às da *Royal Navy*;
- iv) A velocidade que os principais navios podiam atingir (cerca de trinta nós), acima dos equivalentes da frota da *Royal Navy*.

Por outro lado, apresentava também algumas carências ou lacunas importantes, quer do ponto de vista tecnológico, como ao nível da inteligência e reconhecimento aéreo, destacando-se nesse sentido as seguintes:

- i) A falta de poder aeronaval devido à ausência de porta-aviões o que a deixava à mercê das prioridades da *Regia Aeronautica Italiana*;

---

<sup>1</sup> BRAGADIN 1957: 3.

<sup>2</sup> ROSKILL 1954: Vol. I, Appendix H.

ii) A ausência de ASDIC<sup>3</sup> nos navios e em alguns casos também de Radar, tornava-os vulneráveis a investidas de submarinos e de aviões nomeadamente ataques noturnos e em dias de visibilidade reduzida;

iii) Uma blindagem reduzida, que foi priorizada em detrimento de uma maior velocidade;

iv) Baixa coordenação entre marinha e força aérea resultante de prioridades diferentes emanadas a cada uma das armas por parte do governo italiano.

Além das vantagens e fraquezas inerentes à própria força naval, o contexto em termos de abastecimento de combustível não era o desejável, uma vez que os stocks existentes permitiam apenas nove meses de operação (para um consumo de duzentas mil toneladas/mês)<sup>4</sup>, e ainda que a expectativa e mensagem transmitida por *El Duce* era que o conflito não deveria durar mais que três meses, esta situação era uma séria ameaça à liberdade de ação das operações navais. Por outro lado, com a capitulação da França e a neutralização da sua frota, surgia a oportunidade de expandir a área de atuação para além do Mediterrâneo central.

Se este era o cenário que enfrentava a *RMI*, já a *Royal Navy* lidava com outro tipo de condições e prioridades. A sua frota era sem dúvida maior que qualquer outra, mas a extensão do seu império e as necessidades de proteção quer da sua costa (em virtude de uma ameaça real de invasão por parte da Alemanha), como das vias comerciais e das suas bases e colónias, obrigava a uma dispersão muito maior – escolta dos comboios de navios mercantes no Atlântico Norte, ou vindos do Extremo Oriente passando pelo, Índico, Mar Vermelho e Mediterrâneo até à costa inglesa (*Home Waters*) – das forças disponíveis. E em função da localização e comando das frotas, o tipo de treino e o grau de preparação de cada uma era diferente – situação que se notou com as transferências de navios de um teatro de operações para outro. E finalmente, a perda do aliado francês que assegurava a defesa o Mediterrâneo ocidental e apoio no Atlântico, inverteu a balança do poder marítimo e piorou as condições de contexto.

Ainda que pudessem ser pontos de alguma vulnerabilidade, a *RN* no Mediterrâneo tinha o controlo de Gibraltar e do Suez, que eram as portas de entrada e saída para o Atlântico e Índico, e que lhe permitia fiscalizar a movimentação de cargas que cruzavam este mar. Alguns outros pontos fortes da *RN* eram:

---

<sup>3</sup> MCCARTNEY 2006: 24.

<sup>4</sup> BRAGADIN 1957: 5.

- i) A posse da ilha de Malta como base aeronaval avançada, que quando munida de esquadrilhas de aeronaves com alcance suficiente, podia atingir as bases italianas na Sicília e na Líbia;
- ii) Dois porta-aviões a operar no Mediterrâneo, um desde a base de Alexandria e outro desde Gibraltar;
- iii) Existência de ASDIC e Radar em quase todos os seus navios;
- iv) Submarinos da Classe U, que estavam mais bem adaptados em termos de mobilidade às águas pouco profundas e claras do Mediterrâneo;
- v) Coordenação das forças aéreas, navais e terrestres com base em reconhecimento e inteligência eficaz.

A maior ameaça com que se deparou a *Royal Navy* no início do conflito, foi a possibilidade da frota francesa ou *La Royale* ser tomada e utilizadas pelas forças do Eixo. Situação que foi prontamente endereçada com o ataque aos franceses em Mers-el-Kebir, antecedido quatro dias antes pelo afundamento de uma corveta francesa torpedeada pelo submarino inglês *Pandora*<sup>5</sup>, e que recordou ao mundo que a Inglaterra não iria correr qualquer tipo de risco.

Talvez a oportunidade mais bem aproveitada, pela RN foi a combinação da chegada do Comandante Simpson e dos submarinos da classe U – que foram concebidos e idealizados para treino – mas que pelo facto de serem de menor dimensão e por isso mais manobráveis faziam um *crash dive* em vinte segundos contra trinta dos da classe S e quarenta dos da classe O-P-R<sup>6</sup>. Desde o início das hostilidades até ao final do ano de 1940, a RN registou a perda de nove submarinos, das classes P, O e R, sendo cinco afundados pela marinha de superfície italiana e quatro caíram vítimas de minas. A utilização dos submarinos da classe U nas bases do Mediterrâneo, em particular a 10ª flotilha que operou desde Malta a partir do início de 1941, com patrulhas na costa tunisina no estreito de Messina e no mar Jónio, fez o rumo dos acontecimentos mudar a favor dos ingleses.

Os submarinos ingleses no Mediterrâneo foram efetivamente o braço da *Royal Navy* que mais contribuiu para a disrupção da cadeia de abastecimento das forças terrestres do Eixo, tendo sido responsáveis pelo afundamento de um quarto dos navios mercantes e quarenta por cento do total da carga afundada pelos aliados nesse teatro de

---

<sup>5</sup> MCCARTNEY 2006: 23.

<sup>6</sup> GREENTREE 2016: 24.

operações. E a somar ao combate travado com a marinha mercante e suas escoltas, estes navios foram também responsáveis pelo afundamento de quinze submarinos italianos a operar no Mediterrâneo.

### **O estado da arte**

Estas batalhas e operações mais relevantes que marcaram a Segunda Guerra Mundial no Norte de África, em missões realizadas pelos Aliados e pelas forças do Eixo, estão detalhadamente documentadas em inúmeros formatos e idiomas, tanto do ponto de vista da utilização dos meios terrestres, como dos meios aéreos. O mesmo não se pode afirmar sobre a marinha que suportou essas mesmas operações, e menos ainda quando se referem à atuação dos submarinos ingleses no Mediterrâneo.

Alguns autores em diferentes artigos chamam a atenção para este facto, em particular na Inglaterra, nação que muito enaltece os seus feitos militares destacando-se, entre outros:

- i) Os pilotos da *R.A.F.* na Batalha de Inglaterra.
- ii) A ação decisiva dos criptoanalistas de *Bletchley Park*.
- iii) O Comando de Bombardeiros (*Bomber Command*) nas missões de destruição das barragens, fábricas e cidades alemãs (apesar da controvérsia).
- iv) A coragem das forças especiais infiltradas atrás das linhas inimigas (*Special Operative Executive*) e o *Long Range Desert Group*.
- v) A resistência das marinhas mercante e de guerra na condução e proteção dos comboios do Atlântico.

No entanto as ações dos submarinistas ingleses são praticamente desconhecidas quando comparadas com o grau de visibilidade dos seus contrapartes alemães. E quando existem, são referências relativamente discretas. Um exemplo dessa situação é a menção por *Whipple* sobre o afundamento do navio de transporte *SS Conte Rosso*, pelo submarino *Upholder* comandado pelo ás Malcolm D. Wanklyn, quando na mesma série se destacam os feitos do *top ten* dos ases alemães – comandantes dos U-Bootes – que operaram na batalha do Atlântico.

Evidentemente que há publicações, nomeadamente em língua inglesa sobre os submarinos ingleses do ponto de vista técnico como as de McCartney, Greentree e Friedman onde se detalham as classes e as características técnicas destes vasos de guerra com alguma caracterização dos teatros de operações onde combateram.



Apesar das estatísticas nelas referidas, as obras italianas consultadas tampouco fazem um destaque à atuação dos submarinos ingleses, preferindo enaltecer a atuação da *Regia Marina* ou das forças italianas em geral e a sua capacidade de resistir num cenário de escassez e limitação de recursos. E isto apesar dos submarinos ingleses terem afundado quase um quinto dos submarinos italianos.

É um facto que as operações dos submarinos são por natureza furtivas. Sendo uma forma de combate mais dissimulada, normalmente não há testemunhas para relatar os factos se um submarino atacar um navio inimigo à noite, e por outro lado, se um submarino for atacado e afundar, a probabilidade de existirem sobreviventes é mínima. Mas o contraste entre a visibilidade das operações e protagonistas dos *U-Boots* alemães, *versus* os seus homólogos ingleses é enorme.

Pela pesquisa que pude realizar, a existência de referências em língua portuguesa sobre estas matérias é praticamente inexistente, daí que este trabalho também seja uma tentativa de dar visibilidade em português, a uma arma e a um conjunto de submarinistas que tiveram um papel tão importante nas operações no Mediterrâneo.

Foram determinantes na sobrevivência da ilha de Malta, na disrupção do abastecimento das forças do Eixo no Norte de África onde afundaram mais de um quarto dos navios de abastecimento italianos, limitando a continuidade das operações terrestres do Eixo e possibilitando os meios para assegurar a vitória aliada. E realizaram-no com o derradeiro sacrifício de mais de oitenta por cento das suas tripulações.

1.

**A IMPORTÂNCIA GEOESTRATÉGICA  
DO MEDITERRÂNEO**

O Mar Mediterrâneo com os seus dois milhões e meio de quilómetros quadrados de superfície é o maior mar interior do planeta. Estende-se desde o oceano Atlântico a oeste, até à Ásia a este, tendo a norte a Europa, que separa da África situada a sul. Na sua extensão transversal atinge um máximo de cerca de três mil setecentos e cinquenta quilómetros<sup>7</sup>, desde o estreito de Gibraltar (porta de entrada e saída, do e para o Atlântico) até ao golfo de Alexandreta (*Iskenderun*) na Turquia. No seu ponto mais estreito, precisamente em Gibraltar, a distância entre os continentes europeu e africano é de apenas quinze quilómetros, sendo de quase mil e novecentos quilómetros entre Veneza em Itália e Marsa-al-Brega na Líbia, os portos mais afastados entre a Europa e o Norte de África.



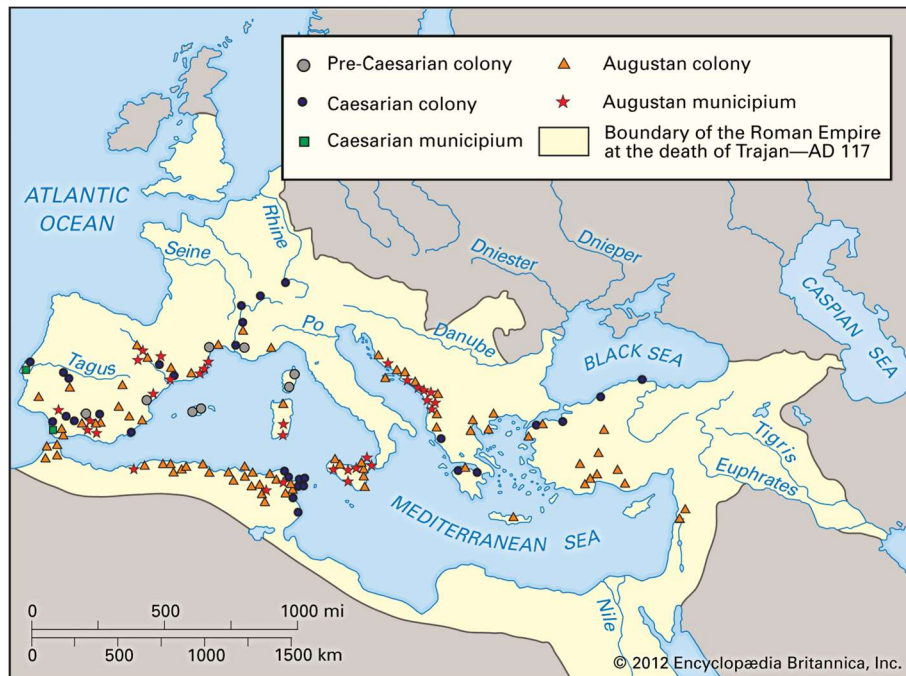
Figura 1. O Mar Mediterrâneo.<sup>8</sup>

O leito do Mediterrâneo é dividido de forma natural em duas partes – este e oeste – pela cordilheira subaquática que vai da Sicília até à costa africana com uma profundidade de cerca de trezentos e sessenta e cinco metros. A profundidade média de todo o mar Mediterrâneo é de cerca de mil e quinhentos metros, sendo o ponto mais profundo na fossa calipso (*Calypso Deep*) situada no mar Jónico com aproximadamente cinco mil e trezentos metros de profundidade. Este mar banha um total de vinte e dois países, dos quais cinco em África (Marrocos, Argélia, Tunísia, Líbia e Egipto), quatro na Ásia (Israel, Líbano, Síria, Turquia) e treze na Europa [Chipre, Grécia, Albânia, (Montenegro, Bósnia-Herzegovina, Croácia e Eslovénia – pertencentes à Ex-Jugoslávia), Itália, Malta, França, Mónaco, Gibraltar e Espanha].

<sup>7</sup> <https://sea-distances.org/>

<sup>8</sup> © Britannica

Ao longo de vários séculos o Mediterrâneo foi a principal via de contactos, colonizações, trocas comerciais, conflitos diversos fossem eles políticos e/ou militares (guerras, invasões, saques e escaramuças e mesmo da disseminação de pandemias), entre os povos que habitavam o sul da Europa, o Norte de África e as diferentes regiões do próximo, Médio e Extremo oriente. Foram várias as civilizações clássicas (egípcia, grega, fenícia, cartaginesa, etc..) que floresceram e colonizaram diversos pontos das costas mediterrâneas deixando marcas e heranças ainda hoje visíveis, e posteriormente o império romano no seu auge, dominou a totalidade das regiões banhadas pelo Mediterrâneo cujo nome à época era de *Mare Nostrum*, ou «O Nosso Mar».



**Figura 2.** A extensão do Império Romano em 117.

Durante os séculos XV e XVI, ambas as nações Ibéricas lançaram-se na descoberta de rotas marítimas alternativas para ligar a Europa com o Extremo Oriente, através da circunavegação da África, e de novos rumos ligando a Europa com as Índias Ocidentais – situação que deriva também da conquista otomana de Constantinopla em 1453 e respetivo fecho do Mediterrâneo oriental – como consequência, a importância do mar Mediterrâneo em termos de fluxo e volume de mercadorias comercializadas, fica obviamente condicionada no que respeita a estas novas rotas.

Após a Guerra dos Cem anos – o longo conflito que opôs ingleses e franceses – em que os últimos saíram vitoriosos e cuja derradeira batalha se dá precisamente no ano

de 1453, o panorama político/militar europeu assistirá durante mais de três séculos a uma série de conflitos em que ambos os países apoiam fações contrárias, e que culminam nas Guerras Napoleónicas (1803 – 1815). E, neste conflito, tanto na batalha de Trafalgar como na batalha de Waterloo, os ingleses saem vencedores com uma posição naval dominante, tanto no canal da Mancha como no Mediterrâneo ocidental.

Paralelamente e após a expansão do Império Otomano, cujo auge se dá no tempo do sultão Solimão o Magnífico, verifica-se, após a sua morte, uma gradual decadência do Império, cujos pontos marcantes são:

- i) a batalha de Lepanto (1571), onde a frota turca praticamente desaparece no confronto pela ilha veneziana de Chipre com a Liga Santa (Veneza, Espanha, Malta e Estados Pontifícios);
- ii) a batalha de Viena (1683), contra forças polacas e da Casa de Habsburgo com perdas de territórios europeus;
- iii) a guerra contra a Rússia de 1768 a 1774, onde a sua presença na Europa volta a diminuir;
- iv) a batalha de Abukir quase na viragem do século XVIII (1799), onde as tropas napoleónicas saem vitoriosas e a França passa a controlar o Egipto.

Como resultado destes conflitos a influência otomana no Mediterrâneo é cada vez menor, aumentando a presença de outras nações neste espaço. E ainda que na Guerra da Crimeia (1853-1856) a Rússia tenha sido derrotada pelas forças do sultão turco, a vitória deveu-se essencialmente ao apoio que Inglaterra e a França deram às tropas do Império turco. Desta forma a presença britânica no Mediterrâneo fortalece-se ao longo dos séculos XVIII e XIX estabelecendo bases em Gibraltar, Malta e Chipre, e consolida-se com a construção do canal do Suez através de um consórcio anglo-francês, cuja abertura em 1869 reaviva e facilita o fluxo comercial entre a Europa e os países do Médio e Extremo oriente. A debilidade turca é notória, e em 1911 os italianos invadem a Líbia na defesa de interesses (bancários, sobretudo) que detinham no país, que rapidamente passa a ser uma colónia italiana. Nos despojos da primeira guerra mundial, na conferência de paz de San Remo em abril de 1920, dá-se a repartição das províncias árabes do derrotado Império Otomano, que reforça o domínio britânico e francês ainda mais no Mediterrâneo. Associado a este fator conjugam-se condições determinantes, tais como:

- i) o aumento da procura por petróleo por parte dos países desenvolvidos;
- ii) as descobertas das jazidas dos produtores do Médio oriente, devidamente exploradas por ingleses e franceses;

- iii) a evolução tecnológica associada à mobilidade terrestre, marítima e mais tarde aérea.

Esta combinação de fatores não torna as rotas do Mediterrâneo importantes outra vez, mas sim críticas, pois além de voltarem a ganhar relevância, devido à redução do tempo e conseqüentemente do custo de transporte, há uma diminuição do risco de navegação comparativamente às rotas mais longas que contornavam o cabo da Boa Esperança. Atualmente, de acordo com o *World Shipping Council*<sup>9</sup>, as rotas navais do Mediterrâneo ocupam o 3º lugar mundial, em termos de volume de toneladas transportadas.

### 1.1. PERSPETIVA ALIADA E DO EIXO – PRINCIPAIS ATORES

Quando em setembro de 1939 Hitler invade a Polónia, e a Inglaterra e França declaram guerra à Alemanha, Mussolini, apesar da aliança com Hitler, sabendo que a sua economia depende maioritariamente de importações, declara a Itália neutral, porque as suas importações em cerca de oitenta e cinco por cento chegavam ao país por via marítima através das rotas comerciais do Mediterrâneo e três quartos passavam ou por Gibraltar ou pelo canal do Suez<sup>10</sup>.



Figura 3. Rotas das forças Aliadas e do Eixo sobre mapa do Mediterrâneo em 1940.

<sup>9</sup> <https://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-routes>

<sup>10</sup> O'HARA 2013: 6

No início do conflito e quase até ao final da primavera de 1940, as posições inglesa e francesa eram quase hegemónicas ao longo de todo o Mediterrâneo. As frotas combinadas de ambos os países eram praticamente o dobro (em número de vasos de guerra) do que as forças da Marinha italiana – força do Eixo com presença neste teatro de operações – e cuja posição, como referido anteriormente, era inicialmente neutra.

Os atores principais das operações navais e aéreas no Mediterrâneo, eram na sua maior parte veteranos da Grande Guerra com experiência de combate, ainda que tivessem tido experiências em situações e com tecnologias diferentes das que dispunham no conflito de 1914-1918. E foi com base nessas mesmas vivências, na capacidade de leitura de cada uma das situações que enfrentaram, e na condução dos homens sob o seu comando, que tomaram as decisões ou executaram as decisões dos seus altos comandos, entre 1940 e 1943. Os seus nomes e postos eram os seguintes:

### 1. Inglaterra

- i. **Royal Navy:** *Admiral Andrew B. Cunningham – Commander in Chief of the Mediterranean; Vice Admiral James Somerville – Commander of the H Force; Rear Admiral Lumley Lyster – In charge of the Aircraft Carriers in the Mediterranean Fleet; Vice Admiral Max Horton – Commander of the Royal Submarine Force; Capt. George W. Simpson – Commander of the 10<sup>th</sup> Submarine Flotilla*<sup>11</sup>.
- ii. **Royal Air Force:** *Air Headquarters (AHQ) Malta Air Vice Marshal Hugh Lloyd (1941-1942); Air Vice Marshal Keith Park*<sup>12</sup>.

### 2. França

- i. **La Royale:** *Jean François Darlan – Amiral de France; Vice Amiral René Godfroy – Commandant de la force X; Vice Amiral Marcel Gensoul – Commandant de l'escadre de la Méditerranée*<sup>13</sup>.

### 3. Itália

- i. **Regia Marina:** *Ammiraglio d'Armata Arturo Riccardi (1940 até 1943) – Capo di stato Maggiore della Marina Militare; Ammiraglio di Squadra Inigo Campione – Comandante in capo della Squadra Navale*<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> Almirante: Comandante da Esquadra do Mediterrâneo; Vice-Almirante: Comandante da Força H; Contra-Almirante: Comandante dos porta-aviões no Mediterrâneo; Vice-Almirante: Comandante da Força Britânica de submarinos; Capitão de Mar e Guerra: Comandante da 10ª flotilha.

<sup>12</sup> Comandante do Quartel-General Aéreo de Malta – Major General.

<sup>13</sup> Almirante de França; Vice-Almirante: Comandante da Força X; Vice-Almirante: Comandante da Esquadra do Mediterrâneo.

<sup>14</sup> Almirante: Chefe de Estado Maior da Armada; Vice-Almirante: Comandante da Esquadra Naval.

- ii. **Regia Aeronautica:** *Generale di Armata Aerea Giuseppe Valle – Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica*<sup>15</sup>.

#### 4. Alemanha

- i. **Kriegsmarine:** *Großadmiral Eric Raeder – Oberbefehlshaber der Marine; Admiral Karl Donitz – Befehlshaber der Unterseeboote*<sup>16</sup>.
- ii. **Luftwaffe:** *Generalfeldmarschall Albert Kesserling Oberbefehlshaber Süd General Hans Geisler – General der Flieger*<sup>17</sup>.

A presença britânica no Mediterrâneo era tal, que a imprensa inglesa denominava a mesma como o *Cunningham’s Pond* ou o «Lago de Cunningham». No entanto, a rapidez com que as forças de Hitler, entre março e junho de 1940, derrotaram e ocuparam a Dinamarca, Noruega, Países Baixos, Luxemburgo, Bélgica e a França, originou uma mudança radical no teatro de operações que seria o Mediterrâneo, num período de tempo extremamente curto, uma vez que:

- i) Cunningham teve de ceder parte da sua força para dar apoio às operações no Atlântico Norte porque os *convoys* (comboios) aliados estavam a ser dizimados pelos *U-Boots* alemães e precisavam de maior proteção;
- ii) Com a França sob o jugo alemão, não estava claro qual seria o destino da frota francesa e a posição dos seus comandantes – em particular do Almirante Darlan – além do óbvio receio da mesma poder ser utilizada pelos alemães, bem como as bases francesas do Atlântico e do Mediterrâneo.

Por isso a Força H britânica – que operava desde Gibraltar tanto no Atlântico como no Mediterrâneo, liderada pelo Vice-Almirante James Somerville ficou com a responsabilidade de patrulhar a parte ocidental do Mediterrâneo. E antecipando aquilo que na opinião de Cunningham seria o movimento da *hiena* (apelido que este dava a Mussolini), transfere os principais navios da frota britânica de Malta para Alexandria, deixando o arquipélago bastante vulnerável no que respeita à sua posição defensiva.

Desta forma, seis dias depois da tomada de Dunquerque pelas forças da *Wehrmacht* (e a retirada das forças aliadas na famosa operação *Dynamo*), a 10 de junho de 1940, a Itália declara guerra à França e à Inglaterra. Esta situação praticamente fecha por

---

<sup>15</sup> General: Chefe do Estado Maior da Força Aérea.

<sup>16</sup> Grande Almirante: Comandante da Armada; Almirante: Comandante dos submarinos.

<sup>17</sup> Marechal de Campo: Comandante da Região Militar Sul; Tenente-General da Força Aérea.



completo o Mediterrâneo ao fluxo de navios mercantes aliados, forçando-os às longas (cerca de 12000 milhas / 22200 quilómetros), mas por enquanto mais seguras<sup>18</sup>, rotas ao redor de África.

Para o império britânico era vital manter o caminho pelo Mediterrâneo livre, nomeadamente para aceder ao petróleo do Médio Oriente e poder levar homens, armas, munições e suprimentos às suas colónias do Médio e Extremo Oriente da forma mais rápida e eficiente possível. A economia britânica era extremamente dependente de importações, e efetivamente no início do conflito, em 1939, a Inglaterra importava anualmente vinte milhões de toneladas de alimentos por ano, que incluíam setenta por cento dos cereais, gordura, queijo e açúcar, oitenta por cento da fruta e um pouco mais de metade da carne consumida, além de importar rações para alimentar o seu gado. Se adicionarmos a estes números a importação de combustíveis (carvão, petróleo e derivados), além de outro tipo de produtos como minérios, para a indústria pesada ou para a indústria transformadora, os valores eram da ordem das cinco milhões de toneladas por mês, ou seja, um total de sessenta milhões de toneladas por ano.

O governo inglês, como resposta à ameaça de interrupção aos fluxos de mercadorias, e de forma a otimizar a alocação de recursos – em particular de combustíveis – instituiu um programa rígido de racionamento alimentar e de combustíveis, que durou de 1939 a 1954. Este programa reduziu o consumo de alimentos em cerca de onze por cento até 1944, e nesse ano cerca de dez por cento de toda a comida era servida em cantinas de escolas, refeitórios de empresas e fábricas, cafés e restaurantes. O consumo de gasolina para uso privado caiu noventa e cinco por cento no mesmo período, e apesar das restrições, o transporte público subiu treze por cento. De igual forma o carvão para uso doméstico reduziu-se em um quarto e a utilização de eletrodomésticos diminuiu mais de 80%. Acompanhado de medidas de reutilização e reciclagem pouparam-se cento e dez mil toneladas de ferro-velho e trinta e uma mil toneladas de desperdícios alimentares por semana. E ainda, ao promover uma distribuição mais equitativa dos alimentos, o

---

<sup>18</sup> A segurança era relativa, uma vez que além dos *U-Boots* que operavam em grupos (*Rudeltaktiks*) maioritariamente no Atlântico Norte os couraçados de bolso (*pocket battleships*) alemães *Deutschland* e *Graf Spee*, perseguiram e atacaram a frota mercante aliada. Só o *Graf Spee* a operar no Atlântico Sul e no Índico entre setembro e dezembro de 1939 afundou 9 navios mercantes ingleses antes de ser afundado pelo seu comandante no estuário do *Rio de la Plata* em Montevideo, Uruguai. E também os *Raiders*, antigos cargueiros convertidos em navios de guerra – dos quais o mais famoso foi o *Atlantis* que capturou ou afundou 22 navios aliados – foram um verdadeiro flagelo para os navios mercantes aliados, em particular os que navegavam sozinhos no Índico e no Atlântico Sul. De acordo com Léonce Peillard, no total os *Raiders* alemães afundaram 133 navios aliados num total de 830.000 toneladas quase 70% mais do que os convencionais navios de guerra alemães conseguiram atingir.

racionamento alimentar feito com base numa dieta científica, conduziu a uma descida da taxa de mortalidade infantil de sessenta e um em 1937 para quarenta e sete em 1944 por cada mil nascimentos abaixo do primeiro ano de vida<sup>19</sup>.

Para o Eixo – numa primeira fase apenas a Itália – era crítico garantir que os movimentos de homens, armas, munições e suprimentos para o Norte de África, chegavam em segurança sem serem intercetados pelos britânicos, sendo por isso claro, que para ambos os beligerantes, este campo de batalha era fundamental. Estava ainda nos planos de Hitler, varrer os britânicos do Egipto para proceder a uma expansão pelo Médio Oriente, de forma a não só capturar o petróleo que necessitava para a mobilidade da sua *Wehrmacht*, como para poder atacar a União Soviética pelo sul.

## **1.2. AS BASES DE OPERAÇÕES BRITÂNICAS**

### **1.2.1. Gibraltar, Alexandria e Malta**

As bases Inglesas de Gibraltar, Alexandria e Malta dominavam as portas de entrada e saída do Atlântico e mantinham a segurança das respetivas rotas comerciais e o acesso às colónias do Médio e Extremo oriente, através do canal do Suez, mar vermelho e do índico.

#### **Gibraltar**

Conhecida como *The Rock*, Gibraltar é, desde 1713, território inglês por cedência de Espanha como espólio da Guerra de Sucessão (1701 – 1714) e mais tarde em 1830 passa formalmente a colónia. O seu nome deriva do árabe Jabal Tariq (Monte Tariq) em homenagem a Tāriq Ibn Ziyād que conquistou a península Ibérica em 711. É uma península com uma área aproximada de seis quilómetros quadrados constituída por calcário e xisto. Está ligada a Espanha por um istmo de cerca de um quilómetro de extensão e tem uma altitude de quatrocentos e vinte e seis metros no seu ponto mais alto. Não tendo rios ou nascentes naturais, a água doce obtém-se através da armazenagem da água da chuva, guardada em lagos, tanques ou cisternas escavadas na rocha.

---

<sup>19</sup> Em Portugal em 1960, este valor era de 77,5% <https://www.pordata.pt/Portugal/>



**Figura 4.** Gibraltar, vista aérea atual da vertente norte.

A posição de Gibraltar dava aos ingleses o controlo da única «porta de entrada» que liga o Mediterrâneo ao Atlântico (figura 4), e com isso uma capacidade ímpar de vigilância sobre a faixa de treze quilómetros de estreito que separa os dois continentes. Os seus navios, canhões, e aviões tentaram manter as forças italianas encerradas dentro do Mediterrâneo e também impedir a esquadra de superfície alemã de entrar nesse teatro de operações. Esta combinação de utilização de meios, o desenvolvimento de capacidades antissubmarinas e a pouca distância que separa as margens opostas do estreito, conferiu a Gibraltar uma capacidade dissuasora de ações do Eixo<sup>20</sup>. Contudo, apesar das apertadas medidas de vigilância e defesa, os italianos conseguiram enviar submarinos para dar apoio na Batalha do Atlântico, e os alemães enviaram, entre 1941 e 1944, um total de sessenta e dois submarinos para dar suporte às operações do Eixo no Norte de África<sup>21</sup>.

Após a queda de França em junho de 1940, os alemães, sabendo da importância de Gibraltar, planeavam tomá-la através de Espanha, na denominada operação *Félix*, mas Hitler não conseguiu convencer o *Generalísimo* Franco que, apesar da sua proximidade ao regime alemão, manteve sempre uma postura incerta em relação ao envolvimento da Espanha na guerra, devido ao desgaste da guerra civil (1936-39) que assolou aquele país durante três anos, e pela fragilidade que as ilhas Canárias tinham de uma muito provável retaliação pelos britânicos. Apesar da declaração de neutralidade, Franco permitiu que os *U-Boats* alemães utilizassem os portos espanhóis para reabastecimento e reparação. Contudo, deveriam fazê-lo em segredo, pois não queria sofrer uma retaliação aliada. E

---

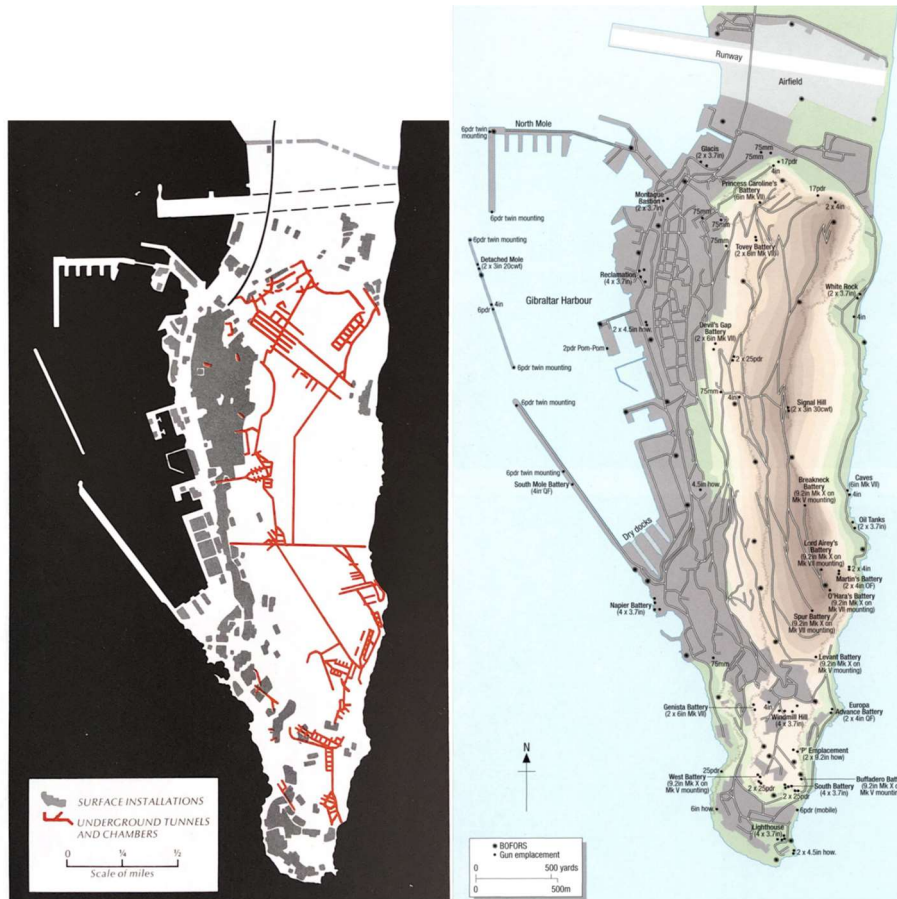
<sup>20</sup> CANADA, Kevin 2013: <http://www.avalanchepress.com/Gibraltar.php>

<sup>21</sup> DÖNITZ, Karl 1959: 367

logo em janeiro de 1940 o submarino U-25 reabasteceu no porto de Cádiz, tendo este precedente se estendido aos portos de Vigo no Atlântico, Cartagena no Mediterrâneo – onde na base naval espanhola havia stock de sobressalentes para *U-Boots* – e ainda em Las Palmas, nas ilhas Canárias onde foram construídos túneis e instalações cuja engenharia tipicamente alemã, serviam para reabastecimento, sobressalentes e suporte aos submarinos que operavam no Atlântico Sul.<sup>22</sup> Ao mesmo tempo e de maneira a ter um posição de equilíbrio para com ambas as forças beligerantes, Franco fez um acordo com os franceses para abastecimento de cereais, fruta e distintos minérios e também contraiu um empréstimo de dez milhões de dólares com os britânicos para a aquisição de bens da Commonwealth.

---

<sup>22</sup> FODOR, Dennis J. 1982: 79



Figuras 5 e 6. Localização das instalações de superfície, câmaras e túneis subterrâneos, e canhões e baterias antiaéreas.

Antecipando essa potencial ameaça de invasão, os ingleses trabalharam com o objetivo de reforçarem as defesas do *Rochedo*, ampliando as redes de túneis subterrâneos três quilómetros – inicialmente construídas em 1779 aquando da resistência britânica aos quatro anos de cerco franco-espanhol – para doze quilómetros de extensão, armazenando víveres e suprimentos suficientes para resistir a um cerco de um ano, para além das cisternas com capacidade para mais de sessenta milhões de litros de água potável. Estas instalações tinham ainda uma central de energia elétrica, centros hospitalares e, obviamente, paióis de munições (figuras 5 e 6). O corpo de engenharia britânico encarregado de aumentar a extensão e número de túneis utilizou o material sobranate para a construção da pista de aterragem do aeródromo, que inicialmente tinha pouco mais de um quilómetro e quatrocentos metros e mais tarde viria a ser ampliada em mais duzentos e cinquenta metros para um quilómetro e seiscentos e cinquenta metros para poder receber os bombardeiros aliados de maiores dimensões como, por exemplo, os *B-24 Liberators*.

A guarnição de Gibraltar era constituída por dezasseis mil homens, maioritariamente do 4º Batalhão dos escoceses *Black Watch*, que depois de lutarem em

França, e retirarem de Dunquerque, foram destacados para Gibraltar, onde mantiveram uma segurança apertada no dia-a-dia de forma a evitar tentativas de sabotagem por parte dos cerca de dez mil cidadãos espanhóis que todos os dias trabalhavam no *Rochedo*. Em junho de 1940 os dispositivos de defesa de costa incluíam dez peças de artilharia BL de 9,62" (244,3 mm) Mk. X (figura 7), oito peças de 6" (152,4 mm) e quatro de 4" (101, mm). E os de defesa antiaérea incluíam vinte canhões de 3,7" (93,9 mm), quatro canhões de 4" (101,6 mm), dez canhões *Bofors* de 40mm, duas baterias de canhões antiaéreos *QF-2 Pom-Pom's* (figura 8)<sup>23</sup>. Finalmente estava a força naval H<sup>24</sup> do Vice-Almirante Somerville, constituída pelo porta-aviões *HMS Ark Royal*, pelo cruzador de batalha (*battlecruiser*) *HMS Hood*, por dois couraçados (*battleships*) *HMS Valiant* e *HMS Resolution*, mais dois cruzadores e onze contratorpedeiros (*destroyers*) e que davam proteção aos comboios (*convoys*) de, e para Malta, assim como aos comboios do Atlântico.



**Figura 7.** Peça de artilharia *BL de 9.2" Mk. X* apontada a Norte.

<sup>23</sup> <http://avalanchepress.com/Gibraltar.php>

<sup>24</sup> CHURCHILL 1949: 231 e 418



**Figura 8.** canhão antiaéreo *QF-2 Pom-Pom*.

### **Alexandria**

A cidade de Alexandria foi fundada por Alexandre Magno em 332 a.C. no decurso da sua campanha de conquista dos territórios dominados pelo imperador persa, Dário III. Alexandria foi uma cidade que cresceu e se desenvolveu rapidamente tornando-se uma das maiores e principais cidades do Mediterrâneo Oriental e, conseqüentemente, uma base naval de extrema importância. Depois do período grego, o Egito e, conseqüentemente, Alexandria, passaram pelas influências das conquistas romanas e mais tarde bizantinas, onde floresceu e tornou-se um ícone de desenvolvimento cultural e científico. Posteriormente, com a conquista árabe, a influência política da cidade diminuiu devido ao estabelecimento da nova cidade capital Al-Fustāt (viria a ser a moderna Cairo).

Após recuperar da devastação provocada pela peste bubônica no século XIV, Alexandria capitalizou com os benefícios decorrentes do comércio entre Ocidente e Oriente, mas voltou a sofrer um revés com a descoberta do caminho marítimo para a Índia pelos portugueses no final do século XV (1498), e depois da derrota mameluca em 1517 frente aos otomanos, estes incorporaram o Egito ao seu vasto império, tonando-o periférico e perdendo gradualmente importância. A decadência de Alexandria atingiu tal ponto, que quando Napoleão conquista o Egito em 1798, a cidade não era mais do que um porto com cerca de sete mil habitantes.

Apesar da conquista do Egito, a campanha de Napoleão foi um fracasso militar (excluindo talvez a conquista de Malta aos cavaleiros Hospitalários), pois a sua frota de

dezassete navios foi derrotada de forma decisiva pelas forças inglesas de Nelson na batalha do Nilo (ou batalha de Aboukir). Este confronto naval teve três grandes consequências:

- i) o reforço do poder naval inglês no Mediterrâneo;
- ii) impediu Napoleão de conquistar e expandir o seu império pelo Médio e Extremo Oriente;
- iii) isolou o seu Exército no Egito que mais tarde se fragmentou.

Desta forma, em 1805 por iniciativa do vice-rei otomano e governador do Egito, Muhammad Ali, Alexandria viveu uma fase de renascimento e desenvolvimento que foi potenciada pela cultura do algodão, pela implantação da linha de ferro Alexandria-Cairo, e em 1869 pela abertura do canal do Suez.

No final do século XIX, em 1882, com o objetivo de abafar uma revolta liderada por Ahmed Urabi contra o domínio otomano e europeu do Egito, as forças navais britânicas bombardearam a cidade e ocuparam-na até 1922, incluindo desta forma o Egito no perímetro do império britânico. É evidente que a preocupação de defesa dos interesses britânicos no Egito, em particular o canal do Suez e o tráfego naval comercial entre as ilhas britânicas e as colónias do Extremo Oriente eram também incentivos muito fortes para o desencadear deste conflito.

Durante a Grande Guerra (1914-1918) Alexandria foi a principal base aliada do Mediterrâneo oriental, e o seu papel foi ainda mais importante durante a Segunda Guerra Mundial uma vez que era o porto mais importante do Egito. O porto tinha uma extensa área minada que protegia a sua entrada, e a cerca de sete quilómetros da entrada existia outro conjunto de minas de detonação por radio-controlo que reforçava essa proteção, além de redes antissubmarinas. Associadas a estas defesas existiam, ainda, baterias antiaéreas no perímetro do porto, além de aviões que vigiavam frequentemente desde o ar, e barcos patrulha que aleatoriamente despejavam cargas de profundidade durante a vigilância antissubmarina.



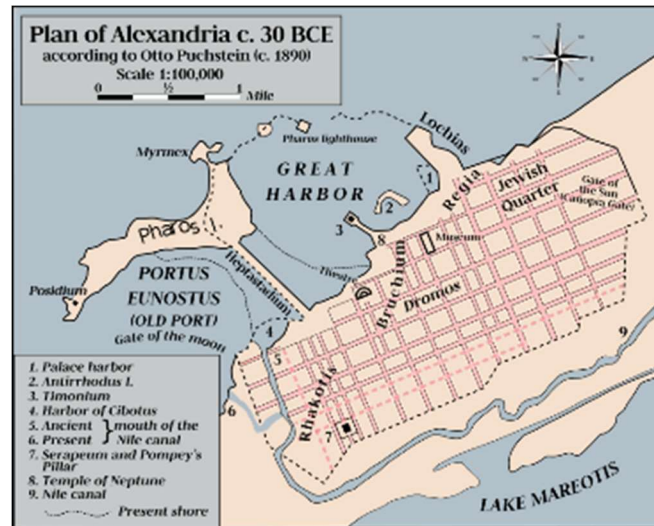


Figura 9. Mapa do porto de Alexandria em 30 a. C.



Figura 10. Fotografia aérea do porto de Alexandria em 1932.

Com estas condições defensivas, e conforme referido anteriormente, em junho de 1940, o Almirante Cunningham transferiu para Alexandria a frota composta pelos couraçados (*Battleships*) *HMS Warspite*, *HMS Malaya*, *HMS Royal Sovereign*, *HMS Valiant* (veio em agosto de Gibraltar), o porta-aviões *HMS Eagle*, cinco cruzadores ligeiros e dezassete contratorpedeiros (*destroyers*). Era também em Alexandria que estavam concentradas as forças do Exército comandadas pelo General Wavell<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Archibald P. Wavell (1883-1950). *Field Marshall* inglês, serviu na segunda guerra dos Bóeres e na Grande Guerra em campanhas na Palestina e em França, sendo nomeado em 1939 comandante do Exército britânico no Médio Oriente. Durante a 2ª guerra mundial, a sua carreira fica marcada pela vitória sob os italianos na Líbia e na África Oriental, e pelas derrotas frente ao *Afrika Korps* de Rommel em 1941. E ainda pela perda para os Japoneses das guarnições de Singapura, Malásia e Birmânia em 1942. Wavell detestava políticos que se imiscuíam em temas militares e daí a relação tensa que mantinha com Churchill, que o considerava *a good average colonel*.

## Malta

Malta é um arquipélago constituído por cinco ilhas – três das quais são habitadas (Malta, Gozo e Comino), e duas são desertas (Cominotto e Filfla). A maior das ilhas é Malta, cuja capital é La Valetta, com uma população aproximada de 250.000 pessoas em 1940. O arquipélago no seu todo tem cerca de trezentos e quinze quilómetros quadrados de superfície – Malta com duzentos e quarenta e seis, Gozo com sessenta e sete e Comino com dois vírgula oito. Está localizado a cerca de noventa e cinco quilómetros sul da Sicília, duzentos e noventa quilómetros a leste da Tunísia e, aproximadamente, à mesma distância ao norte da Líbia (figura 11). A sua constituição é maioritariamente calcária e as orlas costeiras formadas por penhascos que desenham baías, enseadas e cavernas ao longo dos seus duzentos e cinquenta quilómetros de perímetro.



Figura 11. Localização de Malta no Mediterrâneo.



Figura 12. Constituição do arquipélago de Malta.

Dada a sua localização estratégica, Malta foi disputada, conquistada, e a sua cultura influenciada por todas as civilizações e impérios que disputaram o controlo do Mediterrâneo, nomeadamente: fenícios, gregos, romanos, árabes, normandos, sicilianos, venezianos, aragoneses, hospitalários, franceses e ingleses.

O tratado de Paris que terminou com a guerra entre a França de Napoleão e a 6ª Aliança (Espanha, Portugal, Prússia, Rússia, Suécia, Reino Unido e alguns estados alemães) dividiu os territórios conquistados por Napoleão pelos vencedores e desta forma Malta ficou sob soberania britânica.

