

PAUL KENNEDY

Engenheiros da vitória

*Os responsáveis pela reviravolta
na Segunda Guerra Mundial*

Tradução
Jairo Arco e Flexa



Copyright © 2013 by Paul Kennedy

*Grafia atualizada segundo o Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990,
que entrou em vigor no Brasil em 2009.*

Título original

Engineers of Victory: The Problem Solvers Who Turned the Tide in the Second World War

Foto de capa

Acima: Corbis/ Latinstock

Abaixo: Getty Images

Foto da quarta capa

© IWM (MH-006547)

Revisão técnica

Claudio Lucchesi

Preparação

Flavia Lago

Índice remissivo

Luciano Marchiori

Revisão

Huendel Viana

Ana Maria Barbosa

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Kennedy, Paul

Engenheiros da vitória : Os responsáveis pela reviravolta na Segunda Guerra Mundial / Paul Kennedy ; tradução Jairo Arco e Flexa — 1^a ed. — São Paulo : Companhia das Letras, 2014.

Título original : Engineers of Victory : The Problem Solvers Who Turned the Tide in the Second World War.

ISBN 978-85-359-2372-8

1. Alemanha - Forças Armadas - História — Guerra Mundial, 1939-1945 2. Guerra Mundial, 1939-1945 — Campanhas 3. Guerra Mundial, 1939-1945 — Operação naval 4. Guerra Mundial, 1939-1945 — Operações aéreas i. Título.

13-12890

CDD-940.54

Índice para catálogo sistemático:

1. Guerra Mundial : 1939-1945 : Campanhas 940.54

[2014]

Todos os direitos desta edição reservados à

EDITORASCHWARCZ S.A.

Rua Bandeira Paulista, 702, cj. 32

04532-002 — São Paulo — SP

Telefone: (11) 3707-3500

Fax: (11) 3707-3501

www.companhiadasletras.com.br

www.blogdacompanhia.com.br

Sumário

<i>Mapas e gráficos</i>	11
Introdução	13
1. Como conduzir comboios com segurança pelo Atlântico	31
2. Como conquistar o domínio aéreo	107
3. Como deter uma Blitzkrieg	184
4. Como avançar numa praia dominada pelo inimigo	259
5. Como derrotar a “tirania da distância”	334
Conclusão: Solução de problemas na história	407
<i>Agradecimentos</i>	429
<i>Notas</i>	433
<i>Referências bibliográficas</i>	457
<i>Crédito das imagens</i>	467
<i>Índice remissivo</i>	469

ENGENHEIROS DA VITÓRIA

1. Como conduzir comboios com segurança pelo Atlântico

Esse era o palco preparado para a Alemanha lançar a maior força possível nas águas do Atlântico [...]. Estava claro para ambos os lados que os submarinos e as escoltas dos comboios logo estariam presos a uma série de combates mortais, impiedosos, nos quais não se poderia esperar a menor misericórdia do inimigo nem demonstrar nenhum sinal de piedade. A questão tampouco haveria de ser decidida em um só confronto, uma semana ou um mês de batalha. Ela seria decidida pelo lado que suportasse a dureza dos combates por mais tempo; seria necessário que a força e a resistência das tripulações dos navios de escolta e dos aviões aliados, atentos e à espreita, escutando o inimigo oculto, superassem a disposição das tripulações dos submarinos na escuridão ou nas profundezas do mar, receando o sinal do sonar, o olho invisível do radar e o estrondo das cargas de profundidade. Seria preciso que os homens da Marinha mercante, praticamente sem meios de defender suas preciosas cargas de combustível, munições e alimentos, fossem capazes de suportar a tensão da espera, dia após dia, noite após noite, durante as lentas e demoradas pausas até a explosão dos torpedos que levariam seus navios ao fundo em questão de segundos ou então explodiriam suas cargas num inferno de chamas do qual seria impossível escapar. Era uma disputa entre homens, certamente ajudados por todos os instrumentos e dispositivos que a ciência podia proporcionar, e pela intensidade do propósito moral que os inspirava. Em toda a longa história da guerra, não havia no mar nada que

pudesse ser comparado a esse confronto, em que o campo de batalha se estendia por milhares de quilômetros quadrados de oceano, e para o qual não se podiam fixar limites nem no tempo nem no espaço.