Com dois portos naturais denominados *Grand and Marsamxett Harbours* (figura 12), a cintura à volta dos mesmos era ocupada por diversas instalações militares e docas para abastecimento, manutenção e reparação dos navios (de superfície e submarinos) da frota aliada. E é no porto de *Marsamxett* que fica a *Manoel Island* (Ilha Manoel) ou a «fragata de pedra», que foi utilizada como base da 10ª flotilha de submarinos ingleses. Apesar de ser uma base naval de extrema importância, Inglaterra encarava Malta como uma base de ataque aos comboios do Eixo e, conseqüentemente, as defesas ficaram em segundo plano comparativamente ao investimento nas forças de ataque. E, por isso, no início das hostilidades – em junho de 1940 – após a mudança da frota para Alexandria, Malta ficou reduzida a um sistema de radar, vinte e seis canhões de defesa de costa, trinta e quatro canhões antiaéreos pesados e oito ligeiros, três aeródromos (Luqa, Hal Far e Takali), três aviões *Fairy Swordfish*, seis *Gloster Gladiator*, cujos nomes dos três

aparelhos operacionais foram imortalizados como *Hope*, *Charity* e *Faith* (figura 13), e mais nove *Gladiators* desmontados em contentores que serviam como sobressalentes. A *Royal Navy* detinha um navio *monitor*, um *destroyer* um *minesweeper* e seis submarinos<sup>26</sup>.

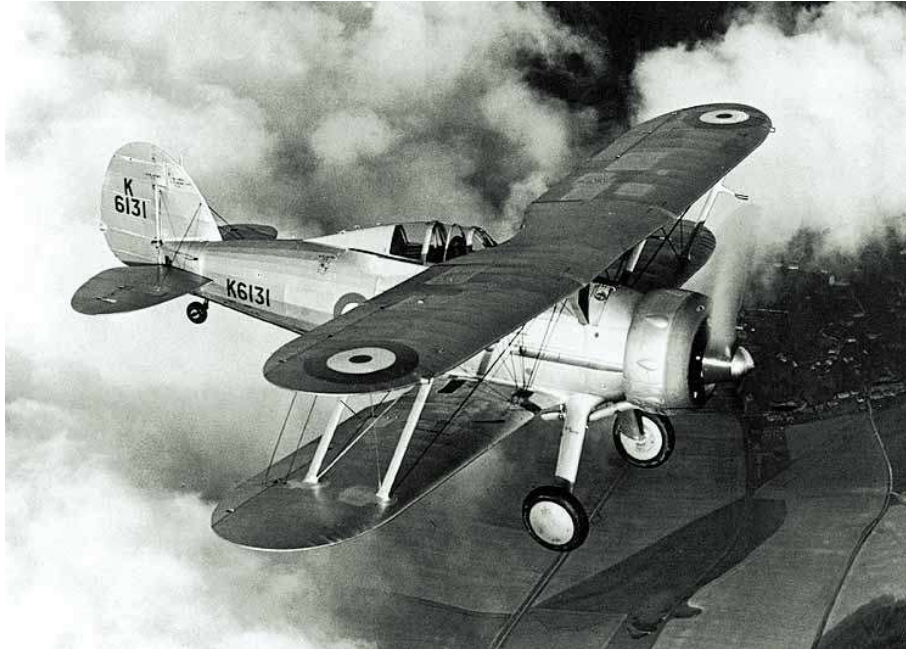


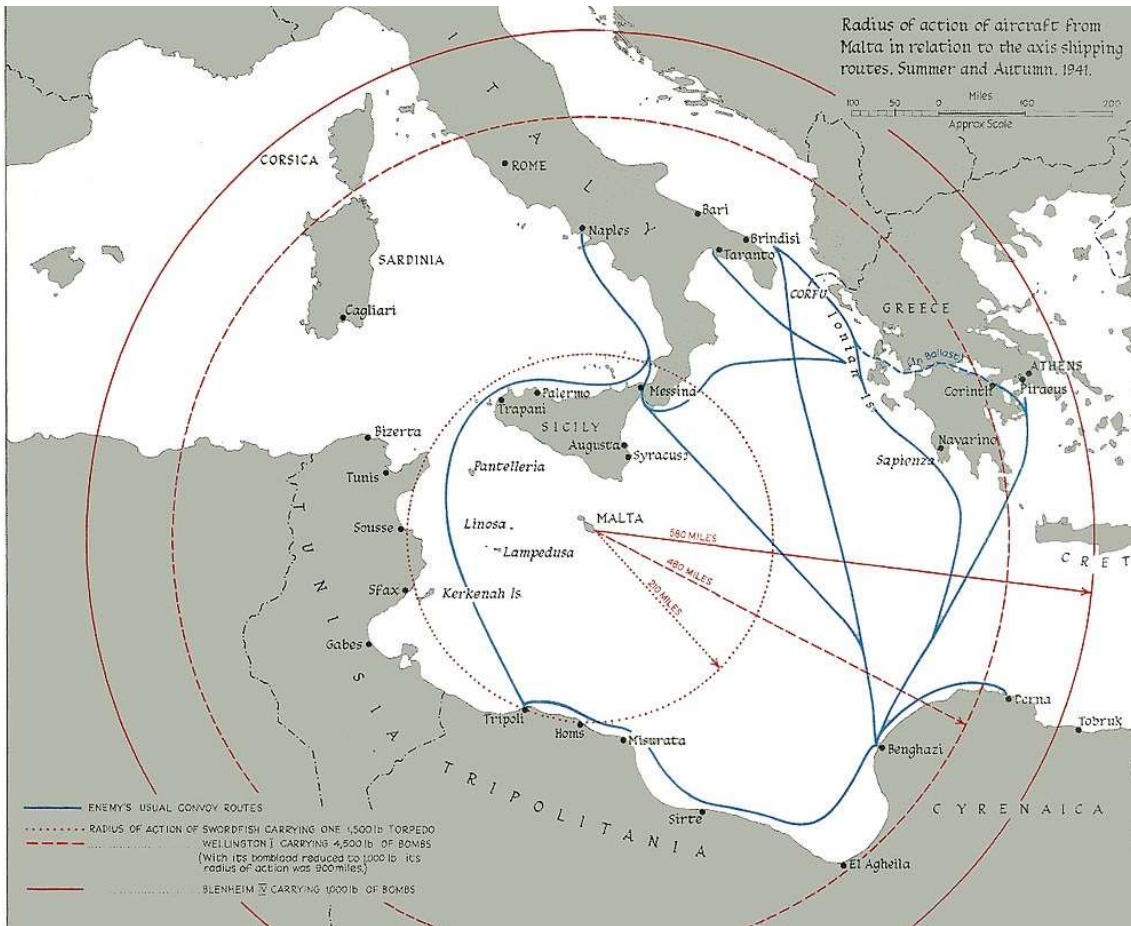
Figura 13. *Gloster Gladiator Mk I*.

Mas não eram apenas as defesas da ilha que estavam debilitadas. No que respeita aos aprovisionamentos a situação era igualmente adversa. Malta tinha um stock de comida para seis meses e conseguia produzir apenas trinta por cento dos víveres que necessitava<sup>27</sup>, não foram aprovisionados sobressalentes, não havia reservas de combustível e, também, existia uma grande escassez de técnicos para as três armas, além de um baixo nível de munições. Dado que a Real Força Aérea e o Exército consideravam que Malta era demasiado exposta para ser defendida, manter a presença na ilha foi uma insistência de Cunningham que teve o suporte do Almirantado e, obviamente, também, de Churchill.

---

<sup>26</sup> O'HARA 2013: 12

<sup>27</sup> ALVES 1980: 63



**Figura 14.** Raio de ação dos aviões (bombardeiros) aliados a partir de Malta.

Cunningham sabia que o conflito no Norte de África e no Mediterrâneo seria uma batalha pela logística (figura 14), isto é, qual das partes beligerantes seria mais eficaz e também a mais eficiente a infligir o maior dano ao afundar o maior volume de carga e limitar ao máximo o abastecimento e a capacidade das forças inimigas no terreno. E, também, a que conseguisse passar mais suprimentos, armas, munições e demais material de guerra para as suas forças no Norte de África. Para atingir tais objetivos, quem tivesse o controlo e domínio da ilha de Malta tinha muitas probabilidades de no final vencer o conflito.

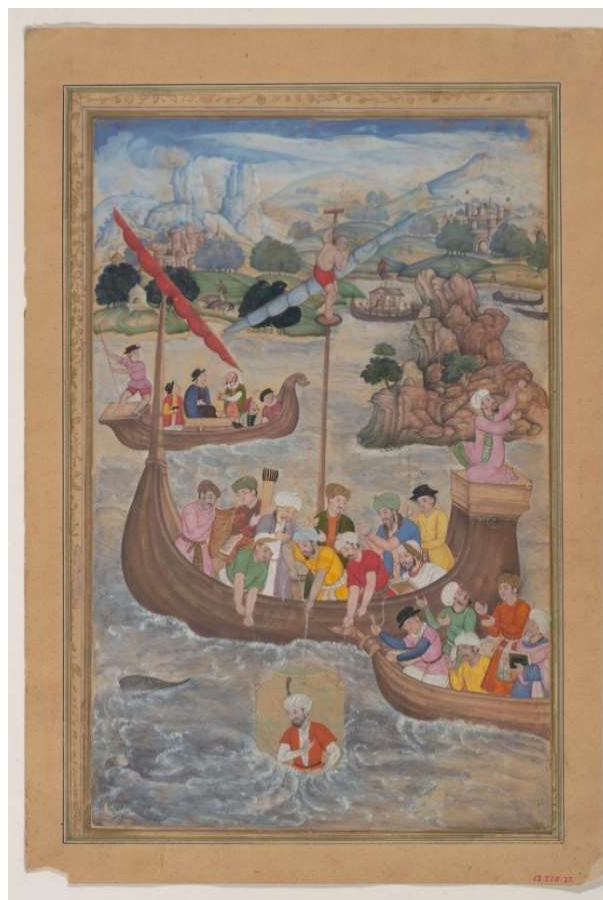
## 2.

# **OS SUBMARINOS INGLESES E OS COMBOIOS DO EIXO**



## 2.1. OS PRIMEIROS SUBMARINOS

Desde a antiguidade que há relatos de experiências de operações subaquáticas, e um exemplo das mesmas é o quadro do pintor indiano Mukanda, referenciado na cópia do quinto poema épico ou *Khamseh de Nezāmi*, feita por Amir Khusrau Dihlavi em 1597, para o imperador Mughal Akbar, que retrata Alexandre o Grande a ser submergido no mar numa campânula de vidro, durante o cerco de Tiro em 332 A.c. Este quadro (figura 15) está atualmente exposto no *Metropolitan Museum of Art* de Nova Iorque<sup>28</sup>.



**Figura 15.** «Alexander is Lowered into the Sea».

Mas os primeiros planos para a construção de um dispositivo que operasse debaixo de água, similar ao que hoje denominamos Submarino, remontam a 1578 e são da autoria do matemático inglês William Bourne que idealizou algumas das características necessárias para o seu funcionamento. Alguns desses atributos eram o casco

<sup>28</sup> <https://www.metmuseum.org/art/collection/search/446561>

impermeável, o tanque de lastro para submergir e a forma de expelir a água desse tanque para voltar à superfície, e também, um mastro oco para o suprimento de ar novo para o(s) ocupante(s). E ainda que não faça referência à forma de propulsão quando submerso ou à superfície, assume-se que a mesma (propulsão) seria feita com recurso a remos pelo(s) tripulante(s). Em 1620, quase meio século depois, o primeiro submarino foi efetivamente construído pelo holandês Cornelius Van Drebbel, que apesar de não possuir todas as características e funcionalidades idealizadas nos planos de Bourne, uma vez que a submersão e emersão eram realizadas com recurso a remos ao invés da utilização de tanques de lastro, conseguiu navegar a uma profundidade entre os quatro e cinco metros por diversas vezes no rio Tamisa.



**Figura 16.** Reconstrução de um submarino movido a remos desenhado por Drebbel<sup>29</sup>.

Desde então e ao longo do século XVII foram concebidos e desenvolvidos uma série de diferentes modelos, de tal forma que na Inglaterra, já na terceira década do século seguinte, em 1727, estavam registados mais de quatorze tipos. No entanto o primeiro submarino com utilização militar apareceu no final do século XVIII, durante a guerra da independência americana (1775-83). O pioneiro desta iniciativa foi David Bushnell, um americano, que idealizou um dispositivo que batizou de *Turtle* representado na figura 17.

---

<sup>29</sup> Military History Matters Magazine, nº 6 March 2011



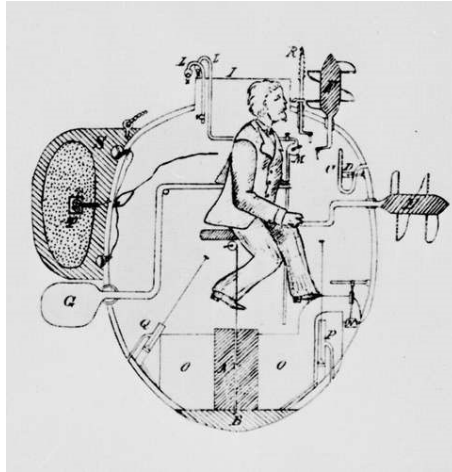


Figura 17. Desenho do *Turtle*.<sup>30</sup>

Este submarino de formato oval, era operado por um único tripulante, que além de ser a força propulsora do submarino – através de hélices – dirigia o mesmo. O seu objetivo era posicionar-se debaixo dos navios inimigos, perfurar o casco com uma broca, colocar um explosivo e retirar-se. A primeira missão do *Turtle* foi realizada pelo sargento Ezra Lee que posicionou o submarino debaixo do navio inglês *HMS Eagle* e tentou colocar uma carga explosiva na quilha do navio, mas sem sucesso. O motivo do insucesso da operação foi durante muito tempo atribuído à cobertura metálica (cobre) no casco do navio, mas o facto é que os registos mostram<sup>31</sup> que à época aquele navio não tinha (ainda) revestimento metálico. Daí que o cansaço devido ao esforço realizado para conduzir e posicionar o submarino, associado à inalação do seu próprio ar devido ao pequeno volume da embarcação (dióxido de carbono), sejam as causas mais prováveis do insucesso da missão. Houve ainda mais duas tentativas de ataque pelo *Turtle* durante o conflito, mas ambas falhadas.

Um outro americano, Robert Fulton desenvolveu no final do século XVIII um novo modelo de submarino, com uma estrutura de ferro e revestimento de cobre e operado por três tripulantes. Vendeu a sua ideia a Napoleão que o financiou, e em 1800 um novo submarino de nome *Nautilus* fez diversos mergulhos no rio Sena. Com uma dimensão maior que o *Turtle*, os tripulantes tinham de utilizar remos para o deslocamento à superfície, mas tinha uma vela que aliviava o esforço em dias de vento. Fulton também tentou convencer os ingleses a comprarem o seu projeto, mas o *First Sea Lord* Almirante St. Vincent rejeitou a ideia, pois argumentou que não deveria ser encorajada uma arma

<sup>30</sup> © Britannica

<sup>31</sup> PRESTON 1998: 9

de guerra desse tipo, pois não era desejada por quem a viria a utilizar. E ainda que a sua visão fosse muito criticada na altura, o facto é que o desenvolvimento dos submarinos, ainda estava numa fase incipiente para ser utilizado como arma, dado que era mais perigosa para o(s) seu(s) operador(es) do que para o inimigo.

Diversos modelos foram desenhados, concebidos e testados por diferentes inventores, empresas e marinhas de vários países, durante a segunda metade do século XIX. O desenvolvimento tecnológico deu-se a todos os níveis com destaque para os atingidos ao nível da propulsão, que passou da utilização da força humana, para o vapor produzido por caldeiras, até à utilização de motores a combustão interna a gasolina (Otto) para finalmente, já na passagem para o século XX, chegar à combinação de motores a combustão interna a diesel e elétricos.

Em fevereiro de 1864, durante a guerra civil americana (1861-1865), um submarino Confederado, o *H.L. Hunley* de doze metros de comprimento aproximou-se da fragata da União *USS Housatonic*, e afundou-a com a utilização de um torpedo de vara<sup>32</sup>. Esta fragata foi o primeiro navio afundado por um submarino, ainda de propulsão humana (figura 18). Acontece que o próprio *Hunley* foi ao fundo nessa operação, tendo sido recuperado no ano 2000 (figura 19).

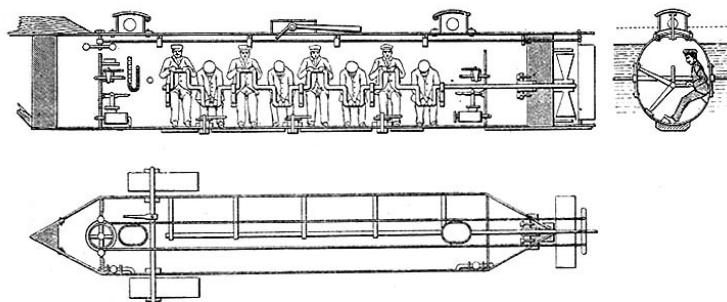


FIG. 175 à 177. — Le *David* de Hunley reconstitué d'après les dessins de M. William-A. Alexander (1863).

**Figura 18.** Desenho do *H.L. Hunley*<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> *Spar torpedo* ou torpedo de vara é um explosivo colocado na ponta de uma vara de cerca de cinco metros de comprimento, que após a introdução da mesma no casco do navio inimigo, a detonação da carga de sessenta quilos de pólvora ocorre puxando uma corda, quando o submersível se encontra a uma distância suficientemente segura.

<sup>33</sup> Naval History & Heritage Command (NH 58769)



**Figura 19.** *H.L. Hunley* recuperado em 2000<sup>34</sup>.

Outros dispositivos torpedeiros, denominados  *Davids*  foram desenvolvidos durante a guerra civil americana para a marinha dos estados confederados (CSN), propulsionados a vapor com queima de antracite, cuja combustão não deita fumo, e por isso eram mais difíceis de detetar. Normalmente atuavam à noite e detinham torpedos *spar* na proa. Foram construídas cerca de vinte unidades, mas não tiveram sucesso nas suas missões contra os navios da União que bloqueavam os portos de Charleston na Carolina do Sul, pois não há registo de que tenham conseguido afundar qualquer navio.



**Figura 20.** Maquete do *CSS David* com um torpedo *Spar* na proa<sup>35</sup>.

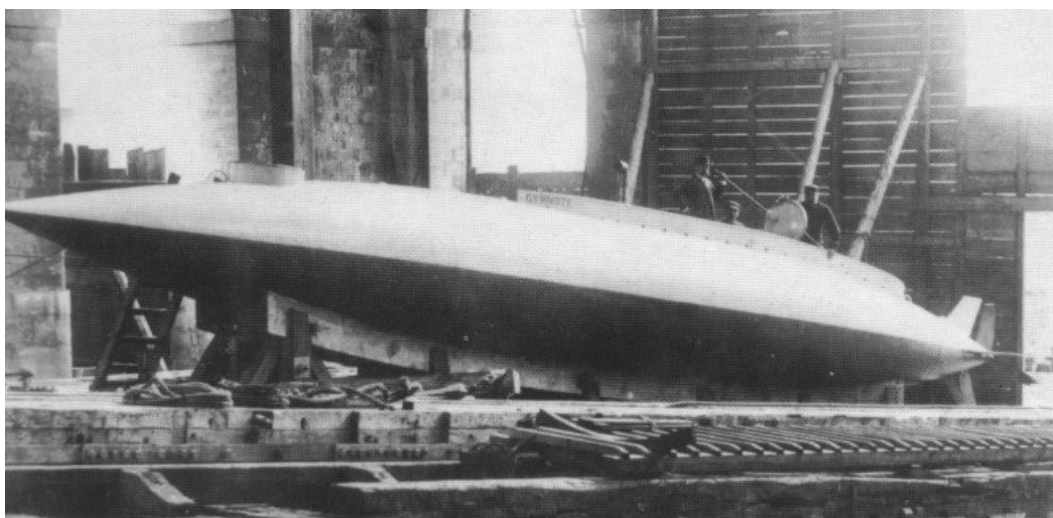
Apesar de um baixo sucesso na eficácia dos submarinos como arma de guerra durante o conflito interno americano, o desenvolvimento dos mesmos continuou, e até

---

<sup>34</sup> © Britannica

<sup>35</sup> <https://weaponsandwarfare.com/2018/01/17/the-spar-torpedo/>

acelerou no final do século XIX, em ambos os lados do Atlântico. Na Europa<sup>36</sup>, o espanhol Isaac Peral, em 1886, desenhou um modelo com dois motores elétricos de trinta cavalos-vapor (Hp) ou (vinte e dois Kilowatt)<sup>37</sup>, alimentados por quatrocentas e vinte baterias. Estes motores foram desenvolvidos e melhorados pelos engenheiros franceses, destacando-se neste campo o engenheiro Gustave Zédé, que em conjunto com o arquiteto naval francês Dupuy de Lôme criaram em 1888 o *Gymnote*, um submarino de dezoito metros, que deslocava trinta e três toneladas à superfície, com um motor elétrico de cinquenta e cinco cavalos-vapor (quarenta e um Kilowatt) alimentado por quinhentas e sessenta e quatro baterias e que atingia a velocidade de seis nós (onze quilômetros por hora) com dois torpedos transportados no exterior do casco (figura 21).



**Figura 21.** O submarino *Gymnote* de 1888 – o primeiro 100% elétrico.

A marinha francesa, impressionada com as prestações do *Gymnote*, solicitou em 1892 a Gaston Romazotti – o sucessor de Zédé nos estaleiros de Toulon após a morte deste em 1891– o desenvolvimento de um novo modelo, que foi originalmente batizado de *Sirene*, e mais tarde renomeado *Gustave Zédé*, em homenagem ao seu antecessor. O casco era em bronze, e tal como o *Gymnote* tinha um motor elétrico alimentado por

<sup>36</sup> Em Portugal houve dois projetos de construção de submarinos. O primeiro, da autoria do Primeiro-tenente Fontes Pereira de Melo em 1890, e o segundo do também Primeiro-tenente Valente da Cruz, em 1905. Apenas o primeiro saiu do papel com a realização de um modelo à escala reduzida, com 11,35m de comprimento, 1,538m de diâmetro e 16,8 toneladas de deslocamento, e que efetuou provas no rio Tejo. Mas a opção da Marinha Portuguesa foi a de adquirir um submarino no estrangeiro, e em 1910 foi encomendado aos estaleiros Fiat San Giorgio, aquele que seria o primeiro submarino português, o *Espadarte*.

<sup>37</sup> 1 Hp = 745,7 Watt = 0,7457 Kw.

baterias de chumbo que proporcionavam autonomia suficiente para percorrer submerso as 45 milhas que separam Toulon de Marselha. O ministério da marinha francesa positivamente impressionado com os resultados dos submarinos *Gymnote* e *Zédé*, encomendou outro modelo a Romazotti que se chamou *Morse*. Na sequência dos resultados obtidos pelos três modelos anteriores, Maxime Labouf ganhou um concurso público promovido pelo ministério da guerra francês em 1896, para a construção de um submarino de duzentas e três toneladas de deslocamento (200 ton.), um alcance de 185 quilómetros (100 milhas) à superfície e 18 (10 milhas) submerso. Este primeiro modelo submersível de nome *Narval*, que superou as especificações requeridas, funcionava com propulsão dupla, isto é, um motor elétrico enquanto submerso e um motor a vapor para navegação à superfície e que simultaneamente alimentava um gerador que carregava as baterias para alimentação do motor elétrico,. Os desenvolvimentos em França, que em 1905 já dispunha de doze unidades, alertaram a *Royal Navy* cuja posição, ainda que atenta aos desenvolvimentos das marinhas de guerra de outras nações, era de algum ceticismo.

Simultaneamente nos Estados Unidos assistiu-se a uma competição entre dois inventores, o irlandês John P. Holland e o americano Simon Lake. Este último desenvolveu os submarinos *Argonaut* com um motor de trinta cavalos-vapor (vinte e dois Kilowatt) a gasolina, e o *Protector* que tinha uma câmara para mergulhadores saírem do submarino, (mais tarde vendido à Rússia) entre outras inovações de Lake, que posteriormente seriam incorporadas em outros submarinos, como o desenvolvimento do periscópio e os hidroplanos para controlo da imersão e emersão.

Contudo foram os *Holland's* – nome por que ficaram conhecidos os submarinos de John P. Holland – os escolhidos pela Marinha americana, devido aos seus avanços na combinação de motores elétrico (para navegação submersa) e de combustão interna a gasolina (para navegação à superfície), nas características dos tanques de lastro para controlo de estabilidade e flutuação, formato hidrodinâmico, centro de gravidade longitudinal fixo e um tubo para dois torpedos *Whitehead*<sup>38</sup>. O seu modelo *Holland VI* tornou-se o primeiro submarino comissionado pela US Navy em outubro de 1900 e denominado *USS Holland*, mas conhecido como *SS-1* (figura 22). Um pouco antes, em

---

<sup>38</sup> Torpedo naval de propulsão própria que cujo nome se deve ao seu inventor, o engenheiro inglês Robert Whitehead.

fevereiro de 1899 John P. Holland criou a *The Electric Boat Company*<sup>39</sup>, que desenvolveu outros modelos que seriam adotados pelas marinhas japonesa, russa e britânica.



**Figura 22.** *USS Holland* ou *SS – 1*, primeiro submarino comissionado pela *US Navy*.

A evolução e adoção do submarino como arma, foi fruto também da rivalidade e competição entre os países e respetivas marinhas, tais como a França, Estados Unidos, Itália, Rússia e Alemanha (ainda que a *Kaiserliche Marine* entrasse na corrida por estas armas um pouco mais tarde). Das grandes potências navais da época, apenas a *Royal Navy* – a maior marinha da época – parecia não dar muita atenção ao potencial desta nova arma, devido à posição inicialmente cética de alguns militares ingleses relativamente aos submarinos<sup>40</sup>.

Mas o facto é que a adoção e proliferação desta nova arma levou a que a *Royal Navy* entrasse na corrida e acabou por adotar o submarino, numa primeira fase adquirindo cinco *Hollands* à *Electric Boat Company* e mais tarde, de maneira a não depender de uma patente estrangeira, encomenda treze submarinos da classe A (figura 23) à *Vickers*<sup>41</sup> e posteriormente uma outra encomenda de mais dez submarinos de classe B, tornando o

---

<sup>39</sup> Esta empresa após fusão com a *Canadair* em 1952 seria denominada *General Dynamics*.

<sup>40</sup> PRESTON 1998: 18. – Sir Arthur Wilson denounced: «submarines as underhand, unfair and damned un-English and that personnel should be hanged like pirates».

<sup>41</sup> *Vickers Shipbuilding and Engineering, Ltd. (VSEL)*: Empresa inglesa construtora de navios civis e militares, armamento e submarinos, baseada em Barrow-in-Furness, Cumbria. Hoje é conhecida como *BAE Systems Submarine Solutions*.

investimento da Inglaterra nos submarinos considerável, e assim no início da Grande Guerra detinha a maior frota destes vasos de guerra.



**Figura 23.** Modelo do Submarino inglês *A-13*, Classe A.

A Alemanha, como referido acima, em termos comparativos tem uma entrada tardia no desenvolvimento de submarinos. A metalúrgica *Krupp* utilizando um *design* do engenheiro espanhol Raimondo d’Equevilley Montjustin – que trabalhou com o francês Maxime Lebouf – desenvolveu e construiu em 1903 o *Forelle* nos estaleiros *Germaniawerft* em Kiel, que foi vendido à Rússia em 1904, e que apesar de estar em guerra com o Japão, não o utilizou neste conflito. Na sequência das boas prestações do *Forelle*, d’Equevilley e as equipes da *Krupp* desenvolveram o *Unterseeboote.1* ou *U.1* (figuras 24 e 25) da classe *Karp*, com um deslocamento à superfície de duzentas e trinta e oito toneladas, quarenta e dois metros de comprimento, com casco duplo, um tubo único para torpedos e um motor a querosene *Körting* para a navegação à superfície. O querosene eliminava o principal problema dos *Holland* que eram os vapores libertados pela gasolina e o respetivo risco de explosão e incêndio associado, pois eram facilmente inflamáveis.



**Figura 24.** Modelo do Submarino alemão *SM U.1*.



Os resultados obtidos pelo *U.1* foram de tal forma positivos que a marinha alemã (*Kaiserliche Marine*), seis meses antes do período de testes terminar, em 1906, adjudicou um contrato de construção do *U.2* à *Kaiserliche Werft*. Este submarino era cinquenta por cento maior que o *U.1* e tinha quatro tubos para torpedos (dois na proa e dois na popa).



**Figura 25.** O submarino original *U.1* com motor *Körting* a querosene.

## 2.2. O SUBMARINO NA GRANDE GUERRA

Antes do eclodir da Grande Guerra, a maior inovação introduzida nos submarinos foi a adoção do motor diesel para navegação à superfície e carregamento simultâneo dos motores elétricos utilizados para a navegação submersa. A adoção dos motores diesel solucionava as questões de segurança, mas também melhorava o rácio potência/peso, e o facto é que ainda hoje estes motores se utilizam – mesmo nos submarinos nucleares. Desta forma em agosto de 1914 estavam em operação cerca de duzentos e sessenta submarinos (tabela 1) nas principais marinhas, sendo que esta arma representava um pouco mais de dez por cento da totalidade das frotas. Este valor relativo reflete a visão existente sobre a importância que os comandos navais davam às frotas de superfície.



August 1914	Great Britain	Germany	France	Austro-Hungary	Italy	Russia	Japan	USA
Dreadnoughts in Service	22	15	4	3	3		2	10
Battlecruisers	9	5					1	
Semi - dreadnoughts			6	3				
Pre - dreadnoughts	40	22	14	6	6 - 8	10	10	23
Coast defence ships		8	1	3		1	4	
Armoured cruisers	34	7	19	2	7	6	12	12
Protected cruisers	52	17	10	3	11	6	15	22
Scout cruisers	15							
Light cruisers	20	16		2	3		6	
Destroyers	221	90	81	18	33	25	50	50
Torpedo boats	109	115	17	21 - 30	71 - 85	72		23
Small torpedo boats			170	40		12		
<b>Submarines</b>	<b>73</b>	<b>31</b>	<b>67 - 75</b>	<b>5</b>	<b>20 - 22</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>18</b>

**Tabela 1.** Dimensionamento das frotas das principais marinhas de guerra em 1914<sup>42</sup>

Quando a guerra começou, o papel dos submarinos, era de certa forma, uma incógnita para todos os beligerantes. Isto porque, os países estavam vinculados às regras do direito internacional e às cláusulas da convenção de Haia de 1899 e 1907 que regulavam a conduta da guerra no mar, e conseqüentemente a dificuldade de os submarinos cumprirem com estas regulamentações era óbvia.

Era assumido que estes eram iguais a qualquer outro navio, e como tal não lhes era permitido disparar sobre um navio pertencente a uma nação neutra, sem seguir os mesmos procedimentos de um navio de linha. Era suposto que o submarino examinasse os papéis do navio intersectado/capturado e verificasse se este comercializava com o(s) inimigo(s), e em caso afirmativo, o submarino devia colocar uma tripulação sua no navio capturado para o levar a um porto neutro e recolher o prémio correspondente. Ou em alternativa, o submarino podia afundar o navio, (perdendo o valor da carga), e deixar a tripulação em barcos salva-vidas. Contudo, no caso de estarem muito longe da costa ou existirem más condições atmosféricas, devia tratá-los como náufragos e conseqüentemente embarcá-los e transportá-los dentro do submarino.

Estas regulamentações relativas aos prémios e ao tratamento das tripulações eram favoráveis às grandes marinhas mercantes, e eram extremamente difíceis de serem colocadas em prática pelos submarinos, uma vez que, o que os define, é o seu carácter furtivo e o ataque surpresa a sua principal vantagem. Emergir à superfície para intersestar navios suspeitos de serem cooperantes com o inimigo, colocava os submarinos numa posição muito vulnerável perante os potenciais vasos de guerra inimigos, além do que não dispunham tripulação suficiente que pudesse ser dispensada para conduzir os navios

<sup>42</sup> HALPERN 1994: 25-41.

capturados para portos neutros, e o espaço disponível no seu interior era exíguo, o que tornava quase impossível transportar os tripulantes de um navio mercante que fosse afundado. Ainda assim a maior parte dos comandantes dos submarinos tentou cumprir o mais possível com estas regras.

Finalmente, há que referir que o pensamento das elites militares navais (e também políticas) estava influenciado pelo pensamento do estratega americano Alfred T. Mahan<sup>43</sup> que afirmava que as características que definiam a supremacia naval de uma nação eram:

- iv) a sua geografia;
- v) a sua população;
- vi) o seu governo;
- vii) a existência de uma frota de guerra (de superfície) suficientemente poderosa para proteger;
- viii) uma frota mercantil numerosa, e ainda uma rede de bases navais capazes de dar suporte às forças navais (mercantes e militares) e manter as linhas de comunicação abertas, sendo o exemplo desse poder o império britânico. E ainda defendia que um Exército não teria condições de resistir muito tempo se enfrentasse um bloqueio naval forte.

Assim que as hostilidades se iniciaram, britânicos e alemães enviaram os seus submarinos para missões de observação do inimigo no Mar do Norte e nas costas atlânticas britânicas. Franceses e austro-húngaros procederam da mesma forma no Mediterrâneo. Os britânicos conseguiram recolher informação que lhes permitiu lançar as suas forças sobre a frota alemã e vencê-las na primeira batalha naval da Grande Guerra em Heligoland Bight.

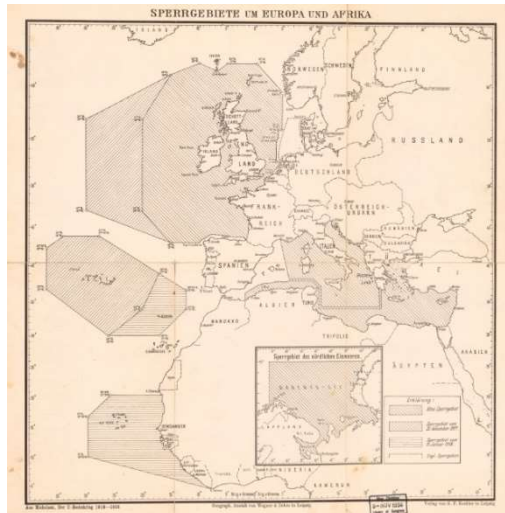
Por seu lado os submarinos alemães ao percorrerem distâncias longas para chegar até ao Atlântico, forçavam os motores que acabavam por avariar, mas bastou a sua presença para obrigar a *Grand Fleet* (Grande Frota britânica), a movimentar-se da sua base em *Firth of Forth* na costa leste, e a dispersar para a costa oeste da Escócia, para depois instalar-se em *Scapa Flow* nas ilhas *Orkney* no norte, após esta base naval estar munida dos meios defensivos necessários (luzes, redes, minas, canhões, bloqueios, etc..)

---

<sup>43</sup> Alfred Thayer Mahan (1849-1914) foi um oficial da marinha americana e historiador naval, considerado o maior estratega do século XIX pelo não menos reconhecido historiador militar Sir John Keegan. O seu livro *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, lançado em 1890, foi um êxito imediato e era considerado a «Bíblia» para a maior parte das marinhas que seguiam de forma bastante estrita a visão de Mahan – que morreu antes do eclodir da Grande Guerra e por isso as capacidades e performance dos submarinos em combate eram uma realidade desconhecida para Mahan.

para evitar um ataque. Neste conflito nenhum submarino conseguiu penetrar em Scapa Flow com sucesso (o *UB 116* tentou, mas foi afundado por uma mina), mas o facto da sua ameaça obrigar a maior frota britânica a movimentar-se, mudar de base e a ficar bloqueada durante algum tempo, foi um sinal da importância desta arma subaquática. Nesta altura do conflito, ainda a maioria dos oficiais das diferentes armadas, olhavam para os navios de guerra inimigos como os principais alvos dos submarinos, visão confirmada após o afundamento dos cruzadores *HMS Aboukir*, *HMS Cressy* e *HMS Hague* pelo *U.9* comandado por Otto Weddigten a 22 de setembro de 1914, que se tornou no primeiro *U-Boot Ace* (Ás), status confirmado três semanas depois com o afundamento do cruzador *HMS Hawke*. Mas a primeira ação contra navios mercantes ocorreu em outubro de 1914, quando o *U.17* afundou o vapor inglês *Glitra* ao largo da Noruega depois de colocar a tripulação do mesmo em botes salva-vidas. Este ataque seria o primeiro de uma longa e devastadora série que transformaria a guerra no mar.

Como resposta ao bloqueio naval feito à Alemanha pela *Royal Navy* – classificando até as cargas de alimentos como contrabando de guerra – e que declararam em novembro de 1914 que todo o Mar do Norte era considerado zona de guerra, os submarinos alemães tiveram ordem do seu governo, em fevereiro de 1915, de atacar todo e qualquer navio aliado, ou de pavilhão neutro que fosse suspeito de comercializar com os britânicos. E as águas ao redor das ilhas britânicas (Grã-Bretanha e Irlanda) incluindo o Canal da Mancha, e das ilhas da Madeira, Açores e as costas africanas das colónias dos países aliados foram considerados pelos alemães zona de guerra (figura 26).



**Figura 26.** *Sperrgebiete und Europa und Afrika* (zonas restritas definidas pela Alemanha).<sup>44</sup>

Esta estratégia, que se denominou como *unrestricted submarine warfare* (guerra total submarina), ficou clara quando em maio de 1915 o submarino alemão *U.20* (figura 27) torpedeou e afundou o navio de passageiros *RMS Lusitânia*. De um total de mil novecentos e cinquenta e nove passageiros e tripulação, mil cento e noventa e oito morreram (incluindo cento e vinte e oito americanos). Apesar da repercussão negativa do evento, em particular dos americanos, os alemães continuaram a infligir ataques e perdas relevantes às frotas mercantes aliadas e neutras, ao longo de todo o conflito. Contudo para atenuar esta publicidade negativa e evitar que os americanos entrassem na guerra, os alemães abandonaram a sua *unrestricted policy* e mudaram, em setembro de 1915, o foco de atuação do Atlântico para o Mediterrâneo onde a presença de navios americanos era quase inexistente.

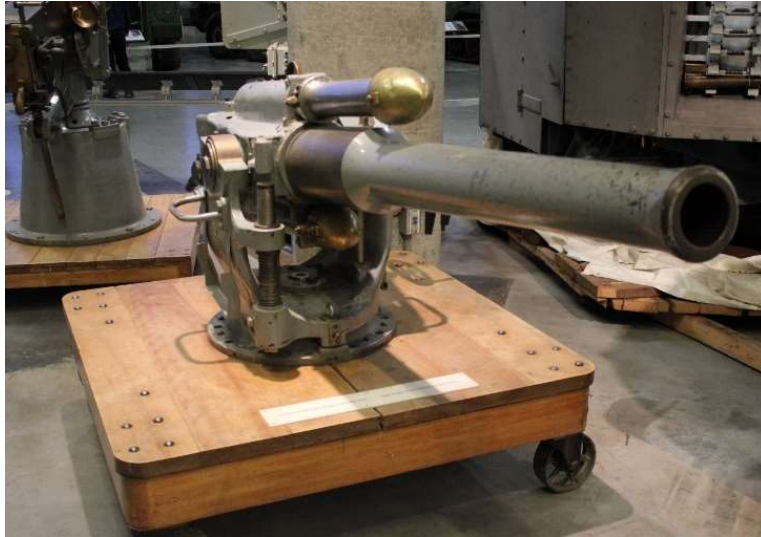
<sup>44</sup> Library of Congress – <https://www.loc.gov/item/2016432163/>



Figura 27. U-Bootes em Kiel (U.20, é o segundo a contar da esquerda).<sup>45</sup>

À medida que o conflito evoluiu, ambos os lados desenvolveram e sofisticaram as suas armas. O progresso dos submarinos continuou a todos os níveis destacando-se o aumento do poder de fogo dos canhões de convés (*deck guns*), utilizados primeiro pelos alemães. Estes conjugavam o uso dos canhões e dos torpedos, de maneira a utilizar da forma mais eficiente possível os recursos (munições) disponíveis (figura 28), ainda que tivesse havido desenvolvimento também no incremento do número de tubos de torpedos, tanto na proa como na popa. A velocidade à superfície e em imersão e o alcance, eram aspetos críticos para aumentar o tempo das missões e a capacidade furtiva dos submarinos, e daí que, as melhorias dos motores diesel e elétricos foi um aspeto que continuou a ser desenvolvido por todos os construtores.

<sup>45</sup> Library of Congress – <http://loc.gov/pictures/resource/ggbain.17782/>



**Figura 28.** Krupp 88mm deck gun, 1916 (Canada War Museum).

Do lado aliado, o foco centrou-se nas defesas antissubmarinas – numa altura que os sistemas de deteção e as cargas de profundidade ainda estavam no início – adotaram primeiro os *Q-Ships* (navios com casco de madeira e/ou carga de balsa e madeira) com artilharia oculta que se destinavam a atrair os *U-Bootes* à superfície e atacá-los (figura 29), e finalmente o sistema de *convoys* (comboios) para escolta e proteção dos navios mercantes – que surpreendentemente tardou em ser posto em prática pela *Royal Navy*, dado que era utilizado como proteção dos navios mercantes desde a idade média e tornou-se uma proteção standard nas guerras napoleónicas.



**Figura 29.** Q-Ship *HMS Hyderabad*, 1917.<sup>46</sup>

Associado aos *Q-Ships* houve uma tática inglesa usada nos submarinos da Classe C. Estes eram rebocados submersos por traineiras modificadas, tinham uma ligação por

<sup>46</sup> © Imperial War Museum MOD 270



cabo telefónico que lhes transmitia informação sobre a posição dos *U-Bootes* que perseguiram as traineiras, e que depois eram surpreendidos pelos submarinos ingleses. Em junho e julho de 1915, as traineiras, *Taranaki* e *Princess Louise* e os submarinos *C.24* e o *C.27* afundaram os *U.40* e o *U.23* respetivamente, Estas operações ficaram conhecidas como *Trawler Traps* (armadilha da traineira) e só não tiveram mais sucesso porque os sobreviventes dos submarinos (três do *U.40* e dez do *U.23*), misturados com a população civil conseguiram escapar e informar o alto comando naval alemão desta tática.

Ainda do lado britânico, os submarinos operaram de forma intensa no Mar do Norte com especial destaque para os da Classe E (Figura 30). Nesta zona o *HMS E9* comandado pelo (naquela altura) *Lieutenant Commander* Max Horton, afundou, entre setembro e outubro de 1914, o precursor dos cruzadores ligeiros da marinha alemã o *SMS Hela* – o primeiro navio alemão a ser afundado por um submarino – e o *destroyer SMS S 116*. Em julho de 1915, o *Torpedo Boat* alemão *SMS V 188* e dois meses mais tarde o *U-Boot U.6* foram afundados pelo *HMS E16*, sendo o *U.6* o primeiro submarino a ser afundado por outro submarino. Esta força seguiu posteriormente para o Báltico para atacar o fluxo de minério de ferro oriundo da Suécia para a Alemanha, onde o *HMS E8* em outubro de 1915 torpedeou e afundou o cruzador alemão *SMS Prinz Adalbert*.



**Figura 30.** Submarino inglês *HMS E20*, Classe E.

A Alemanha retomou a sua política de guerra submarina sem restrições em 1917, pois acreditava que – mesmo correndo o risco da entrada dos Estados Unidos na guerra – com uma destruição massiva de carga acabaria por forçar os ingleses a negociar a paz. Efetivamente quando se dá a entrada dos Estados Unidos no conflito, os stocks de comida no Reino Unido eram de pouco mais de seis semanas. O facto é que o apoio dos Estados

Unidos, em homens, material, armamento, e a adoção de melhores medidas defensivas por parte dos aliados, em particular os comboios, hidrofones que detetavam os submarinos e as cargas de profundidade que os afundavam, inverteram gradualmente a destruição atingida pelos submarinos em 1917 que foi, em média, de meio milhão de toneladas por mês, para cerca de metade desse valor em 1918.