S. W. Roskill, *The War at Sea, 1939-45*

Enquanto Churchill e Roosevelt iam e voltavam de Casablanca em janeiro de 1943, o tempo no Atlântico Norte alcançava um estado de agitação capaz de impressionar os marinheiros mais experimentados. Em grande parte de dezembro e janeiro o tráfego marítimo e aéreo ficou praticamente impossível. Atingidas por ondas gigantescas, cargas pesadas de navios mercantes soltavam-se e deslizavam nos cascos. Sob a força das águas e do vento, navios de escolta menores, como as corvetas, pareciam rolhas de garrafa. Navios de guerra com superestruturas e torretas de canhões mais pesadas eram jogados de um lado para o outro. Quando subiam à superfície, os submarinos alemães nada podiam ver através das ondas de mais de trinta metros de altura, e seus tripulantes logo tratavam de submergir em águas mais tranquilas ou então dirigir-se para o sul. Centenas, talvez milhares de marinheiros ficaram feridos, não sendo poucos os que morreram devido a acidentes ou por terem sido arremessados para fora de seus navios. Em alguns casos extremos, o comandante do comboio era obrigado a ordenar o retorno à base, ou ao menos a enviar de volta as embarcações avariadas. O general Sir Alan Brooke (mais tarde, visconde Alanbrooke) lembra em seu diário que ele, os outros chefes de Estado e o próprio Churchill foram obrigados a mudar diversas vezes seus planos de voo (ou de navegação pela superfície) de Londres a Casablanca.*

O resultado, naturalmente, foi que as atividades de comboio pelas rotas castigadas por tempestades do Atlântico Norte ficaram muito menos frequentes naqueles meses de pleno inverno. Houve um segundo motivo, bem diferente e bem menos otimista, para a interrupção da atividade de comboio naquele momento. A Operação Torch exigia um grande número de escoltas para auxi-

* O costume britânico de permitir que alguém elevado à nobreza altere ou faça combinações em seu nome torna-se um tanto confuso aqui. Durante grande parte da guerra Alan Brooke foi o general (mais tarde marechal de campo) Sir Alan Brooke — ou apenas Brooke. Ao receber o título de nobreza em 1945, ele se tornou o visconde Alanbrooke — ou simplesmente Alanbrooke. Durante a guerra, portanto, seu nome de fato foi Brooke, embora mais tarde tantos historiadores — Danchev, Bryant, Roberts — preferissem Alanbrooke; por isso fica difícil deixar de usar o nome mais conhecido. (N. A.)

liar na ocupação dos Estados de Marrocos e da Argélia, controlados pelo governo de Vichy — a Marinha Real contribuiu para a missão com 160 embarcações de guerra de diversos tipos —, e em consequência os comboios de Gibraltar, Serra Leoa e do Ártico precisaram ser temporariamente suspensos.¹ Como alguns navios que transportavam tropas aliadas, equipamento de desembarque e suprimentos de consumo imediato deveriam receber o mais alto nível de proteção naval, e estando o Eixo mal preparado para a invasão da Operação Torch devido às suas obsessões com o front oriental, não chega a ser surpreendente que as forças de invasão encontrassem pouca ou nenhuma oposição de submarinos no litoral do norte da África.

A outra consequência, bem compreensível, foi a de que as perdas aliadas diante dos ataques de submarinos caíram de maneira expressiva durante o inverno. Em primeiro lugar, se havia um número menor de comboios no Atlântico, aqueles que navegavam estavam sujeitos às tempestades, porém acabavam sendo protegidos pelo péssimo tempo predominante. Alguns eram desviados para bem longe ao norte, numa espécie de círculo máximo, assumindo a ameaça física causada pelos blocos de gelo em troca da distância das matilhas de lobos. O Almirantado recebeu bem essa expressiva diminuição mensal da perda de embarcações. Em novembro de 1942, por exemplo, os Aliados perderam 119 navios mercantes num total de 729 mil toneladas, e enquanto muitas dessas embarcações eram afundadas em águas mais distantes, na América do Sul, aquelas rotas de suprimento faziam parte também de um esforço integrado com o objetivo de manter e ampliar o poder anglo-americano nas ilhas britânicas. Como resultado, o naufrágio de navios-tanque britânicos vindos de Trinidad iria prejudicar o fortalecimento de grupos de bombardeio americanos na Ânglia oriental; tudo dependia do controle dos mares.

Por causa do mau tempo, o naufrágio de navios pelos submarinos em dezembro e janeiro caiu a menos de 200 mil toneladas de remessas aliadas, a maioria em rotas situadas mais ao sul (como de Trinidad a Gibraltar, para abastecer os exércitos da Operação Torch). Mas, pelas razões explicadas acima, as contas daqueles meses foram altíssimas, e quando o primeiro-ministro e o presidente se reuniram em Casablanca, eles não tinham ilusões quanto à gravidade das perdas nas remessas. Ao longo de 1942 as frotas mercantes dos Aliados perderam a assombrosa quantidade de 7,8 milhões de toneladas, das quais quase 6,3 milhões foram afundadas por submarinos. A impressionante fabrica-

ção em massa dos estaleiros americanos não parava de crescer, porém mesmo sua produção em 1942 (cerca de 7 milhões de toneladas) significava que o volume total da capacidade marítima dos Aliados havia decrescido em termos absolutos, e agora tinha que dar conta das exigências ainda maiores impostas pela Guerra do Pacífico. No início de 1943, portanto, as importações britânicas ficaram um terço abaixo daquelas de 1939, e os caminhões do exército americano e aeronaves que transportavam cargas agora tinham que competir com gêneros alimentícios, minério e petróleo por espaço nas ameaçadas embarcações mercantes. Na estratégia de guerra europeia, esse fato colocava *tudo* em risco. Era uma ameaça ao esforço de guerra britânico; se a situação se agravasse, os habitantes da ilha estariam ameaçados de subnutrição. Com as grandes baixas sofridas pelos petroleiros, restavam apenas dois ou três meses de combustível nos tanques de armazenamento britânicos, mas como o país poderia lutar, ou viver, sem combustível? Essa crise era também uma ameaça para que os comboios do Ártico pudessem ajudar a Rússia, e para o abastecimento de Malta e do Egito pelos comboios do Mediterrâneo. Em consequência disso, toda a campanha do Egito também estava ameaçada, uma vez que a Inglaterra dificilmente enviaria reforços militares via Serra Leoa e do cabo da Boa Esperança até Suez se suas próprias rotas de sobrevivência estavam sendo destruídas. Havia até mesmo ameaças de agitação em partes da África oriental e da Índia que haviam passado a depender da importação de alimentos por via marítima. E a ameaça atingia um grau máximo no que dizia respeito às premissas da Operação Bolero (nome mais tarde mudado para Overlord), que exigia uma ampliação rápida e maciça do exército e das forças aéreas americanas nas ilhas britânicas numa preparação para um segundo front na Europa; teria sido irônico se os Estados Unidos envisassem 2 mil aviões de bombardeio e milhões de soldados à Inglaterra apenas para descobrir que não haveria combustível para eles. Mais tarde, em suas memórias, Churchill declarou que, de todas as batalhas marítimas, aquela que mais lhe preocupou foi a Batalha do Atlântico; se ela fosse perdida, o plano britânico de lutar em 1940 poderia estar igualmente perdido.

Além disso, embora o Almirantado não soubesse o total exato de submarinos inimigos, parecia que esse número era ainda bem mais elevado. Ao longo de 1942 os navios de guerra e os aviões de combate aliados haviam destruído 87 submarinos alemães e 22 pertencentes aos italianos. Mas o Terceiro Reich também estava intensificando sua produção de guerra e, ao longo

daquele ano, já havia acrescentado dezessete novos submarinos *por mês*. No final de 1942, portanto, Karl Dönitz tinha sob seu comando um total de 212 submarinos em situação operacional (de um total de 393, uma vez que muitos deles se encontravam em atividade no treinamento de novas tripulações, ou então recebendo equipamentos novos), significativamente mais do que as 91 embarcações com que ele contara no início daquele ano.² Embora a vitória na Segunda Guerra Mundial dependesse muito da tecnologia, da organização e da inventividade de cada lado, e não apenas de números, a dura realidade era que os números *tinham* importância. E durante a Conferência de Casablanca, os alemães pareciam estar se saindo melhor em naufragar navios mercantes dos Aliados do que as forças anglo-americanas em suas tentativas de destruir os submarinos inimigos. Para piorar ainda mais a situação, cada vez mais submarinos estavam entrando na briga.

Nos meses que seguiram, portanto, o pesadelo do primeiro-ministro parecia estar se tornando realidade. Com a chegada de março e abril de 1943 e o tráfego naval em direção às ilhas britânicas voltando a crescer, cresciam também as perdas de embarcações. O total de baixas em fevereiro foi o dobro daquele registrado no mês anterior, e em março os Aliados perderam 108 navios, num total de 627 mil toneladas, o terceiro pior mês em perdas durante a guerra. Além disso, quase dois terços desses navios naufragaram em comboio; já não era mais o caso de um navio mercante isolado afundado por submarinos alemães longe das praias americanas no começo de 1942, ou de simples ataques às rotas marítimas do Atlântico Sul. O fato realmente alarmante era que as perdas haviam ocorrido na mais importante de todas as rotas de comboio, situada entre Nova York, Halifax e os portos de chegada de Glasgow e Liverpool. No maior confronto em toda a Batalha do Atlântico, entre 16 e 20 de março, Dönitz usou nada menos que quarenta submarinos contra dois comboios que se dirigiam ao leste, o HX 229 e o SC 122. Essa batalha épica será analisada de maneira detalhada mais adiante, mas o resultado foi desastroso para os Aliados: 21 navios mercantes totalizando 141 mil toneladas afundadas, contra a perda de apenas um submarino. Segundo o relato posterior do Almirantado, “os alemães nunca estiveram tão perto de cortar as comunicações entre o Novo e o Velho Mundo como nos vinte primeiros dias de março de 1943”.³ Entre outras coisas, as crescentes perdas sugeriam que o princípio de que todo comboio era a melhor maneira de proteger o comércio marítimo tornou-se algo duvidoso.