<b>Ships Sunk and Damaged</b>	<b>1Q</b>	<b>2Q</b>	<b>3Q</b>	<b>4Q</b>	<b>Total</b>
<b>1914</b>			4	11	15
<b>1915</b>	62	229	299	167	757
<b>1916</b>	176	252	450	644	1 522
<b>1917</b>	963	1 363	799	600	3 725
<b>1918</b>	583	494	468	106	1 651
<b>Total</b>	<b>1 784</b>	<b>2 338</b>	<b>2 020</b>	<b>1 528</b>	<b>7 670</b>

<b>Tonnage Sunk</b>	<b>1Q</b>	<b>2Q</b>	<b>3Q</b>	<b>4Q</b>	<b>Total</b>
<b>1914</b>			38 940	25 223	64 163
<b>1915</b>	134 285	341 662	467 481	360 043	1 303 471
<b>1916</b>	358 255	446 485	547 520	1 057 715	2 409 975
<b>1917</b>	1 464 999	2 218 214	1 453 142	1 190 830	6 327 185
<b>1918</b>	1 019 789	857 097	792 266	163 104	2 832 256
<b>Total</b>	<b>2 977 328</b>	<b>3 863 458</b>	<b>3 299 349</b>	<b>2 796 915</b>	<b>12 937 050</b>

<b>Tonnage Damaged</b>	<b>1Q</b>	<b>2Q</b>	<b>3Q</b>	<b>4Q</b>	<b>Total</b>
<b>1914</b>			0	26 779	26 779
<b>1915</b>	37 316	42 501	73 940	47 214	200 971
<b>1916</b>	68 277	50 937	24 456	169 633	313 303
<b>1917</b>	294 824	397 179	261 753	291 743	1 245 499
<b>1918</b>	344 893	316 395	272 930	57 111	991 329
<b>Total</b>	<b>745 310</b>	<b>807 012</b>	<b>633 079</b>	<b>592 480</b>	<b>2 777 881</b>

**Tabela 2.** Navios e tonelagem afundada e danificada pelos *U-Bootes* 1914-1918

No final do conflito os 375 submarinos alemães e austro-húngaros, ativos ao longo dos quase cinco anos de conflito, infligiram perdas totais de quase treze milhões de toneladas de mercadorias e danificaram cerca de dois milhões e oitocentas mil toneladas adicionais, num total de sete mil e seiscentos e setenta entre navios afundados e danificados. As baixas humanas foram tremendamente elevadas com mais de vinte mil vidas perdidas entre marinheiros mercantes, de guerra, e civis. Do lado dos submarinos as perdas foram de 202 navios afundados pelas forças aliadas e 19 pelas próprias tripulações (*scuttled*), com cinco mil quatrocentos e cinquenta e quatro baixas nas tripulações das quais seiscentos e setenta e oito foram capturados e presos<sup>47</sup>. Um custo muito elevado, que voltaria, vinte anos mais tarde, a repetir-se com alguns dos

<sup>47</sup> <https://uboat.net/>



protagonistas<sup>48</sup> que atuaram na Grande Guerra. Estes tiveram papéis de maior responsabilidade, e apuraram táticas e estratégias que conduziram mais uma vez, a uma imensa destruição e voltaram a colocar o submarino numa posição de destaque como uma das armas mais relevantes e perigosas do século XX.

### 2.3. O PERÍODO ENTRE GUERRAS

Com a assinatura do armistício entre a Alemanha e as forças aliadas em 11 de novembro de 1918, as hostilidades em terra, mar e ar cessaram, pondo por fim termo à Grande Guerra. Ainda que tenha sido uma derrota para a Alemanha, não foi uma rendição, e foi preciso esperar até junho de 1919 para ver vertido no tratado de Versalhes os termos daquilo que a Alemanha considerou uma imposição, e que entre várias obrigações, figuravam: uma «cláusula de culpa», reparações financeiras no valor de cento e trinta e dois mil milhões de marcos ou trinta e três mil milhões de dólares (duzentos e sessenta e nove mil milhões de dólares a valores atuais), perda de territórios e um programa bastante agressivo de desarmamento, relativamente ao qual, os artigos sobre cláusulas militares, referiam que<sup>49</sup>:

- i) O Exército não podia superar os cem mil efetivos e não haveria mais recrutamento obrigatório;
- ii) Não poderia dispor de qualquer tipo de força aérea – do exército ou naval;
- iii) A Marinha ficaria limitada a seis couraçados do tipo *Deutschland*, seis cruzadores, doze contratorpedeiros, doze torpedeiros e **zero submarinos**.

Estas limitações, em particular o facto de a frota sobrance de submarinos alemães ter sido reduzida a zero, e que estava proibida de desenvolver novos, levaram a que a marinha alemã (*Kriegsmarine*) incumprisse com o tratado de Versalhes, e de forma clandestina, montasse uma área de pesquisa e desenvolvimento de torpedos na Suécia e outra de construção de submarinos na Holanda (*Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw*).

---

<sup>48</sup> «In October 1918, I was captain of a submarine in the Mediterranean near Malta. In a dark night I met a British convoy with scudders and destroyers, and I attacked and I sank a ship, but the chance would have been very much greater if there's been a lot of submarines. That is why the idea of a wolfpack to put the submarines together, that could attack together was very impressive and that's why in all the years from 1918 until the year 1935 when we had submarines in the German Navy again, I never forgotten that idea». Karl Dönitz: 1973, *The World at War, Episode 10. Wolf Pack, U-Boats in the Atlantic 1939-1944*.

<sup>49</sup> *Treaty of Peace with Germany (Treaty of Versailles)*, pp.115, 124 e 129.

Após terem sofrido, mais do que qualquer outra nação, com a devastação provocada, na sua marinha mercante, pelos *U-Bootes* alemães durante a Grande Guerra, os ingleses ao longo da segunda e terceiras décadas do século XX, tentaram eliminar por completo os submarinos como arma de guerra integrante de toda e qualquer força naval.

Foi com esse objetivo<sup>50</sup>, que os ingleses atenderam a conferência naval de Washington, que debateu o desarmamento após a Grande Guerra, e que decorreu de novembro de 1921 a fevereiro de 1922. Esta conferência foi um passo importante para conter a corrida às armas, uma vez que interrompeu a construção em curso de alguns novos navios, e impôs o controlo do dimensionamento e da reposição das frotas de guerra. Os rácios finais acordados foram de 5:5:3:1,75:1,75, em termos de número de navios para os EUA, Inglaterra, Japão, França e Itália. A tonelagem de reposição foi fixada em quinhentas e vinte cinco mil toneladas para EUA e Inglaterra, em trezentas e quinze mil toneladas para o Japão e em cento e setenta e cinco mil toneladas para a Itália e para a França. O acordo impôs ainda uma limitação de trinta e cinco mil toneladas para os *Capital Ships* (couraçados) e dez mil toneladas para os cruzadores.

Mas o facto, é que os esforços britânicos neste certame não conseguiram atingir os objetivos que se tinham proposto, ou seja, a eliminação dos submarinos como arma naval ou a limitação do seu número, apesar de se terem reforçado as diretrizes de conduta destes vasos de guerra relativamente ao cumprimento das regras do direito internacional, na abordagem e captura ou afundamento dos navios neutrais mercantes e de passageiros.

As conferências seguintes, foram realizadas com os mesmos intervenientes, e decorreram em Londres em 1930 e em 1936, tinham os mesmos objetivos – isto é, o evitar uma corrida ao armamento através da limitação dos meios navais. Em 1930 os valores de deslocamento dos submarinos foram fixados em duas mil toneladas, e os seus canhões limitados a seis polegadas (cento e cinquenta e cinco milímetros). O tratado fez também a distinção entre cruzadores ligeiros (com canhões até seis polegadas) e pesados (com canhões até oito polegadas – duzentos e três milímetros), e limitou o número dos cruzadores pesados a dezoito para os EUA (cento e oitenta mil toneladas), quinze para Inglaterra (cento e quarenta e sete mil toneladas) e doze para o Japão (cento e oito mil

---

<sup>50</sup> «A delegação do império britânico deseja colocar formalmente em ata esta (sua) opinião de que o uso de submarinos, apesar do seu valor defensivo, conduz inevitavelmente a atos que não são conformes com as leis da guerra e os princípios de humanidade, e a delegação deseja que seja tomada uma ação conjunta por parte de todas as nações de maneira a proibir a sua manutenção, construção ou utilização». [https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1922v01/pg\\_328](https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1922v01/pg_328)

toneladas). Houve ainda limitações à tonelagem dos cruzadores ligeiros e ficou definido que os contratorpedeiros (*destroyers*) seriam navios com menos de mil oitocentos e cinquenta toneladas de deslocamento e canhões até cinco polegadas (cento e trinta milímetros).

Com a subida ao poder, Hitler e o seu partido Nazi, iniciaram um programa agressivo de rearmamento com total desprezo e incumprimento pelo Tratado de Versalhes, e firmaram no ano de 1935 – devido à política de apaziguamento – com a Inglaterra, um acordo naval (sem que esta última tivesse consultado os seus aliados franceses e italianos). Neste acordo, denominado acordo naval anglo-germânico, a Alemanha foi autorizada a construir uma frota de até trinta e cinco por cento da dimensão da frota britânica (em tonelagem), mas no caso dos submarinos, podia atingir os cem por cento, isto é, podia igualar a *Royal Navy* neste tipo de navios. Este acordo, bastante controverso – pois o rácio de trinta e cinco por cento era por si só um incumprimento ao tratado de Versalhes – foi denunciado por Hitler em setembro de 1939.

A segunda conferência de Londres que decorreu em 1936, ficou marcada pelo abandono por parte do Japão e da Itália, e obteve basicamente os mesmos resultados e valores do tratado anterior, com ligeiras alterações, como a limitação dos cruzadores ligeiros a oito mil toneladas e os porta-aviões a vinte e três mil toneladas de deslocamento. No que respeita aos submarinos, mantiveram-se os valores de deslocamento e dimensão dos seus canhões externos definidos em 1930, assim como as *prize rules* – as regras referentes aos procedimentos e processos de vistoria/captura/afundamento de navios, inspeção de carga e equipamento, e tratamento das tripulações.

## **2.4. OS SUBMARINOS INGLESES NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL**

### **2.4.1. Características, tecnologia, armamento**

Incapaz de banir definitivamente os submarinos, e na expectativa de que as regras instituídas do direito internacional sobre a conduta dos submarinos em tempo de guerra fossem cumpridas, não surpreende que a Inglaterra, que continuou a desenvolver os seus submarinos, tivesse em janeiro de 1939 – alguns meses antes da Segunda Guerra Mundial eclodir – uma frota de cinquenta e quatro submarinos, o que comparava com os cinquenta e sete da *Kriegsmarine*, e quase a metade dos cento e quatro da *Regia Marina*. Ainda que os valores em termos quantitativos não permitam fazer uma comparação qualitativa

destes vasos de guerra, a realidade é que a Inglaterra tinha uma presença global fruto da extensão do seu Império e isso exigia uma alocação de recursos navais para proteção e defesa das rotas e respetiva marinha mercante, ampla e dispendiosa, pelo que o número era insuficiente, mas refletia a posição do almirantado à época.

January 1939	Royal Navy	USA Navy	Japanese Navy	La Royale	Regia Marina	Kriegsmarine
Battleships	12	15	9	5	4	2
Battle-cruisers	3			1		2
Pocket Battleships						3
Cruisers	62	32	39	18	21	6
Aircraft Carriers	7	5	5	1		
Seaplane Carriers	2		3	1		
Destroyers	159	209	84	58	48	17
Torpedo Boats (small Destroyers)	11		38	13	69	16
<b>Submarines</b>	<b>54</b>	<b>87</b>	<b>58</b>	<b>76</b>	<b>104</b>	<b>57</b>
Monitors & Coast Defense Ships	3		1		1	
Minelayers	1	8	10	1		
Sloops and Escort Vessels	38			25	32	8
Gunboats & Patrol Vessels	27	20	10	10	2	
Minesweepers	38		12	8	39	29
Submarine Chasers		24	5	4	1	

**Tabela 3.** Dimensionamento das frotas das principais marinhas de guerra em janeiro de 1939<sup>51</sup>

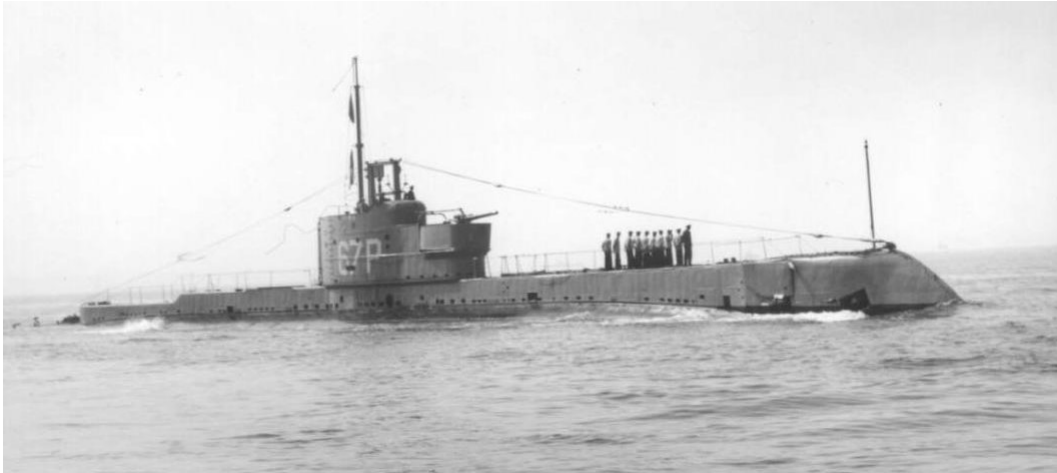
#### a) Classes O (*Odin*), P (*Parthian*) e R (*Rainbow*)

O almirantado inglês acreditava que as frotas de superfície dominariam os teatros de operações, mas por restrições de natureza financeira os submarinos foram os escolhidos para patrulha e proteção das rotas do Extremo Oriente em vez da frota de superfície. Os modelos de submarino existentes para tal eram das classes O, P e R que se caracterizavam por serem muito idênticos entre si, de um alcance superior a 9500 milhas (17600 quilómetros), com capacidade de rearmar seis torpedos em sete minutos, e cujas práticas de treino focaram nos ataques a vasos de guerra protegidos por contratorpedeiros.

A tática consistia em espalhar um grupo de submarinos distanciados uma milha entre si, e quando o primeiro fazia contacto, atraía as escoltas para si, enquanto os outros atacavam os principais navios de guerra inimigos. A Classe O (*Odin Class*) foi comissionada em 1926 com três modelos, o *Oberon*, *Otway* e o *Oxley*, e em 1929 é lançado o grupo II com seis modelos (*Odin*, *Olympus*, *Orpheus*, *Osisris*, *Oswald* e *Otus*)

<sup>51</sup> ROSKILL 1968: vol. I, 577-578.

em que todos operaram no Mediterrâneo. Apenas o *Osiris* e o *Otus* sobreviveram à Guerra.



**Figura 31.** Submarino inglês *HMS Osiris*, Classe O, de 1929.

A Classe P (*Parthian Class*), idêntica à anterior Classe O, foi comissionada em 1930 como submarinos patrulheiros oceânicos, tinha um deslocamento de mil quatrocentos e setenta e cinco toneladas, estava equipado com oito tubos, seis à proa e dois à popa (todos internos). Foram construídos seis, dos quais cinco, o *Pandora*, o *Parthian*, o *Perseus*, o *Phoenix* e o *Proteus*, foram destacados para operações no Mediterrâneo e destes cinco apenas o *Proteus* sobreviveu. A esta classe seguiu-se a Classe R (*Rainbow Class*) comissionada em 1934 em que todos os quatro submarinos (*Rainbow*, *Regent*, *Regulus* e *Rover*) que a constituíram combateram no Mediterrâneo, e apenas o *Rover* sobreviveu. Ainda que fossem submarinos capazes de atingir os dezassete nós e meio à superfície (32 Km/h), com alcances consideráveis, eram mecanicamente pouco fiáveis, com necessidade de manutenção recorrente, pois tinham os depósitos externos de combustível rebitados, que tinham muitas fugas quando submergiam. Estes problemas e defeitos foram a base para o lançamento das novas classes S e T que seriam os primeiros a terem os depósitos de combustível dentro do casco pressurizado, além do que, devido às restrições de deslocamento acordadas nos tratados de Washington e Londres, teriam que ser de menor dimensão.

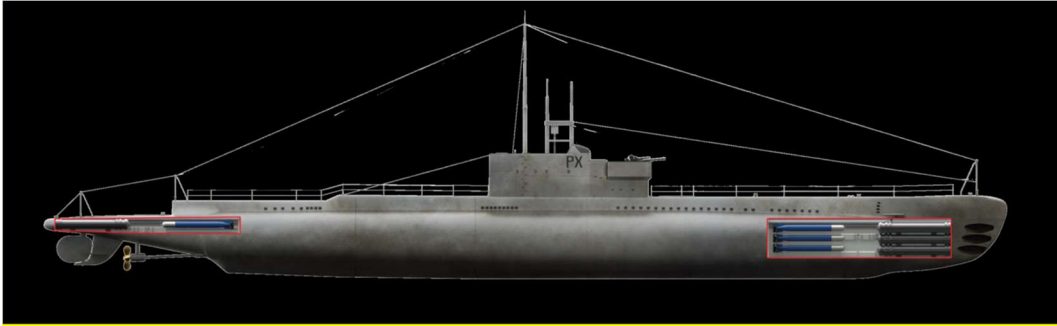


Figura 32. Submarino inglês *HMS Phoenix*, Classe P de 1930. <sup>52</sup>

### b) Classe S (*Swordfish*)

O reforço das *prize rules*, que visavam limitar a utilização de submarinos na guerra contra a marinha mercante, e as limitações de tamanho dos submarinos (deslocamento máximo de duas mil toneladas), levaram a que o almirantado inglês colocasse uma ênfase na utilização dos submarinos para além do combate a vasos de guerra de superfície e em atividades de reconhecimento, mas também na colocação de minas, o que consequentemente influenciou o seu desenho e construção para esse tipo de missões.

O ambiente que se viveu na Europa ao longo da década de trinta do século XX, conduziu à necessidade por parte da *Royal Navy* de um submarino de patrulha capaz de operar em águas pouco profundas no Mediterrâneo e no Mar do Norte, sendo o resultado a Classe S, que acabou por ser a mais produzida, atingindo sessenta e duas unidades desde 1931 até 1945. Na tabela quatro, apresentam-se as características técnicas (sistema imperial e métrico) assim como o armamento dos primeiros cinco modelos da Classe S (*Safari, Sahib, Saracen, Satyr e Spectre*) do grupo III de 1939 – segundo a tradição das flotilhas inglesas todos os submarinos da mesma classe começavam com a mesma letra (tradição interrompida pelo almirantado em julho de 1940 que passou a numerá-los apenas, mas que foi retomada por Churchill em 1942) – que vieram substituir os da Classe H do final da Grande Guerra, com melhorias nas velocidades de superfície e submersa e também maior *endurance*, destacando-se os torpedos de vinte e uma polegadas (53,34 cm)<sup>53</sup>.

<sup>52</sup> GREENTREE 2016: 11.

<sup>53</sup> 1 polegada (“) = 2,54 centímetros.

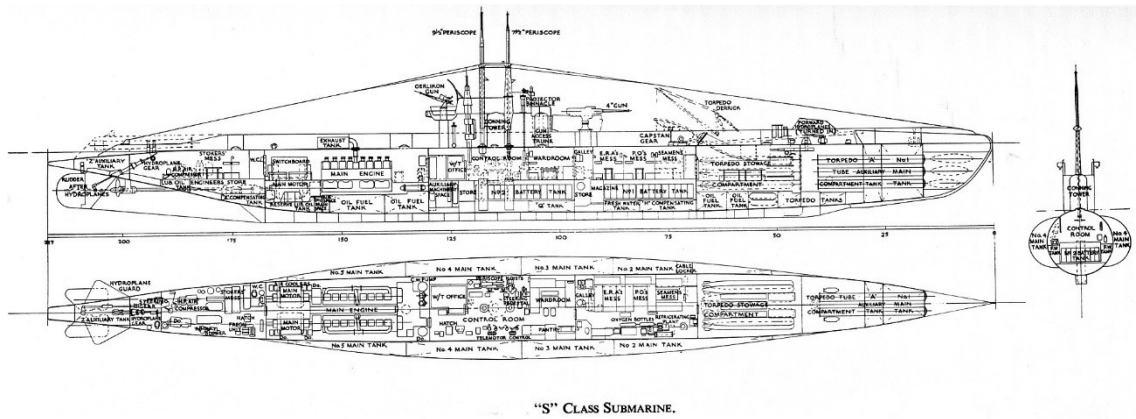


Figura 33. Esquema dos submarinos da Classe S.

Submarino Classe S de 1939 Grupo III		
Especificações técnicas	Sistema	
	Métrico	Imperial
Comprimento	66,14 m	217 pés
Largura Máxima	8,76 m	28,8 pés
Deslocamento Superfície	874/904/868 Tonnes	865/890/854 Long tons
Deslocamento Submerso	1006 Tonnes	990 Long tons
Potência Motor Combustão	1.417 Kw	1.900 Hp
Velocidade Superfície	26,83 Km/h	14,50 Nós
Potência Motor Elétrico	969 Kw	1.300 Hp
Velocidade Submersa	16,65 Km/h	9 Nós
Distância	11.112 Km @18,5 Km/h	6.000 Milhas @ 10 Nós
	13.890 Km @18,5Km/h	7.500 Milhas @ 10 Nós
Combustível	Diesel 58 /93/85 Tonnes	Diesel 57/92/84 Tons
Autonomia Elétrica (Submerso)	222,24Km @ 5,6 Km/h;	120Milhas @ 3 Nós;
Profundidade	91,44 /106,7m	300 / 350 Pés
Armamento	1 Canhão de 102 mm (4"); 1 Oerlikon de 20mm; 3 Metralhadoras e 6 Tubos de 53,34 cm (21 ") com 12 Torpedos ou 12 Minas	
Guarnição	48 Homens	

Tabela 4. Dimensões, características e armamento da Classe S de 1939(grupo III).<sup>54</sup>

<sup>54</sup> MCCARTNEY 2006: 7.





Figura 34 Submarino inglês *HMS Stonehenge*, Classe S, de 1939.<sup>55</sup>

As principais melhorias introduzidas nestes navios ao longo da década de 30, foram a adoção de motores duplos (diesel) de seis cilindros cada, e cada um ligado à sua hélice, o que permitia o dobro do rácio de carregamento dos duzentos e vinte e quatro acumuladores, para a navegação submersa com motores elétricos. O casco duplo passou a ser soldado em vez de rebitado, o que permitiu uma poupança de peso e um aumento da espessura do casco, e conseqüentemente elevou a profundidade alcançada para os trezentos e cinquenta pés (106,7 metros)<sup>56</sup>, o que permitiu a estes navios aguentarem um nível maior de resistência a cargas de profundidade.

No total foram produzidos cinquenta navios do grupo III ao abrigo do programa emergencial de guerra, ou seja, 81% dos 62 submarinos construídos da Classe S<sup>57</sup>.

### c) Classe T (*Triton*)

Uma das prioridades do Almirantado era a utilização dos submarinos contra navios de guerra. As inovações que foram sendo introduzidas e melhoradas ao longo do tempo na guerra antissubmarina (*Anti Submarine Warfare*), obrigaram a um maior poder de fogo. Nessa linha desenvolveu-se a Classe T, baseada na fiabilidade e simplicidade, e com o maior poder de fogo possível. A primeira versão ou grupo 1 tinha dez tubos virados para frente (*forward-facing*), seis dos quais internos e quatro externos (dois dos quais a

---

<sup>55</sup> © Imperial War Museum FL 19381

<sup>56</sup> 1 Pé = 30,54 centímetros.

<sup>57</sup> Três destes navios (*Spearhead*, *Saga* e *Spur*) foram adquiridos por Portugal no final do conflito e foram rebatizados *Narval*, *Náutilo* e *Neptuno*, sendo designados submersíveis do tipo “N”.



meia nau) e munidos de dezasseis torpedos permitiam um ataque sem precedentes. Foram construídos quinze submarinos deste tipo, mas que tinham um ponto fraco, que era a inexistência de capacidade defensiva, e por isso nos grupos II e III (tabela 5) essa situação foi corrigida e passaram a ter um total de onze tubos de vinte e uma polegadas com seis tubos internos, dois tubos externos virados para a proa, e três externos para a popa, dois dos quais a meia-nau (figuras 35 e 36). No decorrer das operações verificou-se que os tubos externos tinham problemas e conduziam a um elevado rácio de falhas nos torpedos, e por isso nas classes seguintes esta versão com tubos externos, foi abandonada.



**Figura 35.** Modelo de submarino inglês Classe T de 1941 (vista proa).



**Figura 36.** Modelo de submarino inglês Classe T de 1941 (vista popa).

Ao Almirantado era requerida a proteção do império colonial britânico através da sua frota, e por consequência um longo alcance era um requisito necessário dos seus vasos de guerra, e como tal a Classe T (*Triton*) foi desenhada para atingir primeiro as oito mil milhas e depois evolui para as onze mil milhas (20.372 quilómetros) a uma velocidade de superfície de 10 nós (18,5 km/h) – tabela 5.

Submarino Classe T de 1940 Grupo III		
Especificações técnicas	Sistema	
	Métrico	Imperial
Comprimento	83,21 m	273 pés
Largura Máxima	8,1 m	26,7 pés
Deslocamento Superfície	1348 Tonnes	1327 Long tons
Deslocamento Submerso	1596 Tonnes	1571 Long tons
Potência Motor Combustão	1.863 Kw	2.500 Hp
Velocidade Superfície	28,22 Km/h	15,25 Nós
Potência Motor Elétrico	1080 Kw	1.450 Hp
Velocidade Submersa	16,19 Km/h	8,75 Nós
Distância	20.372Km @ 18,5 Km/h	11.000Milhas @ 10 Nós
Combustível	Diesel 234 Tonnes	Diesel 230 Tons
Autonomia Elétrica (Submerso)	1,5Hora @ 16,19Km/h; 55 Horas @ 4,16 Km/h	1,5 Hora @ 8,75 Nós; 55 Horas @ 2,25 Nós
Profundidade	91,44 m/106,68m	300 Pés/350 Pés
Armamento	1 Canhão de 102 mm (4"); 3 Metralhadoras; 11 Tubos 53,34 cm (21 ") - 6 Internos Proa + 2 Externos Proa + 2 Externos Popa a Meia-Nau + 1 Externo Popa. 17 Torpedos ou 12 Minas	
Guarnição	63 Homens	

Tabela 5. Dimensões, características e armamento da Classe T de 1941 (grupo III)<sup>58</sup>

Um total de cinquenta e três submarinos desta classe foram construídos e atuaram em todos os teatros de operações. Dos onze que atuaram no Mediterrâneo, sete do grupo II (*Tempest, Thorn, Thrasher, Traveller, Trooper, Trusty e Turbulent*) e quatro do grupo III (*P-311*<sup>59</sup>, *Tactician, Taurus, e Trespasser*), seis foram afundados e as suas tripulações foram reconhecidas pela bravura e com isso agraciadas com quatro *Victoria Crosses*.

#### d) A Classe U (*Undine*)

Esta classe de submarinos foi desenhada para o treino de tripulações e forças antissubmarino e por isso não havia previsão para serem utilizados para outro fim. Mas a

<sup>58</sup> MCCARTNEY 2006: 12.

<sup>59</sup> O P-311 foi afundado, provavelmente por uma mina em janeiro de 1943, sem que pudesse ser batizado formalmente com o nome de *Tutankhamen*.

realidade é que apesar (ou talvez por causa) do seu tamanho mais pequeno (191 a 205 pés / 58,22 a 62,48 metros), deslocamento de 636,2 toneladas à superfície, menor velocidade (12,65 nós à superfície e 9 nós submerso), casco simples ligeiro e menor alcance (5000 milhas / 9047 quilómetros), esta classe evoluiu para um submarino de combate e tornou-se um símbolo das operações no Mediterrâneo. O combustível e tanques de lastro estavam no interior do casco pressurizado, sendo o mesmo (casco) rebitado. Os sistemas hidráulicos controlavam o volume dos tanques de lastro, e também, os hidroplanos e o leme. Os três primeiros modelos *Undine*, *Unity* e *Ursula* (grupo I) ainda tinham dois tubos externos, o que originava vários problemas, pois além de provocarem uma onda na proa, visível mesmo a profundidade de periscópio (12 pés/ 3,66m), faziam com que fosse mais difícil o controlo quando submerso, e o pior era quando disparava uma salva de seis torpedos, «saltava» devido à perda súbita de peso, situação que foi corrigida nos modelos seguintes.

Esta classe tinha uma inovação única face às outras classes de submarinos que a antecederam: a utilização dos motores diesel apenas e só para gerar energia para os motores elétricos e para carregamento das baterias. Com esta abordagem eliminava-se a necessidade de uma série de amortecedores anti vibração, e de embraiagens para alternar a ligação dos motores (diesel e elétricos) nos veios de transmissão das hélices, diminuindo o ruído e melhorando a sua capacidade furtiva.

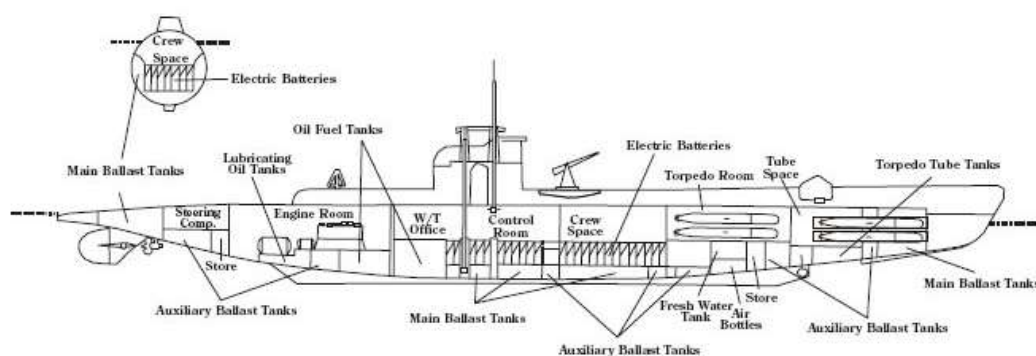


Figura 37. Esquema de submarino inglês Classe U.

Os doze modelos do grupo II (*Umpire*, *Una*, *Unbeaten*, *Undaunted*, *Union*, *Unique*, *Upholder*, *Upright*, *Urchin*, *Urge*, *Usk* e *Utmost*) representaram quase metade do programa emergencial de 1939 e dez operaram no Mediterrâneo, dos quais nove foram afundados ao longo do conflito. Foram introduzidas melhorias ao nível dos Hidroplanos

que foram alargados, o canhão externo foi modificado para um de três polegadas e já não tinham os tubos externos. Ao abrigo dos programas de 1940 e 1941, mais trinta e quatro submarinos foram construídos, dos quais vinte e quatro operaram no Mediterrâneo.

Submarino Classe U de 1941 Grupo III		
Especificações técnicas	Sistema	
	Métrico	Imperial
Comprimento	62,48 m	205 pés
Largura Máxima	4,9 m	16 pés
Deslocamento Superfície	673 Tonnes	662 Long tons
Deslocamento Submerso	752	740 Long tons
Potência Motor Combustão	596 Kw	800 Hp
Velocidade Superfície	23,59 Km/h	12,75 Nós
Potência Motor Elétrico	566 Kw	760 Hp
Velocidade Submersa	16,66 Km/h	9 Nós
Distância	9.260Km @ 18,5 Km/h	5.000 Milhas @ 10 Nós
Combustível	Diesel 56 Tomes	Diesel 55 Tons
Autonomia Elétrica (Submerso)	222,24Km @ 3,7 Km/h;	120Milhas @ 2 Nós;
Profundidade	91, 44 m	300 Pés
Armamento	1 Canhão de 76 mm (3"); 3 Metralhadoras 4 Tubos Internos de 53,34 cm (21"). 8 Torpedos e mais tarde 6 minas	
Guarnição	37 Homens	

**Tabela 6.** Dimensões, características e armamento da Classe U de 1941 (grupo III)<sup>60</sup>



**Figura 38.** Submarino inglês *HMS Ultimatum*, Classe U de 1940.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> MCCARTNEY 2006: 17.

<sup>61</sup> © Imperial War Museum 18836

Os últimos navios a serem construídos foram os do grupo III cujas características se apresentam na tabela seis, e foram por assim dizer, um *fine-tuning* das do grupo II, com a estrutura do casco soldada o que permitiu atingir uma profundidade de 300 pés (91,44 metros), frente aos 200 pés dos grupos I e II. Deste terceiro grupo, mais vinte e uma unidades foram construídas entre 1941 e 1942, e com a escassez de nomes começados com U, vários navios foram batizados com um nome iniciado pela letra V, pelo que também se chama a este grupo III final de submarinos da Classe V, ainda que oficialmente sejam Classe U grupo III. No total dos três grupos construíram-se 70 unidades que além das britânicas, serviram na marinha, grega, holandesa, norueguesa, dinamarquesa, polaca, russa e da França Livre.

#### **e) Outras Classes**

A Classe *L*, ainda da Grande Guerra, serviu no início do conflito, mas foram convertidos para treino. A Classe *River* (batizados com nomes de rios de Inglaterra) foi desenhada para acompanhar a frota de superfície. Os três navios, *Clyde*, *Severn* e *Thames* deslocavam mais de duas mil e duzentas toneladas e atingiam uma velocidade de 22 nós (40,7 quilômetros por hora) e dispunham de seis tubos internos e um canhão de quatro polegadas. A sua capacidade de carga e alta velocidade foram cruciais para o abastecimento da ilha de Malta no Mediterrâneo.

A Classe *Grampus* foi uma classe de seis submarinos lança-minas desenhados especificamente para esse efeito, sendo o primeiro navio o *Porpoise*, seguido do *Cachalot*, *Grampus*, *Narwhal*, *Rorqual* e *Seal*. Estes navios tinham uma capacidade para cinquenta minas no casco que poderia aumentar se fossem utilizadas como substitutos dos doze torpedos, deslocavam duas mil toneladas e ainda tinham um canhão de quatro vírgula sete polegadas. Após várias missões tanto no Extremo Oriente como no Mediterrâneo, o *Porpoise* lançou um total de quatrocentas e sessenta e quatro minas e foi o último submarino da *Royal Navy* a ser afundado na Segunda Guerra Mundial.

#### **2.4.2. Comando e tripulações**

O Comando da frota britânica no Mediterrâneo (*C-i-C Commander in Chief*) era, como referido no capítulo primeiro, do Almirante Alexander Cunningham, e a força

britânica de submarinos era comandada pelo Vice-Almirante Max Horton, sendo a décima flotilha – a mais relevante em termos de operações neste teatro – comandada pelo Capitão de Mar e Guerra, George W. «Schrimp» Simpson. Os submarinos ingleses no Mediterrâneo estavam organizados em flotilhas, em que a primeira estava localizada em Alexandria, a oitava em Gibraltar e a décima flotilha tinha a sua base de operações em Manoel Island no Marsamxett Harbour, também chamada *HMS Talbot*, na ilha de Malta.

Em termos de formação, os oficiais podiam, desde os quatorze anos frequentar o *Royal Navy College* em Dartmouth, e a especialização ocorria após a promoção a segundo-tenente, sendo os voluntários admitidos para treino e formação em submarinos por recomendação do Oficial de Comando. Outra forma de entrar na Marinha era através dos Navios-Escola *HMS Conway* e *HMS Worcester* que formavam parte dos programas de formação dos *Pangbourne* e *Thames Nautical Colleges*, e tinham como missão a formação de oficiais para a marinha mercante e para a *Royal Navy* através da RNVR – *Royal Navy Volunteer Reserve*, pois no início de 1940 o Almirantado permitiu que os oficiais do RNVR se candidatassem para o serviço de submarinos.

Aos comandantes de submarinos, além de um estado de alerta permanente, era-lhes (e ainda é) exigida uma elevada resistência à pressão em condições brutalmente adversas e extenuantes, a tomada de decisões de forma rápida e sem hesitações, e tão ou mais importante, fazer com que essas mesmas decisões fossem executadas de forma rápida, exímia e sem dúvidas<sup>62</sup>. Dos mais de vinte e cinco *C.O.* – *Commanding Officers* de submarinos, que teve sob a sua liderança, George Simpson destaca algumas qualidades de cinco (dos quais quatro morreram em combate) que mais se distinguiram nas operações do Mediterrâneo, em particular durante o cerco de Malta<sup>63</sup>.

- i) Capitão de Fragata Richard D. Cayley (1907-1943) que comandou o *HMS Utmost* e o *HMS P 311(Tutankhamen)* – «O único que dormia na torre de comando, ...foi ele que se voluntariou para atravessar o canal minado da Sicília que usámos com sucesso durante o resto do conflito.»;
- ii) Capitão Tenente Malcom D. Wanklyn (1911-1942) que comandou o *HMS H 31* e o *HMS Upholder* – «Embora um excelente matemático, não conseguiu atingir alvos durante três meses e de repente faz dois ataques

---

<sup>62</sup> GREENTREE 2016: 40 «Uma má ordem, bem executada conduz a um melhor resultado, do que uma boa ordem arrasada pela indecisão... uma ordem executada de forma descuidada conduz à confusão e num submarino confusão significa desastre» – Alastair Mars.

<sup>63</sup> SIMPSON 1972: 164-167.

brilhantes, em que no primeiro afunda os navios de transporte de tropas *Neptunia* e *Oceania* totalmente à vista, com os instrumentos avariados; e no segundo afunda o submarino italiano *Ammiraglio St. Bon* com um torpedo apenas. A sua modéstia, fez dele uma pessoa apreciada e respeitada por todos.».

- iii) Capitão Tenente Edward P. Tomkinson (1911-1942) que comandou o HMS *H 33* e o HMS *Urge* – «Como Wanklyn, a sua competência, presença e inteligência faziam dele um líder nato. Mas ao contrário do primeiro, não aceitava de ânimo leve as minhas ideias, ...Esta qualidade foi muito valiosa para mim, pois a sua crítica construtiva eram uma mais-valia e a sua lealdade total.».
- iv) Primeiro Tenente John S. Wraith (1913-1943) que comandou o HMS *H 43*, HMS *Upright* e o HMS *Trooper* – «Um homem modesto de um sentido de humor único, ...no comando do *Upright*, afundou, num ataque noturno, dois navios italianos de seis mil trezentas e trinta e cinco toneladas cada, e que a sua explicação foi: Eles é que cometeram suicídio senhor, simplesmente navegaram de encontro aos meus torpedos.».
- v) Capitão de Fragata Edward A. Woodward (1910-1997) que comandou o HMS *H 28*, HMS *Unbeaten* e o HMS *Tactician* – «Tinha um olho excelente para ataque com o periscópio ao mesmo tempo que a sua capacidade matemática o colocava no patamar mais elevado dos que confiavam maioritariamente nos instrumentos.».

No que diz respeito aos marinheiros, ao longo da Grande Guerra os homens que faziam parte das tripulações dos submarinos eram marinheiros experientes – todos voluntários – algo que mudou no período entre guerras devido à escassez de pessoal, e daí houve necessidade de recrutar pessoal do serviço militar obrigatório (*General Service*). Os voluntários faziam normalmente comissões de cinco anos seguidos de mais dois anos de serviço geral antes de voltarem a poder voluntariar-se de novo para os submarinos, ao passo que os que eram recrutados via serviço militar obrigatório em tempo de paz, faziam uma comissão de três anos. O serviço nos submarinos era apelativo pois exigia e atribuía responsabilidade a quem dele fazia parte desde tenra idade. Cada um tinha uma missão e conhecimento específico, os treinos realizados obrigavam a que todos tinham que saber um mínimo de todas as funções, o que promovia um espírito de equipa e entreajuda único dentro da *Royal Navy*.

### 2.4.3. Comunicações, logística e suporte

As comunicações entre as forças que atuam no terreno e o respetivo comando, assim como a deteção, o reconhecimento e informação sobre as posições/movimentos do inimigo são, extraordinariamente importantes em qualquer cenário de guerra. Mas num teatro de operações em que as forças estão uma boa parte do tempo submersas, e consequentemente a visibilidade das operações é, por natureza reduzida, estes *inputs* tornam-se decisivos. Desta forma o desenvolvimento das tecnologias de comunicação de longo alcance, bem como de deteção e reconhecimento, foi uma constante após o final da Grande Guerra e continuou no decurso da Segunda Guerra Mundial.

Em termos técnicos, a variação de uma corrente eletromagnética cria uma onda que se propaga pelo meio circundante, seja ele o ar, a terra ou a água. A base da operação de um aparelho de comunicação via rádio assenta na transmissão e receção destas ondas que se movimentam num e noutro sentido a uma determinada velocidade. E é através da utilização de antenas que se consegue transmitir e receber sons convertidos nestes sinais. É este princípio que está na base das comunicações dos navios (de superfície e submarinos). No caso da *Royal Navy*, os primeiros rádios instalados na frota naval, funcionavam a baixa frequência entre trinta e trezentos kilohertz<sup>64</sup> e comprimentos de onda entre um e dez quilómetros, e à medida que a tecnologia evoluiu, as comunicações *wireless* operavam a frequências mais elevadas, nomeadamente a média frequência (MF) que opera entre trezentos e três mil kilohertz, e a alta frequência (HF) que opera entre três mil e trinta mil kilohertz<sup>65</sup>. Isto permitiu que os submarinos ingleses pudessem enquanto submersos receber comunicações do comando a distâncias cada vez maiores.

No entanto, além das comunicações bidirecionais (aquando à superfície) via rádio entre submarino e navio aliado, ou submarino e comando, e entre submarino e outros submarinos, havia um conjunto de outros instrumentos que assentavam em tecnologias similares que permitiam a um submarino poder “ver”, “ouvir” e identificar navios inimigos (ou aliados) mantendo-se o máximo tempo possível submerso, e são eles:

1. *Hydrophone* – é um microfone que escuta (ou grava) os sons dentro água.  
Baseado num transdutor piezoelétrico que quando sujeito a uma variação de

---

<sup>64</sup> As ondas de rádio de muito baixa frequência (abaixo dos 20Khz) podem penetrar a cerca de 20 metros de profundidade na água salgada, mas para tal necessitam de antenas muito grandes que consomem muita energia.

<sup>65</sup> Frequência define-se como o número de ocorrências num determinado intervalo de tempo. A unidade da frequência é o Hertz (Hz), a que um (1) Hertz corresponde a uma repetição do evento num segundo.



pressão de uma onda sonora, gera uma diferença de potencial elétrico, que permite localizar sons e seguir a sua origem.

2. *ASDIC (Anti-Submarine Investigation Committee)* – é um aparelho que emite um sinal a intervalos regulares e cujas ondas propagam-se pela água até atingirem um objeto ou corpo sólido que as faz refletir como um eco, que é por sua vez interceptado e escutado pelo operador do equipamento. É a versão inglesa do *SONAR (Sound Navigation and Ranging)*, e surgiu – como o próprio nome indica – como uma medida antissubmarina utilizada pelas escoltas dos comboios mercantes, mas foi utilizado também pelos submarinos, permitindo ao comandante do submarino calcular a distância, rumo e velocidade que um navio inimigo se encontrava.
3. *Radar (Radio Detection and Ranging)* – aparelho que emite ondas de rádio que são refletidas por objetos sólidos e cujo eco é interceptado no retorno. É possível visualizar num ecrã de raios catódicos uma imagem amplificada deste eco o que permite ao operador visualizar a posição, e determinar a distância, atitude e/ou a velocidade de um objeto.

Contudo, é também através deste tipo de aparelhos e das suas comunicações – que sendo imprescindíveis, eram normalmente utilizadas com a menor duração possível e reduzidas ao essencial – que os submarinos eram maioritariamente detetados pelas forças inimigas.

As operações dos submarinos ingleses no Mediterrâneo iniciaram-se em 1940 com a transferência de dez unidades do Extremo Oriente e do Índico para Alexandria e do navio de suporte *HMS Medway* que veio de Singapura. A 1ª flotilha foi assim constituída com doze submarinos que eram *Grampus, Odin, Olympus, Orpheus, Osiris, Otus, Otway, Pandora, Parthian, Phoenix, Proteus e Rorqual*. Desta dúzia de navios, metade estava baseada em Malta incluindo os lança-minas *Grampus e Rorqual*, que eram a exceção face à missão específica que tinham, pois todos os outros submarinos eram das classes O-P, que dadas as dimensões e manobrabilidade não eram os mais adequados às águas mais claras e menos profundas do Mediterrâneo.

No início das hostilidades as bases navais, tanto de Alexandria como de Malta, conseguiram dar suporte às operações navais submarinas, quer em termos de manutenção, peças de reposição e descanso das tripulações. No entanto, com o evoluir do conflito, em particular com os incessantes bombardeamentos durante o cerco de Malta pelas forças do Eixo, os submarinos que voltavam das suas patrulhas enfrentavam riscos similares aos

que corriam quando estavam em mar alto, dado que as proteções de *Manoel Island* eram relativamente fracas, as condições degradaram-se rapidamente e a ilha enfrentava uma escassez de praticamente todo o tipo de suprimentos. De alguma forma, os navios *HMS Medway* e *HMS Maidstone* denominados *Submarine Depot Ships* (navios auxiliares ou de suporte) e que operavam a partir de Alexandria e de Gibraltar<sup>66</sup> conseguiam de alguma forma suprimir parte dessas lacunas, pois tinham como missão dar suporte e manutenção aos submarinos que operavam no Mediterrâneo. Munidos de oficinas – desde fundição, serralharia, carpintaria, passando por reparações elétricas e hidráulicas – levavam sobressalentes e abasteciam os navios com combustível, munições (torpedos) e proporcionavam algum conforto às tripulações, dado que dispunham de cantinas, lavanderia, hospital com sala para cirurgias, igreja, e até um cinema.

## 2.5. OS COMBOIOS NAVAIS DO EIXO

Em junho de 1940, quando a Itália declara guerra à Inglaterra e França, a frota mercantil italiana era composta por setecentos e oitenta e seis navios com uma tonelagem total acima dos três milhões e trezentas mil toneladas. Deste total houve navios retidos em portos inimigos e descomissionados o que reduziu a tonelagem disponível. Por outro lado a utilização de navios inimigos capturados em portos italianos, e navios mercantes alemães disponíveis no Mediterrâneo compensaram parcialmente essas perdas em número de navios disponíveis mas não em tonelagem, o que levou a que as forças italianas dispusessem de novecentos e trinta e oito navios, com um total de três milhões cento e setenta e sete mil toneladas de carga disponível (tabela 7).

---

<sup>66</sup> A partir de novembro de 1942, o *HMS Maidstone* passou a operar desde o porto de Argel dando suporte aos submarinos.