O CONTEXTO ESTRATÉGICO E OPERACIONAL

Os problemas do Almirantado britânico não chegavam a ser novidade nos anais da guerra marítima. Proteger navios mercantes de ataques hostis é um dos mais antigos problemas na história da guerra e da paz. Mesmo durante o auge do Império Romano, mercadores e cônsules queixavam-se das depredações de piratas contra o comércio de grãos, vinho e azeite na Sicília e no norte da África. Mil e quinhentos anos depois, comandantes espanhóis esbravejavam com a pilhagem de piratas holandeses e ingleses em seus galeões que transportavam prata e especiarias preciosas; apenas uma ou duas gerações depois os holandeses veriam seu tradicional comércio marítimo com as Índias Orientais sob ataque de franceses e ingleses. A era da expansão europeia, e em seguida a Revolução Comercial (séculos XVI a XVIII), colocariam porções cada vez maiores de riquezas nacionais em rotas marítimas precárias. Nos tempos de Carlos Magno, a dependência de governantes e dos povos quanto ao comando dos mares era desprezível. Digamos que apenas na Guerra dos Sete Anos (1756-63) isso se tornou uma questão crucial tanto no oceano Atlântico como no Índico, ao menos para as economias avançadas. Se uma nação do oeste europeu perdesse o controle das rotas marítimas, era bem provável que perdesse igualmente — ou pelo menos não conseguisse vencer — a própria guerra. Essa era a mensagem do clássico *The Influence of Sea Power upon History* [A influência do poder marítimo sobre a história], escrito em 1890 pelo americano, especialista em assuntos navais, Alfred Thayer Mahan.

As ideias de Mahan influenciaram os almirantados de nações como Inglaterra, Alemanha, Japão, Estados Unidos e de outras possuidoras de marinhas menos poderosas. O princípio básico para assegurar o controle marítimo era possuir a frota mais poderosa sobre as águas, capaz de esmagar a de nações rivais. Formas inferiores de combate naval, como incursões comerciais ou operações com cruzadores e torpedeiros — *la guerre de course* —, não eram muito significativas, pois com elas não era possível vencer uma guerra. É verdade que, durante as guerras napoleônicas, piratas franceses apossaram-se das mercadorias de muitos comerciantes britânicos independentes, porém depois que estes se organizaram em comboios e passaram a contar com a proteção de navios de combate, as rotas marítimas tornaram-se seguras graças às frotas organizadas pelo almirante Horatio Nelson. O mesmo fato voltou a ocorrer, embora a um custo muito elevado,

durante a Primeira Guerra Mundial. Por três anos, mesmo a Grande Frota tendo o domínio dos mares, cada vez mais navios mercantes aliados, navegando por conta própria, eram afundados por submarinos alemães. Em 1917, depois que o Almirantado britânico foi forçado pelo gabinete ministerial a voltar ao antigo sistema de comboio, as perdas para os submarinos inimigos diminuíram drasticamente. Além disso, pouco tempo depois, os navios de guerra aliados estariam equipados com sonar, e pela primeira vez estavam em condições de detectar a presença de um objeto sólido debaixo da água. Acreditava-se que, desde que se tivesse o domínio do mar na superfície, o controle sob as águas também seria garantido. Dessa maneira, seria possível reconhecer um submarino do mesmo modo como se reconhecia uma fragata francesa 150 anos antes. Essa era a opinião dominante entre as equipes navais nos anos que se seguiram ao Tratado de Versalhes, em 1919. Os comboios, mais o sonar, funcionavam.⁴

Antes de examinarmos como e por que tal certeza foi desafiada pela renovada frota de submarinos alemães na primeira metade da Segunda Guerra Mundial, é necessário levar em conta também duas concepções estratégicas e operacionais que, embora conflitantes, são de grande importância. A primeira, raramente articulada, é que, na verdade, não era necessário afundar navios mercantes ou submarinos para vencer a guerra no mar. Enquanto a Marinha Real escoltava, sem perdas, um grupo de cinquenta navios de Halifax a Liverpool, ela estava vencendo. A principal estratégia dos Aliados era manter a Inglaterra na disputa e em seguida fazer disso o trampolim para a invasão maciça da Europa ocidental. Assim, se todo comboio transatlântico (também da América do Sul, de Serra Leoa e da África do Sul) chegassem com segurança a seu destino, a guerra estaria sendo vencida, navio por navio, carga por carga. Mesmo que os navios da escolta tivessem que enfrentar um ataque pesado de submarinos, se eles fossem capazes de evitar os agressores, tudo estaria bem. A missão do pastor era proteger o rebanho, e não matar os lobos.

O argumento oposto era que matar os lobos deveria ser a essência da estratégia aliada para os mares. Havia uma lógica própria nisso: se a ameaça às rotas marítimas fosse removida pela força, a situação estaria de todo sob controle, e um dos objetivos da Conferência de Casablanca poderia enfim ser colocado em prática. Na linguagem de hoje, as autoridades não devem aguardar que terroristas ataquem o sistema internacional, mas são obrigadas a tomar a iniciativa, antecipando o extermínio de terroristas. Em linguagem marítima, portanto,

um navio encarregado de proteger seus navios mercantes deveria sair à caça de submarinos inimigos ou, numa tática ainda mais audaciosa, guiar seus comboios por águas infestadas de submarinos, forçando-os a combater — e, sem dúvida, sendo mortos.

A primeira dessas estratégias de comboio era claramente defensiva; a segunda (saindo à caça de submarinos ou forçando a passagem dos comboios) era por sua vez claramente ofensiva. Vale a pena notar que ambas as posturas envolviam um relacionamento triplo e arriscado entre os navios mercantes, os submarinos e as escoltas navais e aéreas, não muito diferentes da brincadeira “joquempô”. Se os comboios pudessem evitar um confronto ou fossem capazes de escapar dos submarinos, ótimo para eles; se os submarinos atingissem os comboios sem que a escolta os destruísse, ótimo para eles; e se as escoltas conseguissem destruir um número suficiente de submarinos, ótimo também para elas.

No mundo cruel do Atlântico Norte entre 1939 e 1943, contudo, nem uma estratégia operacional aliada defensiva nem uma postura francamente ofensiva tinha a possibilidade de ser adotada. Para ir adiante, era necessária uma combinação das duas opções, dependendo dos altos e baixos daquela que viria a ser a mais demorada campanha de toda a Segunda Guerra Mundial. E do ponto de vista geopolítico, essa era a viagem marítima mais importante do mundo. É claro que outras rotas comerciais dos Aliados eram essenciais e todas enfrentavam as mesmas dificuldades de natureza operacional e logística, ou às vezes (como no caso dos comboios do Ártico) dificuldades até maiores. Mas, nas águas do Atlântico, a segurança marítima constituía a pedra fundamental de toda a estratégia anglo-americana no teatro de guerra europeu. Com um olhar já um pouco adiante nos capítulos seguintes deste livro, será útil expor novamente as diversas interconexões. Nessa Batalha do Atlântico, a vitória permitiu que a Inglaterra preservasse toda sua ampla base industrial-militar. A Grã-Bretanha foi também a base aérea indestrutível, garantindo as campanhas de bombardeio estratégico dos Aliados, bem como o trampolim para a subsequente invasão da Europa ocidental. Ela foi o ponto de partida para a maioria dos comboios destinados ao norte da Rússia e ao Mediterrâneo; foi a fonte para muitos dos comboios de tropas que Churchill despachou, pelo Cabo, a Montgomery no Egito e no Oriente Médio. O controle do Atlântico foi a âncora protetora dos planos aliados para derrotar a Itália e a Alemanha.

A rigorosa cadeia lógica de cima para baixo da estratégia aliada adquire aqui uma clareza incomum, um belo exemplo do conceito de Allan R. Millett e Williamson Murray sobre a natureza multinivelada da “efetividade militar”.⁵ O objetivo *político* era a derrota incondicional do inimigo e o retorno a um mundo de paz e ordem. A *estratégia* para atingir aquele propósito era levar a guerra ao inimigo por todos os meios disponíveis: aéreos, terrestres, navais, econômicos e diplomáticos. Isso requeria êxitos decisivos no nível *operacional* e em todas as áreas tratadas neste livro. Seria tolice discutir qual dessas áreas operacionais era mais importante (mesmo se os chefes de Estado o fizessem enquanto debatiam sobre a destinação de recursos); todas elas integravam a grande estratégia aliada. Indiscutível, porém, é que se ingleses, americanos e seus aliados menos poderosos pretendiam resgatar a Europa do fascismo, eles precisariam ter o domínio das águas do Atlântico antes de qualquer outra coisa.

Contudo, o controle daquela rota vital era definido, em última análise, por uma série de fatores de natureza técnica e tática. Em outras palavras, nesta história há também um exemplo claro de cadeia lógica de baixo para cima. Cada navio mercante que fosse preservado, bem como cada submarino destruído pelas escoltas aliadas, contribuía para a taxa de êxito relativa do comboio. O sucesso tático de cada comboio contribuía para a quantidade mensal de toneladas transportadas, e essa medida era o barômetro que iria medir a vitória ou a derrota na Batalha do Atlântico. Aquela batalha operacional, como vimos, era a chave para a vitória na Europa ocidental e no Mediterrâneo. E a vitória no oeste era parte do triplo objetivo estratégico — vitória no oeste, vitória no leste (front oriental) e vitória no Pacífico/Extremo Oriente.