<b>Availability of Merchant Shipping(&gt; 500 tons)</b>	<b># Ships</b>	<b>Gross Tons</b>
<i>Merchant Fleet at the Beginning of the War 10/06/1940</i>	786	3 318 129
<i>Cut-Off from the Mediterranean or Enemy Ports</i>	212	1 216 637
<i>Sub-Total in Mediterranean</i>	574	2 101 492
<i>Decommissioned</i>	26	352 051
<b>Available in the Mediterranean for effective duty</b>	<b>548</b>	<b>1 749 441</b>
<i>Usage of German Cargo Ships</i>	56	203 512
<b><i>Ships Available for Italian Shipping</i></b>	<b>604</b>	<b>1 952 953</b>
<i>Italian Ships Recovered or Built</i>	84	416 742
<i>Foreign Ships Captured by Italians</i>	126	428 954
<i>Foreign Ships Captured by Germans</i>	124	378 784
<b>Total Ships and Tonnage Available</b>	<b>938</b>	<b>3 177 433</b>

**Tabela 7.** Frota mercantil italiana disponível para serviço– Junho 1940 a Setembro 1943<sup>67</sup>

Como as distâncias entre a Itália continental e as operações nos Balcãs e Norte de África não são muito grandes, o número de movimentações de navios foi bastante elevado. Desta forma ao longo dos trinta e nove meses até ao armistício, assinado em 8 de setembro de 1943, os navios italianos realizaram um total de seis mil quinhentos e trinta e dois comboios para abastecer as forças do Eixo (tabela 8) em onze mil e oitenta e cinco transportes de carga, dos quais setenta e cinco por cento dirigidos para a Albânia. Estes transportes levaram mais de um milhão cento setenta e nove mil e quinhentos homens, e quatro milhões de toneladas de carga entre os portos italianos e os portos da Albânia, Líbia e Tunísia, protegidos por vasos de guerra que fizeram cinco mil e sessenta e nove movimentações.

<b>Number of Convoys - June 10, 1940 - September 8, 1943</b>			
<b>From Italy to</b>	<b># Convoys</b>	<b># Cargo Ships</b>	<b># Escorts</b>
<i>Lybia</i>	1 210	2 249	1 913
<i>Tunisia</i>	515	1 781	521
<i>Albania</i>	4 807	7 055	2 635
<b>Total</b>	<b>6 532</b>	<b>11 085</b>	<b>5 069</b>

<b>From Italy to</b>	<b># Men</b>	<b>Tons of Material</b>
<i>Lybia</i>	206 402	2 245 381
<i>Tunisia</i>	77 741	433 169
<i>Albania</i>	895 411	1 387 537
<b>Total</b>	<b>1 179 554</b>	<b>4 066 087</b>

**Tabela 8.** Carga e homens que saíram dos portos italianos – Junho 1940 a Setembro 1943 <sup>68</sup>

<sup>67</sup> BRAGADIN 1957: 364-365.

<sup>68</sup> Idem: 355.

Estes movimentos, em particular os dirigidos ao Norte de África, foram os alvos preferenciais das forças aliadas com o objetivo de reduzir ao máximo os suprimentos de equipamentos, armas, homens e carga às forças do Eixo nestes teatros de operações. Desta maneira, dos novecentos e trinta e oito navios mercantes acima das quinhentas toneladas de deslocamento referidos na tabela sete, quinhentos e sessenta e cinco – o que corresponde a pouco mais de dois milhões de toneladas – foram afundados pelos aliados. A estes números há que adicionar os navios de menor tonelagem, isto é, abaixo das quinhentas toneladas de deslocamento e que somaram setecentos e cinquenta e nove em número, mas «apenas» oitenta e sete mil toneladas (tabela 9).

<i>Merchant Shipping (&gt; 500 tons) Losses</i>	<b># Ships</b>	<b>Gross Tons</b>
<i>1940 (After June 10th)</i>	45	161 423
<i>1941</i>	156	617 986
<i>1942</i>	138	480 652
<i>1943 (Until September 8th)</i>	226	758 555
<b>Total between 1940 - 1943 (War Period)</b>	<b>565</b>	<b>2 018 616</b>
<i>Merchant Shipping (&lt; 500 tons) Losses</i>	<b># Ships</b>	<b>Gross Tons</b>
<i>1940 (After June 10th)</i>	29	4 775
<i>1941</i>	122	20 511
<i>1942</i>	122	18 075
<i>1943 (Until September 8th)</i>	486	44 544
<b>Total between 1940 - 1943 (War Period)</b>	<b>759</b>	<b>87 905</b>
<i>Merchant Shipping (All Ships) Losses</i>	<b># Ships</b>	<b>Gross Tons</b>
<i>1940 (After June 10th)</i>	74	166 198
<i>1941</i>	278	638 497
<i>1942</i>	260	498 727
<i>1943 (Until September 8th)</i>	712	803 099
<b>Total between 1940 - 1943 (War Period)</b>	<b>1 324</b>	<b>2 106 521</b>

**Tabela 9.** Perdas totais de navios mercantes italianos – Junho de 1940 a Setembro 1943 <sup>69</sup>.

Do total dos navios do Eixo afundados pelas forças aliadas no período em causa, os maiores responsáveis foram os aviões com quase trinta e sete por cento do total afundado, seguido pelos submarinos que foram responsáveis por um quarto dos afundamentos. Esse valor representa mais do dobro dos afundamentos conjuntos realizados pela frota de superfície e pelas minas (tabela 10). Estes dados demonstram claramente a valiosa contribuição desta arma para o cumprimento do objetivo de

<sup>69</sup> BRAGADIN 1957: 366.

interrupção ou limitação dos reforços às forças do Eixo, nos Balcãs mas em maior medida com destino ao Norte de África.

<i>Causes of the Losses (Sunk by:)</i>	<i># Ships</i>	<i>% of Total</i>
<i>Surface Ships</i>	59	4.5%
<i>Mines</i>	80	6.0%
<b><i>Submarines</i></b>	<b>324</b>	<b>24.5%</b>
<i>Aircraft</i>	489	36.9%
<i>Unknown Reasons</i>	290	21.9%
<i>Scutled</i>	82	6.2%
<b><i>Total</i></b>	<b>1 324</b>	<b>100%</b>

**Tabela 10.** Afundamento de navios mercantes – Junho 1940 a Setembro 1943 por causa <sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> BRAGADIN 1957: 366

**3.**

**AS FORÇAS NAVAIS NO MEDITERRÂNEO  
ENTRE 1940 E 1943**

### 3.1. CARACTERIZAÇÃO DAS FROTAS

#### 3.1.1. A *Regia Marina*

A frota mercantil italiana em junho de 1940, como referido no capítulo anterior, era composta por setecentos e oitenta e seis navios com uma tonelagem de três milhões trezentas e dezoito mil cento e vinte e nove toneladas. Esta frota era responsável pela grande maioria do comércio italiano – importação e exportação – dado que cerca de oitenta e cinco por cento das suas mercadorias eram importadas e passavam maioritariamente pelo Mediterrâneo. Se em tempo de paz era importante garantir que estes fluxos se faziam em segurança, num estado de guerra, a proteção deste fluxo e rotas comerciais pelas forças navais de guerra era simplesmente vital.

A marinha italiana ou *Regia Marina*, foi surpreendida com a declaração de guerra de Mussolini, pois alguns meses antes tinha sido forçada a ceder dois contratorpedeiros (*destroyers*) e dois navios de escolta (*escort vessels*) à marinha sueca, devido à necessidade de moeda estrangeira – situação interpretada pela Marinha como uma vontade do Governo de não envolvimento no conflito. Em junho de 1940, a frota naval de guerra italiana era, de acordo com o historiador da *Royal Navy*, Comandante Stephen Roskill, constituída e localizada conforme a tabela 11.

Italian Navy (June 1940)											
Strenght & Location	Taranto	Naples	Sicily	Syracuse	Sardinia	Dodecanese	Lybia	Adriatic	Spezia	Red Sea	Total
Battleships	2	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4
Heavy Cruisers	3	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7
Light Cruisers	5	4	3	0	0	0	0	0	0	0	12
Fleet Destroyers	16	4	16	0	0	4	8	2	0	7	57
Escort and Local Defence Destroyers	8	14	0	12	8	2	4	6	13	2	69
Submarines	22	11	0	16	18	8	10	4	18	8	115
Escort Vessels & Gun Boats	4	0	0	0	0	0	3	1	2	4	14
Minelayers	2	3	0	2	1	1	0	0	0	0	9
Motor Torpedo Boats	8	6	8	12	6	20	0	16	20	5	101
Depot Ship	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Submarine Chaser	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>Total</b>	<b>70</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>42</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>26</b>	<b>30</b>	<b>55</b>	<b>26</b>	<b>390</b>

Tabela 11. Frota italiana e respetiva localização em junho de 1940<sup>71</sup>

Ainda de acordo com Roskill oitenta por cento da força de submarinos italianos estava operacional, sendo que dezasseis dos quais foram destacados para patrulhar as águas entre Gibraltar e a Sicília, dez a proteger o golfo de Génova, e vinte colocados entre a Grécia e Alexandria. É um facto que em termos numéricos, a força naval de guerra italiana era respeitável – no início de 1939 ocupava a terceira posição mundial, atrás

<sup>71</sup> ROSKILL 1954 vol. I. Appendix H.

apenas da *Royal Navy* e da *US Navy* – mas havia, contudo, algumas lacunas de preparação e de contexto importantes, que condicionaram a sua atuação no conflito com as forças aliadas. Em primeiro lugar não dispunha de porta-aviões – o meio que veio definitivamente destronar o couraçado como a arma mais importante no combate naval moderno – depois, os seus navios não estavam dotados (inicialmente) de Radar e Asdic/Sonar, o que tornava a sua frota vulnerável e praticamente «cega» às investidas inimigas em dias de tempo encoberto e durante ataques noturnos.

Somada a estas limitações, ainda havia a situação dos stocks de combustível, que ascendiam a um milhão e oitocentas mil toneladas de fuel, e que a *Regia Marina* necessitava mensalmente de duzentas mil toneladas, o suprimento de combustível era suficiente para apenas nove meses de operações, além do que a Marinha teve que ceder cerca de um sexto desse stock para a força aérea e para a indústria<sup>72</sup>. E com a declaração de guerra, o Mediterrâneo que era controlado pelos ingleses a Leste no Suez, e a Oeste em Gibraltar, ficou praticamente encerrado e o reabastecimento de combustível ficou posto em causa a partir desse momento.

O plano que a *Regia Marina* tinha preparado para um potencial conflito com as forças aliadas francesas e inglesas tinha como premissas principais *i*) manter as forças navais sempre concentradas de forma a reter o máximo poder ofensivo e defensivo e *ii*) não participar em quaisquer ações de proteção à marinha mercante salvo alguma particular e infrequente exceção. Tendo em linha de conta que Mussolini afirmou aos seus comandos militares que o conflito demoraria apenas três meses, o que, como todas as previsões feitas por *El Duce*, estaria rotundamente errada, levou a que a marinha tivesse de atuar de forma diametralmente oposta ao que tinha planeado<sup>73</sup>, isto é, de forma dispersa e a escoltar a marinha mercante em milhares de comboios para a Albânia, Líbia e Tunísia para dar suporte às tropas terrestres nos teatros dos Balcãs e do Norte de África.

---

<sup>72</sup> BRAGADIN 1957: 5.

<sup>73</sup> O Chefe de Estado da Armada Almirante Cavagnari (antecessor do Almirante Riccardi) escreveu: «Qualquer que seja o tipo de guerra que se desenvolver no Mediterrâneo, no final as nossas perdas navais serão pesadas. Quando as negociações de paz se derem, a Itália ver-se-á facilmente, não apenas sem qualquer ganho territorial, mas também sem uma frota naval e talvez sem uma força aérea».



### 3.1.2. *La Royale e a Royal Navy*

As frotas combinadas inglesa e francesa no Mediterrâneo eram, na visão dos comandantes italianos, muito poderosas pois não só tinham um conjunto de meios navais relevante em número, como ambas detinham porta-aviões (três), e estavam apetrechadas com tecnologia de detecção e reconhecimento (*Asdic e Radar*). E no caso da *Royal Navy* como a maior marinha do mundo, poderia transferir recursos de outros teatros de operações para reforçar as bases aliadas que ocupavam localizações estratégicas como o canal do Suez no Egípto, Gibraltar, Toulon no sul de França, Malta e ainda na Argélia em Mers-el-Kebir, Orão e Argel.

Efetivamente em junho de 1940 o grosso da frota francesa ou *La Royale*, no Mediterrâneo, era constituída por dois dos mais recentes cruzadores pesados (*battlecruisers*) o *Dunkerque* e o *Strasbourg*, os couraçados (*battleships*) *Bretagne* e *Provence*, um transportador de hidroaviões (*seaplane carrier*) e seis contratorpedeiros (*destroyers*) – todos ancorados em Mers-el-Kebir e comandados pelo Vice-Almirante Bruno Gensoul. Muito próximo de aí, em Orão, também na Argélia, estavam quatro submarinos e sete contratorpedeiros, e ainda em Argel atracavam mais seis cruzadores da classe Marseille. Finalmente dos sete cruzadores da classe *Algérie*, quatro estavam na base naval de Toulon no sul de França e os outros três atracados em Alexandria pertencentes à esquadra do Leste do Mediterrâneo sob o comando do Vice-Almirante René-Émile Godfroy<sup>74</sup>. Havia ainda dois couraçados, quatro cruzadores ligeiros, dois contratorpedeiros e sete submarinos franceses ancorados nos portos ingleses de Plymouth, Portsmouth, Swansea e Dundee<sup>75</sup>.

Já do lado inglês e conforme referido no capítulo II, a Esquadra do Mediterrâneo estava localizada, parte em Gibraltar – Força H liderada pelo Vice-Almirante Somerville, e parte estava fundeada em Alexandria, comandada pelo próprio Comandante-em-chefe da Frota do Mediterrâneo, o Almirante Andrew B. Cunningham. No Egípto «ABC<sup>76</sup>» tinha o porta-aviões *HMS Eagle*, quatro couraçados – entre eles o navio chefe o *HMS Warspite* – e também seis cruzadores ligeiros, vinte e um contratorpedeiros, e seis submarinos. Por seu lado em Gibraltar, Somerville contava com o porta-aviões *HMS Ark Royal*, o cruzador pesado *HMS Hood*, por dois couraçados *HMS Valiant* e *HMS*

---

<sup>74</sup> ROSKILL, 1954, vol. I. loc. 5075.

<sup>75</sup> CAB-80-14-1.

<sup>76</sup> «ABC» – Diminutivo dado ao Almirante inglês derivado do seu nome Andrew Browne Cunningham.

*Resolution*, mais dois cruzadores ligeiros e onze contratorpedeiros que compunham a força H<sup>77</sup>.

Na realidade ambos os comandos tinham uma visão própria dos seus inimigos. Se os italianos achavam que as forças aliadas (em particular as inglesas) tinham uma enorme flexibilidade na movimentação de meios e uma tecnologia mais avançada, os aliados receavam a quantidade relevante dos meios navais italianos (em particular o número de submarinos), e os potentes canhões dos seus navios mais recentes. Mas o maior receio dos ingleses estava na potencial utilização da frota francesa por parte dos nazis logo após a fulminante derrota de França em maio de 1940 às mãos da *Wehrmacht*.

### 3.2. MERS-EL-KÉBIR

No período de nove meses, entre setembro de 1939 e maio de 1940, a *Wehrmacht* varreu e conquistou o continente europeu. Depois dos movimentos políticos de anexação da Áustria e dos Sudetas na Checoslováquia em 1938, a máquina de guerra alemã invade a Polónia e após a partição da mesma com a União Soviética, virou baterias para o Ocidente e Norte, e invadiu a Holanda, Bélgica, Luxemburgo, Noruega e Dinamarca. A cada avanço nazi, a posição dos aliados ficava cada vez mais difícil, e finalmente quando em junho, a França cai, o equilíbrio de poder no Mediterrâneo começou a alterar-se.

A assinatura do armistício a 22 de junho de 1940 entre a França e a Alemanha, e a consequente partição da França em ocupada e livre (figura 39), com a mudança do governo francês para Vichy sob a liderança do Marechal Pétain, conduziram a uma desconfiança por parte de Churchill cujo documento assinado, em particular a sua cláusula oitava, referia o seguinte<sup>78</sup>:

«...com exceção de alguns navios que assegurem a proteção de interesses franceses do seu império colonial, o grosso da frota deverá ser recolhida em portos a definir, e aí serão desmobilizados e desarmados sob controlo alemão ou italiano...».

Com o histórico desrespeito pelos tratados e acordos por parte de Hitler, os ingleses interpretaram esta posição como uma ameaça muito credível dos alemães e italianos na utilização da frota francesa contra as posições e forças inglesas, e a postura

---

<sup>77</sup> CHURCHILL 1949: 231 e 418.

<sup>78</sup> JENKINS 2001: 623.

do Almirante de França, François Darlan, sobre quem Churchill tinha as maiores reservas já que o considerava como «um daqueles bons franceses que odiava a Inglaterra»<sup>79</sup>.



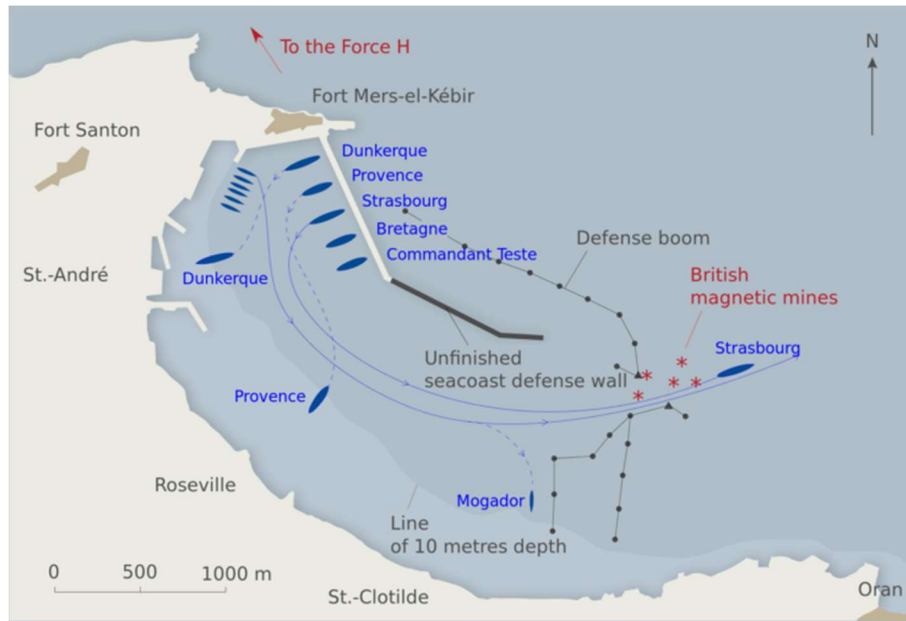
Figura 39. Mapa da França ocupada pela Alemanha e Itália.

Com a Inglaterra isolada no combate às forças do Eixo, desde a Batalha do Atlântico à Batalha de Inglaterra, passando pela defesa das suas colónias em África e no Extremo Oriente, eram múltiplos os teatros de operações que iriam exigir um esforço gigantesco, e sob esse contexto Churchill tomou a decisão de lançar a operação *Catapult*, que tinha como objetivo a aquisição do controlo ou a efetiva inutilização ou, em último recurso, a destruição de todos os navios da frota francesa ao alcance das forças inglesas. E no dia 30 de junho, oito dias após o armistício o comité inglês dos chefes de estado maior do Exército, Armada e Força Aérea concordou com o que Churchill denominou uma «decisão detestável»<sup>80</sup>. Face à rapidez com que era necessário atuar, o grosso da frota dos navios franceses que estavam ao alcance das forças inglesas concentrava-se em Mers-el-Kebir e em Alexandria.

<sup>79</sup> CHURCHILL 1949: 225, 226, 232 e 499.

<sup>80</sup> «... a hateful decision, the most unnatural and painful I ever have been concerned».

O porto de Mers-el-Kebir está localizado na ponta ocidental do golfo de Orão no norte da Argélia e foi desde o século XII um arsenal naval Almóada, e que no final do século XV ficou nas mãos de corsários. Foi mais tarde a sua posse contestada por portugueses e espanhóis até que passou a ser controlada pela França em 1830.



**Figura 40.** Disposição dos navios franceses no porto de Mers-el-Kebir.

Assim que foi informado da operação com a qual estava totalmente em desacordo, Cunningham afirmou que a ideia lhe parecia *totalmente repugnante*, que iria virar todos os franceses contra a Inglaterra e que os comandantes franceses resistiriam o mais que pudessem e isso poderia colocar em sério risco os navios da *Royal Navy* empregues na operação. Ainda assim a decisão estava tomada<sup>81</sup>, as ordens foram dadas e o Vice-Almirante Somerville rumou com a sua força H para o porto argelino de Mers-el-Kebir, com o ultimato emitido pelo gabinete de guerra inglês para que o comandante da frota francesa nesse porto Vice-Almirante Gensoul optasse por uma das seguintes alternativas:

1. Juntar a sua frota à da *Royal Navy*;
2. Levar a sua frota para um porto inglês com tripulações reduzidas, que seriam posteriormente repatriadas;
3. Navegar para um porto francês nas índias ocidentais ou porto norte-americano e realizar aí o descomissionamento da frota;

<sup>81</sup> «You are charged with one of the most disagreeable and difficult tasks that a British Admiral has ever been faced with, but we have complete confidence in you and rely on you to carry it out relentlessly».

4. Afundar os navios no porto de Mers-el-Kebir.

No caso de nenhuma destas condições ser aceite, as instruções de Somerville eram claras, abrir fogo e afundar a frota francesa, com particular atenção aos novos cruzadores *Dunkerque* e *Strasbourg*. Entretanto os comandantes franceses receberam ordens do Almirante Darlan que afirmava:

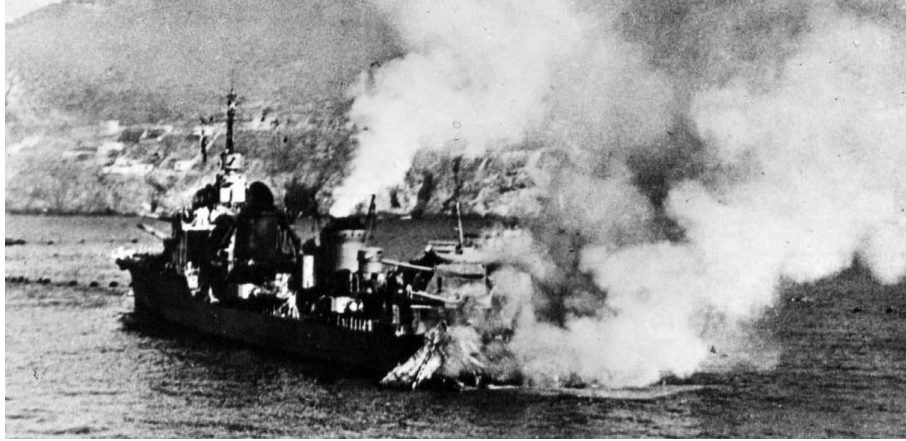
«Os navios desmobilizados deveriam permanecer franceses com bandeira francesa e tripulações reduzidas, ancorados em portos franceses ou de colónias francesas. Seriam feitas preparações secretas para sabotar os navios para que nenhuma força inimiga ou estrangeira possa tomar os navios pela força ou seja capaz de os utilizar em seu benefício».

Assim que chegaram ao porto argelino, na madrugada de 3 de julho, Somerville escolheu o anterior adido naval inglês em França, o Comandante Cedric S. Holland, para entregar a mensagem ao navio chefe francês, dado que Holland conhecia e tinha uma certa amizade com o Vice-Almirante Gensoul. Somerville tinha a esperança de que este último conseguisse convencer o francês a concordar com os termos da proposta e que chegassem a um entendimento sem necessidade de abrir fogo. No entanto quando o Comandante Holland chegou para entregar a mensagem, não lhe foi permitido apresentá-la diretamente a Gensoul o que comprometeu tempo precioso para que este pudesse convencer e negociar com o comandante francês.

Quando finalmente recebeu o ultimato (por intermédio do seu chefe de gabinete), Gensoul tentou contactar com Darlan, mas este estava em viagem entre Bordéus e Vichy. Ainda assim conseguiu transmitir ao almirantado francês que os ingleses lhe tinham proposto afundar os próprios navios (*scuttle*) ou vê-los destruídos pelo fogo das forças inglesas. Face a este relato, foi dada a todas as forças francesas no Mediterrâneo, ordem de batalha. Entretanto no porto de Mers-el-Kebir o impasse não se resolvia, e cerca das 13:00 horas os aviões ingleses do *HMS Ark Royal* lançaram minas para manter os navios franceses dentro do porto.

Só depois deste episódio é que Holland foi recebido pessoalmente por Gensoul – eram 16:15 horas – que voltou a afirmar que nunca entregaria os seus navios aos alemães ou italianos, mas que também não poderia ceder a um ultimato inglês, principalmente depois destes terem minado a entrada do «seu» porto. Enquanto Holland conferenciava com Gensoul, Somerville recebeu ordem do almirantado inglês para encerrar o assunto rapidamente ou teria que lidar com reforços franceses. Dessa forma o Vice-Almirante inglês anunciou por sistema sonoro para a tripulação do *Dunkerque*: «se nenhuma das

propostas inglesas for aceite até às 17:30 horas, seremos obrigados a afundar os vossos navios».



**Figura 41.** – O *destroyer Mogadour* após ser atingido na proa pelo *Hood*.

Cumprindo com a pontualidade inglesa e quase não dando tempo a *Holland* para sair do navio estandarte francês, os canhões de quinze polegadas do cruzador *HMS Hood* abriram fogo. Os seus tiros atingiram em cheio o couraçado *Bretagne*, e na sequência toda a frota inglesa abriu fogo. O contratorpedeiro *Mogador* foi atingido e logo depois o couraçado *Provence* foi também «ferido» de morte. Em quinze minutos o porto de Mers-el-Kebir transformou-se num mar de fogo e fumo. Nestas circunstâncias Gensoul solicitou um cessar-fogo que Somerville aceitou, mas exigiu que: «Ou vejo os seus navios afundarem ou abro fogo novamente». À medida que os franceses destruíam os seus próprios navios, a frota inglesa afastou-se sem, contudo, poder evitar, que apesar das minas lançadas horas antes e com o fumo a encobrir as manobras, o cruzador *Strasbourg* e mais três contratorpedeiros conseguissem escapar (figura 42), ainda que perseguidos por aviões torpedeiros do *HMS Ark Royal*. No balanço final desta operação além dos navios atingidos, dos quais dois foram afundados – *Bretagne* e *Provence* e dois gravemente danificados – *Dunkerque* e *Mogador*, com vários outros a sofrerem danos mais ligeiros, morreram mil duzentos e noventa e sete marinheiros franceses.



**Figura 42.** O cruzador *Strasbourg* escapou ao fogo da artilharia naval inglesa.

Entretanto, em Alexandria as mesmas ordens chegaram ao Almirante Cunningham para entregar o ultimato, neste caso ao seu amigo Almirante Godfroy. Desta feita ambos se encontraram pessoalmente às 07:00 horas do dia 3 de julho no navio capitânia inglês, o *HMS Warspite*, e ficou logo decidido que a alternativa de entregar a frota francesa para servir sob bandeira inglesa estaria fora de questão, pois Godfroy não poderia colocar os seus homens na posição de serem acusados de deserção ou traição por incumprirem com as ordens de Vichy, e ainda correr o risco de despoletar uma invasão alemã da zona «livre». Godfroy comprometeu-se a dar uma resposta até às 11:30 horas.

A segunda alternativa – de imobilizar e desarmar os navios em Alexandria parecia mais razoável, sendo a terceira, de afundar os próprios navios, algo que não era minimamente atrativo. Pontualmente, Cunningham recebeu uma carta de Godfroy a comunicar que não poderia desarmar os seus navios num porto estrangeiro, pois tal opção carecia da autorização de Vichy e que isso requeria tempo, e por isso a sua (de Godfroy) decisão seria a de afundar a sua frota, mas que para tal necessitava de quarenta e oito horas. Ambos concordaram que Godfroy levaria a sua frota para o alto mar e aí a afundaria, mas como sinal de que não iria tentar fugir com os seus navios para um porto francês, descarregaria uma parte substancial do combustível e retiraria os detonadores dos seus torpedos. Tudo parecia correr de feição quando na manhã do dia 4 de julho, Godfroy enviou uma mensagem a Cunningham referindo que fora informado do ataque inglês à

frota francesa ancorada em Mers-el-Kebir, e que as promessas feitas de afundar a sua frota foram com alguém que atuava de má-fé, e que iria sair para o mar, combatendo, caso se mostrasse necessário, pois era a única saída que lhe restava para manter a sua honra. Cunningham observava os movimentos das tripulações nos navios franceses, e como último recurso, fez algo que considerou «detestável» – passou por cima de Godfroy e comunicou diretamente com os oficiais e marinheiros franceses – mandou todos os oficiais de ligação de cada navio (cargo não formal que «ABC» tinha criado nos meses anteriores por uma questão de diplomacia entre aliados e que se viria a revelar crítico), dirigirem-se aos navios franceses com uma mensagem para cada um dos comandantes, expondo a situação de que:

«...não havia nenhuma vontade por parte das forças inglesas de atacar a frota francesa se esta tentasse sair para o mar, e que davam a garantia que os termos que o governo inglês propunha podiam ser aceites sem perda de honra ou dignidade».

Esta mensagem foi transmitida via rádio em francês e dirigida a todas as tripulações, além de ter sido escrita em grande quadros negros, e transportados em lanchas junto a todos os navios da frota francesa. Durante horas Cunningham apenas conseguiu observar do deck do seu navio o vaivém dos oficiais franceses que se dirigiram ao navio estandarte francês *Duquesne*, e após aquilo que lhe pareceu um período de tempo interminável recebeu um pedido de Godfroy para reunir-se no *HMS Warspite*. O Almirante francês comunicou-lhe que os navios da frota francesa sob o seu (Godfroy) comando seriam neutralizados conforme o acordo formal que seria assinado na sequência. Cunningham escreveu mais tarde que foi «...a maior sensação de alívio que sentiu em toda a sua carreira»<sup>82</sup>.

Na noite seguinte à assinatura desse acordo, bombardeiros italianos atacaram Alexandria, e foram rapidamente repelidos pelo fogo dos canhões antiaéreos dos navios franceses. Do ponto de vista tático a operação foi um sucesso, pois além de terem neutralizado uma parte significativa dos principais vasos de guerra franceses no Mediterrâneo, os ingleses ainda retiverem nos portos ingleses de Portsmouth, Plymouth, Swansea e Dundee, mais 12 navios e 7 submarinos<sup>83</sup> (não incluindo embarcações de dimensões menores). As retaliações por parte das forças francesas ao ataque inglês não se fizeram esperar, e no dia 5 de julho, bombardeiros franceses realizaram um raid sobre Gibraltar, mas todas as suas bombas falharam os alvos. As relações anglo-francesas

---

<sup>82</sup> «Never in my life have I experienced such a wholehearted feeling of thankful relief».

<sup>83</sup> CAB-80-14 Annex I – Location of French Fleet on 3<sup>rd</sup> of July, p. 143.



sofreram um óbvio e fortíssimo abalo e a perda de vidas deixou um legado muito amargo nas forças francesas do Norte de África.

No final, esta decisão ousada de Churchill teve menos críticas do que se esperava. O secretário de estado americano, Cordell Hull rejeitou um protesto do governo de Vichy e afirmou que a opinião pública americana amparava a posição inglesa, um sentimento de certa forma partilhado por vários países neutrais. E ainda pelo facto de os nazis não terem exercido represálias contra os franceses, mas que não perderam a oportunidade de realizar intensas ações de propaganda junto da opinião pública francesa para inflamar um sentimento antibritânico como mostra o poster (figura 43). Esta ação mostrou ao mundo que os ingleses, iriam combater até ao fim e que como o ministro dos negócios estrangeiros italiano referiu: «O espírito combativo da *Royal Navy* está bastante vivo».



**Figura 43.** Poster Nazi sobre o ataque a Mers-el-Kebir «Não esqueçam Orão». <sup>84</sup>

---

<sup>84</sup> © Imperial War Museum Art PST 6421

### 3.3. TARANTO

Após a operação *Catapult*, que Cunningham sentiu como uma vitória vazia, a Inglaterra ficou completa e definitivamente sozinha no confronto contra as forças italianas. Sem a parte correspondente, e a disponibilidade da frota francesa, o balanço em termos numéricos era favorável à *Regia Marina*, que tinha um couraçado, quinze cruzadores, trinta e cinco contratorpedeiros e quase uma centena de submarinos mais do que a *Royal Navy* no Mediterrâneo. E apesar de não dispor de porta-aviões, os comandantes italianos tinham a garantia de Mussolini que a força aérea (*Regia Aeronautica*) proporcionaria o reconhecimento e a proteção aos seus navios.

Ainda que todos esses aspetos pudessem ser realidade, havia uma preocupação legítima na marinha italiana que era o facto de que os seus navios, apesar de rápidos e os respetivos canhões terem um alcance um pouco maior que os dos ingleses, tais características tinham sido conseguidas à custa de uma blindagem muito mais fraca, daí que muitos oficiais a denominavam como a *frota de contraplacado*. Esta situação levantava sérias dúvidas sobre o resultado final de uma batalha naval com a *Royal Navy*, ao Almirante Inigo Campioni, daí que a sua estratégia foi de utilizar os submarinos e as lanchas torpedeiras como armas ofensivas e os navios de maior porte como escolta dos comboios de armas, mercadorias e tropas para a frente no Norte de África, mantendo-se o grosso da frota protegida na base naval de Taranto situada no golfo do mesmo nome (figura 44).



Figura 44. Golfo de Taranto no Sul de Itália.

Assim no início de julho, pouco depois da neutralização da frota francesa, Cunningham solicitou mais meios e reforços ao Almirantado dado que dois dos seus couraçados eram antigos e o seu porta-aviões *HMS Eagle* bastante ultrapassado. Após algum tempo, no final de agosto, chegaram a Alexandria o couraçado *HMS Valiant* e acima de tudo o moderno porta-aviões *HMS Illustrious* (Figura 45) com um *deck* blindado (ao contrário do *HMS Eagle*) e equipado com radar. É evidente que ambos os reforços, ainda que importantes, não eram suficientes para igualar as forças navais italianas, mas com dois porta-aviões contra nenhum do lado do Eixo, «ABC» estava confiante que poderia derrotar os seus inimigos num combate naval. Acontece que a frota da *Regia* mantinha-se fiel à estratégia do seu comandante e não saía para o mar, a não ser para escoltas esporádicas, estritamente necessárias, e voltava imediatamente à base, evitando qualquer confronto.

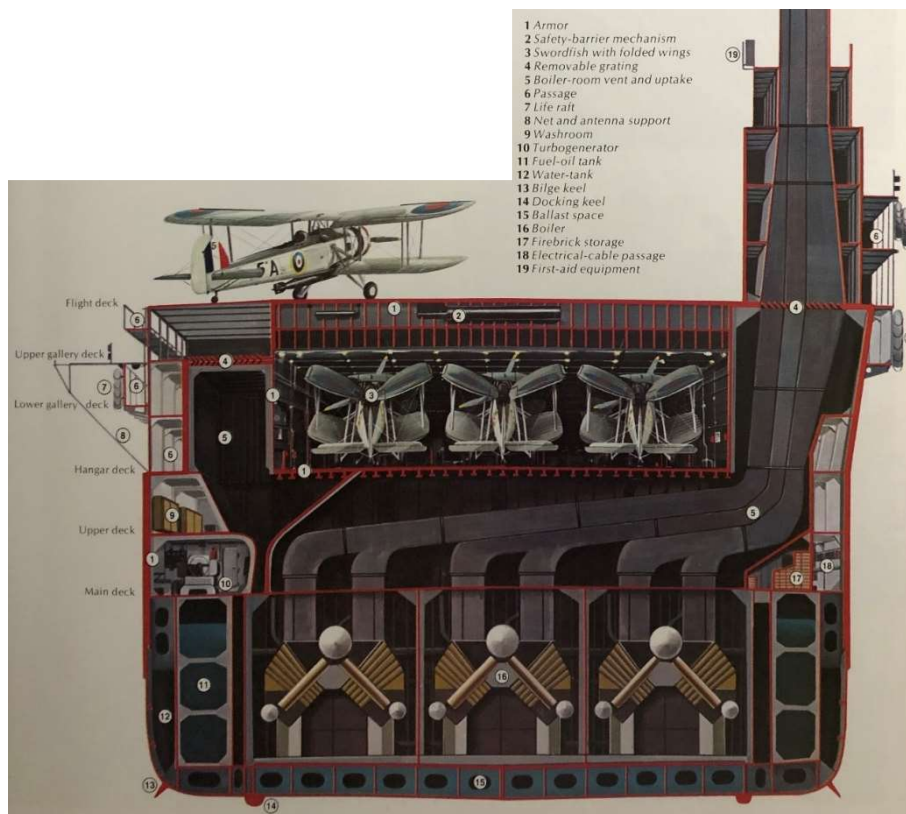


Figura 45. Corte transversal do *HMS Illustrious* destaque do *deck* blindado.

Esta posição deixava muito incomodados os oficiais italianos mais novos e agressivos que queriam um confronto com os ingleses, mas o comando italiano permaneceu irredutível, e manteve os seus maiores navios no porto de Taranto. A lógica

por trás deste posicionamento era que, os porta-aviões ingleses tinham uma flexibilidade que a *Regia Marina* carecia, dado que os aviões da *Regia Aeronautica* que operavam desde as bases terrestres italianas nem sempre tinham o alcance necessário para causar danos relevantes às forças navais inglesas, e por isso não queria arriscar os seus navios contra os navios e acima de tudo contra os aviões torpedeiros ingleses em pleno mar alto.

A juntar a esta situação, a 13 de setembro as tropas do Marechal Graziani na Líbia, avançam contra as forças inglesas forçando o General Wavell – comandante do Exército inglês no Mediterrâneo – a recuar duzentos quilómetros desde a fronteira Líbia para dentro do Egipto, o que forçou a *Royal Navy* a apoiar o exército, ao ter que bombardear as linhas de fornecimento italianas ao longo das estradas costeiras dos dois países. Situação que obrigou Cunningham a deixar o seu principal objetivo, o de perseguir e afundar a frota italiana, em *standby*.

Por meados de outubro, e dado que a frota italiana não saía da sua «toca», o Almirante inglês tomou a decisão de ir atrás da mesma – com aviões. Por coincidência o comandante que trouxe o *HMS Illustrious* foi o Vice-Almirante Lumley Lyster. O plano de ataque não era novo. Um ataque aeronaval a Taranto era algo que vinha sendo planeado desde 1935 a partir do porta-aviões *HMS Glorious*, aquando da invasão italiana da Etiópia. Mas como não houve reação inglesa em defesa desse país africano, o plano foi arquivado, contudo não ficou esquecido, dado que o comandante do *HMS Glorious* em 1938 era precisamente Lumley Lyster e tinha analisado e estudado a operação ao pormenor. E assim, quando surgiu a oportunidade, o Vice-Almirante expôs o plano detalhadamente a «ABC» que lhe deu luz verde para avançar.

O plano, que foi batizado por muitos de suicida, era de facto bastante arrojado. Consistia em atacar a frota inimiga ancorada no porto de Taranto com aviões transportados pelo(s) porta-aviões. As aeronaves iriam munidas de torpedos e deveriam voar de forma a chegar ao local de maneira indetetável para obterem um efeito surpresa. Após lançarem os seus projéteis a algumas centenas de metros dos navios, voariam de volta para o(s) respetivo(s) porta-aviões, provavelmente debaixo de um intenso fogo antiaéreo inimigo. Esta operação teria ainda dois riscos acrescidos:

- i) ser concretizada pelos aviões *Fairey Swordfish* – um biplano com uma estrutura metálica coberta por lona, de cockpit aberto, e cuja velocidade máxima não superava as 139 milhas por hora (224 quilómetros por hora);

- ii) e pelo facto de serem considerados alvos tão fáceis, a operação teria que ser feita à noite, com os perigos que levantar voo e aterrar num porta-aviões nessas condições acarretam.

Efetivamente estes aparelhos pareciam tão frágeis que um observador americano mencionou: «...meu Deus, não me digam que vocês voam nestas “coisas”?»



**Figura 46.** *Fairey Swordfish* com torpedo de 18” (45 Cm) e 1610 lb (730 Kg).

O facto é que Cunningham deu ordem para avançar e Lyster começou a realizar treinos e exercícios intensivos de voos noturnos e de lançamento de torpedos. O plano consistia em lançar duas vagas de uma dúzia de aviões cada, com um intervalo de uma hora entre ambas as vagas. Os porta-aviões transportariam os aviões até cerca de 170 milhas (315 quilómetros) do objetivo, e depois de lançados no ponto X, voariam até Taranto onde, quando chegassem, deveriam separar-se por forma a dispersar a atenção das baterias antiaéreas. Após algumas semanas de treinos intensos, Lyster informou «ABC» que trinta tripulações e aviões de ambos os navios – *HMS Illustrious* e *HMS Eagle* – estavam prontas para avançar. A data ficou marcada para 21 de outubro pelo simbolismo que a mesma representava para a *Royal Navy*, uma vez que foi neste dia que Nelson derrotou a marinha de Napoleão na batalha de Trafalgar, e batizaram a operação de *Judgement*.

Com o apoio fundamental da *R.A.F.*, todo o porto foi estudado em pormenor, através de documentação e fotografias aéreas da sua envolvente, as defesas antiaéreas, e a localização de cada um dos vasos de guerra. É durante a observação das fotografias que se verificaram grupos de pequenos pontos localizados de forma muito regular e que eram balões cheios com hidrogénio (figura 47). Os cerca de oitenta e sete *barrage balloons*

estavam separados cerca de trezentas jardas (duzentos e setenta e cinco metros) entre si, e amarrados com cabos de aço ao chão do porto, o que acrescentava mais risco, à missão.



**Figura 47.** Balão de Hidrogénio da defesa de Taranto.

Esta situação obrigou a que os pilotos voltassem a realizar treinos para evitar os balões e também houve a necessidade de que alguns aviões em vez de torpedos levassem bombas e foguetes de magnésio (*flares*), para iluminarem o porto e fornecerem a visibilidade necessária aos aviões que levavam os torpedos, de forma a evitarem os cabos de aço dos balões e visualizar os perfis dos principais navios a atingir. Na sequência os que levavam bombas largariam as mesmas em cima das instalações do porto e dos depósitos de combustível (figuras 48 e 49).

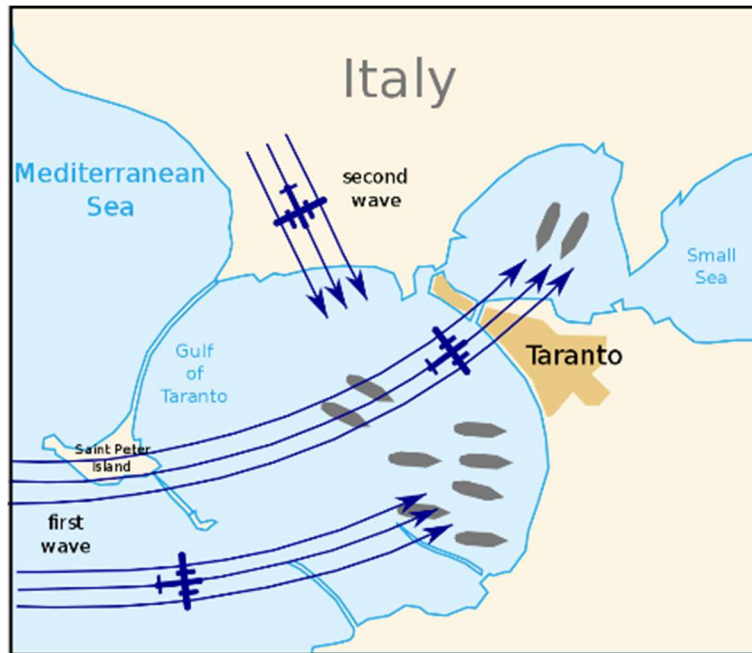


Figura 48. Plano das duas vagas da operação *Judgement*.

Todas estas alterações e imprevistos – um incidente relacionado com a extinção de um incêndio no hangar do *HMS Illustrious*, um problema nas redes de fornecimento de combustível do *HMS Eagle* que acabou por impedir que este porta-aviões participasse na operação – reduziu o número inicial de trinta aeronaves para vinte e quatro a serem lançadas apenas pelo *HMS Illustrious* e atrasaram a operação para o dia 11 de novembro. Mas as surpresas não tinham terminado. Quando a frota estava a chegar ao Mediterrâneo central, no dia 9 de novembro, um *Swordfish* teve problemas de motor e ao descolar caiu no mar e nos dois dias seguintes mais dois aviões tiveram problemas similares, o que reduziu a força para vinte e uma aeronaves disponíveis.