A Batalha do Atlântico foi uma disputa operacional e tática decorrente de muitos fatores. O primeiro deles, do qual todos os outros derivavam, era a posse de uma organização eficiente e dotada de autoridade. Esse é um aspecto tão básico que muitas vezes nem chega a ser levado em conta, no entanto basta uma rápida reflexão para ficar claro como são importantes as estruturas de comando, as linhas de informação e a integração dos sistemas de combate. Naturalmente, os dois lados se beneficiaram bastante com as experiências da épica campanha do Atlântico durante a Primeira Guerra Mundial, além das lições pós-1919 dela extraídas. Em termos de simplicidade de comando, Dönitz tinha a tarefa facilitada, uma vez que a área dos submarinos estava isolada da Marinha alemã de superfície. As coisas tornaram-se ainda mais fáceis para ele depois que,

nos últimos dias de 1942, o fracasso de uma esquadra de navios pesados em destruir um comboio aliado no Ártico provocou uma explosão de fúria em Hitler, levando-o a substituir o Grande Almirante Erich Raeder, que era o comandante em chefe de toda a Marinha. O próprio Dönitz foi quem assumiu o cargo ao final de janeiro de 1943. Dönitz decidiu continuar como comandante da frota de submarinos, para manter o controle de todas as operações da área; e é evidente que para ele foi muito mais fácil do que para seu predecessor obter o apoio do Führer. O que não significa que ele não tivesse também que travar suas batalhas em termos de organização. Havia disputas constantes para obtenção da parte necessária de materiais de guerra (aço, rolamentos, peças elétricas, armamentos antiaéreos) contra as enormes exigências da Wehrmacht e da Luftwaffe. E, como veremos, Dönitz enfrentou grande resistência em conseguir apoio aéreo para seus submarinos. Mesmo assim, era uma vantagem enorme ter uma única e experiente autoridade encarregada de dirigir toda a campanha dos submarinos.

Da parte dos Aliados, a questão organizacional era bem menos definida. Na verdade, tudo havia sido mais simples durante os anos em que os Estados Unidos permaneciam neutros. Tradicionalmente, assegurar o domínio dos mares era responsabilidade do Almirantado em Whitehall, que naquela época delegava a defesa dos comboios atlânticos a uma autoridade específica, o Comando dos Western Approaches, cuja base ficava em Liverpool. Na época em que começa nossa análise, seu chefe era o temível almirante Sir Max Horton, que, como Dönitz, era um comandante de submarinos com uma vasta experiência de 25 anos. A Real Marinha Canadense, de dimensões muito menores, atuando em portos como St. John e Halifax, podia funcionar sob o que era basicamente uma estrutura de comando do Império Britânico. Com certeza esse não era o caso da Marinha americana quando ela entrou no conflito em 1941. O almirante Ernest King era conhecido por seus melindres em relação aos ingleses, e embora fosse possível imaginar que, diante da grande responsabilidade que os Estados Unidos teriam na Guerra do Pacífico, os americanos até deixariam alguns de seus navios atuarem no Atlântico sob uma estrutura de comando anglo-canadense, isso não ocorreu facilmente. De todo modo, ao longo de 1942 o maior desafio imposto pelos submarinos ocorreu em águas americanas, na Costa Leste, e mais ao sul, nas rotas do Caribe; tornava-se claro que a Marinha americana deveria ter uma participação central nessa área. Assim, depois de todas as palestras no Colégio de Guerra Naval sobre a conveniência de um

“comando do mar” integrado, os Aliados resolveram definir três zonas de atuação em que ocorreria uma atribuição do comando.

A situação melhorou bastante em março de 1943, em seguida à Conferência dos Comboios do Atlântico em Washington. O que poderia ter se transformado numa séria crise entre os Aliados — pois King pretendia retirar *todos* os navios de guerra americanos do Atlântico Norte para atuarem por algum tempo na proteção das rotas destinadas ao suprimento das forças americanas na Tunísia — acabou se resolvendo com um entendimento amistoso entre as partes. A Marinha americana assumiria a responsabilidade principal em relação aos comboios destinados a Gibraltar e norte da África, protegendo ainda todos os comboios caribenhos, enquanto os navios britânicos e canadenses ficariam responsáveis pelas rotas principais endereçadas ao Reino Unido. Mais importante ainda foi que o rei concordou em emprestar algumas forças navais (entre elas um novo porta-aviões de escolta) para as operações do Atlântico Norte, sem se opor a aumentar o número de esquadrões de aeronaves B-24 de longo alcance ao Comando Costeiro da RAF e à Força Aérea Real Canadense (Royal Canadian Air Force, RCAF), em rápida expansão, mas já sobrecarregada. Os últimos acréscimos, como veremos, chegaram na hora certa.

Os fatores de inteligência e contrainteligência encaixaram-se bem nessas estruturas mais amplas de comando, para as quais eles eram de indiscutível necessidade. Antigas formas de obter informação sobre forças e possíveis intenções inimigas ainda estavam em funcionamento nesse conflito. Os britânicos em especial empregavam o reconhecimento aéreo, relatórios de seus agentes e de movimentos antigermânicos de resistência, além da análise técnica de sistemas de armas inimigas capturadas, formando um volume de dados que se somava à sua miscelânea de conhecimento adquirido. Os dois lados também desenvolveram serviços extremamente sofisticados de pesquisa operacional, cujos analistas estudavam grandes massas de informação com o objetivo de descobrir a melhor maneira de aproveitar seus próprios recursos, bem como de confundir o inimigo ao máximo. Mas foi nas batalhas de 1939-45 que a inteligência de sinais, ou a “sigint”, passou à frente da inteligência humana, ou a “humint”, na grande disputa por informações sobre o inimigo. Em nenhum lugar isso pareceu mais importante do que na Batalha do Atlântico. Era fundamental para os submarinos saber onde os comboios estavam, ou, para a Marinha dos Aliados, colher dados sobre a posição dos submarinos. Assim, não é de surpreender que,

em Bletchley Park, os decifradores de código incluísem uma importante seção da inteligência naval que se reportava diretamente ao Almirantado, ou que Dönitz dependesse tanto de seu serviço de decifração de códigos, o B-Dienst.

Mesmo assim, conseguir se desviar do ataque de um submarino e destruir os atacantes eram tarefas que precisavam ser realizadas por meio da tecnologia, ou seja, por plataformas defensivas e ofensivas. Naturalmente, essa sempre foi uma verdade aplicável a todas as áreas de confronto, mas é impressionante como as exigências da guerra moderna e a importância fundamental, para os dois lados, de vencer a Batalha do Atlântico, levaram a um aumento extraordinário de técnicas para detectar o inimigo e desenvolver novas armas para matá-lo. Esse conflito era, mais do que qualquer outra batalha pelos mares, uma guerra de cientistas.

Mas a aquisição das mais recentes tecnologias para localizar e vencer, ou para perseguir e destruir, exigia por sua vez uma aplicação com a maior eficiência possível — tornavam-se necessários, assim, aperfeiçoamentos significativos tanto nas táticas como no treinamento, seja no caso de submarinos, escoltas de superfície e aeronaves operando de forma isolada ou (em especial) atuando em conjunto. Nesse aspecto, os submarinos tinham uma vantagem: tripulações formadas inteiramente por voluntários, com muitos comandantes jovens, mas de grande capacidade, que se consideravam um grupo de elite. Eles estavam incumbidos de uma única tarefa operacional — afundar, e seguir afundando, navios mercantes aliados, e em seguida evitar que fossem também atacados. Durante muito tempo, aproveitaram a alteração tática imaginada por Dönitz de passar a efetuar ataques noturnos. Eles dispunham ainda de um sistema de comunicação sem fio extremamente robusto e, assim, se um submarino detectasse a presença de um comboio, os demais membros de seu grupo de ataque seriam informados sem demora e imediatamente procederiam a uma mudança de posição. Por fim, os alvos em questão eram em geral muito lentos, oferecendo assim repetidas oportunidades de ataque; portanto, mesmo que os submarinos tivessem que esperar até que os comboios estivessem fora da área protegida pela aviação aliada, ainda assim haveria tempo de sobra para agir.

Os Aliados tinham poucos trunfos contra quesitos tão fortes. O número limitado de porta-aviões de que a Marinha Real dispunha (muitas vezes eram apenas três ou quatro) tinha que ser destacado para a cobertura aérea das frotas

de guerra e dos comboios do Mediterrâneo. Essas tarefas consumiam também as energias dos velozes destróieres. Com isso, os comboios ficavam sob os cuidados de um pequeno número de embarcações menores e mais lentas, muitas das quais obsoletas, desprovidas tanto de proteção aérea nas distâncias intermediárias como de equipamento de detecção, e, ainda por cima, equipadas com o que basicamente não passava de armamentos da Primeira Guerra Mundial. A verdade é que um submarino alemão era capaz de superar em velocidade a maioria das escoltas aliadas, ao menos na superfície, se seu comandante estivesse disposto a correr o risco de ser localizado — embora, como é natural, nem caça nem caçador pudesse desenvolver velocidade máxima em meio às enormes tempestades do Atlântico. Havia a promessa de equipamentos extremamente aperfeiçoados, alguns já quase a ponto de ser entregues, mas será que eles chegariam a Liverpool, a Halifax e aos esquadrões aéreos em tempo hábil?