Com os problemas mecânicos solucionados, os vinte e um aviões foram divididos em dois grupos, um primeiro grupo com uma dúzia de aparelhos e o segundo com nove. Do primeiro grupo de doze, metade das aeronaves levava o torpedo *standard* de dezoito polegadas (*Mark XII Model*) que navegava a vinte e sete nós (cinquenta quilómetros por hora) a uma profundidade de trinta e três pés (cerca de dez metros), além do que dispunha de uma inovação – a pistola dupla – que não era mais do que um duplo dispositivo de detonação, isto é, o torpedo detonaria ou por impacto ou pelo campo magnético do navio alvo, o que resolvia o problema das redes que circundavam e protegiam os navios ancorados no porto de Taranto.



Após uma cuidada preparação, às 20:35h do dia 11 de novembro, os primeiros doze estavam no ar, com três quartos a atingirem o teto de serviço dos 7500 pés (2290 metros), mas os três restantes foram incapazes de acompanhar a formação e voaram a uma altitude diferente dirigindo-se sozinhos ao longo das duas horas e meia de voo até ao alvo. Ainda a uma distância considerável do porto de Taranto – cerca de 50 milhas (80 quilómetros), os pilotos em formação vêem o horizonte ser interrompido por clarões de luz e ruído, que eram as luzes das munições tracejantes das baterias antiaéreas italianas dirigidas a um *Swordfish* inglês que tinha chegado quinze minutos antes que os outros aviões, uma vez que não tinha subido ao teto de serviço e por isso demorado menos a chegar.

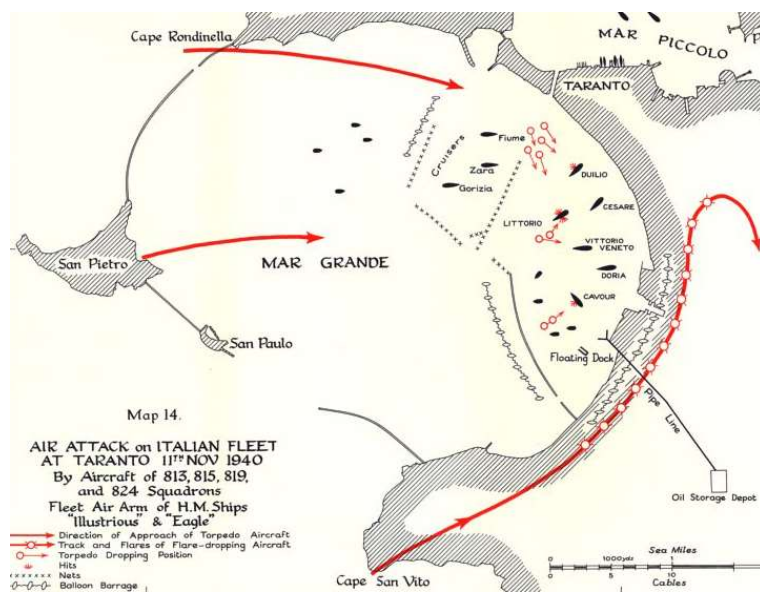


Figura 49. Ataque a Taranto – Localização dos principais navios e defesas do porto.

Apesar de ter perdido o efeito surpresa, metade do esquadrão 815, composto por aviões *Swordfish*, chega a Taranto às 23:00h e executa o plano que tinha sido repetidamente treinado, com uma eficácia incrível. Lançou os seus foguetes iluminando por completo o porto e deixando bem à vista as silhuetas dos principais vasos de guerra da *Regia Marina*, que naquela noite eram seis couraçados, nove cruzadores pesados, sete cruzadores ligeiros e treze contratorpedeiros. Esta ação deu a visibilidade necessária para que os outros seis aviões avançassem por entre o fogo antiaéreo e pudessem lançar os seus torpedos, atingindo diversos navios apenas com um avião abatido (a tripulação foi resgatada e presa pelos italianos). A metade que lançou os foguetes luminosos voou para bombardear os depósitos de combustível e as instalações de suporte. Uma hora depois



do primeiro ataque a segunda vaga de nove aviões *Swordfish* do esquadrão 819 chega para dar continuidade ao lançamento de torpedos contra os navios italianos. E também nesta segunda vaga de ataques apenas um avião inglês é abatido. Na madrugada do dia 12 de novembro todos os dezanove aviões remanescentes aterram no *deck* do *Illustrious*.



**Figura 50.** Vista aérea do porto de Taranto após ataque.

O resultado final desta operação foi um sucesso para a *Royal Navy*: 3 couraçados atingidos em que o *Littorio* e o *Duilio* foram bastante danificados e o *Conte di Cavour* afundado (só recuperado após a rendição de Itália em 1943), o cruzador pesado *Trento* também foi atingido por uma bomba (que não explodiu) e mais dois cruzadores ligeiros e dois contratorpedeiros severamente danificados, face a dois aviões perdidos. O efeito na *Regia Marina* foi bastante duro, uma vez que metade dos navios pesados de superfície italianos ficaram fora de serviço, sobrando apenas dois couraçados disponíveis (*Vittorio Veneto* e *Cesare*) que foram recolhidos para o porto de Nápoles, com uma participação mais limitada no remanescente do conflito. O final de 1940 é bastante encorajador para as forças britânicas a operar no Mediterrâneo e no Norte de África. Mas ainda que o moral estivesse em alta, algumas decisões ao nível político levaram a maré a inverter outra vez, a favor das forças do Eixo.

Finalmente, há relatos e documentação de que uma delegação japonesa visitou Taranto em maio de 1941 e que se informou com o máximo de detalhe possível sobre a

operação *Judgement*, junto das autoridades italianas. É provável que tenha havido alguma influência desta operação na preparação das forças japonesas para o ataque a Pearl Harbour. E ainda que a diferença em termos de números, tipos de aeronaves e período do dia seja relevante, não deixa de ser um ataque surpresa a uma base naval repleta de importantes navios de uma frota inimiga.

### 3.4. O CERCO DE MALTA E A «OPERAÇÃO PEDESTAL»

*Combatenti di terra di mare e dell'aria! ...La dichiarazione di guerra è già stata consegnata agli ambasciatori di Gran Bretagna e di Francia... Popolo Italiano! Corri alle armi, e dimostra la tua tenacia, il tuo coraggio, il tuo valore!*<sup>85</sup>

Com esta declaração feita por Benito Mussolini desde a varanda do seu escritório no *Palazzo Venezia* em Roma, e na expectativa de que a Inglaterra em breve fosse derrotada (e, eventualmente, ocupada) pelos alemães, Mussolini – que sonhava criar um novo império romano para voltar a dominar o *Mare Nostrum* – apanhou de surpresa os seus comandantes militares que consideravam que não estavam em condições de enfrentar as, no seu entender, poderosas *Royal Navy* e *Royal Air Force*. E, assim, um dia após a declaração de guerra, os primeiros bombardeiros italianos voaram os 95 quilómetros (60 milhas) que separam a Sicília de Malta, com o objetivo de destruir as forças britânicas na ilha – começava assim o cerco a Malta.

#### **Junho – Dezembro 1940**

No dia 11 de junho, bombardeiros *Savoia Marchetti SM-79*, escoltados por caças *Macchi C.200*, largaram as primeiras bombas a uma altitude entre os dez mil e os quatorze mil pés<sup>86</sup> sobre as docas e o aeródromo de Hal Far, iniciando um período de vinte e nove meses de sofrimento e privação. Na tarde desse mesmo dia, outros vinte e cinco *SM-79* realizaram um novo raide e dois foram abatidos pelas defesas antiaéreas e por um dos

---

<sup>85</sup> <https://historicalresources.wordpress.com/>

<sup>86</sup> Entre os três mil e quatro mil duzentos e cinquenta metros (1 Pé = 30,54 cm).

*Gladiators*, não provocando danos dignos de registo<sup>87</sup>. No primeiro dia houve vinte e nove baixas (dezasseis civis e treze militares).



**Figura 51.** *Savoia Marchetti SM – 79.*



**Figura 52.** *Macchi C. 200 Saetta*<sup>88</sup>.

---

<sup>87</sup> CAB-65-7-57: 426.

<sup>88</sup> <https://comandosupremo.com/amp/macchi-c-200-saetta/>

No final do primeiro mês de hostilidades as perspectivas de conseguir manter a ilha não eram muito animadoras – afinal foram realizados setenta e dois raids sobre a ilha pela *Regia Aeronautica* nos primeiros vinte e nove dias – e quase toda a frota inglesa que antes estava na ilha tinha partido para Alexandria. Contudo, a realidade é que os italianos durante a segunda metade de 1940, apesar do desgaste, medo e baixas entre os civis e militares, não foram capazes de infligir perdas ao ponto de quebrar o moral da população e destruir as defesas da ilha<sup>89</sup>. Apesar das missões de bombardeamento italiano, a *Royal Navy* dirigiu seis comboios de reabastecimento que conseguiram que as defesas fossem gradualmente reforçadas, trazendo ainda outros meios. Chegaram cento e sessenta mil toneladas de mercadorias, e os stocks de comida subiram para sete meses. Desembarcaram ainda vinte e oito baterias antiaéreas pesadas e dezasseis ligeiras, seis blindados, uma bateria de artilharia *QF 25-Pounder* e mais de cinco mil homens.

Os submarinos traziam medicamentos e material médico, bem como evacuavam doentes e feridos para Gibraltar. E também chegaram (ainda que intermitentemente) meios aéreos, nomeadamente 20 caças *Hawker Hurricane Mk IIA*, 12 torpedeiros *Fairy Swordfish*, 20 bombardeiros *Wellington*, 6 *Sunderlands* e 1 *Glenn Martin* (posteriormente denominados *Marylands*).<sup>90</sup> No final de 1940, Malta continuava sob poder inglês e bem mais capacitada para se defender do que no início do conflito.

---

<sup>89</sup> «When the bombs start coming down, the first reaction was terror. At first, we were frightened, we got very used to the bombing. For the first few months of the war when the Italians were bombing us, they had absolutely no idea what to bomb, they were much happier to put the bombs in the sea and go on. As a matter of fact, there was a caricature on the paper saying – Coraggio Fugiamo – courage let's run away». FERRANTE: 2013, *BBC Two – The Battle for Malta*:

<sup>90</sup> O'HARA 2013: 20



**Figura 53.** *Hawker Hurricane Mk II.*



**Figura 54.** *Fairey Swordfish.*





**Figura 55.** *Vickers Wellington Mk I.*



**Figura 56.** *Martin Maryland.*



**Figura 57.** *Short Sunderland Mk. V.*

A realidade é que as linhas de abastecimento marítimo entre Gibraltar e o Suez se mantiveram fechadas (com exceção de um único comboio) e as perdas do Eixo em termos de navios e tonelagem transportada da Itália para a Líbia foram relativamente baixas, à volta de cinco por cento<sup>91</sup>, entre junho e dezembro de 1940. O que significa que ambos os lados obtiveram um sucesso ou insucesso relativo, na limitação da eficácia dos comboios inimigos.

Paralelamente as forças italianas estacionadas na Líbia – que ascendiam a duzentos e quinze mil homens – obedeceram à ordem de Mussolini (ainda que com muitas reservas pelos comandos militares)<sup>92</sup>, e a 13 de setembro, avançaram na conquista do Egito (*Operazione E*) penetrando cerca de cem quilómetros em território egípcio até Sidi Barrani e obrigando os ingleses – que tinham em todo o Egito trinta e seis mil soldados – a recuarem até Mersa Matruh (figura 58). Após este avanço rápido, e na expectativa de

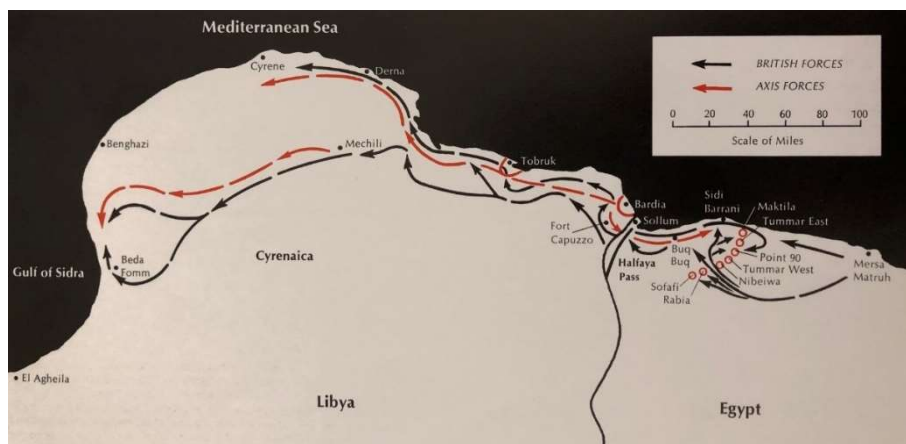
---

<sup>91</sup> BRAGADIN 1957: 354-367.

<sup>92</sup> «We were certainly not ready to go to war in 1940. It was purely a political move of Mussolini, who felt that Hitler was winning too much too quickly and if he didn't make some sort of gesture, take some sort of initiative he would not be able to sit at the conference table». COLACICCHI: 1973, *The World at War, Episode 8. The Desert, North Africa 1940-1943.*

receber reforços (nomeadamente blindados) as forças italianas seguraram a sua posição em sete campos fortificados e esperaram durante cerca de três meses<sup>93</sup>.

Este intervalo de tempo criou a oportunidade para as forças britânicas planearem uma contraofensiva que seria surpreendente, inclusive para os próprios ingleses. Com base em inteligência e observação aérea dos campos italianos, os britânicos verificaram que dois deles distavam vinte e quatro quilómetros entre si e isso lhes dava a oportunidade de penetrar nas linhas inimigas e circunscrevê-los. O objetivo era em cinco dias, empurrar os italianos para o leste e reconquistar Sidi Barrani.



**Figura 58.** Avanço Italiano (setas vermelhas) e contra-ataque inglês (setas pretas).

Num contra-ataque muito bem planeado (operação *Compass*), coordenado entre as forças aéreas, marítimas e terrestres, e executado de forma muito eficaz, as forças do general O'Connor<sup>94</sup> não só derrotaram os italianos em toda a linha, como penetraram mais de oitocentos quilómetros em território Líbio (até Bada Fomm), fixando-se numa atitude defensiva em El Aghelia. Esta operação que era suposto durar cinco dias, acabou por se estender por dez semanas (utilizando os suprimentos, veículos de transporte combustível,

<sup>93</sup> «Looking back now, seems an extraordinary thing, how we move into Egypt. By sending out these enormous columns, not very well protected because we didn't have any tanks. And then each one of them settling down in a sort of fortified camp This helped of course General O'Connor, I think. A lot». COLACICCHI: 1973, *The World at War, Episode 8. The Desert, North Africa 1940-1943*.

<sup>94</sup> Richard N. O'Connor (1889-1981): General do exército britânico, combateu na Grande Guerra em Arras e Bullecourt em França e em Piave na Itália. Na 2ª Guerra, como comandante da força ocidental do deserto, liderou a operação *Compass* no terreno e derrotou os Italianos em fevereiro de 1941, não sendo autorizado a prosseguir até Trípoli e eliminar as forças do Eixo no Norte de África. Como consequência do contra-ataque alemão, foi capturado em abril de 1941. Escapou em 1943, após a rendição de Mussolini, liderou o 8º Corpo do exército na Normandia e participou na operação *Market Garden* em 1944. No final de 1944 é nomeado GOC-in-C (*General Officer Commanding-in-Chief*) na Índia e retira-se da vida militar em 1948.



e água, capturados ao inimigo) e aprisionar mais de cento e trinta mil soldados italianos, trezentos e oitenta carros de combate e oitocentas e quarenta e cinco peças de artilharia. Permitiu ainda às forças britânicas tomarem as fortificações de Bardia e Tobruk (o maior porto da Cirenaica). O remanescente das forças italianas retirou para Trípoli.

Para frustração dos ingleses, e como o próprio general O'Connor<sup>95</sup> viria a relatar, o facto de parte considerável das forças britânicas terem sido transferidas para a Grécia – por ordem de Churchill – e não terem prosseguido até Trípoli aproveitando a oportunidade de derrotar definitivamente todo o contingente italiano em África, permitiu que os alemães viessem em socorro dos seus aliados e recomeçasse a segunda vaga de conquista de território líbio e egípcio, durante os dois anos seguintes. Desta feita, a vitória não definitiva do exército inglês sobre o décimo exército italiano no Norte de África, foi talvez o pior que podia acontecer a Malta, uma vez que com a chegada dos alemães, a situação mudou radicalmente. Para pior.

Também durante o segundo semestre de 1940, mais concretamente no final de junho e em novembro, a *Royal Navy* desferiu dois ataques fulminantes. O primeiro às forças navais francesas em Mers-el-Kebir com o objetivo de neutralizar as mesmas para que não pudessem ser utilizadas pelos alemães. E o segundo, ao realizar um ataque surpresa aos navios da *Regia Marina* estacionada em Taranto. Ambas as operações foram descritas com maior detalhe nos capítulos anteriores.

Mesmo que Hitler não quisesse um envolvimento maior no Mediterrâneo, o aviso do *Großadmiral*<sup>96</sup> *Eric Raeder* que em caso de não intervenção e ajuda alemã aos italianos o Mediterrâneo ficaria dentro de muito pouco tempo totalmente sob controlo inglês, acaba por convencer Hitler a enviar reforços, primeiro para a Sicília – o *Fliegerkorps 10* – comandados por Hans Geissler e mais tarde para a Líbia – o *Afrika Korps* – comandado, pelo já então famoso, Erwin Rommel.

---

<sup>95</sup> «We couldn't do Greece and Tripoli at the same time, that's quite clear. I say, we could have done Tripoli immediately, and still left our options open for Greece. If we had advanced immediately we could have push them out. I entirely blame myself for not having done it, I think it was quite inexcusable». O'CONNOR: 1973, *The World at War, Episode 8. The Desert, North Africa 1940-1943*.

<sup>96</sup> Grande-Almirante.

### Janeiro – Maio 1941

Os alemães chegaram às bases italianas da Sicília em dezembro de 1940 e o efeito sobre Malta foi imediato<sup>97</sup>. Com uma precisão e eficácia consideravelmente superior à dos italianos, os bombardeamentos dos aviões alemães passaram a ser dirigidos às defesas da ilha, às infraestruturas (abastecimento de eletricidade, de água, etc.) e também aos comboios que a forneciam. Logo a 10 de janeiro um ataque em duas vagas, a primeira com dois bombardeiros italianos, e uma segunda com um conjunto de trinta e seis *Junkers Ju-87 Stukas* e *Junkers Ju-88* (figuras 59 e 60) atacou um comboio que vinha de Gibraltar para Malta deixando o porta-aviões *Illustrious* muito danificado e fora de combate por vários meses. E apenas doze horas depois o cruzador *Southampton* foi «ferido» mortalmente por um novo ataque de doze bombardeiros de mergulho, acabando por ser afundado por um torpedo inglês após a recolha da tripulação.



Figura 59. *Junkers Ju-87 (Sturzkampfflugzeug – Stuka)*.

---

<sup>97</sup> «When the Italians used to come, they used to drop the bombs and they go away. But not the Germans. The Germans used to make sure that they dive on the place that they want. And they never used to come in 3's and 5's. They used to come in big gross». TURNER: 2013, *BBC Two – The Battle for Malta*.



**Figura 60.** *Junkers Ju – 88.*

O ataque em voo picado e a perícia dos pilotos alemães, que traziam muita experiência deste tipo de combate contra navios britânicos ao largo da Noruega, levaram a que Cunningham referisse que «o comando no Mediterrâneo ficou ameaçado por uma arma bem mais eficiente e perigosa do que haviam combatido até então»<sup>98</sup>.

Ao longo de quase todo o primeiro semestre de 1941, a existência em Malta, tanto dos civis como dos militares, foi uma luta pela sobrevivência, seja pela busca de segurança física em termos de abrigos (escavados no subsolo), seja pelo abastecimento de todo o tipo de bens, com o óbvio racionamento dos mesmos, incluindo água<sup>99</sup>. Os raids constantes que os bombardeiros do Eixo fizeram à ilha – ainda que com a perda de sessenta aviões entre janeiro e abril em confronto com os poucos caças *Hurricanes* e *Fulmars*<sup>100</sup> ingleses – limitaram o número de navios que conseguia chegar à ilha durante este período de tempo, não dando alívio às privações sofridas pela população. E se no segundo semestre de 1940 o número médio de alertas por mês era de vinte e um, e foram lançadas setenta toneladas de bombas no mesmo período, com a chegada da *Luftwaffe* a combinação de forças italianas e alemãs elevou estes números para uma média de noventa e dois alertas e trezentas e trinta toneladas de bombas por mês durante os meses de janeiro a maio de 1941<sup>101</sup>.

---

<sup>98</sup> «In a few minutes, the situation had changed. At one blow the fleet had been deprived of its fighter aircraft, and its command of the Mediterranean was threatened by a weapon far more efficient and dangerous than any which we had fought before». WHIPPLE 1981: 90.

<sup>99</sup> «Shortage of water was a terrible thing. We had a bucket of water, which had to everything for the day». CRAWFORD: 2013, *BBC Two – The Battle for Malta*.

<sup>100</sup> <https://hushkit.net/2020/03/24/>

<sup>101</sup> O'HARA 2013: 23.

## Junho – Dezembro 1941

Hugh Loyd chegou a Malta em junho como novo AOC (*Air Commanding Officer*)<sup>102</sup> e deu início a um programa de reforço das defesas dos aeródromos e proteção dos (ainda poucos) aviões disponíveis, que estavam demasiadamente expostos nas proximidades das pistas. Mas o facto é que a situação era de escassez de todo o tipo de materiais e a manutenção dos meios e equipamentos era muito difícil. Havia falta de tudo, não apenas de aviões, de sobressalentes e até de ferramentas, mesmo algumas das peças foram encontradas nos destroços causados pelos bombardeamentos, e como último recurso canibalizavam-se meios novos como fonte de sobressalentes para que outros meios ficassem operacionais – situação que era válida também para os submarinos, que por vezes iam para missões com alguns dos equipamentos parcialmente operacionais.

Apesar destas contrariedades, com os reforços que gradualmente foram sendo enviados, quer caças, como bombardeiros, no final da primavera de 1941, o retomar das ações ofensivas sobre os comboios do Eixo mostrava-se absolutamente indispensável<sup>103</sup>, uma vez que Rommel iniciou o contra-ataque em abril, na operação *Sonnenblume*<sup>104</sup>, e empurrou as forças inglesas praticamente de volta para o Egipto, reconquistando a quase totalidade do território que os italianos tinham perdido.

Mas não conseguiu tomar Tobruk, onde as forças australianas defenderam com muito vigor o maior porto da Cirenaica, impedindo que os abastecimentos do Eixo chegassem a um ponto logisticamente mais favorável. De notar que para continuar com a sua campanha, Rommel necessitava de abastecimentos (entre equipamentos e combustível) na ordem das setenta mil toneladas/mês<sup>105</sup>. Era por isso fundamental para os ingleses, impedir que tal acontecesse e continuar ou recomeçar as ações ofensivas.

---

<sup>102</sup> Hugh P. Lloyd (1894-1981). *Air Chief Marshal* Inglês da Real Força Aérea (R.A.F.), alistou-se no *Corps of Royal Engineers* como sapador durante a Grande Guerra antes de entrar no *Royal Flying Corps* que, após fusão com a *Royal Navy Air Service*, seria a futura *Royal Air Force*. Na 2ª Guerra Mundial é promovido a Capitão de Grupo onde adquire experiência de bombardeiros liderando os 2º e 3º grupos no *Bomber Command*. A superioridade dos caças alemães face aos britânicos aliada à sua falta de experiência de combate em aviões de caça, gera tensão com os pilotos, e é substituído por Keith Park um ano depois. Retira-se de serviço ativo em 1953.

<sup>103</sup> «We knew very well we had to stop these convoys getting over to Rommel to help our Army which is the whole purpose of being there». CRAWFORD: 2013, *BBC Two – The Battle for Malta*.

<sup>104</sup> A operação *Sonnenblume*, ou operação Girassol foi o nome dado ao envio de tropas alemãs para o Norte de África para resgate do 10º Exército italiano que quase tinha sido eliminado pelas forças britânicas na operação *Compass*. O comandante destas forças denominadas *Deutsches Afrika Korps* (DAK) era, o já à época famoso, general Erwin Rommel.

<sup>105</sup> BRAGADIN 1957: 72.

Assim, em abril, um comboio do Eixo constituído por cinco navios mercantes (quatro alemães e um italiano) e escoltado por três *destroyers* italianos foi devastado por um ataque de quatro *destroyers* ingleses que demonstrou uma coordenação exímia entre os serviços de inteligência, a força aérea e a marinha inglesas, que além do mais possuíam tecnologia de radar em três dos quatro navios, o que lhes permitia operar com maior eficácia (em particular durante a noite) do que os italianos, que não dispunham da mesma tecnologia nos seus navios. Com esta combinação de pontos fortes, executaram com sucesso a operação, que resultou em três navios mercantes afundados e dois severamente danificados e ainda dois *destroyers* afundados. Do lado inglês, houve a perda do *destroyer Mohawk*.

No final de maio o submarino *HMS Upholder* afunda o navio de transporte italiano *Conte Rosso* levando consigo mais de metade dos dois mil setecentos e sessenta e nove combatentes que iam reforçar o contingente ítalo-alemão na Líbia. Este foi um afundamento particularmente relevante, pois Rommel não se podia dar ao luxo de perder mantimentos e pessoal, e ao longo do verão aproveitando a «folga» que foi dada pela partida da *Luftwaffe* para os Balcãs e para a frente de Leste, as forças aérea e de submarinos de Malta dizimaram os comboios do Eixo. Desta forma, entre os sucessos ofensivos e abastecimento mais regular – ainda que sob ataque contínuo das forças italianas – Malta continuou a ser reforçada de forma periódica e em julho a guarnição era composta por vinte e dois mil e trezentos efetivos com cento e doze baterias antiaéreas pesadas e cento e dezoito ligeiras.



**Figura 61.** *HMS Upholder* na base de *Lazaretto* em *Manoel Island*.

Em setembro, com base em informações secretas enviadas por *Bletchley Park*<sup>106</sup>, o comandante da 10ª flotilha de submarinos Comandante George W. Simpson<sup>107</sup>, organiza um grupo de oito<sup>108</sup> submarinos (à semelhança das *Rudeltaktiks*<sup>109</sup> alemãs no Atlântico) para emboscar um comboio de três navios de transporte de tropas (*Neptunia*, *Oceania*, *Volcania*), protegidos por seis *destroyers* cujo destino era a Líbia. No grupo elegido está o *HMS Upholder* que consegue atacar e afundar dois dos navios de transporte, o *Neptunia* e o *Oceania*.

Em outubro é formada a Força K, um conjunto de navios de superfície constituída por dois cruzadores ligeiros (*HMS Aurora* e *HMS Penelope*) e dois *destroyers* (*HMS Lance* e *HMS Lively*), a operar desde Malta, e que mais tarde seria reforçado com mais dois cruzadores ligeiros e mais dois *destroyers*.

Com esta evolução adversa para o Eixo e para responder às solicitações de Rommel, Hitler ordena que seis *U-Boots* partam para o Mediterrâneo, sob protestos de Karl Dönitz – *Führer der Unterseeboote*. Apesar da posição de Dönitz que defendia que todo o esforço dos submarinos se devia centrar em cortar o abastecimento à Inglaterra vindo pelas rotas do Atlântico, em dezembro a frota de submarinos alemães estava dividida de forma igual entre o Atlântico e o Mediterrâneo. O objetivo era perseguir e afundar os comboios ingleses a fim de limitar o abastecimento destes no Norte de África, uma vez que no lado dos abastecimentos do Eixo a situação se agravava de forma relevante com perdas até sessenta por cento na segunda metade de 1941.

Se o envio de forças britânicas para a Grécia impediu o sucesso completo e definitivo na Líbia por parte dos ingleses, a ajuda alemã aos italianos nesse mesmo teatro

---

<sup>106</sup> *Bletchley Park* é uma propriedade localizada no condado de *Milton Keynes* (*Buckinghamshire*) a cerca de oitenta quilómetros a noroeste de Londres. Foi adquirida pelo governo britânico em 1938, que aí instalou a escola de codificação e criptografia (*Government Code & Cypher School – GC&CS*) designada como Estação X. Estrategicamente localizada perto de uma via-férrea com ligação às universidades de Oxford e Cambridge, foi aqui que a equipe do projeto Ultra concebeu e construiu as máquinas (Bombes) que decifram o código nazi Eigma. Em 1939, trabalhavam 200 pessoas na Estação X, e no final de 1944 eram cerca de 9000. Hoje é um Museu.

<sup>107</sup> George W. G. «Shrimp» Simpson (1901-1972) Educado no *Royal Navy College*, integrou a *Royal Navy* em 1917 e voluntariou-se para integrar os submarinos em 1921. Comandou o *HMS Porpoise* quando a 2ª Guerra Mundial começa e em 1941 é nomeado para liderar a X flotilha de submarinos com base em Malta. Sob condições adversas de intenso bombardeamento inimigo, escassez de sobressalentes, e racionamento de tudo, realiza operações ofensivas, defensivas e de reabastecimento da ilha, contribuindo para a sua manutenção (da ilha) em mãos aliadas. Em 1943, passa o comando e regressa a Inglaterra onde é nomeado C-o-C dos *Western Approaches*. Retira-se do serviço ativo em 1953.

<sup>108</sup> O'HARA 2013: 31.

<sup>109</sup> *Rudeltaktiks* ou táticas de grupo, conhecidas pelo termo inglês de *Wolfpacks*.

de operações, também levantou muito a pressão que a *Luftwaffe* estava a exercer sobre Malta, que se continuasse, poderia eventualmente levar à invasão da ilha eliminando por completo a ameaça inglesa aos comboios do Eixo nessa parte do Mediterrâneo. Com a invasão Italiana da Grécia a sofrer desaire atrás de desaire, – em outubro de 1940 as forças de Mussolini invadiram a Grécia, mas após um mês retiraram de volta para a Albânia – além da necessidade de abafar um golpe de estado antialemão na Jugoslávia, Hitler vê-se forçado a direcionar parte das forças da Sicília para os Balcãs aliviando dessa forma a pressão sobre Malta. E, ainda, na sequência da decisão de invadir a União Soviética (operação *Barbarossa*) em junho de 1941, a maior parte das forças alemãs foi dirigida para a frente Leste, facto que reduziu ainda mais pressão do Eixo sobre a resistente ilha, o que permitiu reforçar as suas defesas, com meios aéreos, munições e suprimentos e dar continuidade de forma mais frequente e determinada aos ataques aos comboios de abastecimento do Eixo.

### **Janeiro – Julho 1942**

O final do ano de 1941 foi um período de eventos relevantes a todos os níveis, a meio de novembro o porta-aviões *HMS Ark Royal* que tinha transportado diversos aviões para Malta é afundado pelo *U-Boot* alemão *U-81*. Dezembro inicia-se com o ataque surpresa do império japonês à base americana de Pearl Harbour (com similitudes ao de Taranto) e que traz os americanos para a guerra, para júbilo de Churchill. Também em dezembro, e menos feliz para o lado inglês, é o ataque das forças especiais italianas, denominados *Maiales*, da Xª flotilha Ligeira MAS (*La Decima Flottiglia Motoscafo Armato Silurante*) dentro do porto de Alexandria, que danificou dois couraçados (*HMS Valiant* e *HMS Queen Elizabeth*) o navio-tanque *Sagona* e o *destroyer HMS Jarvis*.

Com o inverno russo a impedir o avanço alemão na frente leste, e com a situação nos Balcãs mais controlada, Hitler decide que é imperativo eliminar a ameaça de Malta, para que o caminho até ao Suez não encontre obstáculos de abastecimento. Consequentemente, a *Luftwaffe*, através do *Fliegerkorps II* (a *Fliegerkorps X* transferiu-se para o Norte de África) regressa às bases da Sicília, agora sob as ordens do *Generalfeldmarschall Kesserling*<sup>110</sup>, que via em Malta uma situação similar à Batalha de

---

<sup>110</sup> Albert Kesserling (1885-1960) *Generalfeldmarschall* alemão alistou-se no exército em 1904 depois de ter servido na Grande Guerra, transferiu-se em 1935 para a *Luftwaffe*. Comandou esquadrilhas aéreas na Polónia, França e em Inglaterra entre 1939 e 1940. Apoiou Hermann Göring em bombardear cidades

Inglaterra, onde ele liderou uma esquadrilha (*Luftflotte 2*), mas, obviamente, numa escala menor e que desta vez não podia ter o mesmo desfecho.

Estavam reunidas as condições para que um verdadeiro inferno se fosse abater sobre a ilha. Em finais de dezembro os alemães começaram as operações em conjunto com a *Regia Aeronautica*, de bombardeamentos contínuos às posições militares e civis (em particular os aeródromos, mas também os portos e docas de descarga), resultando num bloqueio que quase fez sucumbir a ilha de fome. A estratégia consistia em três passos:

- i. **Neutralização dos caças defensivos** da força aérea britânica atraindo-os para o confronto com grupos de quatro bombardeiros (tipicamente JU-88) escoltados por dez a trinta caças (Me 109 E/F);
- ii. **Atingir a superioridade ou mesmo a supremacia aérea** iniciariam bombardeamentos às infraestruturas navais e aéreas;
- iii. **Neutralização dos comboios britânicos** por unidades de ataque aos navios (*anti-shiping*) estacionadas na Sicília, Sardenha, Grécia e Norte de África<sup>111</sup>.

Os raids aéreos passaram de noventa e três em novembro para cento e sessenta e nove em dezembro. Janeiro começou com duzentos e sessenta e dois raids de bombardeamentos em altitude e de mergulho o que dá cerca de oito raids por dia. Em fevereiro cerca de dois mil e quinhentos aviões bombardearam Malta e o dobro desse número em março. Os aviões de caça alemães e italianos não só superavam os britânicos em cerca de três para um em termos numéricos, como os seus caças eram superiores em termos de performance (*Messerschmit Bf 109 E/F* e *Macchi C. 202* vs. *Hawker Hurricane Mk. I/II*).

---

inglesas suspendendo os ataques aos aeródromos ingleses. Uma decisão que foi favorável à *RAF* que recuperou a iniciativa e derrotou a *Luftwaffe* na Batalha de Inglaterra. Depois da invasão da União Soviética, foi nomeado comandante da região sul e liderou a campanha do Norte de África e Malta. Após as invasões aliadas, liderou uma defesa muito efetiva. Substitui Von Rundsted em março de 1945 como comandante da região Oeste, e rende-se aos aliados em Maio de 1945. É julgado pelo *massacre das Fossas Ardeatinas* e condenado à morte em 1947, sendo a pena comutada para prisão perpétua, obtendo um indulto em 1952.

<sup>111</sup> NOPPEN 2018: 122.





**Figura 62.** *Messerschmit Bf. 109G Trop.*



**Figura 63.** *Macchi C. 202<sup>112</sup>.*

Rapidamente as forças do Eixo conseguiram a supremacia aérea no Mediterrâneo central, e os seus comboios conseguiam navegar quase incólumes para abastecer Rommel, e ao mesmo tempo que dizimavam os comboios navais ingleses.

Ao longo dos primeiros meses do ano de 1942, dos trinta navios mercantes que foram enviados para Malta, apenas dez conseguiram romper o bloqueio, sendo que destes, três foram afundados enquanto descarregavam, ou seja, uma taxa de perda de setenta e cinco por cento, o que compara com a segunda metade de 1941 em que, dos dezasseis navios de carga transportados apenas um não chegou ao destino, ou seja seis por cento. A situação em Malta tornara-se crítica. A população enfrentou todas as privações e

---

<sup>112</sup> <https://comandosupremo.com/macchi-c202/>

sacrifícios de forma estoica, e resoluta. As rações diárias foram divididas para metade e como referiu uma mulher: *everyone should starve equally*<sup>113</sup>. As *Victoria Kitchens*, cozinhas comunitárias organizadas em vários bairros, para apoiar os que se viram sem abrigo, para economizar combustível que era escasso, e para de forma eficiente utilizar as rações de todos os vizinhos, chegaram a servir um total de duzentas mil refeições por dia, e foram uma das muitas iniciativas de como em tempos de carência, a solidariedade e eficiência encontram soluções exemplares. As oficinas de reparação, passaram para localizações subterrâneas escavadas na rocha calcária, os submarinos na base naval de *Lazareto* em *Manoel Island* tiveram que «estacionar» submersos uma vez que não havia *bunkers* de proteção (*submarine pens*), e as instalações onde as tripulações descansavam passaram também para túneis subterrâneos.



**Figura 64.** Ruínas na praça Rainha Vitória e limpeza de escombros em La Valetta (Malta).

Mas a situação em termos defensivos era de tal forma frágil que os *Hurricanes* foram praticamente eliminados restando no final de janeiro vinte e oito, e a meio de fevereiro apenas onze estavam operacionais<sup>114</sup>, o que foi conseguido apenas devido ao brio e perseverança das equipas de mecânicos que conseguiam mantê-los a voar à custa da canibalização de outros aparelhos. A posição britânica no Mediterrâneo passou de dominante a quase ser eliminada deste teatro de operações.

<sup>113</sup> «Todos devem passar fome por igual».

<sup>114</sup> WHIPPLE 1981: 143.

A capacidade de improvisação e resiliência das forças militares e da população foi determinante para a sobrevivência e manutenção da ilha, em particular da *Royal Navy* que organizou, além dos comboios – sempre fustigados pela *Luftwaffe*, *Regia Marina* e *Regia Aeronautica* – uma série de missões com submarinos para abastecer Malta com comida, munições e combustível. Estas missões foram batizadas de tapete mágico (*Magic Carpet*), uma vez que além de viveres, combustível, munições e até torpedos, na segunda metade de 1941 em dezasseis missões para a ilha trouxeram em média cento e sessenta toneladas por missão. E durante os primeiros meses de 1942 a média foi de duzentas toneladas por missão, mais do dobro das realizadas no ano anterior. Além dos bens, munições e armamento, os submarinos também traziam algo que sempre levantava o moral das tropas – o correio.

Após longa insistência dos pilotos que defendiam e suplicavam por aviões capazes de enfrentar os rivais alemães e italianos, só em março é que chegaram os primeiros aviões *Spitfire Mk. IX* capazes de rivalizar com (e superar) os caças *Me 109* e *Me 110* alemães e os *Macchi C. 202* italianos, e ainda assim as quantidades iniciais (quinze no início e mais dezasseis no final do mês) eram reduzidas, mas foi o suficiente para elevar o moral da ilha.



**Figura 65.** *Spitfire Mk. IX.*

Gradualmente, com muito esforço e algumas perdas relevantes – o porta-aviões americano *Wasp* entregou no final de abril quarenta e seis *Spitfires* que foram surpreendidos pelas forças alemãs assim que aterraram em Malta, e em três dias quase

todos foram destruídos nas pistas – ainda assim, a *R.A.F.* conseguiu estabelecer um contingente cada vez maior destes aparelhos durante o mês de maio. A combinação destes com os *Hurricanes* (que passaram a focar-se nos bombardeiros) iria começar a virar o jogo de novo a favor dos britânicos.

No final de abril, Hitler e Mussolini acertaram os termos do plano de invasão de Malta, a operação *Herkules* – esta deveria ocorrer no início de julho depois da ofensiva de Rommel sobre Tobruk, e que após a conquista desta importante guarnição, este faria uma pausa ao chegar à fronteira com o Egito, para que as forças da *Luftwaffe* fossem alocadas do Norte de África para suporte à operação *Herkules/C3*<sup>115</sup>.

Rommel, assim que tomou Tobruk achou que tinha condições para avançar, e uma vez que estava a ser abastecido praticamente na totalidade, solicitou ao *Duce*<sup>116</sup> permissão para avançar para o Egito, uma vez que na conquista de Tobruk, capturou aos britânicos cinco mil toneladas de rações, dois mil camiões e blindados e mil e quatrocentas toneladas de combustível. Nesta altura tanto Kesserling como o Marechal Bastico, superior hierárquico italiano de Rommel, insistiram que parasse a perseguição ao 8º Exército britânico para poderem avançar com a operação *Herkules* e neutralizar Malta definitivamente. Rommel com a ganância da potencial conquista do Egito/Suez, e de acordo com duas fontes,<sup>117</sup> insistiu que a invasão a Malta fosse adiada – contra a vontade de vários membros do *Comando Supremo Italiano* e do *Oberkommando der Wehrmacht* – e obteve luz verde do *Duce* uma vez que Rommel enviou o seu oficial de ligação para obter o suporte do próprio Hitler, que apoiou totalmente a *Raposa*<sup>118</sup> e escreveu ao seu aliado italiano que «só uma vez na vida é que a deusa da vitória sorri». Desta forma Rommel avançou, para manter a pressão sobre os britânicos – que retiraram até El Alamein – pois estava convencido que capturaria o Cairo na primeira semana de julho,

---

<sup>115</sup> LIDDEL-HART 1953: 203: «Após este acordo, Hitler voltou a ter dúvidas sobre a operação, e nos debates com o seu estado maior apresentou uma série de argumentos contra a operação – que os italianos não conseguiam manter nada secreto, que não tinham o espírito de combate para uma campanha tão difícil, que não seriam capazes de dar suporte às forças paraquedistas alemãs, e que a sua marinha (*Regia Marina*) não enfrentaria a britânica e consequentemente deixariam as forças alemãs sem abastecimentos. Desta forma, a 21 de maio, decidiu que a operação seguiria apenas no papel, e se Rommel tivesse sucesso em Tobruk, a operação seria definitivamente cancelada, uma vez que os abastecimentos poderiam ser feitos via Creta, fazendo by-pass a Malta».

<sup>116</sup> LIDDEL-HART 1953: 235.

<sup>117</sup> HYSLOP & NEWTON 1990: 137 e O'HARA: 176.

<sup>118</sup> Kesserling mais tarde referiu que Rommel exercia uma influência quase hipnótica sobre Hitler.

dado que não queria dar tempo a Auchinleck<sup>119</sup> para que recebesse reforços. *Herkules* é mais uma vez adiada.

Em Malta no final da primavera, os bombardeamentos atingiram o seu auge, mas com os reforços de aviões *Spitfire*, que operavam em cinco esquadrões nesta altura, as baixas de aviões da *Luftwaffe* incrementaram de forma expressiva – só em maio 259 aparelhos da *Luftwaffe* foram abatidos ou danificados<sup>120</sup>. No final de maio, Kesserling tinha oitenta e três aviões, o que impressiona quando comparado com várias centenas apenas dois meses antes. O reforço dos *Spitfires*, em conjunto com os fatores abaixo contribuiu decisivamente para virar o jogo a favor dos ingleses:

- i) A campanha de Rommel no Norte de África passa a ter preferência sobre a operação *Herkules* e transfere recursos para esse teatro de operações;
- ii) A campanha no Leste recomeça e para aí são igualmente transferidos meios, em particular alguns aviões;
- iii) Hitler, ainda com a (má) experiência das baixas resultantes da conquista de Creta, tem dúvidas sobre a invasão de Malta e recusa o abastecimento de combustível à *Regia Marina*.

Desta feita, no final de junho de 1942 a operação *Herkules* ou *Operazione C3* como os italianos a codificaram, é definitivamente cancelada. Concluindo, a supremacia aérea da *Luftwaffe* sobre Malta desaparece pela combinação da redução e deslocação das suas forças para outros teatros de operações (Norte de África e a frente de Leste), e também pelo reforço das defesas de Malta.

E em julho Hugh Loyd é substituído por Keith Park, que já tinha enfrentado (e vencido) Kesserling durante a Batalha de Inglaterra. As táticas do novo AOC mostram-se mais adequadas à situação de Malta, em virtude da sua experiência como piloto de caça, e, ao contrário de Loyd, Keith Park era muito conhecedor dos conceitos, táticas e da dinâmica do combate aéreo, conduzindo a uma maior taxa de sucesso nos confrontos

---

<sup>119</sup> *Field Marshal* Claude Auchinleck (1884-1981), militar de carreira inglês, combateu na Grande Guerra, onde defendeu o canal do Suez. Em julho de 1941 é nomeado Comandante das forças do Médio Oriente substituindo o General Wavell. Conseguiu fazer com que Rommel batesse em retirada na operação *Crusader*, apenas para, por algum excesso de otimismo, ser derrotado em toda a linha e perdido Tobruk num contra-ataque surpresa da «Raposa do Deserto» que obrigou as forças inglesas a retirar para o Egipto, onde conseguiu segurar a posição do 8º Exército inglês na primeira batalha de El Alamein. É substituído pelo General Harold Alexander. Destacado para a Índia como comandante supremo até à partição entre aquele país e o Paquistão em 1947, retira-se nesse ano do serviço ativo.

<sup>120</sup> NICHOLS 2008: 35.

com as forças do Eixo. Em vez de esperar pelos bombardeiros em cima da ilha, Park lançava os seus caças ao encontro dos bombardeiros assim que eram detetados pelo radar o que lhe permitia quebrar as formações antes destes chegarem à ilha.

### **A Operação Pedestal**

Apesar de aparentemente os céus de Malta terem ficado mais libertos dos bombardeamentos, a situação em termos de abastecimento continuava crítica e não melhorava. A água começava a escassear devido aos bombardeamentos das estações de bombagem e das redes de distribuição. A comida também escasseava. O racionamento era total. Malta estava à beira do colapso. Em face desta situação a *Royal Navy* planeou e enviou dois comboios (serão as denominadas operações *Harpoon* e *Vigorous*), um vindo do Leste (Port Said no Egipto e Haifa na Palestina com onze navios mercantes) e o outro vindo do Oeste (Gibraltar com seis navios), com o objetivo de dividir as forças do Eixo para que as hipóteses de sucesso, fossem maiores. O facto é que resultaram num fracasso, pois apenas dois dos dezassete navios mercantes chegaram a Malta.

Em agosto e num esforço de tudo-ou-nada, os ingleses montaram a operação *Pedestal*, um comboio composto por quatorze navios mercantes, com comida, combustíveis e munições, para reabastecimento da ilha, sendo o maior deles o *tanker* (petroleiro) *Ohio* carregado com querosene e *fuel oil*, combustíveis críticos para os aviões. Como proteção ao *convoy* vinha uma força poderosa: dois couraçados (*HMS Nelson* e *HMS Rodney*), três porta-aviões (*HMS Indomitable*, *HMS Victorious* e *HMS Eagle*), sete cruzadores e vinte e quatro *destroyers*. Face à dimensão do comboio britânico as forças do Eixo que foram ao seu encontro eram igualmente impressionantes – duzentos aviões da *Luftwaffe* vieram de Chipre para a Sicília e juntaram-se aos quatrocentos aviões da *Regia Aeronautica*, vinte e um submarinos italianos e alemães e ainda vinte e três lanchas torpedeiras. A viagem do comboio durou desde 10 de agosto contabilizando desde o momento em que passou por Gibraltar o último dos navios que o constituía, até ao dia 15, quando o último navio sobrevivente desta viagem chegou a Malta. Atacado ferozmente e inúmeras vezes ao longo dos quatro dias de viagem, a defesa do mesmo foi, podemos dizê-lo, heroica.

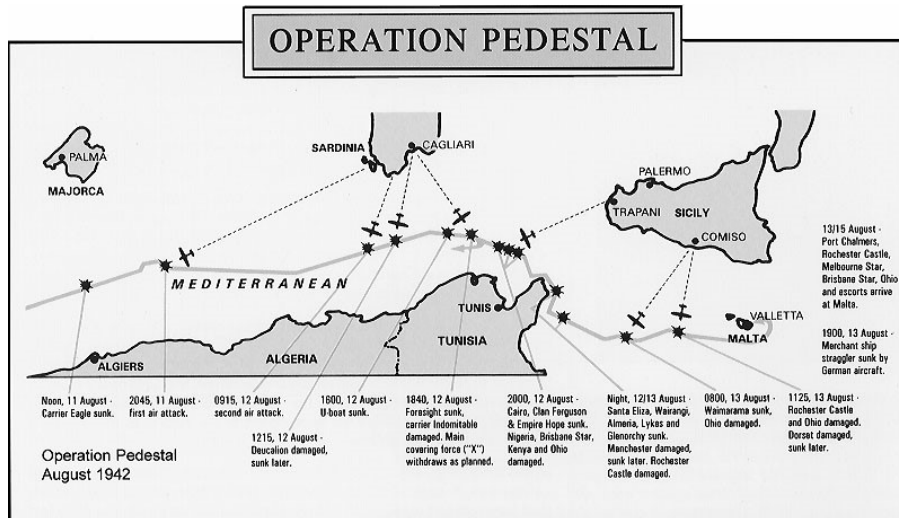


Figura 66. Operação Pedestal.

Dos 14 navios mercantes, 5 conseguiram chegar a Malta entre eles o petroleiro *Ohio*, com quase toda a sua carga intacta, e que apesar de ter sido atingido inúmeras vezes foi rebocado com sucesso até ao destino e conseguiu realizar o transvase do combustível. A figura 66, mostra o percurso e a epopeia pela qual passou este comboio. Os combates foram intensos, com o primeiro embate a acontecer no dia 11 com o afundamento do porta-aviões *HMS Eagle*, pelo submarino *U-73*. No final do dia os aviões alemães foram repelidos pelas baterias antiaéreas (4 foram abatidos) dos navios de escolta sem causar danos a qualquer navio.

Na manhã do dia 12, a uma distância de cerca de cem quilómetros da Sardenha, um novo ataque de *Ju-88* foi repelido pelos caças do *HMS Indomitable* que abateram 6 bombardeiros. Contudo este porta-aviões acabou por ser atingido por três bombas de um *Ju-87 Stuka* que provocaram danos no seu *flight deck* (convés de voo), o que impediu aterragens e descolagens. E ao final do dia, em duas vagas de bombardeamentos, o cargueiro *Deucalion* foi inicialmente danificado e mais tarde afundado por um torpedo.

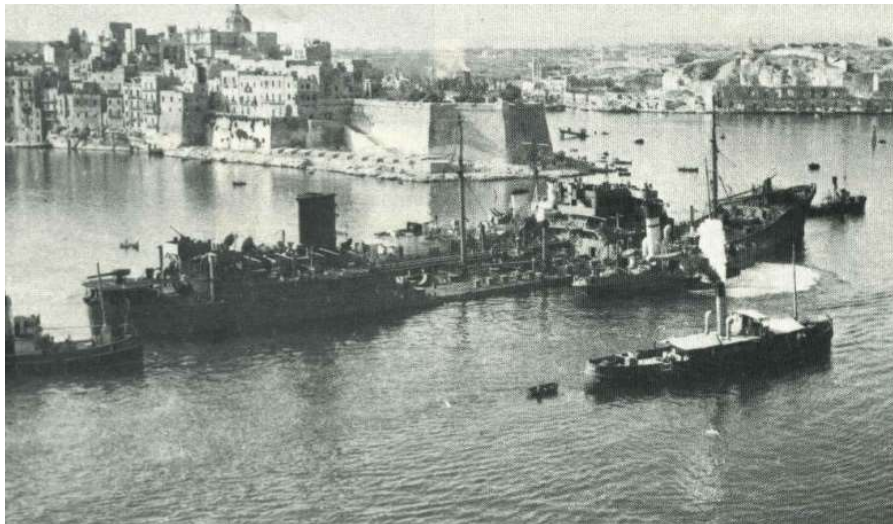
Um pouco antes de chegarem ao estreito da Sicília o ponto mais perigoso da viagem, foi a altura em que os couraçados e porta-aviões regressaram a Gibraltar, deixando o comboio protegido apenas pela Força X (cruzadores e *destroyers*). A decisão de antecipar um pouco o regresso a Gibraltar, tomada pelo Vice-Almirante Edward N. Syfret que liderava a força de proteção, deveu-se ao facto de o *HMS Rodney* ter uma caldeira danificada, o *HMS Indomitable* estar danificado e inoperacional para lançar e aterrar os seus aviões (que tiveram de o fazer no *HMS Victorious*), e o *HMS Eagle* ter sido afundado. Consequentemente as defesas aéreas do comboio diminuiram



consideravelmente, o que expunha estes vasos de guerra a um risco ainda maior. Sobre a decisão de antecipar o regresso, Syfret mais tarde escreveu:

«É improvável que um novo ataque de larga escala à força X ocorra antes do anoitecer, e atingido os Skerki Banks<sup>121</sup>, há a esperança de que a ameaça submarina não esteja mais presente»<sup>122</sup>.

Os navios mercantes passaram a ser escoltados por doze *destroyers* e quatro cruzadores. Nessa noite um submarino italiano danificou o cruzador *HMS Nigeria*, afundou o cruzador *HMS Cairo* e atingiu o *Ohio* (petroleiro). E para piorar a situação do lado inglês, um ataque aéreo noturno afundou mais dois navios mercantes e danificou um terceiro. Quando o *convoy* passou por Cabo Bon entraram em ação as lanchas torpedeiras e mais quatro navios mercantes foram ao fundo. Dos quatorze navios de transporte originais apenas restavam seis e também o petroleiro *Ohio*, que se recusava a afundar, apesar de bastante danificado. A 13 de agosto uma nova vaga de aviões alemães ataca e bombardeia o navio mercante *Waimarama*, cuja carga de combustível para aviões explode. Mais tarde sessenta *Stukas* atacam o *Ohio* que escapou por milagre, mas os seus motores ficam inoperacionais. O petroleiro é literalmente rebocado pelo *destroyer HMS Penn* e pelo draga-minas *HMS Rye* durante um dia e meio.



**Figura 67.** O petroleiro (*tanker*) *Ohio* chega ao *Grand Harbour*.

---

<sup>121</sup> Também conhecido como o *Canal Skerki*, é uma área no estreito da Sicília – situado entre esta ilha e a Tunísia – de águas pouco profundas e com vastos bancos de areia. Por isso a estratégia de fazer regressar os vasos de guerra maiores – que tinham dificuldade em navegar nestas águas rasas, ficando vulneráveis às forças inimigas – era algo que já tinha ocorrido em outras ocasiões e também previsto acontecer nesta.

<sup>122</sup> O'HARA 2013: 188.



No dia 15 de agosto – dia da Assunção de Santa Maria (*Santa Marija*, em maltês), o *Ohio* finalmente chega a La Valetta e consegue descarregar todo o combustível. Os cargueiros *Port Chalmers*, *Rochester*, *Castle* e *Melbourne* tinham chegado no dia anterior e descarregado as suas trinta e duas mil toneladas de mercadorias, mantimentos e munições, além dos combustíveis.

Com este alívio e pelo simbolismo da data, o moral da população e da guarnição de Malta subiu consideravelmente. O custo da operação foi imenso. Nove navios mercantes (*Deucalion*, *Empire Hope*, *Clan Ferguson*, *Brisbane Star*, *Wairangi*, *Glenorchy*, *Almeria Lykes*, *Santa Elisa* e *MV Waimarama*), um porta-aviões (*HMS Eagle*), dois cruzadores (*HMS Cairo* e *HMS Manchester*), e um *destroyer* (*HMS Forsight*) afundados, mais quatro vasos de guerra danificados – um porta-aviões (*HMS Indomitable*), dois cruzadores (*HMS Kenya* e *HMS Nigeria*) e um *destroyer* (*HMS Ithuriel*) – aos quais acresceram trezentas e cinquenta vidas<sup>123</sup>.

Foi uma vitória aeronaval do Eixo (maioritariamente italiana), pois o custo para os aliados foi tal, que o reabastecimento da ilha não poderia continuar com este nível de perdas. Contudo teve um sabor agridoce sendo «muito pouco e muito tarde» (*too little too late*), uma vez que apesar das perdas aliadas, as forças do Eixo não conseguiram impedir este reabastecimento e com isso cortar a linha vital (*lifeline*) de Malta.

Com Malta reabastecida, tanto de alimentos como de combustível para os seus meios aéreos e navais (submarinos), o rumo dos acontecimentos começou a inverter-se, e ainda que os bombardeamentos pelas forças do Eixo se tivessem mantido, os mesmos foram gradualmente diminuindo de intensidade ao longo do outono, e a *R.A.F.* sendo reforçada de forma regular reconquistou a superioridade aérea.

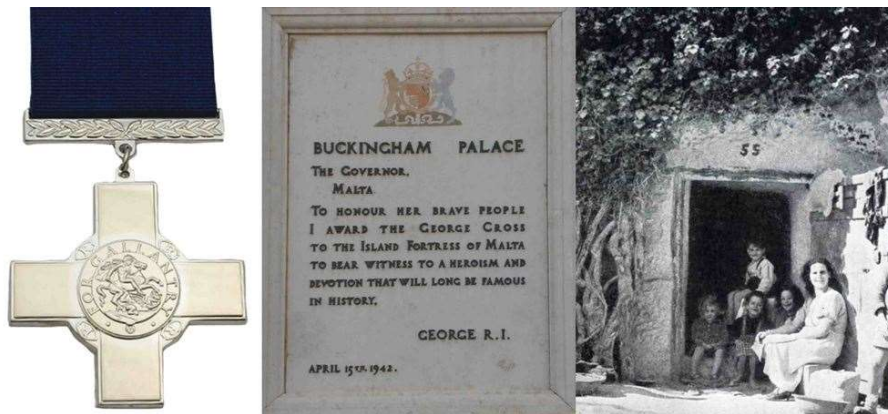
Entre 1940 e 1942, enquanto o cerco se manteve, Malta viveu cento e cinquenta e quatro dias consecutivos de bombardeamentos, o que pondo em perspetiva são mais noventa e sete dias dos que sofreu Londres durante o *blitz* (cinquenta e sete). As forças do Eixo realizaram nesse período mais de setenta mil missões aéreas sobre a ilha e largaram mais de quinze mil toneladas de bombas em três mil trezentos e quarenta e três raids aéreos. Foram destruídos em Malta seiscentos aviões da *R.A.F.* (100 dos quais no solo) e setecentos aparelhos da *Luftwaffe* e da *Regia Aeronautica*<sup>124</sup>.

---

<sup>123</sup> WHIPPLE 1981: 172-178.

<sup>124</sup> PAVELEC 2010: 87.

E entre 1940 e 1944 houve nove mil e oitenta e uma baixas entre militares e civis além de três mil setecentos e oitenta feridos e mais de trinta mil edifícios destruídos ou severamente danificados. Com um rácio de bombas lançadas por quilómetro quadrado três vezes superior às que foram lançadas em Londres, em 1942, Malta foi o local mais bombardeado da Guerra.



**Figura 68.** Medalha *George Cross* atribuída pelo Rei George VI a Malta.

**4.**

**A EVOLUÇÃO DO CONFLITO  
NO NORTE DE ÁFRICA  
(1940-1942)**

#### 4.1. DOS SONHOS AFRICANOS DE MUSSOLINI À CHEGADA DE ROMMEL

Em 1919, o militante socialista Benito Mussolini, após recuperação dos ferimentos sofridos na Grande Guerra – um conflito cuja participação da Itália defendeu de tal forma, que originou a sua rutura com o partido socialista italiano, já que esta força política se opunha a participar na guerra – cria um novo movimento político, que se opôs ferozmente ao regime em vigor. Com o suporte de antigos combatentes, na sua maioria desempregados, nomeia os seus seguidores *Fasci Italiani di Combattimento* ou grupos de combate italianos, que se tornaram formalmente um partido político, o Partido Nacional Fascista<sup>125</sup>, em 1921. Uniformizados com as suas camisas negras como marca distintiva, aproveitaram o estado caótico da política conduzida por sucessivos governos de coligação (houve seis em três anos), para perseguirem, ameaçarem e subjugarem os seus adversários políticos.



Figura 69. Fasces e selo alemão como símbolo dos regimes de Mussolini e Hitler.

No verão de 1922, grupos destes militantes fascistas, neutralizaram uma greve geral marcada pelos socialistas, e mantiveram os serviços essenciais (transportes, correios, fábricas, etc.) a funcionar, o que lhes deu uma imagem, aos olhos do povo italiano, de que os fascistas poderiam ser capazes de trazer ordem e disciplina ao país. Aproveitando esta situação, em outubro desse mesmo ano, fazem um ultimato afirmando que ou formavam Governo ou marchavam sobre Roma. O rei Victor Emanuel II e o então primeiro-ministro Luigi Facta optaram por não instaurar o estado de sítio com receio de que, com o exército

<sup>125</sup> O nome *Fasci* está associado aos *Lictores* romanos – assistentes e guarda-costas dos magistrados – que carregavam os *fascies*, que não eram mais que machados com cerca de um metro e meio de comprimento e cujo cabo estava envolto em varas de madeira, e que passou a ser o símbolo da Itália fascista.

nas ruas em confrontos com os fascistas, pudesse ocorrer um banho de sangue. E terminaram por ceder às exigências de Mussolini que acabou por ser convidado pelo Rei a formar Governo como primeiro-ministro.

Ao longo da década de vinte, *Il Duce* (O Líder) iniciou uma série de projetos e de iniciativas com o objetivo de modernizar a economia e recuperar o orgulho da nação italiana, e também de incentivar e galvanizar o povo italiano na adesão ao regime fascista. De entre vários projetos destacam-se os seguintes: «a batalha do trigo» com o objetivo de reduzir a dependência da Itália das importações de cereais; a construção da *Cinecittà*, que fez florescer a indústria cinematográfica italiana; a construção de diversas obras públicas – algumas de dimensão faraónica, como o novo fórum romano, que ostentava o seu nome – e claro apostar na militarização da nação. Modernizou o Exército, na Marinha iniciou um programa de substituição dos seus vasos de guerra por navios mais velozes (ainda que à custa de menor blindagem) e a Força Aérea recebeu uma média de mil duzentos e cinquenta aviões por ano<sup>126</sup>. Mas uma das mais marcantes iniciativas de Mussolini foi o «fazer as pazes» com a igreja católica através do Tratado ou Pacto Lateranense. Neste documento de 1929, o Papa e a Santa Sé reconhecem o Estado italiano e a cidade de Roma como sua capital, e o Estado italiano reconhece a total e independente soberania Papal sobre a cidade do Vaticano, um território de quarenta e quatro hectares dentro da cidade de Roma.

Desde que subiu ao poder na Itália, em 1922, que Mussolini ambicionava construir um império à imagem dos antepassados romanos. Revoltado com a quase ausência de espólios que a Itália recebeu no final da Grande Guerra – o que considerava ter sido uma traição dos aliados – decidiu que iria conquistar o que era «seu» por direito. Quando em 1940 *Il Duce* declara guerra aos aliados, a Itália detinha em África as colónias da Líbia, Eritreia, a Somália Italiana e o reino da Etiópia que foi invadido e conquistado em 1936 – na altura o único país independente de qualquer potência colonizadora europeia – conquista esta que foi a sua vingança da pesada derrota sofrida pelos italianos, às mãos dos etíopes em Aduwa no norte daquele país em 1896. Desta feita, em maio de 1936, e apesar das sanções impostas pela Liga das Nações pela sua agressão e conquistas – sanções essas que tiveram um impacto negativo na economia (civil e militar) italiana nos decisivos anos subsequentes – Mussolini é agraciado pelo Rei Victor Emanuel II com a Grande Cruz da Ordem Militar de Saboia, a mais alta condecoração de Itália à época. Já

---

<sup>126</sup> ADAMS 1982: 27.

na Europa onde controlava desde 1912 as ilhas do Dodecaneso, Mussolini inicia a 7 de abril de 1939 a invasão da Albânia e vê, cinco dias depois, o parlamento albanês votar a exoneração do Rei Zog – que já tinha escapado para a Grécia no dia seguinte à invasão – e propor a união do país com o reino italiano entregando assim a coroa albanesa a Victor Emanuel II (figura 70).

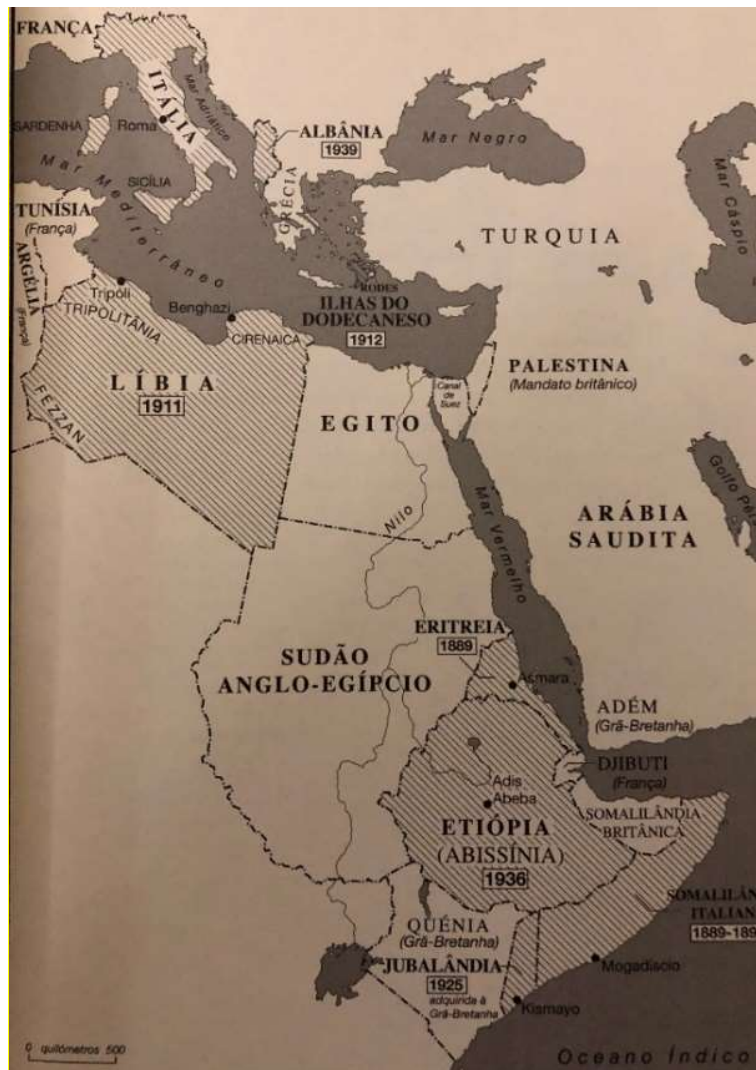


Figura 70. Império italiano em junho de 1940.

A somar a esta expansão e ambição de conquista, *Il Duce* empenha ainda mais os recursos do país ao comprometer mais setenta mil soldados, armas, aviões e outro equipamento na guerra civil de Espanha que apoiaram e combateram ao lado das forças do Generalíssimo Franco, na esperança de receber como recompensa pela sua ajuda, as Ilhas Baleares, algo que nunca se veio a materializar.

Na África de Leste ou *Africa Orientale Italiana (AOI)*, composta por Somália Italiana, Eritreia e Abissínia ou Etiópia, Mussolini, no início de agosto de 1940, tinha estacionada uma força combinada de um pouco mais de trezentos e setenta e um mil efetivos nas três armas, isto é, no Exército (*Regio Esercito*), na Marinha (*Regia Marina*), e na Força Aérea (*Regia Aeronautica*) e contava ainda com cerca de trezentos e vinte e cinco aviões<sup>127</sup>. Uma força que aparentava ser, não só formidável como consideravelmente superior aos dezanove mil soldados ingleses estacionados na Somália britânica, Sudão e no Quênia que faziam parte das forças lideradas pelo C-i-C do Médio Oriente, General Wavell<sup>128</sup>. Contudo como o próprio Duque de Aosta<sup>129</sup>, Vice-Rei da Etiópia e comandante supremo da *AOI* sabia, a realidade era diferente, já que as forças italianas eram constituídas na sua maioria por *Askaris* – nome atribuído às tropas locais – que eram mal treinadas, mal equipadas e preparadas para combates «tribais», isto é, eficazes em combates corpo-a-corpo com baionetas, espadas e punhais, mas com pouca ou nenhuma experiência e treino em conflitos modernos, mecanizados e motorizados.

Para além disso a principal missão das forças italianas na Etiópia era a de manter a ordem interna – um país que nunca antes tinha sido colonizado, viu o seu imperador Haile Selassie exilar-se em Inglaterra e a sua população nunca se submeteu aos invasores transalpinos – algo que obrigava a uma óbvia dispersão dos meios, que associado a um suporte administrativo/logístico fraco, não permitia encarar com grande otimismo a execução de operações militares contra um inimigo externo. Porque com maiores distâncias a percorrer num terreno difícil, agreste e acidentado, um conflito de eventual maior duração e/ou ainda, que obrigasse a uma maior resistência, era algo que as forças italianas não estavam preparadas para enfrentar.

E na realidade, do total de trezentos e vinte e cinco aviões, os que estavam totalmente operacionais eram cento e oitenta e três, e ainda que tivessem pilotos com experiência, adquirida na guerra civil espanhola, o seu caça principal e mais moderno era o *Fiat CR. 42 Falco* (figura 71), que apesar de ter uma manobrabilidade, armamento, performance e velocidade máxima (438Km/h vs. 408Km/h) ligeiramente superior à dos *Gloster Gladiators* aliados (figura 13) era mais lento e com um alcance menor quando

---

<sup>127</sup> PLAYFAIR 1954: 93, 96.

<sup>128</sup> Ver nota 18.

<sup>129</sup> Príncipe Amedeo di Savoia-Aosta (1898-1943) – 3º Duque de Aosta. Foi educado em Inglaterra e era um profundo conhecedor do espírito e modo de ser britânico. Frequentou a academia militar em Nápoles e alistou-se no *Regio Esercito* tendo combatido na Grande Guerra. e abandonou o exército em 1921. Realistou-se na *Regia Aeronautica* em 1932 e em 1937 foi nomeado Vice-Rei, Governador da África Oriental Italiana, substituindo o marechal Graziani, após este ter conquistado a Etiópia.

comparado com os *Hawker Hurricanes* (figura 53) e *Supermarine Spitfires* (figura 65) que podiam atingir velocidades máximas de 547 km/h e 587 Km/h respetivamente. Esta situação foi agravada pela falta de sobressalentes, combustível, munições e de manutenção, decorrente do fecho do canal do Suez por parte dos britânicos após a declaração de guerra, e que isolou a *AOI* do resto do império, que com o suprimento comprometido, os novos aviões apenas podiam chegar por via aérea o que implicava que os reforços eram muito poucos, não compensavam atempadamente as perdas e vinham de forma lenta. Contudo os pilotos italianos lutaram ferozmente na defesa das posições conquistadas e obtiveram um conjunto de vitórias relevante em combates aéreos.



**Figura 71.** Fiat CR. 42 Falco.

Neste contexto o Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas italianas marechal Badoglio<sup>130</sup>, comunica ao Duque de Aosta para manter uma posição defensiva, pois a expectativa do alto comando italiano era de que a guerra na Europa duraria pouco, com a inevitável derrota dos ingleses às mãos do seu aliado nazi, e consequentemente a Itália estando do lado vencedor poderia repartir espólio e alargar o seu império em África. Ainda assim, pouco depois da declaração de guerra, no dia 4 de julho de 1940, aproveitando a vantagem numérica, as forças transalpinas sob o comando do Tenente-

---

<sup>130</sup> Pietro Badoglio (1871-1956) marechal do Exército italiano. Combateu na Grande Guerra de onde saiu como General. Foi embaixador de Itália no Brasil antes de ser nomeado por Mussolini para liderar as forças armadas. Foi governador da Líbia entre 1928 e 1934, e liderou a conquista da Etiópia em 1936. Divergia de Mussolini sobre a preparação da Itália para entrar na Segunda Guerra Mundial e em setembro de 1943, após a queda de *El Duce* torna-se primeiro-ministro, dissolve o partido fascista e assina o armistício com os aliados. Retira-se da vida política em 1944.



General Nasi<sup>131</sup>, avançaram desde a Etiópia e da Eritreia para Leste, invadiram o Sudão a cerca de quinhentos quilómetros da capital Khartoum, onde conquistaram e ocuparam algumas localidades fronteiriças (Kassala, Gallabat, e Kurmuk) defendidas na sua maioria pela FDS – Força de Defesa do Sudão que registou dez baixas contra cento e dezassete italianas. Também avançaram para Nordeste tomando a Somália Britânica que caiu na sequência da batalha de Tug Aran, obrigando as forças inglesas a retirar por mar desde a capital Berbera (figura 72) para a colónia de Áden.

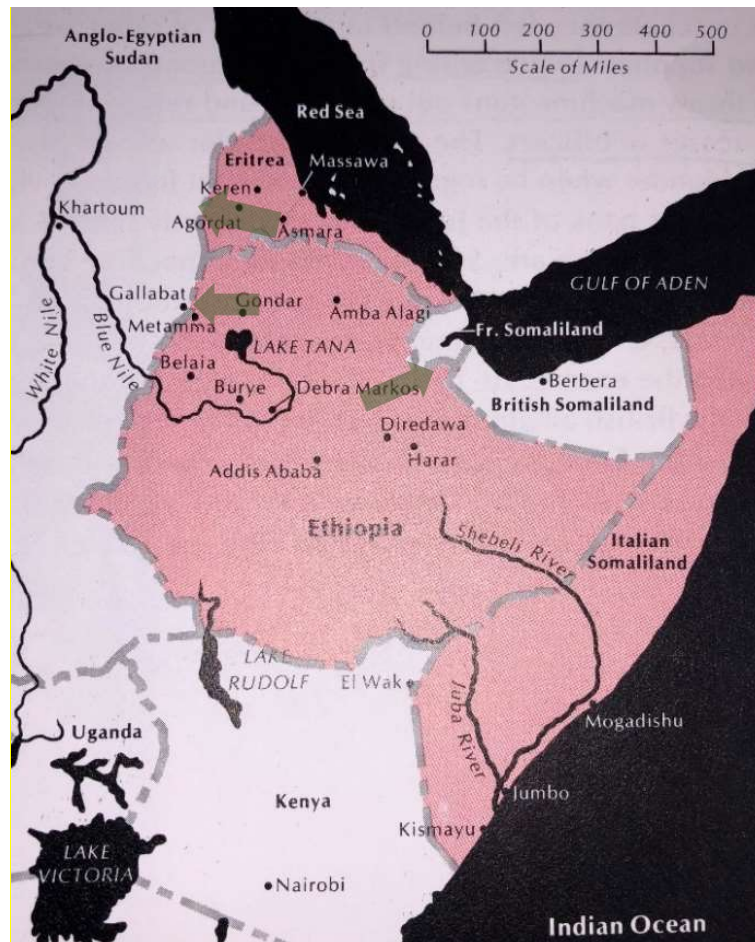


Figura 72. Avanço italiano sobre Sudão e Somália Britânica em julho/agosto 1940.

O comando inglês, ainda que ciente de que dispunha de melhores e mais modernos meios, face à avassaladora diferença em número de homens, optou por oferecer uma resistência cirúrgica e focada na possibilidade de evacuar e reorganizar as suas forças

<sup>131</sup> Guglielmo Nasi (1879-1971). General italiano de artilharia. Veterano da guerra ítalo-turca de 1911/12, foi Comandante das forças coloniais na Cirenaica (Líbia) e seu Vice-Governador. Liderou com sucesso a invasão da Somália Britânica. Defendeu o último bastião na AOI em Gondar, onde rendeu-se em novembro de 1941 e ficou prisioneiro no Quênia até ao armistício de 1943. Regressou à Itália em novembro de 1945.

preparando-as para um futuro contra-ataque realizado em forma de pinça e oriundo de pelo menos três direções. Desta feita, as forças inglesas em Tug Aran, face à proporção de quase seis para um – cerca de cinco mil militares britânicos para mais de vinte e nove mil italianos – ofereceram uma resistência razoável com um saldo final de duzentas e sessenta baixas aliadas contra mais de duas mil e cinquenta do lado italiano, e conseguiram retirar de forma ordenada mais de sete mil pessoas (incluindo civis) desde Berbera para a colônia britânica de Áden (atual Iémen)<sup>132</sup>.

No final de agosto, em pouco mais de seis semanas, os italianos forçaram os ingleses a abandonar a Somália Britânica e no Sudão conquistaram a cidade de Kassala e ocuparam os postos fronteiriços de Gallabat e Kurmuk. Apesar da propaganda vitoriosa de Mussolini e do desagrado profundo de Churchill, o Duque de Aosta, que conhecia bem os seus adversários, temia que a sua posição em termos militares ficasse limitada a segurar as posições conquistadas, à espera dos desenvolvimentos que sucediam em outros teatros de operações, tanto na Europa como no Norte de África.

Ao longo dos dois meses seguintes, os britânicos reuniram um acréscimo de reforços de mais de setenta e cinco mil homens, vindos das suas diferentes colônias, protetorados e aliados, nomeadamente da Costa do Ouro (atual Gana), África do Sul, Rodésia, Uganda, Nigéria, forças do Congo Belga e da França livre e também da Índia, e prepararam contraofensivas desde o Sudão a Leste e desde o Quênia a Sul, em direção à Eritreia, Somália italiana e Etiópia, e ainda por via marítima, desde o golfo de Áden para a reconquista da Somália Britânica.

Além das forças terrestres, a força aérea sul africana (SAAF) foi uma mais-valia crítica, uma vez que os seus esquadrões ganharam ascendência gradual sobre a *Regia Aeronautica* e conseguiram proporcionar o controlo do ar e respetivo suporte aéreo às operações no terreno dos britânicos. No Sudão os ingleses treinaram e prepararam um exército de refugiados etíopes, e dentro da própria Abissínia as diversas tribos esperavam que o imperador Hailé Selassié regressasse para tomarem a decisão de se juntarem, ou não, às forças aliadas contra o invasor italiano – o que aconteceu no final do mês de janeiro de 1941. Apesar dos reforços e preparação intensa, a primeira tentativa britânica de reconquistar a localidade de Gallabat com forças vindas do Sudão pelo Leste, deu-se no início de novembro, e foi um fracasso; cinco *Gladiators* ingleses foram abatidos pelos *Falcos* italianos, e sem o apoio aéreo, os britânicos tiveram que recuar cerca de cinco

---

<sup>132</sup> PLAYFAIR 1954: 178-179.

quilómetros para o interior, registando cento e sessenta e sete baixas, das quais quarenta e dois mortos<sup>133</sup>.

Apesar deste revés inicial os ingleses não desmoralizaram, e após uma longa, mas mais intensa preparação, focaram o ataque seguinte na cidade de Kassala para abrir caminho até Asmara a capital da Eritreia, e também Massawa o maior porto do Mar Vermelho da colónia italiana. Mas antes do avanço dos ingleses, o Duque de Aosta já tinha mandado ao General Luigi Frusci<sup>134</sup> retirar as suas forças (cerca de cinquenta mil efetivos), quer de Kassala como também de Gallabat de maneira a formar um perímetro defensivo mais forte e estacioná-las em Agordat e Barentu, a cento e oitenta e cento e cinquenta e dois quilómetros a leste de Kassala respetivamente (figura 73).



Figura 73. Movimentações e datas das operações da reconquista britânica da AOI.

<sup>133</sup> PLAYFAIR 1954: 399.

<sup>134</sup> Luigi Frusci (1879-1949) General italiano de infantaria. Combateu na segunda guerra ítalo-abissínia Comandou as *Fiamme Nere* (chamas negras), uma das três divisões das Camisas Negras, na Guerra Civil Espanhola. Foi comandante das forças coloniais na Somália Italiana. Em junho de 1940 foi nomeado comandante das *Scacchiere Nord* na África Oriental Italiana e Governador da Eritreia. Comandou o conquista de Kassala e combateu na defesa de Agordat e Keren. Foi capturado após a queda da Eritreia e feito prisioneiro de 1941 a 1945.

Agordat caiu no dia 31 de janeiro após a *Gazelle Force*, uma unidade da Força de Defesa do Sudão, realizar três dias de intensos combates com as forças italianas, e em Barentu duas brigadas de infantaria indianas derrotaram as forças italianas que à imagem das que estavam em Agordat retiraram para o planalto de Keren e juntaram-se aos três batalhões de Granadeiros (*Savoia Granatieri*) enviados para defender esta localização vital que protegia a estrada principal entre a capital Asmara e o porto de Massawa. A força aérea sul africana (*SAAF*) foi determinante em garantir o domínio dos céus originando sessenta e uma baixas entre as aeronaves italianas, das quais cinquenta em combate direto ou destruídas no solo<sup>135</sup>. Seguiu-se a batalha por Keren, que conforme o General William Platt, que aí comandava as forças aliadas, referiu:

«... a bloody battle against both the enemy and the terrain, it will be won by the side which lasts longest».<sup>136</sup>

E desde o dia 3 de fevereiro, as forças inglesas de trinta mil soldados, avançaram contra os cerca de vinte e nove mil<sup>137</sup> italianos estacionados na defesa da cidade de Keren. Ambas as forças enfrentaram-se num terreno muito difícil com montanhas de granito, gargantas profundas e escarpas íngremes, o que dava às forças italianas vantagem posicional no terreno mais elevado. Os avanços e recuos repetiram-se continuamente com combates intensos de artilharia, de metralhadora e de blindados. A 15 de março as forças da Commonwealth conquistaram uma posição no forte Dologorodoc, e durante a semana seguinte foram atacados por sete vezes pelas forças italianas até que no dia 25 de março a maior parte das forças italianas retiraram e os aliados abriram caminho e entraram na cidade de Keren no dia 26 desse mês.

Esta batalha, que foi decisiva na campanha da África Oriental, registou, tal como vaticinou o General Platt, três mil setecentas e sessenta e cinco baixas aliadas (quinhentos e trinta e seis mortos) e do lado italiano sete mil e quinhentas baixas (das quais três mil mortos). Assim que Keren foi tomada, a força aérea continuou a atacar as forças italianas que retiraram parte para Asmara e parte para Gondar mais a sul, na Etiópia (figura 73). No dia 31 de março, após um dia de combates em Adi Tekelezan, esta pequena e última localidade antes da capital foi tomada pela 9ª Brigada de Infantaria indiana que capturou quatrocentos e sessenta soldados italianos, e a 1 de abril, as autoridades italianas em

---

<sup>135</sup> PLAYFAIR 1954: 402.

<sup>136</sup> ADAMS 1982: 95 «Uma batalha sangrenta, contra o inimigo e o terreno, cuja vitória pertencerá a quem for mais resistente».

<sup>137</sup> CAB 65/18/8.

Asmara renderam-se e entregaram a cidade. As forças aliadas dirigiram-se para Massawa, e como último fôlego, o almirante Mario Bonetti ordenou aos seis contratorpedeiros atracados no porto da cidade para atacarem posições aliadas no golfo do Suez, e após atingidos esses objetivos afundarem os navios para evitar a sua captura. Nenhum conseguiu atingir os objetivos, pois um encalhou, dois foram afundados pelos aviões britânicos e os três restantes foram afundados pelas tripulações. No dia 8 de abril, Bonetti rendeu-se e entregou a sua guarnição de nove mil quinhentos e noventa homens e cento e vinte sete canhões.

A Eritreia, após três meses de conflito caiu nas mãos dos britânicos que derrotaram seis divisões italianas, fizeram um total de quarenta mil prisioneiros e capturaram trezentas peças de artilharia. Enquanto se desenrolavam as batalhas pela conquista da Eritreia, no dia 16 de março, os cruzadores *HMS Glasgow*, e *HMS Caledon*, juntamente com os contratorpedeiros *HMS Kandahar* e *HMS Kingston*, realizaram uma barragem de artilharia contra o porto de Berbera, e depois outros quatro navios desembarcaram três mil homens da guarnição de Áden nas imediações da capital da Somália Britânica para iniciar a sua reconquista (figura 73).

A oposição à ocupação da cidade foi quase inexistente uma vez que a 70ª Brigada Colonial italiana que a defendia, retirou-se para a Etiópia, a Sul. Apesar das deficiências – ausência de guias, escassez de barcas para desembarque e falta de energia elétrica – ao final de uma semana o porto de Berbera estava operacional pelo que puderam começar a abastecer as forças que vinham do sul poupando mais de seiscentos quilômetros de viagem. Por seu lado a *S.A.A.F.* atacou o aeródromo de Diredawa, situado na Etiópia a trezentos e quarenta quilômetros a sudoeste de Berbera, e destruiu três caças, dois bombardeiros e danificou outros cinco aviões da *Regia Aeronautica*, foi mais um golpe no moral dos italianos.

Com a Eritreia e a Somália Britânica nas mãos dos aliados, a pinça começava a fechar-se. Simultaneamente, isto é entre meados de dezembro de 1940 e março de 1941, mas desde o sul do Quênia, as forças britânicas da Costa do Ouro e da África do Sul comandadas pelo General Cunningham<sup>138</sup> atacaram e conquistaram a Somália Italiana. A

---

<sup>138</sup> Alan Gordon Cunningham (1887-1983) general do exército inglês. Educado na *Royal Military Academy*, combateu na Grande Guerra onde foi condecorado em 1915 e 1918. Comandou as forças britânicas na conquista da Somália Italiana e da Etiópia desde o sul do Quênia. Após o sucesso na campanha da África do Leste foi comandar o 8º Exército no Norte de África sob as ordens de Sir Claude Auchinleck, mas acabou por ser substituído após derrotas frente ao Afrika Korps de Rommel. Depois da Guerra foi nomeado Alto-

cidade fronteiriça de El Wak foi o primeiro alvo definido para o avanço que se iniciou a 16 de dezembro e era defendida por dois mil soldados italianos munidos com armas ligeiras.

As forças aliadas, após percorrerem uma distância de cento e sessenta quilómetros, desde Wajir, com os seus carros de combate apoiados pela força aérea (cinco caças e três bombardeiros), dispersaram rapidamente as forças italianas, que deixaram treze canhões e fizeram quarenta e quatro prisioneiros. Esta foi uma vitória fácil, e Cunningham dividiu as suas forças, uma parte dirigiu-se para norte de El Wak para avançar pelo sul da Etiópia para atacarem algumas posições italianas, tendo alocado a maior parte dos seus homens na operação de ataque ao porto de Kismayu na Somália.

As informações recebidas dos serviços de inteligência relatavam que as forças italianas – cerca de vinte mil soldados – retiravam para norte em direção ao rio Juba e que apenas uma guarnição tinha ficado para defender a cidade. Na posse desta informação vital, após os preparativos necessários, – que demoraram algum tempo, face às distâncias a percorrer, à escassez de equipamentos e de água, e à preparação dos meios aéreos – a 2 de fevereiro, Cunningham dá ordem de marcha para avançar sobre Kismayu (figura 74). O percurso até esta cidade costeira da Somália italiana foi feito com relativa facilidade, com uma coordenação exemplar entre a força aérea, marinha e exército.

---

Comissário para a Palestina entre 1945 e 1948. Retirou-se do exército em 1954. Era Irmão do almirante Andrew Browne Cunningham.

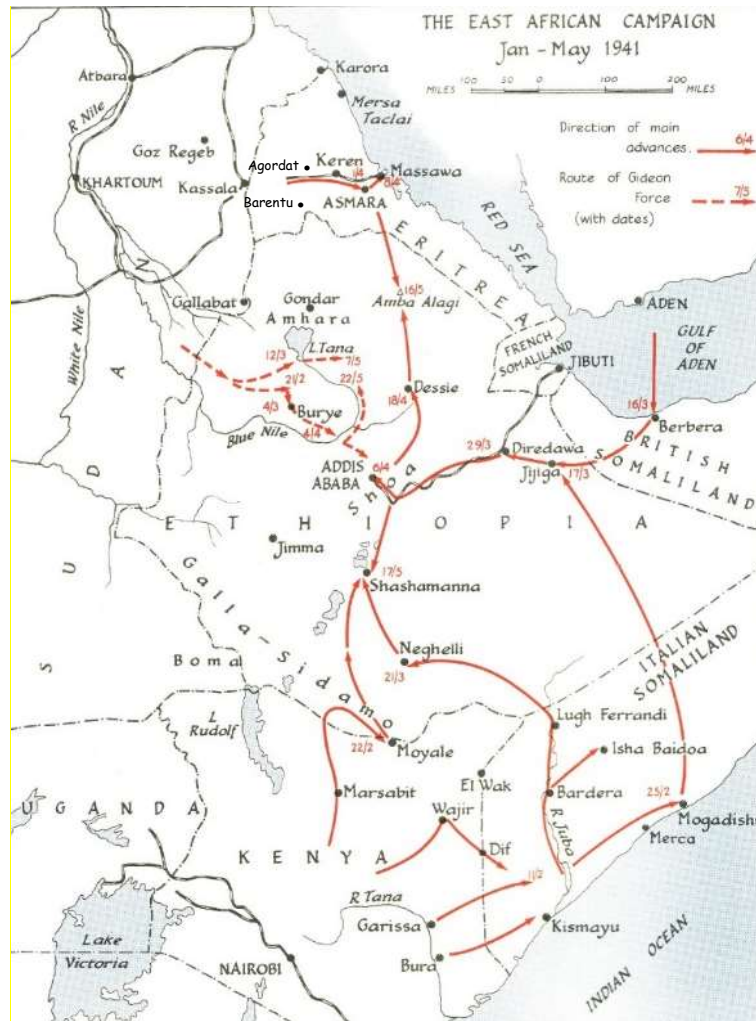


Figura 74. Detalhe das movimentações e datas da reconquista britânica da AOI.

Os aviões aliados neutralizaram os aeródromos italianos de Gobwen, Afmadu e Dif, e asseguraram o controlo do espaço aéreo. A informação sobre a retirada das forças italianas veio a confirmar-se e conforme planeado, devido à fraca resistência encontrada, após a tomada de Kismayu no dia 14 de fevereiro – cujo porto estava num estado caótico, mas que ainda assim com um esforço notável de recuperação, nos cinco dias seguintes voltou a estar operacional – recebeu o primeiro comboio com suprimentos vindos de Mombaça (Quênia).

As forças britânicas avançaram logo de seguida para Norte em direção à capital da Somália italiana, Mogadíscio, (figura 74), onde encontraram alguma resistência italiana nas margem do rio Juba, nomeadamente em Jumbo – cuja guarnição italiana foi derrotada no dia dezanove – e Jelib que caiu no dia 22 de fevereiro, com a dispersão completa do remanescente das forças italianas. Desta forma no dia 25 de fevereiro Mogadíscio cai nas mãos dos aliados – abandonada pelos italianos em que parte das forças militares tinha-se



disfarçado e misturado com a população local – com todo o tipo de suprimentos, com destaque para mais de trezentos mil litros de combustível para aviação, e um milhão trezentos e vinte e cinco mil litros de combustível para as frotas motorizadas.

Mas talvez mais valioso que todo o combustível e suprimentos, foi encontrado um conjunto de mapas e de documentos com as informações precisas sobre o tamanho e a localização de todos os aeródromos e pistas de aviação em uso pelos italianos em toda a *Africa Orientale Italiana*, o que deu uma vantagem ainda maior às forças britânicas, já de si com uma ascendência de meios militares, de suporte e acima de tudo de moral muito superior à dos italianos. Na capital, as forças aliadas fizeram uma pausa para reparação das instalações portuárias em particular para realizarem operações de desminagem do porto que os próprios britânicos tinham realizado.

O Duque de Aosta, ciente do estado em que se encontravam as suas forças, ordenou ao General De Simone que levasse o que restava da 102ª Divisão Colonial para Jijiga no interior norte da Etiópia a pouco mais de mil quilómetros de Mogadíscio, e de modo a realizar uma outra linha de defesa a sul, ordenou à 101ª Divisão Colonial que fixasse posição em Neghelli.

Apesar dos esforços realizados para defender a sua posição, as forças de De Simone não conseguiram sustentar o avanço britânico, que aproveitando tudo o que conquistaram aos italianos em termos de suprimentos, avançaram a um bom ritmo – a 23ª Brigada nigeriana percorreu quase mil e duzentos quilómetros de terreno duro e difícil em trinta e dois dias – e a 17 de março a cidade de Jijiga (figura 74) rende-se; poucos dias depois, no dia 26 de março, é a vez da cidade de Harar cair onde os aliados capturaram treze peças de artilharia e foram feitos prisioneiros quinhentos e setenta e dois soldados italianos<sup>139</sup>. Mais uma vez as forças italianas remanescentes retiraram agora para Gondar, antiga capital do império etíope construída no século dezassete.

No final de março, com a Somália Italiana e Britânica e a Eritreia totalmente sob o controlo britânico, e com algumas cidades e guarnições na Etiópia – nomeadamente Harar, Diredawa, Neghelli, também sob domínio aliado, o cerco começava a fechar-se e o caminho para Adis Abeba, capital etíope e Quartel-General italiano, estava aberto. A

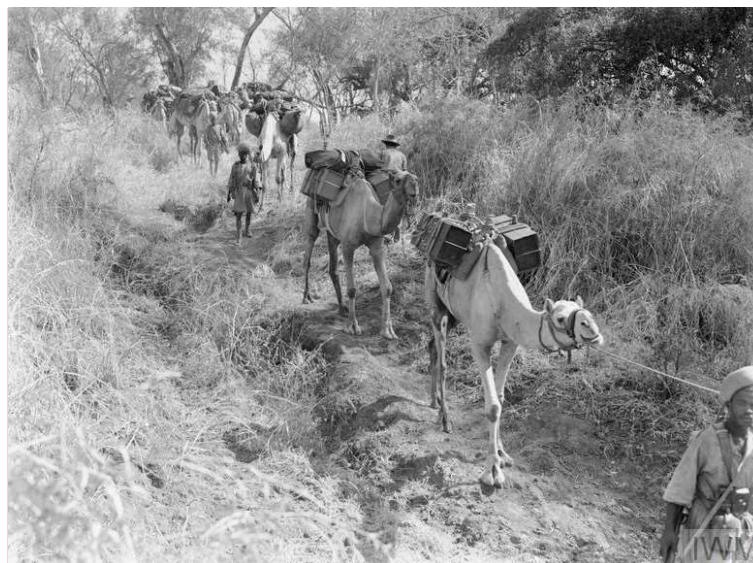
---

<sup>139</sup> PLAYFAIR 1954: 419.



oeste, a força Gideon<sup>140</sup>, comandada pelo coronel Orde Wingate<sup>141</sup>, ficou encarregue de abrir caminho ao imperador Haile Selassie. Esta força especial, ficou famosa pelas táticas de guerrilha, de dissimulação e pela utilização de milhares de camelos que vieram a perecer quase na sua totalidade, abriu caminho ao longo do mês de março, desde o lago Tana até à capital (figura 74 setas a tracejado) derrotando e ocupando várias fortificações e guarnições italianas em Burye, Enjabara, Dambacha, Fort Emmanuel e Debra Markos.

As táticas usadas por Wingate eram destinadas a confundir e a provocar nos italianos – pelo uso de etíopes treinados pelos ingleses, e recurso à hostilidade das populações indígenas – a sensação que lutavam contra uma força muito superior à que efetivamente enfrentaram. A perseguição às forças italianas, contudo não foi fácil, dado que o terreno era bastante difícil, daí a utilização de camelos (figura 75) para transporte de munições e mantimentos, e só nos confrontos durante a retirada italiana de Burye para Debra Markos, houve quase uma centena de mortos nas fileiras etíopes, com o registo de duas mil e quatrocentas baixas italianas, das quais um sexto foram mortos.



**Figura 75.** Camelos usados pela *Gideon Force* para transporte na África Oriental. <sup>142</sup>

<sup>140</sup> Batizada segundo o herói bíblico que com trezentos homens derrotou um exército muito superior em número. Esta força militar inglesa e africana era um corpo de elite dentro da unidade de defesa do Sudão constituída por setenta oficiais vinte dos quais NCO's, oitocentos soldados sudaneses e o mesmo número de etíopes. Após a vitória na AOI foi integrada no *Long Range Desert Group*, a famosa unidade de forças especiais britânicas no Norte de África.

<sup>141</sup> Orde Charles Wingate (1903-1944). Major-General inglês. Frequentou a Real Academia Militar, e a escola de oficiais de artilharia. Ficou famoso pela criação das unidades de operações especiais (SOE) na Abissínia (Gideon) e na Birmânia (Chindits), onde foi colocado após a vitória na África Oriental. Controverso e politicamente incorreto, faleceu na Índia na sequência de um acidente de aviação.

<sup>142</sup> © Imperial War Museum E 1715

Em Debra Markos os primeiros raids realizados pela força Gideon ocorreram a 20 de março. Apesar de serem em número bastante inferior às forças italianas que contavam com doze mil homens sob o comando do General Nasi, as táticas de guerrilha, de ataque e fuga, funcionaram na perfeição, e após duas semanas deste tipo de incursões, a 4 de abril, o comandante italiano que viu os seus *Askaris* desertarem às dezenas, retirou para Gondar onde se juntou às forças do General De Simone que por sua vez tinham retirado da Somália Italiana. Quando entrou em Debra Markos, no mesmo dia que os italianos retiraram, Wingate ordenou ao correspondente de guerra Edmund Stevens que falava italiano, para que atendesse uma chamada e que comunicasse que os ingleses capturaram a cidade e que cerca de dez mil homens se dirigiam para a travessia do Nilo Azul. Resultado, a guarnição italiana estacionada ao longo do rio Nilo nas proximidades de Debra Markos com oito mil homens abandonou a sua posição e retirou para norte<sup>143</sup>.

Paralelamente, a 6 de abril as forças do General Cunningham entraram em Adis Abeba após negociações com o Duque de Aosta sobre a defesa dos civis – havia mais de vinte e cinco mil civis italianos à mercê das potenciais vinganças dos etíopes – e manutenção da ordem pública. Em Amba Alagi, para onde tinha recuado, o Duque contava com pouco mais de cinco mil homens – muitos deles eram marinheiros, polícias e aviadores sem experiência de combate – e que a maioria dos *Askaris* tinha desertado. Esta posição defensiva ou montanha situada a cerca de três mil e trezentos metros acima do nível do mar, comandava várias outras posições defensivas.

Os britânicos abriram as hostilidades com uma barragem de artilharia e ao longo de duas semanas de bombardeamentos intensos, por terra e também por via aérea, foram conquistando posições nas diversas montanhas e colinas que circundavam o posto de comando até o cercar. Finalmente a 17 de maio de 1941 o Duque rendeu-se. Os generais Nasi e De Simone entrincheirados em Gondar resistiram durante mais seis meses até que a 27 de novembro entregaram as suas posições após quase duas semanas de combates. Entretanto a cinco de maio, o imperador Haile Selassie entrou triunfante na capital Adis Abeba, ironicamente numa limusine italiana *Alfa Romeo*.

---

<sup>143</sup> ADAMS 1982: 98



**Figura 76.** Chegada de Haile Selassie à capital Adis Abeba. <sup>144</sup>

No final da campanha na África Oriental, as forças aliadas perderam cento e trinta e oito aeronaves, registaram mil cento e cinquenta e quatro mortos em combate; os casos de doença e acidentes atingiram setenta e quatro mil quinhentos e cinquenta, dos quais de malária e disenteria ascenderam a vinte mil com registo de setecentas e quarenta e quatro mortes associadas a estas doenças<sup>145</sup>. Por seu lado as forças italianas sofreram no seu conjunto (oficiais, sargentos e praças incluindo Askaris) dezassete mil duzentas e sessenta baixas em combate e vinte e cinco mil cento e um feridos, três mil e setenta e seis desaparecidos. Registaram ainda a perda de duzentas e cinquenta aeronaves e até à rendição do Duque de Aosta mais de cento e sessenta e sete mil prisioneiros<sup>146</sup>. Sobre os resultados das perdas das forças italianas no conflito da África Oriental, o Secretário de Estado inglês Sir Anthony Eden comentou: «Raramente tantos perderam tanto para tão poucos.»<sup>147</sup>.

---

<sup>144</sup> © Imperial War Museum E 3056

<sup>145</sup> PLAYFAIR 1954: 423, 447

<sup>146</sup> SOBSKI 2020: 281-545

<sup>147</sup> LIFE 19 May 1941: 41



Em Londres, estas notícias foram recebidas com uma imensa e natural alegria. Após os intensos bombardeamentos alemães (*Blitz*) sobre Inglaterra, a retirada massiva de Dunquerque, as perdas de navios mercantes no Atlântico norte pelos *U-Bootes*, esta era sem dúvida uma vitória importante para mostrar que as forças do Eixo podiam ser derrotadas e com isso elevar o moral do povo britânico.

Contudo a prioridade do primeiro-ministro inglês era nessa altura a Grécia, que tinha sofrido, mas repellido com sucesso uma tentativa de invasão italiana. Assim, a 12 de fevereiro de 1941, o Brigadeiro Dorman-Smith (enviado pelo General O'Connor) voou até ao Cairo com a missão de convencer o General Wavell de continuarem o avanço contra Trípoli, a capital Líbia, e dar o golpe final às forças italianas. A resposta não podia ter sido mais clara, na sala de Wavell, os mapas das operações do deserto tinham sido substituídos por mapas da Grécia. O novo primeiro-ministro grego, Alexander Koryzis aceitou a oferta de ajuda de Churchill e isso ditou a mudança de foco, com a maior parte dos meios do Norte de África a serem retirados para dar suporte aos gregos, e os que ficaram adotaram uma atitude defensiva em *El Aghelia*. Perdeu-se assim a oportunidade de expulsar os italianos do Norte de África.

Por outro lado, face à evolução da situação na Líbia, em fevereiro de 1941 o Alto Comando Alemão (*OKW – Oberkommando der Wehrmacht*) decidiu iniciar a operação *Sonnenblume* para que o seu aliado italiano não fosse expulso por completo da Líbia e consequentemente deixasse o Norte de África em mãos Inglesas. Foi escolhido para esta missão o General Erwin Rommel, nomeado comandante do recém-formado (*DAK – Deutsche Afrika Korps*). Do lado italiano o General Italo Gariboldi que substituiu o marechal Graziani, seria por razões formais e diplomáticas o comandante, mas na prática Rommel teria autonomia total.

Os meios que Rommel tinha disponíveis a meio de fevereiro eram, a recém-chegada 5ª Divisão Ligeira alemã (*Leichte Division*), a Divisão Italiana Blindada *Ariete*, e quatro divisões de infantaria italianas, num total de cinquenta mil homens, cento e cinquenta e oito carros de combate (oitenta médios e setenta e oito ligeiros), doze peças de artilharia uma unidade antiaérea e quatro batalhões de infantaria motorizada. Os *DAK* não dispunham de experiência de combate no deserto, e os seus blindados não dispunham de filtros de ar e de combustível (por causa da areia), mas em pouco tempo, com as suas forças sempre em treino intenso, quer físico quer de orientação num terreno sem pontos de referência, e em habituação às duras condições do deserto, transformou-se numa força de combate excepcional. Os meios aéreos também chegaram a Trípoli em meados de

fevereiro. A unidade costeira da Luftwaffe – Fliegerkorps X detinha cinquenta bombardeiros *Junkers Ju-87 (Stukas)* e vinte *Messerschmits ME 110*, e ainda a possibilidade de chamar bombardeiros médios *Junkers Ju-88* e *Heinkel He 111* estacionados na Sicília.

O *OKW*<sup>150</sup> traçou como objetivo e deu ordens claras, para manter uma linha defensiva assegurando a segurança de Trípoli, e no final de maio, quando chegasse a totalidade da 15ª Divisão *Panzer*, Rommel poderia tentar chegar a Benghazi. Após reconhecimento do terreno, com a informação provida pela Luftwaffe, o General alemão percebeu que tomar Benghazi por si só não derrotaria os ingleses, e aliado ao que os seus soldados denominavam como *Fingerspitzengefühl* (intuição na ponta dos dedos), para estupefação de Garibaldi, não cumpriu com as ordens.

A 12 de março de 1941, um desfile de blindados alemães em Trípoli mostrava o poder e a capacidade bélica alemã. Rommel, organizador desse desfile era já conhecido, pelas suas capacidades de dissimulação, surpresa e velocidade nas batalhas que travou na Europa, e ordenou realizar o desfile, num circuito com movimentações repetidas, para dar a impressão aos espectadores (e aos espões), que o número de blindados *panzer* III e IV (figuras 78 e 79) era muito maior do que os oitenta deste tipo, que na realidade tinha.



**Figura 78.** *Sd.Kfz. 141 Panzerkampfwagen III (PzKpfw III ou Panzer III).*

<sup>150</sup> *OKW* – *Oberkommando der Wehrmacht*.





**Figura 79.** *Sd.Kfz. 161 Panzerkampfwagen IV (PzKpfw IV ou Panzer IV).*

Rommel empreendia missões de reconhecimento aéreo frequentemente, e assim que as suas primeiras forças chegaram em fevereiro, enviou-as para Sirte a duzentos e oitenta e cinco quilómetros de El Aghelia, e numa manobra de dissimulação mandou construir blindados de lona e madeira assentes em chassis de *Volkswagens* (Figura 80), para dar a imagem às forças inimigas que detinha um poder muito maior do que efetivamente dispunha. E esperou que os ingleses viessem ao seu encontro.



**Figura 80.** *A Divisão de Cartão ou Cardboard Division,*

Contudo as forças inglesas cumpriram as ordens, enviaram os seus melhores meios e homens com experiência de combate (6<sup>o</sup> e 7<sup>a</sup> Divisões Australianas, a Divisão Neozelandesa, a Brigada Polaca e uma Brigada Blindada do 2<sup>o</sup> Grupo Blindado) para a Grécia. Os meios eram agora perigosamente escassos. Consistiam na 9<sup>a</sup> Divisão Australiana – que viu duas brigadas experientes serem substituídas por tropas sem

experiência de combate, além da crónica falta de armas antitanque – e metade da 2ª Divisão Blindada com dois regimentos de blindados ligeiros *Cruiser* (figura 86) num total de duzentos, cujo estado de conservação era assustador. Ambas formavam a força de controlo da Cirenaica e de proteção ao Egito, com uma disposição incapaz de fazer frente às forças alemãs. Ainda assim, por meados de março, Wavell era da opinião que os alemães não tinham condições para atacar antes de maio.

Surpreso pela falta de iniciativa dos ingleses, a 23 de março, Rommel avança para El Aghelia, com a sua força real e dissimulada, provocando a retirada dos ingleses para Mersa Brega, trinta quilómetros a nordeste. Após uma semana em El Aghelia e a fim de evitar que os ingleses reforçassem as defesas no desfiladeiro existente em Mersa Brega, a 31 de março, avança, contrariando (mais uma vez) as ordens do seu Alto Comando. Ainda que a resistência inglesa fosse forte, no final da tarde chama primeiro os *Stukas* e depois o 8º Batalhão de metralhadoras pesadas, provocando mais uma fuga dos britânicos. Na manhã seguinte através dos serviços de inteligência da *Luftwaffe*, foi informado que os ingleses continuavam a retirada em vez de reforçarem as defesas. Não resistiu e ordenou à 5ª Divisão Ligeira que tomasse Agedabia, que caiu juntamente com o Porto de Zuetina.

No dia 2 de abril, dividiu as suas forças em três grupos que depois acabaram por convergir em Mechili. Um para Norte, para Benghazi, outro para Este para Maaten el Grara e Ben Gania, o terceiro pelo meio da província, para Antelat e Msus (Figura 81). Ambicionar realizar as conquistas de forma rápida, obrigava Rommel a correr riscos. No dia 3 de abril, os veículos estavam com níveis de combustível criticamente baixos, e reabastecê-los significava uma paragem de quatro dias. Mandou os camiões esvaziarem as cargas, voltar ao depósito e regressar em vinte e quatro horas com combustível. Assim ficaria com as suas forças paradas apenas um dia em vez de quatro. Mas as forças ficaram expostas ao inimigo e sem mobilidade durante um dia inteiro. O risco compensou, como o próprio relatou numa carta à sua mulher:

«Tomei o risco contra todas as ordens e instruções porque a oportunidade parecia favorável. ...Conquistámos o nosso primeiro objetivo, que só era suposto atingirmos no final de Maio»<sup>151</sup>

---

<sup>151</sup> LIDDEL-HART 1953: 111.



Na noite de 4 de abril ocuparam Benghazi que também já tinha sido evacuada pelos Ingleses. A confusão na retirada das forças aliadas foi tal que em Msus um capitão ao ser informado que uma coluna inimiga se aproximava, destruiu um depósito de combustível, para depois reconhecer que era uma patrulha inglesa.



**Figura 81.** Avanço alemão (setas vermelhas) e tomada da Cirenaica (exceto Tobruk).

No dia 6 de abril parte da 5ª Divisão Ligeira, do 5º Regimento *Panzer* reforçado com quarenta carros de combate italianos, e da Divisão *Ariete* convergiram para Mechili. Um quarto grupo avançou ao longo da costa para Derna, para onde a 9ª Divisão Australiana tinha retirado na expectativa de montar um ponto forte aí, mas não conseguiu e acabaram por retirar para Este, em direção a Tobruk. Nessa noite de 6 de abril após perderem contacto com a 2ª Divisão Blindada, O'Connor e Neame retiram à última hora do seu QG, erram o caminho, encontram uma coluna alemã e são feitos prisioneiros<sup>152</sup>. No dia 8 Mechili caiu. Os alemães fazem dois mil prisioneiros.

Nesse mesmo dia, Wavell anunciou que Tobruk teria de ser mantida a todo o custo. Enquanto aquele porto estratégico se mantivesse em mãos aliadas, as forças do Eixo estariam limitadas de suprimentos pois ficariam sem a possibilidade de usar o único porto na Cirenaica, e as suas tropas, necessitavam de mil e quinhentas toneladas de mantimentos e água por dia. Sem Tobruk, teriam que ser abastecidas de Benghazi e Trípoli diariamente, o que limitaria o seu alcance e manobrabilidade.

<sup>152</sup> LIDDEL-HART 1953: 118.

Mas manter Tobruk com uma guarnição de trinta e cinco mil homens também era um desafio em termos de abastecimento, pois tudo tinha de chegar pelo mar, e como a *Luftwaffe* detinha, na altura, o domínio aéreo, eram operações de reabastecimento muito difíceis. Mas não houve escolha e Wavell, disse aos seus oficiais: «Não há nada entre vocês e o Cairo». Este facto era óbvio para Rommel que apesar de parte das suas forças tenham continuado até à fronteira tomando Fort Capuzzo, Sollum e Halfaya Pass, sabia que não poderia continuar o seu avanço pelo Egipto enquanto Tobruk se mantivesse sob domínio Aliado.

A *Raposa*<sup>153</sup> tinha conhecimento das defesas que os Italianos tinham construído em Tobruk, mas não conhecia o tipo de adversários que compunham a guarnição, nem as melhorias que os mesmos tinham introduzido. Com um perímetro de quase 50 quilómetros (30 milhas), denominada a linha vermelha, era marcada por rolos de arame farpado com cento e quarenta pontos fortes, fossos antitanque, e esconderijos de cimento com capacidade para vinte homens cada. Três quilómetros (2 milhas) para o interior ficava a linha azul, que consistia em mais arame farpado, minas e pontos fortes com armas antitanque, morteiros e obuses num terreno íngreme e acidentado, com pequenos montes e colinas (Figura 82).

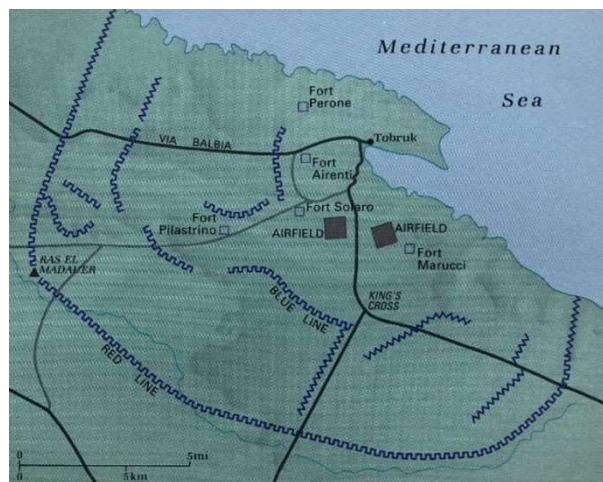


Figura 82. Mapa das linhas defensivas de Tobruk.

<sup>153</sup> *Desert Fox* ou *Raposa do Deserto* foi o nome por que ficou conhecido Rommel pela sua astúcia, rapidez e ousadia.

Mas além das defesas, Tobruk tem algo que Rommel desconhecia por completo, uma guarnição de soldados australianos, bem treinados, de moral muito elevado, muito tenazes e resistentes, comandados pelo Major-General Leslie Morshead<sup>154</sup>, que era conhecido pelos seus soldados como *Ming the Merciless* (O Impiedoso Ming) – alusão a uma personagem da banda desenhada *Flash Gordon*. Eram quatro brigadas de australianos, suportadas por várias dúzias de blindados e quatro regimentos de peças de vinte e cinco libras (*twenty five pounders* – figura 83).



**Figura 83.** Peça de Artilharia Inglesa de 25 Libras (*25 Pounder*).

No dia 12 de abril quando *panzers* alemães e o 8º Batalhão de metralhadoras pesadas avançaram no terreno, foram encaminhados para uma armadilha camuflada, e foram rechaçados pela artilharia aliada. Recuaram e tomaram posição durante a noite. No dia seguinte preparam o ataque de madrugada com apoio de canhões *Krupp 88* (figura 84), uma bateria motorizada ligeira e assim que ficaram em posição sofreram uma barragem da artilharia aliada que aniquilou as forças alemãs. Mais uma vez os alemães tomaram posição e protegeram-se para mais uma noite.

---

<sup>154</sup> Leslie James Morshead (1889-1979). Professor e oficial do exército australiano. Abandonou a atividade letiva quando a Grande Guerra começou e alistou-se como soldado onde participou na batalha de Gallipoli, e nas batalhas de Messines, Passchendaele e Amiens. Na Segunda Guerra Mundial liderou a resistência australiana, neozelandesa, indiana e britânica ao cerco de Tobruk e comandou tropas na batalha de El-Alamein. Liderou também forças aliadas na Nova Guiné (campanha do Pacífico). Após a guerra, regressou à vida civil como gestor de diferentes empresas e negócios.



**Figura 84.** Canhão alemão *Krupp 88mm Flak 37*.

Nessa noite, quinhentos homens avançaram contra o perímetro defensivo, depois de intensa troca de tiros com as defesas, conseguem estabelecer uma cabeça-de-ponte por entre os bunkers australianos. E antes do nascer do sol, o 5º Regimento *Panzer* conduziu os vinte e quatro *panzer* III e IV que conseguiu reunir, para junto do 8º Batalhão e penetraram cerca de três quilômetros dentro da linha defensiva, sem repararem que tinham sido conduzidos para uma emboscada.

Os australianos abriram fogo de frente, de lado e por trás. Em minutos perderam onze blindados e dos quinhentos homens apenas cento e quatorze escaparam. Dois dias depois a 16 de abril, nova tentativa de Rommel, agora liderando pessoalmente o ataque. Mandou avançar a Divisão Italiana *Ariete* pelas defesas do lado Oeste com carros de combate, assim que foram atingidos por fogo inimigo os comandantes italianos refugiaram-se num *Wadi* sem reagir. E a infantaria italiana suportando a maior parte do contra-ataque australiano, rendeu-se, e oitocentos soldados italianos foram capturados e noventa por cento dos blindados perdidos devido a avarias. No dia seguinte a *Raposa* cancelou o ataque.

No dia 30 de abril com o reforço da 15ª Divisão *Panzer*, nova tentativa. Os alemães iniciam o ataque mais brutal sobre Tobruk. Bombardeiros *Ju-87 Stukas* e artilharia pesada bombardearam um ponto chamado Ras el Medauer (ou monte 209) de onde os canhões australianos ameaçavam a linha de abastecimento alemã. Após três horas os alemães tomaram a colina e os *panzers* penetraram três quilômetros na linha de defesa, mas não conseguiram eliminar as defesas que lutaram com «notável tenacidade» conforme palavras da própria *Raposa*. O vai vem da batalha demorou três dias e custou

mil homens ao *DAK*. No dia 4 de maio um ultimato de Brauchtisch, comandante do exército proibiu novos ataques a Tobruk ou avanços para o Egípto. Rommel acatou a ordem, segurou a posição e adotou uma estratégia defensiva.

#### **4.2. A Reviravolta num apeadeiro chamado El Alamein**

Durante os meses seguintes desencadearam-se alguns confrontos e os britânicos voltam a tomar a iniciativa – muito por insistência de Churchill uma vez que tinham recebidos carros de combate novos (ainda que em condições não adequadas ao teatro do deserto) – através das operações batizadas *Brevity* e *Battleaxe*. A primeira foi realizada a 15 de maio e tinha como objetivo assegurar o controlo de Sidi Azeiz, Halfaya Pass e Fort Capuzzo de maneira que numa operação subsequente e de maior dimensão fossem capazes de libertar Tobruk do cerco e empurrar os alemães para fora da Cirenaica. Após uma rápida incursão de três colunas pela fronteira, os ingleses tomaram Fort Capuzzo e Halfaya Pass mas ao avançarem para Sidi Azeiz, Rommel contra-atacou e em vinte e quatro horas os aliados voltaram ao ponto de partida, com um registo de cento e setenta e três baixas e menos cinco carros de combate.

Apesar do fracasso de *Brevity*, Churchill continuou a pressionar Wavell para realizar um ofensiva de grande escala, uma vez que Rommel continuava a ser abastecido e a reforçar as suas defesas, que se demonstraram de certa forma vulneráveis. Um mês depois, a 15 de junho às 06:00 horas, a ofensiva sobre a Cirenaica – *Operation Battleaxe* ou Operação Machado de Guerra – começava. Era em tudo idêntica à anterior, mas numa escala maior – vinte e cinco mil homens, cento e noventa blindados e duzentos e três aviões<sup>155</sup>. Uma brigada de infantaria com um esquadrão e meio de carros de combate avançou para Halfaya Pass, ao mesmo tempo uma brigada blindada e outra de infantaria avançavam sobre Fort Capuzzo e uma brigada blindada reforçada avançava para Oeste para Sidi Azeiz.

Na defesa de Halfaya Pass estavam, os homens-de-sete-dias (*seven-day men*), batizados desta maneira pelos ingleses porque eram abastecidos apenas uma vez por semana; entregavam-lhes água, comida e munições e tinham que combater até à última bala e última gota de água e assim aguentar até ao próximo abastecimento. O comandante desta força altamente disciplinada e eficiente na gestão dos seus recursos era o capitão

---

<sup>155</sup> CHURCHILL 1950: 305.

Wilhelm Bach, que tinha escondido as peças de artilharia *Krupp 88mm* – muito eficazes como antiaéreas – ao longo das escarpas e usou-as como armas antitanque. Esperou até que as colunas de blindados inglesas avançassem e só no último momento abriu fogo sobre os *Matilda Mk. II* (figura 85) e os *Crusaders* (figura 86) o resultado foi que em poucos minutos onze dos doze blindados que lideravam a coluna foram destruídos e desde esse dia o desfiladeiro foi rebatizado pelos ingleses como *Hellfire Pass*, pois aquelas peças de artilharia abriram buracos nos blindados ingleses do tamanho de uma bola de futebol, a mais de um quilómetro de distância.



**Figura 85.** Blindado inglês *Matilda Mk. II*.



**Figura 86.** Carro de combate inglês *Crusader III* ou *Cruiser Mk. VI*.<sup>156</sup>

Entretanto as forças britânicas que se dirigiram para Fort Capuzzo conseguiram tomar a posição e empurrar as linhas alemãs e depois viraram para Leste em direção a Sollum (figura 87). Mas as que vinham na frente esquerda depararam-se com mais peças

---

<sup>156</sup> © Imperial War Museum E 6724



de 88mm em Hafid Ridge. E nesse dia Rommel tinha trazido as suas reservas que na manhã de dia 16 fez avançar e cercou os britânicos perto de Sidi Omar. Ali, após uma batalha intensa de blindados, os *DAK* derrotaram as forças inglesas e avançaram até Sidi Suleiman onde se juntaram a outras forças do Eixo que avançaram pelo Leste e assim puderam fechar o cerco sobre os aliados.

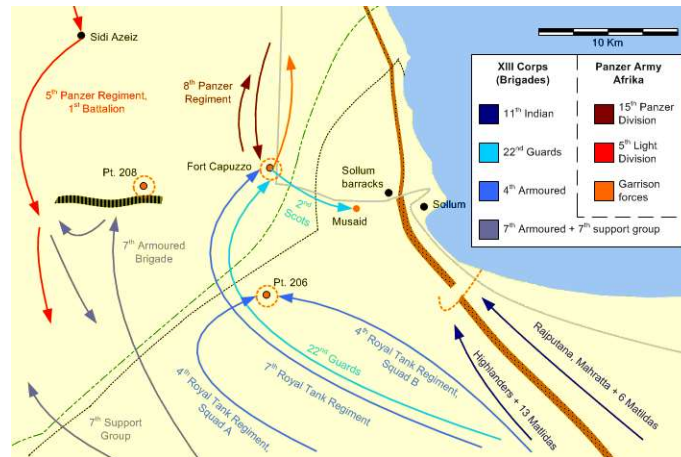


Figura 87. Operação *Battleaxe* – Avanço inglês (azul) e contra-ataque alemão (vermelho).

Nesta altura, já na manhã de dia 17, o Major-General Messervy apercebendo-se do risco iminente que as suas forças corriam mandou retirar evitando um mal maior. O saldo da operação que durou apenas três dias foi claramente negativo para os britânicos, com noventa e um blindados destruídos ou avariados, trinta e seis aviões (trinta e três caças e três bombardeiros) abatidos – com um custo imenso a *R.A.F.* conseguiu manter o domínio aéreo durante a batalha – e novecentas e sessenta e nove baixas (cento e vinte dois mortos, quinhentos e oitenta e oito feridos e duzentos e cinquenta e nove desaparecidos), números que deixaram o moral dos soldados ingleses bastante afetado.

Do lado alemão as baixas atingiram seiscentos e setenta e oito homens (noventa e três mortos, trezentos e cinquenta feridos e duzentos e trinta e cinco desaparecidos), doze carros de combate destruídos e dez aviões abatidos. Houve ainda trezentos e cinquenta soldados italianos que foram capturados, mas que foram libertados durante a retirada inglesa<sup>157</sup>.

<sup>157</sup> PLAYFAIR 2014: 304.

Como consequência de ambas as operações, o General Wavell foi substituído como *Commander in Chief* (C-i-C) das forças britânicas do Médio Oriente, pelo tenente-General Claude Auchinleck<sup>158</sup> (C-i-C da Índia). «Auk» como era mais conhecido, chamou para liderar as forças no terreno – rebatizadas de 8º Exército – o General Cunningham cujo sucesso recente na África Oriental o tinha impressionado.

Por esta altura, a meio de junho de 1941, após a rendição da Jugoslávia e da queda da Grécia em abril, e da invasão de Creta no final de maio, o domínio das forças do Eixo era tal que a oportunidade de apoiar as operações no Norte de África e proporcionar a Rommel com os meios para tal, parecia evidente. Contudo Hitler decide avançar com invasão da União Soviética na operação *Barbarossa* e o *OKW* dirige a maior parte das suas forças para a frente Leste, o que beneficiou os aliados, dado que trouxe algum alívio sobre Malta.

Por sua vez, as ações dos submarinos, navios e aviões das forças britânicas, em combinação com a manutenção de Tobruk em mãos aliadas, condicionaram o abastecimento de Rommel entre junho e novembro – meses em que praticamente não recebeu reforços – pelo que a meio de novembro o general alemão tinha cento e dezanove mil homens, trezentos e noventa blindados (dos quais cento e quarenta e seis eram italianos) e quinhentos e trinta e seis aviões, trezentos e quarenta e dois dos quais operacionais. Pelo seu lado os ingleses foram sendo abastecidos com meios, homens e munições, e na mesma altura, Cunningham contava com cento e dezoito mil homens, setecentos e trinta e oito carros de combate, oitocentas peças de artilharia em que duzentas eram canhões antitanque, além de trinta e quatro mil camiões, duzentas e quarenta peças de artilharia antiaérea e a força aérea estava munida de seiscentos e cinquenta aparelhos dos quais quinhentos e cinquenta operacionais<sup>159</sup>.

Enquanto Rommel preparava mais uma tentativa para definitivamente tomar Tobruk, os aliados a 18 de novembro avançaram com a operação *Crusader* cujos objetivos eram obviamente os mesmos que as anteriores *Battleaxe* e *Brevity*, mas que desta vez as forças aliadas circundaram as do Eixo em Fort Maddalena, situada a sessenta

---

<sup>158</sup> Sir Claude John Auchinleck (1884-1981). *Field Marshal* inglês. Militar de carreira, prestou serviço na Grande Guerra na defesa do canal do Suez, na Campanha da Mesopotâmia e na batalha de Hanna. Na Segunda Guerra Mundial comandou operações na Noruega em 1940 e no Iraque em 1941. Foi Comandante do exército indiano e liderou as forças inglesas na guerra anglo-iraquiana. Foi nomeado Comandante das forças do Médio Oriente (C-i-C) entre julho de 1941 e agosto de 1942. Terminou a sua carreira como comandante supremo das forças armadas britânicas na Índia e Paquistão até 1948.

<sup>159</sup> PLAYFAIR 2004: 15, 30.



quilómetros a sul de Bardia e dividiram as suas forças em que duas unidades dirigiram-se para Gabr Saleh onde chegaram ao final do dia sem encontrarem grande resistência. Só no dia seguinte é que Rommel e as forças do Eixo reagiram – ainda que a *Raposa* achasse que não se tratava de uma operação em grande escala – e avançaram os seus blindados para sul onde confrontos isolados destruíram 30 blindados do Eixo contra 50 dos aliados. Ainda assim os ingleses conseguiram apoderar-se de um aeródromo em Sidi Rezegh com dezanove aparelhos inimigos (figura 88).



Figura 88. Operação *Crusader* – Avanço Aliado (preto) e do Eixo (vermelho).

Com o aeródromo sob controlo inglês e sem um contra-ataque de Rommel, Cunningham regressou ao seu QG em Fort Maddalena convencido que a operação lhe corria de feição. Mas a 22 de novembro, Rommel contra-atacou em força e setenta carros de combate da 21ª Divisão *Panzer* avançaram sobre as linhas inglesas que terminaram o dia com uma perda de cem blindados e trezentos homens. Também o controlo do aeródromo voltou para as mãos do Eixo. O dia seguinte era *Totensonntag* – domingo dos mortos – dia em que os alemães homenageiam os seus mortos da Grande Guerra, e Rommel utilizando táticas de grupo (coordenação de artilharia, cavalaria, armas antitanque e suporte aéreo), arrasou os blindados ingleses que estavam dispersos ao redor de Sidi Rezegh. Nesta fase da operação e apesar de ter registado perdas de duzentos e cinquenta tanques, Rommel foi um claro vencedor, e escreveu à sua esposa:

«A crise da batalha parece ter sido superada. Estou bem, de bom humor e cheio de confiança. Duzentos tanques inimigos abatidos até agora. As nossas linhas resistiram»<sup>160</sup>.

<sup>160</sup> LIDDEL-HART 1953: 162

Cunningham quase deu a batalha por perdida. Queria retirar e cancelar a operação, mas «Auk» manteve a determinação e ordenou que atacasse com tudo até ao último tanque. De seguida, o 13º Corpo Aliado constituído pela Divisão Neozelandesa, a 4ª Divisão Indiana e uma brigada blindada, avançou para Oeste e tomou Fort Capuzzo e as guarnições de Bardia e Halfaya Pass.

Auchinleck após uma análise fria da primeira fase da operação substituiu Cunningham pelo Major-General Ritchie<sup>161</sup> na última semana de novembro, mas acabou por ficar ele (Auchinleck) à frente da operação. Entretanto, as forças alemãs avançaram para Este, no sentido de pressionar a retaguarda dos britânicos e assim interromper o seu abastecimento e forçar os ingleses a desistir da operação. Mas ao penetrar mais de vinte e cinco quilómetros dentro da fronteira do Egipto, Rommel teve que retirar para Bardia para reabastecer, e durante a noite que os seus blindados eram abastecidos, a Divisão Neozelandesa avançou pelas posições alemãs que cercavam Tobruk e libertou a guarnição daquela cidade do cerco alemão.

Mais a Sul a 4ª e a 22ª Brigadas Blindadas reagruparam e recuperaram alguns blindados abandonados perto de Sidi Rezegh, aproveitando o facto de as forças alemãs estarem a reabastecer. E quando no dia 27 de novembro os *DAK* se dirigiram para Oeste para apoiar a guarnição que cercava Tobruk, foram atingidos pelo fogo da artilharia e cavalaria britânica que os obrigou a uma manter uma posição estática defensiva até que os aliados se retiraram no final do dia. Nesta altura os blindados ingleses superavam os alemães num rácio de quatro para um e apesar de Rommel ter conseguido voltar a cercar Tobruk, a ausência de suprimentos e a incapacidade de reposição dos carros de combate destruídos/danificados levou a que, em uma semana, os ingleses o obrigassem a recuar mais sessenta e cinco quilómetros para a sua linha defensiva em *Gazala*. E no dia 15 de dezembro o novo comandante inglês Ritchie fez avançar uma brigada blindada pelo sul da posição alemã com o objetivo de a cercar e cortar a sua retaguarda, o que obrigou às forças do Eixo a uma retirada forçada no dia seguinte, que ainda assim, foi realizada de forma organizada, o que permitiu a Rommel preservar parte relevante das suas forças, tanto as italianas como as alemãs.

---

<sup>161</sup> Neil Ritchie (1897-1983). General inglês. Oficial de carreira, frequentou a *Royal Military Academy, Sandhurst*. Combateu na Grande Guerra na frente oeste (onde foi ferido), campanha do Sinai e Palestina. Comandou o 8º Exército inglês no Norte de África na 2ª Guerra Mundial de novembro de 1941 até junho de 1942. Participou ainda na campanha no nordeste da Europa de junho 1944 até maio de 1945.

*Crusader* foi a primeira grande vitória inglesa e consequente derrota de Rommel no Norte de África. Entre 18 de novembro e 17 de janeiro houve trinta e oito mil e trezentas baixas do Eixo<sup>162</sup> (situação que se verificou devido aos quatorze mil soldados capturados em Bardia, Sollum e Halfaya) ou seja trinta e oito por cento da força inicial, contra dezassete mil e setecentas baixas aliadas ou quinze por cento da força no início da operação. Apesar dos quinhentos e sessenta e nove blindados perdidos, os ingleses destruíram trezentos e quarenta blindados alemães e italianos<sup>163</sup> e conseguiram empurrar as forças do Eixo oitocentos quilómetros de volta para El Aghelia (figura 88), exatamente o ponto de onde tinham partido um ano antes.

A posição aliada estava, apesar da vitória, bastante debilitada pois além do desgaste de dois meses de combate, sofria agora com problemas na cadeia de abastecimento, uma vez que o único porto na Cirenaica era Tobruk e as distâncias a percorrer até Benghazi, Beda Fomm e Marsa al Brega eram de 450 a 700 quilómetros. Além disso o ataque japonês à base americana de Pearl Harbour a 7 de dezembro de 1941, trouxe os americanos, mas também os japoneses, para a guerra, o que colocou em risco as bases e colónias inglesas no Extremo Oriente, devido à expansão imperialista nipónica, e conduziu mais uma vez à alocação de forças e equipamento do Norte de África para aquele teatro de operações.

E para piorar a situação o inverno russo trouxe de volta forças do Eixo que voltaram a bombardear Malta e permitiram assegurar melhorias no abastecimento às forças do Eixo no Norte de África. Aproveitando os novos reforços Rommel realizou um contra-ataque no final de janeiro tomou Bengazi (era a quarta vez que mudava de mãos) e empurrou os ingleses de volta para Gazala, que se entrincheiraram numa linha com o mesmo nome (*Gazala Line*). Era uma robusta barreira defensiva constituída por seis fortificações com dois quilómetros de diâmetro cada, protegidas com campos de minas à volta, arame farpado, trincheiras e casamatas numa linha de cerca de sessenta e cinco quilómetros. E em que entre cada uma, os blindados ingleses patrulhavam de maneira a impedir as tentativas de avanço das forças do Eixo. E desta forma desde fevereiro até ao final de maio houve uma calma relativa em que ambos os lados mantiveram a sua posição no

---

<sup>162</sup> LIDDEL-HART 1953: 178.

<sup>163</sup> BRADDOCK 2019: 108, 109.

terreno. Mais uma vez os ingleses não conseguiram dar o golpe final às forças do Eixo na Líbia<sup>164</sup>.

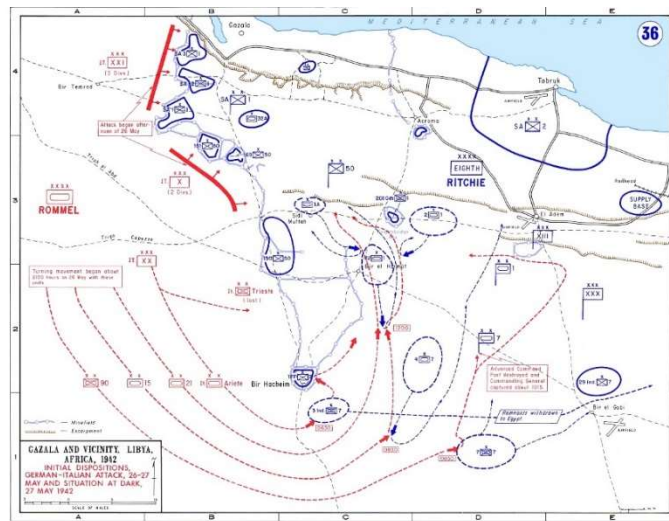


Figura 89. Batalha de Gazala.

A 26 de maio parte do *DAK* atacou a norte, e parte a sul contornando Bir Hacheim (figura 89). Para sua surpresa foi confrontado com os carros de combate americanos *M3 Grant* ou *Lee* (figura 90) equipados com canhões de setenta e cinco milímetros que obrigaram as suas forças a uma paragem forçada, mas devido à indecisão de Ritchie de não aproveitar e destruir as forças do Eixo, a *Raposa* reorganizou-se e conseguiu penetrar na linha de Gazala a 1 de junho. Após combates intensos com os ingleses provocou a queda de Bir Hacheim a 10 de junho e seguiu para Tobruk. Com as defesas debilitadas e com uma guarnição nova e sem experiência, Tobruk caiu no dia 21 de junho e Hitler promoveu Rommel a *Generalfeldmarschall*, que na ânsia de aniquilar as forças inglesas convenceu o Führer que tinha condições de avançar para o Egito, o que fez cancelar a operação *Hérkules* (conquista de Malta).

Sem dar descanso às suas tropas o agora Marechal continuou a perseguição às forças aliadas até El Alamein onde foi obrigado a fixar posição a poucas centenas de metros das mesmas, que tinham formado uma robusta barreira defensiva. Os problemas de abastecimento que tanto as forças inglesas como as suas próprias tiveram nos avanços e recuos anteriores, devido às enormes distâncias que separavam a frente de batalha dos portos marítimos, eram agora maiores do lado do Eixo. E outra vez a alocação de recursos

<sup>164</sup> «An opportunity of gaining something which was real and important in the middle eastern theatre was lost, to take something which was very doubtful and unlikely to pay off in the far east». HARDING: 1973, *The World at War, Episode 8. The Desert, North Africa 1940-1943*.

pelo *OKW* na frente leste voltou a ter prioridade sobre a campanha do *DAK*, o que em conjunto com o adiar da operação *Herkules* levou a um gradual fortalecimento de Malta e do reatar das ações da *Royal Navy* e da *R.A.F.* contra os comboios do Eixo.



**Figura 90.** Carros blindados americanos *M3 Grant* (esquerda) e *Lee* (direita).

No QG inglês Auchinleck afastou Ritchie e assumiu ele próprio o comando do 8º Exército, retirou para El Alamein a menos de cem quilómetros de Alexandria, onde fixou uma posição defensiva. Além dos problemas de abastecimento agravados, El Alamein era diferente das outras posições, uma vez que a sul estava a depressão de Qattara cuja geografia não permitia a sua passagem com a utilização de carros blindados devido à existência de terreno pantanoso, lagos salgados, precipícios e escarpas, o que obrigou a um tempo de espera e à utilização de uma tática diferente das batalhas anteriores.



**Figura 91.** O Apeadeiro de El Alamein.

Em agosto, Churchill substituiu «Auk» pelo General Harold Alexander<sup>165</sup> que para liderar o Exército chamou o Tenente-General Bernard Montgomery<sup>166</sup> ou «Monty» como foi apelidado pelas suas tropas. Alexander deu apenas uma ordem a Monty: «Go down to the desert and defeat Rommel». E foi exatamente o que aconteceu a partir de um apeadeiro do deserto (figura 91).

No dia 6 de novembro de 1942, Churchill eloquentemente proferiu a seguinte frase: «Antes de Alamein nunca tivemos uma vitória, depois de Alamein, nunca mais tivemos uma derrota»<sup>167</sup>, na sequência da derrota que o 8º Exército inglês e os combatentes dos seus aliados Índia, Austrália Nova Zelândia, África do Sul, Palestina, Ceilão, França Livre, Grécia e Estados Unidos da América, tinham infligido às forças do Eixo Alemanha-Itália, e que os obrigou a uma retirada a marchas forçadas do Egipto e da Líbia.

### 4.3. AMÉRICA ENTRA NA GUERRA

A conferência de Washington entre o primeiro-ministro inglês e o presidente americano que decorreu em janeiro de 1941, teve como resultado a decisão de que a mobilização de forças norte-americanas se daria no continente europeu, a frase «Europa Primeiro» ficou assim como a grande conclusão desta reunião magna. Colocava-se naturalmente a questão de que em que ponto começar ou atacar primeiro. Churchill conseguiu convencer Roosevelt que a prioridade devia ser o Norte de África e daí partir para Itália, o *Soft Underbelly of Europe*, que o PM inglês considerava ser o ponto fraco da Europa. Estava aberto o caminho para a operação *Torch* – a maior operação anfíbia que alguma vez tinha sido realizada até aí.

---

<sup>165</sup> Harold Rupert Alexander (1891-1969). *Field Marshal* inglês. Oficial do exército, educado na *Royal Military Academy, Sandhurst*. Combateu na Grande Guerra na frente ocidental na Batalha de Ypres (onde foi ferido), Loos e Somme. Na 2ª Guerra Mundial supervisionou a retirada da *BEF (British Expeditionary Force)* de Dunkerque; Foi C-i-C na Birmânia, Médio Oriente e Itália. Comandou o 15º Grupo de Exércitos na conquista da Sicília e Supremo Comandante Aliado do Mediterrâneo. Após a Guerra, é nomeado Governador do Canadá em 1946, cargo que exerce até 1953. Retirou-se em 1954.

<sup>166</sup> Bernard Law Montgomery (1887-1976). *Field Marshal* inglês. Combateu na Grande Guerra nas batalhas de Ypres (1ª), de Arras e Passchendaele. Na 2ª Guerra Mundial comandou o 8º Exército, derrotando Rommel na Batalha de El-Alamein, na vitória aliada no Norte de África na Tunísia e nas invasões à Sicília e Itália. Em 1944 comanda as forças aliadas nos desembarques da Normandia. Após a Guerra foi nomeado vice comandante das forças aliadas da NATO na Europa até se retirar em 1958.

<sup>167</sup> CHURCHILL 1950: 541.

Dois dias depois da famosa frase de Churchill, a 8 de novembro, uma força composta por cento e sete mil homens (três quartos dos quais americanos e um quarto ingleses), liderada pelo Tenente-General Dwight D. Eisenhower<sup>168</sup>, foram transportados em quinhentos navios, e escoltados por trezentos e cinquenta vasos de guerra, tinham como missão a tomada simultânea dos portos de Casablanca em Marrocos e de Orão e Argel na Argélia. Ambos países pertenciam à África Colonial Francesa sob domínio de Vichy (cujo governo era pró-Eixo). Após a conquista destas posições o plano consistia em avançarem para leste e tomarem os portos de Bizerte e Túnis na Tunísia, também sob domínio francês, uma vez que eram os dois portos que mais próximo estavam das forças do Eixo no Norte de África, que na altura retirava a toda a velocidade com o oitavo exército inglês no seu encalço.

A situação política nas colónias francesas era, do ponto de vista americano, no mínimo incerta. Se por um lado havia governantes franceses que eram pró-americanos, também havia os claramente antibritânicos, outros que achavam inútil a oposição aos alemães – depois de assistirem impotentes à vertiginosa queda de França em 1940 – e ainda havia os que, dado o acordo feito com Hitler, que para manterem as suas colónias em África tinham que defender as mesmas de qualquer tentativa de invasão aliada, eram da opinião que havia que respeitar esse tratado ou ver o resto da pátria mãe ser ocupada com todo o tipo de retaliações que obviamente se seguiriam. Os americanos fizeram vários esforços a nível diplomático para que quando a operação se iniciasse os franceses não resistissem, mas nada estava assegurado. Ainda assim quando os desembarques se iniciaram não houve barragem de artilharia contra as defesas instaladas, o que se veio a provar um erro.

O desembarque das tropas realizou-se em três frentes, a ocidental – liderada pelo Major-General George S. Patton<sup>169</sup>, a central – liderada pelo Major-General Lloyd

---

<sup>168</sup> Dwight David «Ike» Eisenhower (1890-1969). General de 5 estrelas. Treinou guarnições de blindados durante a Grande Guerra. Na 2ª Guerra Mundial, foi Comandante Supremo das Forças Aliadas no Norte de África onde liderou a invasão da África Ocidental na operação *Torch*, e a invasão da Europa na operação *Overlord – D- Day* (invasão da Normandia). Foi governador da zona americana na Alemanha ocupada até novembro de 1945 e Chefe do Estado Maior do Exército até 1948. Concorre e ganha as eleições presidenciais em 1952 sendo eleito o 34º Presidente dos Estados Unidos. É reeleito em 1956 cargo que ocupa até 1961.

<sup>169</sup> George S. Patton (1885-1945). General do Exército americano. Frequentou a academia militar de West Point. Combateu na Grande Guerra no corpo de blindados dos EUA em França onde foi ferido em combate. Liderou a invasão a Casablanca em Marrocos na operação *Torch* e comandou o 7º Exército dos EUA na invasão da Sicília. Foi o comandante da operação Fortitude, a campanha de simulação prévia à invasão da Normandia. Comandou o 3º Exército na Batalhas das Ardenas e foi Governador da Bavaria durante a ocupação americana da Alemanha. Morreu na sequência de um acidente de viação em 1945.

Fredendall<sup>170</sup> e a oriental – liderada pelo Tenente-General Kenneth Anderson<sup>171</sup>. A tática foi a mesma para as três localizações, isto é desembarque em duas ou três praias próximas do local/cidade objetivo e depois num movimento circundante fechar o cerco sobre esse objetivo (figura 92). O primeiro a ser assegurado foi Argel na frente oriental. Em menos de vinte e quatro horas as tropas americanas ocuparam a cidade após o General francês Alphonse Juin, comandante das forças francesas no Norte de África com a aprovação do almirante Darlan ter acordado um cessar-fogo.

Ao mesmo tempo os aeródromos de Bilda e Maison Blanche eram ocupados por aviões aliados em conjunto com comandos ingleses e tropas americanas. Orão na frente central, demorou mais tempo e a resistência foi maior e mais dura, as memórias do ataque a Mers-el-Kebir ainda estavam frescas, e por isso os navios americanos *Walney* e *Hartland* foram atingidos pela artilharia de costa com a perda de metade dos seiscentos homens que transportavam, sendo o contingente remanescente capturado. Ainda assim após um ataque conjunto de blindados e infantaria americana, os mesmos superaram as defesas do porto e no dia 10 de novembro a capitulação formal foi entregue ao Major-General Fredendall.

Em Casablanca, estava ancorado no porto o couraçado *Jean Bart*, que apesar de impossibilitado de navegar, tinha os seus canhões de quinze polegadas operacionais, e abriu fogo contra os navios aliados. Sete contratorpedeiros franceses, o cruzador *Primauguet* e oito submarinos, ocultos por uma cortina de fumo, saíram do porto para atacar os navios de transporte americanos próximo ao porto de Fedala, mas não tiveram sucesso pois estes foram defendidos pelos navios de guerra aliados. O couraçado americano *Massachusetts* abriu fogo e bombardeamentos de aviões aliados conseguiram neutralizar o couraçado *Jean Bart* deixando-o inoperacional. E o cruzador *Augusta* e outros navios de defesa e aviões americanos afundaram e inutilizaram seis contratorpedeiros e seis submarinos franceses. O saldo desta batalha resultou em mais de quinhentos marinheiros franceses mortos.

---

<sup>170</sup> Lloyd R. Fredendall (1883 – 1963) Tenente-General do Exército americano. Participou na Grande Guerra como instrutor e liderou um centro de treino em França. Na 2ª Guerra Mundial, comandou a força central nos desembarques da operação Torch e liderou o 2º Corpo do Exército na primeira fase da campanha da Tunísia. Foi derrotado na Batalha de Kasserine Pass, sendo substituído no comando pelo general Patton.

<sup>171</sup> Kenneth Arthur N. Anderson (1891 – 1959) General do Exército inglês. Frequentou a *Royal Military Academy, Sandhurst*. Combateu na Grande Guerra e foi ferido na batalha do Somme. Na 2ª Guerra Mundial comandou a 11ª Brigada da BEF (*British Expeditionary Force*) e posteriormente o 1º Exército inglês durante a operação Torch e a campanha da Tunísia. Foi Governador de Gibraltar após a guerra.



No dia 11 de novembro os franceses em Casablanca renderam-se, minutos antes que Patton desse ordem para iniciar uma barragem de artilharia e um ataque terrestre à cidade. O General americano escreveu numa carta à sua mulher:

«...foi por pouco, já que os bombardeiros estavam sob os alvos e os canhões dos navios prontos para abrir fogo...foram as horas mais longas da minha vida até agora<sup>172</sup>.



Figura 92. Locais de desembarque da operação *Torch*.

Marrocos e Argélia eram em três dias domínio aliado. O cessar-fogo repentino e consequente rendição por parte das forças francesas, devido a uma ordem do almirante Darlan, com o presumível acordo do marechal Pétain, era irrelevante uma vez que na madrugada de 10 para 11 de novembro os alemães avançaram e ocuparam o remanescente do território francês. Os aliados recompensaram Darlan para ser o alto-comissário francês para o Norte de África, nomeação essa que não ficou isenta de críticas de diversos políticos e militares franceses, mas que, com a morte de Darlan, antes do fim do ano de 1942, o assunto desapareceu, e teve o benefício de colocar duzentos mil combatentes franceses do lado aliado. Apenas a Tunísia não se rendeu aos aliados, e as forças do Eixo rapidamente tomaram posição ocupando os aeródromos e começaram a enviar soldados e equipamento por via aérea e marítima reforçando a posição no norte do país.

O sucesso dos desembarques e a rapidez com que tomaram os objetivos em Marrocos e na Argélia deu uma sensação de confiança aos aliados de que em duas semanas os objetivos de Tunes e Bizerte poderiam ser alcançados, mas que para tal havia que movimentar-se com muita rapidez pois a partir do final de novembro as

<sup>172</sup> COLLIER 1977: 149.

chuvas transformam os caminhos num mar de lama, além do que os combates seriam contra forças do Eixo, cujo grau de determinação, equipamento, preparação e experiência eram bem diferentes do que tinham os franceses. Com o receio de que as forças do Eixo poderiam invadir Espanha e atacar a retaguarda dos aliados nas posições conquistadas na África Colonial francesa, seguiu para a Tunísia apenas uma pequena percentagem do total que desembarcou em ambos os países.

Os americanos saíram de Argel por terra, mar e ar logo no dia onze de novembro, comandados pelo General Anderson (líder da frente oriental) e de forma a melhorar e reduzir as distâncias da sua cadeia de abastecimento ocuparam os portos de Bougie, Djidjeli, Philippeville e Bône (figura 93), assim como as localidades de Sétif e Constantine. No dia 16 de novembro cruzaram a fronteira e estavam em Souk-el-Arba por onde passava uma ferrovia a cento e trinta quilómetros de Tunes. Mas o que tinha sido um avanço rápido, deparou-se com a realidade de bitolas ferroviárias diferentes que ocasionavam atrasos na chegada de abastecimentos, material circulante velho e incapaz de transportar blindados médios e pesados, e acima de tudo o terreno, bastante difícil por ser maioritariamente montanhoso com desfiladeiros estreitos, o que militarmente, era favorável a posições defensivas. Ainda assim as suas forças avançaram sem resistência, uma vez que as forças do Eixo se concentraram em perímetros à volta de Tunes e Bizerte, e no dia vinte e cinco, a cerca de trinta e dois quilómetros de Tunes os blindados *M3* americanos conseguem uma vitória inédita. Ao invadirem um aeródromo em Tebourba destruíram vinte aviões alemães que estavam estacionados e retiraram. Mas no dia seguinte os *panzers IV* alemães atacaram a posição americana, perto da vila de Chougui, e destruíram seis dos dezassete carros de combate americanos, dado que o seu poder de fogo e blindagem era muito superior aos *M3* aliados.

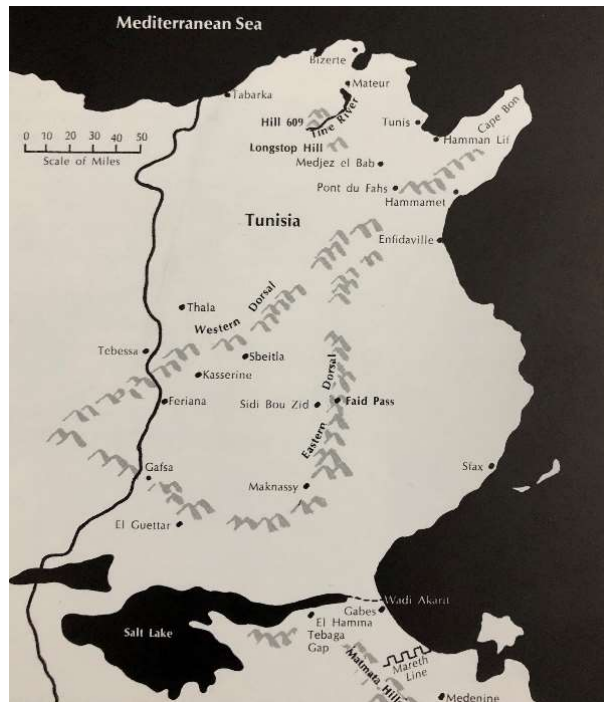


Figura 93. Teatro de operações e principais localidades tunisinas

Até ao final do ano registaram-se mais confrontos, com avanços e recuos, mas com o inverno e as chuvas a tornarem as movimentações cada vez mais difíceis, Eisenhower decide adiar a campanha até o tempo tornar o terreno menos desfavorável, e adotou uma posição defensiva.

Após uma inspeção, a 13 de fevereiro, à disposição das suas forças que se tinham consolidado no *Eastern Dorsal* ou flanco este – cadeia montanhosa paralela ao mar orientada numa direção sul-norte com cerca de trezentos e vinte quilómetros de extensão (figura 93) – Ike recém nomeado Comandante Supremo das Forças Aliadas no Norte de África, verifica que as defesas americanas são extremamente frágeis, dispersas e constituídas por homens sem experiência de combate. E do lado oposto, na planície costeira entre as montanhas e o mar, estão dois experientes comandantes alemães com as suas forças, o Coronel-General Jürgen Von Arnim<sup>173</sup> com o seu 5º Exército *Panzer*, e o recém chegado Rommel com o renomeado *Exército Panzer África*, que tinha retirado do Egito e da Líbia com o 8º Exército inglês no seu encalço, deixando por isso parte das

<sup>173</sup> Hans-Jürgen Von Arnim (1889-1962). General, oficial do exército alemão (*Reichswehr*), combateu na Grande Guerra nas frentes ocidental e oriental. Na 2ª Guerra Mundial comandou a 52ª Divisão de Infantaria durante as invasões da Polónia e França. Participou na operação *Barbarossa* em junho de 1941 onde comandou o 39º Corpo *Panzer* até novembro de 1942. Em fevereiro de 1943 é nomeado comandante do 5º Exército *Panzer* e substitui Rommel em março, e rende-se aos ingleses em maio do mesmo ano, e fica como prisioneiro de guerra até julho de 1947.

suas forças na linha Mareth<sup>174</sup> para sustentar um eventual avanço de Montgomery pelo sul do País.

Antes que Ike pudesse emitir qualquer tipo de ordem para reforço das defesas, já os alemães avançavam para Sidi Bou Zid. Com o apoio aéreo de *Stukas*, a 10<sup>a</sup> e a 21<sup>a</sup> divisões *panzer* avançam a toda velocidade e semeiam o caos entre as forças americanas. Os alemães conquistam a cidade de Sidi Bou Zid e em três dias de combate provocam duas mil e quinhentas baixas do lado americano – entre as quais mil e seiscentos capturados – que perderam cento e cinquenta blindados. Esta movimentação rápida dos generais alemães provoca a retirada dos aliados para as encostas do *Western Dorsal* (figura 93), onde era imperativo que a defesa fosse firme, dado que existia uma passagem que atravessa as montanhas denominada *Kasserine Pass*, que era uma porta de entrada na Argélia através da cidade de Tebessa. E uma incursão das forças do Eixo por aí e depois para Norte, poderia cortar o acesso, isolar e colocar em risco as forças e a posição aliada na Tunísia como um todo (figura 93). Para agravar a situação, os americanos tinham, não só retirado de forma desorganizada (com o comando a dar ordens confusas e sobrepostas), como estavam cansados e desorientados. Por outro lado, a dualidade de liderança que existiu no Eixo entre Von Arnim e Rommel com visões diferentes, egos e disputas pessoais<sup>175</sup>, limitou o avanço das forças alemãs.

As forças ítalo-alemãs, a dezanove de fevereiro, avançaram pelo desfiladeiro sinuoso e rochoso que era *Kasserine Pass*, e que tinha uma bifurcação com um caminho para Oeste em direção a Tebessa e outro para Norte em direção a Thala. Rommel tinha como plano capturar os pontos estratégicos como depósitos de abastecimentos e um aeródromo aliados, num movimento rápido para oeste via Tebessa e não dar tempo de resposta para que estes se reorganizassem.

Contudo o plano que o alto comando aprovou era que a 10<sup>a</sup> e a 21<sup>a</sup> Divisões *Panzer* avançariam, mas pela via norte, algo que deixou Rommel incrédulo, mas não havia tempo a perder e a operação seguiu como aprovada. Os americanos tinham fixado posição defendendo e bloqueando ambos os caminhos (oeste e norte), e quando os carros de

---

<sup>174</sup> *Mareth line* ou linha Mareth – construída pelos franceses em 1939 para sustentar uma eventual invasão italiana, era uma linha de quarenta quilómetros de fortificações, casamatas de cimento armado, posições de artilharia, minas e arame farpado localizada no sul da Tunísia com o mar a oeste e a leste uma cadeia de montanhas intransponível por blindados ou outros veículos motorizados.

<sup>175</sup> LIDDEL-HART 1953: 401. «Colonel-General Von Arnim was not prepared to recognise the possibilities of the proposed operation, probably because he wanted to keep the 10<sup>th</sup> Panzer Division in his sector for a small private show of his own».

combate do Eixo avançaram na direção norte para Thala, foram parados por uma barragem de artilharia antitanque e de armas ligeiras americanas.

Quando anoiteceu a infantaria alemã infiltrou-se de forma furtiva pela retaguarda nos pontos altos das defesas americanas e neutralizou as mesmas. Na madrugada de 20 de fevereiro as defesas americanas estavam praticamente desfeitas quando um grupo britânico com onze blindados chegou e conseguiu manter os alemães à distância. No início da manhã as forças do Eixo atacaram com tal ferocidade e determinação que a força inglesa que defendia a estrada para Thala viu o seu último carro de combate ser destruído a meio da tarde.

O corpo de engenharia americano que defendia o ponto da bifurcação em direção a Tebessa foi igualmente dizimado com baixas de cento e vinte oito homens. Às 16:30 horas as forças da Divisão *Centauro* italiana, da 10ª Divisão *Panzer* e do *DAK* tinham libertado o bloqueio e podiam avançar a toda a velocidade, quer em direção a Thala, como pela estrada para Tebessa, uma vez que após reconhecimento não fora registada a presença de forças aliadas. Surpreendentemente Rommel mandou parar o avanço pois suspeitou que os anglo-americanos estivessem a preparar um contra-ataque no dia seguinte e optou por preparar e consolidar as suas forças, o que deu algum tempo para os reforços aliados chegarem à frente de batalha.

No dia seguinte, a 21 de fevereiro, a *Raposa* retoma o avanço e confrontou-se com uma posição americana reforçada colocada na estrada para Tebessa. Apesar das forças britânicas que defendiam o caminho para Thala, após inúmeras investidas da 10ª Divisão *Panzer*, estivessem exauridas, gradualmente a ceder terreno e prestes a bater em retirada, nessa tarde, três batalhões da 9ª Divisão de Artilharia americana, após uma marcha forçada de quatro dias, chegaram e instalaram quarenta e oito obuses, o que deu outro alento aos britânicos que se mantiveram firmes na defesa da sua posição.

Ao nascer do sol do dia 22 os recém-chegados americanos abriram uma barragem de artilharia de tal forma precisa sobre os blindados alemães que o seu comandante, o Major-General Fritz von Broich, ordenou uma retirada convencido que os reforços aliados eram em muito maior número. Broich informou Rommel da situação e este ordenou uma paragem no ataque e que Broich assumisse uma posição defensiva, até novas ordens.

Após ter analisado os despojos capturados aos aliados (em particular dos americanos), Rommel ficou ciente e impressionado com a quantidade e abundância de

suprimentos, equipamentos e sobressalentes que os americanos tinham, situação que contrastava com o estado das suas forças que dispunham de um dia de munições, combustível para menos de duzentos quilómetros e seis dias de mantimentos para as tropas. Com esta diferença de meios, dada a capacidade de reforços que os aliados dispunham e a forma como defenderam as suas posições<sup>176</sup>, o que parecia uma vitória estrondosa não era assim tão claro, no dia 23 de fevereiro Rommel mandou retirar as suas forças do desfiladeiro de Kasserine.

A frente mudava agora para Sul, após retirarem das regiões montanhosas do centro da Tunísia as forças do Eixo seguiram para a linha Mareth. Assim no dia 6 de março, Rommel lança um ataque, onde pretendia sustar o avanço do 8º Exército inglês, mas os britânicos, munidos de informação e reconhecimento precisos, anteciparam e camuflaram de forma exímia as suas armas antitanque. Era o primeiro embate de velhos rivais desde El Alamein. Os ingleses suspenderam o fogo até ao último momento e simplesmente fulminaram cinquenta e dois *panzers* alemães. Após esta derrota, Rommel que pretendia evitar a aniquilação das suas forças tenta convencer o Führer a abandonar o conflito no Norte de África, mas sem sucesso. Rommel é substituído por Von Arnim que passa a comandar o novo *Army Group Afrika* resultado da junção de ambos os exércitos.

A partida de Rommel do Norte de África coincide com a nomeação do General George Patton para comandar o 2º Corpo do exército, que após a derrota em *Kasserline Pass*, às mãos dos alemães, estava com o moral muito em baixo. Com a sua disciplina e intransigência, prepara, motiva e restitui o moral às suas forças, e no dia 16 de março avança em direção ao sul com o objetivo de afastar o máximo de forças do Eixo da linha Mareth para facilitar o mais possível a passagem das forças inglesas liderados por Montgomery nessa frente.

Com firmeza e já alguma experiência de combate, as forças de Patton, avançaram em direção a sudeste. Na noite de 20 de março após os US Rangers, com recurso a táticas furtivas, eliminarem as defesas italianas, pela primeira vez uma divisão americana derrotou uma força *panzer* germânica em confronto direto, vencendo a batalha de Guettar. Nesse mesmo dia, as forças de Montgomery avançaram como planeado sobre a linha Mareth e após duas semanas de intensos combates, no dia 7 de abril, o 2º Corpo dos EUA

---

<sup>176</sup> LIDDEL-HART 1953: 406, 407. «The American defence had been very skilfully executed...Buelowius's men had been astounded at the flexibility and accuracy of the American artillery, which had put a great number of our tanks out of action».

e o 8º Exército inglês descobriram que as forças do Eixo estavam em retirada ao longo da costa tunisina. Há um encontro simbólico das duas forças aliadas no porto de Sfax.

No dia 19 de abril «Monty» dá início à operação *Vulcan*, um movimento de diversão para a operação definitiva da tomada de Tunes pelo 1º Exército do General Anderson. Mais tarde no dia 30 do mesmo mês os aliados iniciam a operação *Strike*, um movimento massivo e súbito contra a cabeça de ponte do Eixo com o objetivo de chegar a Tunes rapidamente, cercando a cidade e dividindo as forças ítalo-germanas em duas de maneira a impedir que estas pudessem danificar as instalações portuárias.

Apesar da escassez de todo o tipo de abastecimentos, comida, munições, armas, blindados, camiões, sobressalentes de todo o tipo, mas especialmente de combustível, e mesmo sabendo que as suas forças na Tunísia necessitavam de 150 mil toneladas por mês, (e desde dezembro que recebiam menos de metade)<sup>177</sup> as ordens de Hitler foram de manter a presença militar no Norte de África a todo o custo. Apesar das insuficiências e de discordar com estas ordens, Von Arnim, soldado leal, cumpriu as ordens e continuou a combater os aliados. Ambas as frentes tiveram combates duros e intensos, mas no dia 11 de maio, os últimos sete blindados alemães ficaram sem combustível, e no dia seguinte Von Arnim capitulou. O comandante do 1º Exército italiano e recém-promovido a marechal, Giovanni Messe, rendeu-se no dia 13 de maio. Os aliados fizeram mais de duzentos e setenta e cinco mil prisioneiros.

Naturalmente, às 14:30 horas do dia 13 de maio de 1943, o General Harold Alexander enviou a seguinte mensagem a Churchill:

«Sir it is my duty to report that the Tunisian campaign is over. All enemy resistance has ceased. We are masters of the North African shores».

---

<sup>177</sup> Entre janeiro e maio de 1943 as forças britânicas afundaram 444 navios mercantes italianos o que corresponde a 455.463 toneladas de abastecimentos. Desse total, os submarinos ingleses afundaram 71 navios ou 18% e 131.857 toneladas de carga, ou seja 29% da totalidade da carga impedida de chegar às forças do Eixo na Tunísia.

## **CONCLUSÃO**



Os conflitos ou batalhas que se travaram em África durante a Segunda Guerra Mundial, quer no leste como no norte, tiveram nos combates terrestres o seu lado mais visível. E destes, os mais visíveis foram, sem dúvida, os do Norte de África, em que uma das forças beligerantes que combatia em terra avançava num sentido, conquistando território e posições ao lado oposto, até que – por razões como, a fragilidade da cadeia de abastecimento, exaustão das tropas e dificuldade de reposição dos recursos (humanos e materiais), entre outras – era forçado a parar o seu avanço, tomando o lado contrário a iniciativa e conseqüente recuperação do terreno perdido. Estes episódios aconteceram por três vezes no período entre setembro de 1940 e maio de 1943, altura em que os Aliados expulsaram as forças do Eixo definitivamente do continente africano, após a vitória em El Alamein no Egipto e depois na Tunísia. Este alternar de posições na frente de combate aconteceu devido a decisões estratégicas de um lado e do outro, que ao privilegiarem outras frentes, impediram, de certa forma que as conquistas britânicas primeiro, e as ítalo-germânicas depois, se tornassem definitivas mais cedo.

Há no entanto que juntar a estas decisões estratégicas, algo menos visível neste teatro de operações, que foi a atuação das Marinhas de Guerra de cada um dos lados, e o esforço realizado pelas mesmas para reduzirem a capacidade de atuação das rivais e também de interromper ou limitar os abastecimentos às forças terrestres que se lhes opunham, através de ataques às marinhas mercantes.

No início do conflito a *Royal Navy* e *La Royale* eram dominantes no Mediterrâneo, porém a *Regia Marina* tinha, em termos qualitativos, uma frota moderna, com artilharia de longo alcance, e rápida – fruto de uma menor blindagem dos navios. E apesar de não dispor de porta-aviões – o que limitou o seu poder ofensivo – com o apoio das bases aéreas da Sicília, controlava o Mediterrâneo central. Quando a França capitulou, no seguimento do armistício que o Governo de Vichy assinou com as forças de ocupação alemãs, a frota francesa deixou de estar disponível para os Aliados, e o equilíbrio de forças naturalmente se alterou. E daí o ataque inglês à base naval de Mers-el-Kebir, para assegurar que a frota francesa ou se colocava ao serviço da britânica, ou era destruída/neutralizada. E meses mais tarde sobre a base naval italiana de Taranto com o objetivo de destruir, ou inutilizar pelo mais longo período de tempo possível, os principais vasos da frota italiana. Estas operações britânicas, associadas a uma inteligência pouco eficaz do lado italiano, bem como a uma cooperação ou articulação deficiente entre a *Regia Marina* e a *Regia Aeronautica* conduziu a uma posição de menor agressividade por parte das forças navais italianas.

A realidade é que a Itália não estava preparada, para travar uma longa guerra. A aposta de Mussolini de enfrentar as forças britânicas em África, tinha como previsão, que a Inglaterra “em casa” seria derrotada e neutralizada pelo seu aliado nazi e depressa capitularia, ficando a Itália com os despojos do império britânico nessas latitudes. Contudo, a realidade foi bem diferente, e com stocks de combustível para apenas nove meses de operação, o Mediterrâneo encerrado e os «portões» do mesmo (Gibraltar e Suez) sob controlo inglês, não surpreendeu que a posição da *Regia Marina* tenha sido de adotar uma estratégia defensiva e de contenção, cujo papel principal era o de escoltar os navios de abastecimento para a Albânia, Líbia e mais tarde Tunísia, com a conseqüente dispersão da frota, e cujo apoio aéreo era também limitado. A *RMI* teve que realizar missões de cariz totalmente oposto ao que tinha planeado.

A *Royal Navy* também enfrentava restrições de ordem diversa, em particular quando Malta esteve à beira de capitular e a frota teve que abandonar a ilha, a situação ficou verdadeiramente crítica. As múltiplas frentes de batalha que enfrentou em alguns casos em simultâneo como no Blitz e na Noruega, condicionavam a alocação de recursos, e via os seus abastecimentos sob ataque intenso pelos *U-Boots* alemães no Atlântico, o que obrigava à dispersão dos meios limitando a eficácia da sua utilização.

Foi neste contexto de escassez de recursos e de suporte que os Submarinos ingleses operaram no Mediterrâneo. E ainda que nos primeiros meses de conflito, isto é, desde junho de 1940 até dezembro desse ano tenham registado nove perdas com apenas dez navios mercantes afundados, após a chegada dos submarinos da classe U – mais pequenos, mais manobráveis e acima de tudo mais fiáveis – a situação mudou de forma relevante. E essa mudança deve-se também à chegada do Comandante George «Shrimp» Simpson em janeiro de 1941, e que tornou a 10ª flotilha de submarinos (*The Fighting Ten*), baseada em Malta, numa força temível, com um impacto decisivo na redução do abastecimento das forças do Eixo.

Os dados entre junho de 1940 e maio de 1943 (tabela 12), mostram que as forças aliadas afundaram em média quarenta e sete mil cento e quarenta e oito toneladas por mês, sendo que dezoito mil setecentos e quarenta e sete toneladas ou seja quarenta por cento do total de carga italiana afundada pelos diferentes meios foi responsabilidade dos submarinos ingleses. Com um incremento relevante precisamente a partir do ano de 1941.

<b>Media Mensal de Tonelagem Italiana Afundada por Tipo de Arma Aliada</b>						
<b>Período</b>	<b>Navios</b>	<b>Submarinos</b>	<b>Aviões</b>	<b>Minas</b>	<b>Outros</b>	<b>Total</b>
Jun. - Dez. 1940	2 696	6 363	5 148	4 646	4 723	<b>23 577</b>
1º Semestre 1941	4 285	20 050	6 315	5 125	8 234	<b>44 009</b>
2º Semestre 1941	7 751	27 445	21 956	3 236	1 951	<b>62 339</b>
1º Semestre 1942	135	16 609	5 653	1 542	1 442	<b>25 380</b>
2º Semestre 1942	2 213	18 977	22 887	2 032	1 635	<b>47 743</b>
Jan. - Mai. 1943	2 066	26 371	42 488	3 343	16 824	<b>91 093</b>
<b>Média Mensal de Junho 1940 a Maio 1943</b>	<b>3 209</b>	<b>18 747</b>	<b>16 371</b>	<b>3 357</b>	<b>5 466</b>	<b>47 148</b>

**Tabela 12.** Média mensal de tonelagem italiana afundada – Junho 1940 a Maio 1943<sup>178</sup>

Outra forma de analisar a contribuição dos Submarinos ingleses é através do rácio de navios mercantes afundados por cada submarino perdido (tabela 13). Neste campo também é clara a contribuição deste braço armado da *Royal Navy*, pois no período em causa, por cada submarino perdido, seis virgula seis (6,6) navios mercantes das forças italianas ou dezassete mil trezentas e cinco toneladas foram ao fundo.

<b>Rácios Junho 1940 a Maio 1943</b>					
<b>Período</b>	<b>Navios Mercantes Italianos Afundados (A)</b>	<b>Carga Afundada em toneladas (B)</b>	<b>Submarinos Ingleses Perdidos (C)</b>	<b>Navios Afundados por Submarino Perdido (A/C)</b>	<b>Carga Afundada por Submarino Perdido (B/C)</b>
1940	10	44 544	9	1.1	4 949
1941	88	284 967	8	11.0	35 621
1942	83	213 515	14	5.9	15 251
1943	78	131 857	8	9.8	16 482
<b>Total</b>	<b>259</b>	<b>674 883</b>	<b>39</b>	<b>6.6</b>	<b>17 305</b>

**Tabela 13.** Navios e tonelagem italiana afundada e Submarinos ingleses perdidos<sup>179</sup>

Quando comparamos estes dados com os números registados pelos *U-Boots* alemães, que foram de três virgula sete (3,7) navios aliados afundados por cada submarino perdido, pode-se concluir que neste teatro de operações, bem menos visível e conhecido, em que a taxa de fatalidade se situou acima de oitenta por cento, isto é, que desapareceram mil novecentos e vinte e dois homens em quarenta e quatro navios até ao final de 1943, não é um exagero afirmar que também aqui «nunca tantos deveram tanto a tão poucos».

<sup>178</sup> ROSKILL 1954: Vols I e II

<sup>179</sup> Idem

## **FONTES E BIBLIOGRAFIA**

## FONTES

- BRAGADIN, Marc Antonio; *The Italian Navy in World War II*, US Naval Institute Annapolis, 1957
- CHURCHILL, Winston S.; *The Grand Alliance*, Houghton Mifflin Company, 1950
- CHURCHILL, Winston S.; *Their Finest Hour*, Houghton Mifflin Company, 1949
- <https://www.nationalarchives.gov.uk/>
- <https://www.naval-history.net/>
- <https://www.uboaat.net/>
- <https://www.wrecksite.eu/Wrecksite.aspx>
- LIDDEL-HART, Basil H.; *The Rommel Papers*, Da Capo Press, Inc. 1953
- PLAYFAIR, Ian; *The Mediterranean and Middle East, Vol. I*, United Kingdom Military Series, 1954
- PLAYFAIR, Ian; *The Mediterranean and Middle East, Vol. II*, Pickle Partners Publishing, 2014
- PLAYFAIR, Ian; *The Mediterranean and Middle East, Vol. III*, United Kingdom Military Series, 2004
- ROSKILL, S.W.; *War at Sea 1939-45: Volume I The Defensive*, The Naval & Military Press 1954
- ROSKILL, S.W.; *War at Sea 1939-45: Volume II The Period of Balance*, The Naval & Military Press 1956

## BIBLIOGRAFIA

- ADAMS, Henry Hitch; *World War II – Italy at War*, Time Life Books, 1982
- BRADDOCK, David; *Britain's Desert War in Egypt & Lybia 1940-1942*, Pen & Sword Military, 2019
- CANTWELL, John D.; *The Second World War, A Guide to documents in the Public Record Office*, Public Record Office Handbooks, 1998
- CHANT, Christopher; *The History of the RAF*, Grange Books, 1993
- CHURCHILL, Winston S.; *The Gathering Storm*, Houghton Mifflin Company, 1948
- COLLIER, Richard; *World War II – The War in the Desert*, Time Life Books, 1977
- CROCIANI, P. & BATTISTELLI, P.P.; *Italian Navy & Air Force Elite Units & Special Forces 1940-45*, Osprey Publishing, 2013
- DONALD, David; *Bombers of World War II*, MetroBooks, 1998
- DÖNITZ, Karl; *Memoirs: Ten Years and Twenty Days*, Weidenfeld and Nicolson, 1959
- FA, Darren & FINLAYSON, Clive; *The Fortifications of Gibraltar 1068–1945*, Osprey Publishing, 2006
- FODOR, Dennis J.; *World War II – The Neutrals*, Time Life Books 1982
- FRIEDMAN, Norman; *British Submarines in Two World Wars*, Seaforth Publishing, 2019

- GILBERT, Martin; *Atlas Histórico da Segunda Guerra Mundial*, Clube do Autor, 2015
- GREENTREE, David; *British Submarines vs Italian Torpedo Boat Mediterranean 1940-43* Osprey, 2018
- HALPERN, Paul G.; *A Naval History of World War I*, United States Naval Institute, 1994
- HOWSE, Derek; *Radar at Sea - The Royal Navy in World War Two*, The Macmillan Press Ltd, 1993
- HYSLOP Stephan G. & NEWTON, John; *The Third Reich – Afrika Korps*, Time Life Books 1990
- JENKINS, Roy; *Churchill*, Pan Books 2002
- MCCARTNEY, Innes; *British Submarines 1939-1945*, Osprey Publishing, 2006
- MOLINARI, Andrea; *Desert Raiders: Axis and Allied Special Forces 1940-1943* Osprey, 2007
- NICHOLS, Steve; *Malta Spitfire Aces*, Osprey Publishing, 2008
- NOPPEN, Ryan K.; *Malta 1940-1942 The Axis' air battle for Mediterranean supremacy*, Osprey, 2018
- O'HARA, Vincent P.; *In Passage Perilous – Malta & the Convoy Battles of June 1942*, IU Press, 2013
- PAVELEC, S. Mike; *World War II Data Book – The Luftwaffe 1933 – 1945*, Amber Books, 2010
- PEILLARD, Léonce; *A Batalha do Atlântico, Volumes 1 e 2*, Europa-América, 1989
- PRESTON, Antony; *Submarine Warfare – An Illustrated Story*, Brown Packaging Books, 1998
- SIMPSON, George; *Periscope View*, Seaforth Publishing, 1972
- SOBSKI, Marek; *East Africa 1940-1941 Land Campaign*, Independently Published, 2020
- WHIPPLE A.B.C.; *World War II – The Mediterranean*, Time Life Books 1981
- WINDROW, Martin; *Rommel's Desert Army*, Osprey Publishing Ltd, 1977

## ARTIGOS

- ALVES, Dora; *The Resupply of Malta in WWII*, Naval War College Review September – October 1980, Vol. 33 N°5 <https://www.jstor.org/stable/44642105>
- CANADA, Kevin; *The Rock of Gibraltar: Fact or Fiction?* June 2013  
<http://avalancheppress.com/Gibraltar.php>
- ENGLISH, Trevor; *The Radio Network that Allowed Communication with Submarines*, March 2020,  
<https://www.interestingengineering.com/the-radio-network-that-allowed-communication-with-submarines>
- GROVE Eric; *The Siege of Malta in World War Two*, February 2011  
[http://bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/siege\\_malta\\_01.shtml](http://bbc.co.uk/history/worldwars/wwtwo/siege_malta_01.shtml)

GRUMETE, *Estação Submarina Fontes*, Revista Occidente – XVI Vol. Nº 536 e XVII Vol. Nº 560

[http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1893/N536/N536\\_master/N536.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/Ocidente/1893/N536/N536_master/N536.pdf)

[http://militaryhonors.sid-hill.us/history/gwmjh\\_archive/Submarines/Holland\\_6.html](http://militaryhonors.sid-hill.us/history/gwmjh_archive/Submarines/Holland_6.html)

<https://awm.gov.au/collection/C1193550>

<https://bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/stories/73/a1096373.shtml>

<https://bbc.co.uk/history/ww2peopleswar/stories/73/a2683073.shtml>

<https://encyclopedia.ushmm.org/content/en/article/world-war-ii-key-dates>

<https://exhibits.library.gsu.edu/current/exhibits/show/georgiaradio/radio1920s>

<https://forbes.com/sites/joemicallef/2018/11/10/how-to-visit-maltas-world-war-ii-tourist-sites/>

<https://germanu-boatwarfare.weebly.com/historical-context.html>

<https://historic-uk.com/HistoryUK/HistoryofBritain/World-War-One-At-Sea/>

<https://history.state.gov/historicaldocuments/frus1922v01/d88>

<https://historynet.com/the-race-to-malta.htm>

<https://junobeach.org/canada-in-wwii/articles/anti-submarine-detection/>

<https://militaryhistorycovers.blogspot.com/p/operation-pedestal-malta.html?m=0>

<https://rapidtransition.org/stories/when-everything-changed-the-us-uk-economies-in-world-war-ii/>

<https://schoolshistory.org.uk/topics/?s=British+submarines>

<https://todamateria.com.br/velocidade-do-som/>

<https://vassallohistory.wordpress.com/malta-convoys/>

<https://visitmalta.com/en/world-war-2>

<https://warhistoryonline.com/instant-articles/the-island-everyone-wanted-malta-was-the-most-bombed-place-on-earth.html>

MUIR, Thomas G. & Bradley David L.; *Underwater Acoustics: A Brief Historical Overview Through World War II*, Acoustics Today | Fall 2016 | volume 12, issue 3 <https://acousticstoday.org/>

WHITE, Conan; *The Island Everyone Wanted – Malta Was the Most Bombed Place on Earth*, Jan. 2019  
<https://www.warhistoryonline.com/instant-articles/the-island-everyone-wanted-malta-was-the-most-bombed-place-on-earth.html?chrome=1&D2c=1&A1c=1>

## **BLOGUES**

<http://www.armahobbynews.pl/en/blog/2018/10/13/a-hurricane-for-two/>

<http://www.madmonarchist.blogspot.com>

<https://maltac70.wordpress.com/>

<https://nationalinterest.org/blog/buzz/how-hitlers-most-dangerous-general-met-his-match-29767>

<https://www.forces-war-records.co.uk/blog>

## MUSEUS

<http://aeronautica.difesa.it/storia/museostorico/>

<http://dubm.de/>

<https://deutsches-museum.de>

<https://heritagemalta.org/malta-maritime-museum/>

<https://heritagemalta.org/national-war-museum/>

<https://iwm.org.uk>

<https://lascariswarrooms.com/>

<https://maltaatwarmuseum.com/>

<https://maltaaviationmuseum.com>

<https://metmuseum.org/art/collection/search/446561>

<https://military-history.org/museum-profiles/the-national-submarine-museum-gosport.htm>

<https://museumships.us/>

<https://muzej-rijeka.hr/en/zbirke/torpedo-of-rijeka/>

<https://nationalww2museum.org/>

<https://www.nmrn.org.uk/our-museum/submarine>

<https://warmuseum.ca/>

<https://www.museedesblindes.fr>

## SITES

<http://regiamarina.net>

<http://visitgibraltar.gi.gridhosted.co.uk/>

<https://airvectors.net/>

<https://alchetron.com>

<https://awm.gov.au/>

<https://bletchleypark.org.uk>

<https://britannica.com>

<https://closer.ac.uk/data/infant-mortality/>



<https://comandosupremo.com>

<https://convertlive.com/>

<https://en.wikipedia.org/wiki>

<https://encyclopedia.1914-1918-online.net/>

<https://historicalresources.wordpress.com>

<https://history.navy.mil>

<https://hushkit.net/2020/03/24>

<https://loc.gov/>

<https://naval-encyclopedia.com>

<https://pordata.pt/Portugal>

<https://sdmodelmakers.com/>

<https://timesofmalta.com/>

<https://warbirdsonline.com.au/>

<https://warhistoryonline.com/>

<https://weaponsandwarfare.com/>

<https://worthpoint.com>

<https://ww2db.com>

## VIDEOS

<https://www.vimeo.com/211637029>; *World War II from Space*.

[https://www.youtube.com/watch?v=0inR2jRW\\_P8&t=33s](https://www.youtube.com/watch?v=0inR2jRW_P8&t=33s); *Operation Pedestal*.

<https://www.youtube.com/watch?v=qFi8BkcJCZc&t=6s>; *The Battle for Malta*.

<https://www.youtube.com/watch?v=mbYVJlzY0Zs>; *SAAF in East Africa Campaign*.

<https://www.youtube.com/watch?v=NK0FNnTX6cl>; *World War II; 1942 and Hitler's Soft Underbelly*.

<https://www.youtube.com/watch?v=TtKogXljx4>; *Guns for Malta*.

*The World at War. The Desert, North Africa 1940-1943*, Thames Television Productions, 1973.

*The World at War. Wolf Pack, U-Boats in the Atlantic 1939-1944*, Thames Television Productions, 1973.