Dois outros fatores de inestimável importância em batalhas com esse tipo de desgaste emocional, como os confrontos que ocorriam durante os comboios, eram a liderança e o moral. Como veremos mais adiante, depois de meados de 1943, o elemento do moral desempenharia papel significativo a favor de um dos lados na campanha do Atlântico, mas, no cálculo geral, ambos os lados encontravam-se em situação de relativo equilíbrio. Karl Dönitz e Max Kennedy Horton eram adversários de mérito, e o último receberia ainda ajuda substancial quando o marechal do ar Sir John Slessor assumiu o posto de comandante em chefe do Comando Costeiro da RAF em fevereiro de 1943: Slessor estava empenhado em derrotar os submarinos e era um defensor ardoroso da colaboração entre mar e ar, mesmo que isso envolvesse conflitos frequentes com Arthur Harris, do Comando de Bombardeiros, acerca da alocação de aviões. Dönitz contava com um vice de alta competência, o contra-almirante Eberhard Godt, encarregado da supervisão diária dos submarinos, mesmo que seu pessoal de médio escalão não fosse muito numeroso. Assim, a responsabilidade que caía diretamente sobre os ombros dos comandantes dos submarinos era enorme, tanto que muitos deles se tornaram figuras lendárias, de maneira semelhante ao que ocorrera com os ases da aviação da Primeira Guerra Mundial. Eram militares dotados de um instinto especial para matar e para sobreviver, apesar de uma elevada taxa de mortes — isso até que a tensão emocional ficasse forte demais. Como veremos, havia pouquíssimas indicações de que o moral entre os Aliados, tanto no que diz respeito aos comandantes como em relação às

tripulações, em embarcações de combate ou em navios mercantes, mostrasse sinais de declínio, mesmo nas piores condições do combate. Além disso, os Aliados dispunham de oficiais bem mais treinados nos níveis de capitão e de comandante, sem mencionar os oficiais da reserva que poderiam entrar em ação a qualquer momento.

Dessa maneira, o fator remanescente teria de ser a tenacidade e a resistência de cada lado. Não se tratava apenas de medir o vigor físico e mental da tripulação durante um combate com duas semanas de duração; era também uma questão de dar sustentação a cada lado do conflito por meio de prontos reforços, pela agilidade em enviar bons combatentes para o combate como substitutos das inevitáveis baixas e pela prontidão de manter o espírito de luta sempre elevado. Essa era uma guerra completa, em escala altamente industrial, que podia ser avaliada de maneira bem nítida pela mobilização constante de novos submarinos contra as embarcações aliadas e os navios mercantes, pela remessa que não parava de renovar suas tripulações revigoradas às forças do mar e do ar. Aqui, mais uma vez, seria possível concluir que o panorama do conflito no início de 1943 estava se inclinando em favor de Dönitz; o aumento do número de submarinos sem dúvida era uma indicação nesse sentido. Além disso, enquanto a produção naval da Alemanha podia concentrar-se cada vez mais em submarinos e embarcações de ataque mais leve (os E-boats, torpedeiros), os estaleiros britânicos eram, cada vez mais, levados a produzir, para futuras operações no Extremo Oriente, novas classes de cruzadores e destróieres, equipamento para desembarque e os submarinos da própria Marinha Real. Não fosse a extraordinária ampliação das indústrias americanas de guerra na passagem de 1942 para 1943, essa poderia ter sido uma batalha com um único participante. Seja como for, por ocasião da Conferência de Casablanca, ninguém do lado dos Aliados estava muito otimista sobre quais eram as perspectivas do ponto de vista naval para a Batalha do Atlântico.

A BATALHA NO MAR E O TRIUNFO DOS SUBMARINOS

Com o ataque de Hitler à Polônia em setembro de 1939 levando às declarações de guerra por parte da França e da Inglaterra, a situação estratégica na bacia do Atlântico e ao longo da Europa ocidental era bem semelhante àquela

de um quarto de século antes, quando a Entente Cordiale e seus impérios entraram em guerra como resposta à invasão da Bélgica pela Alemanha. Uma pequena Força Expedicionária Britânica (British Expeditionary Force, BEF) mais uma vez cruzou o canal da Mancha para ficar ao lado dos exércitos franceses. Os demais países da Europa mantiveram-se neutros, assim como os Estados Unidos, devido a uma decisão do Congresso americano. A maioria dos domínios britânicos (ou seja, Austrália, Canadá, Newfoundland, Nova Zelândia e África do Sul; menos o Eire irlandês de Éamon de Valera, infelizmente) uniram-se à luta, além das partes dependentes dos Impérios Anglo-Franceses. A Marinha Real reuniu suas frotas de superfície em Scapa Flow e Dover, fechando as duas saídas do mar do Norte, com a exceção de um pequeno número de navios mercantes alemães que já estavam em mar aberto. A ampla sensação de que a história estava de fato se repetindo tornou-se bem clara, simbólica e fisicamente, com o retorno de Churchill ao reverenciado posto de Primeiro Lorde do Almirantado, posição que havia ocupado em 1914. “Winston voltou!”, foi a mensagem que chegou à frota britânica.

No mar, a posição estratégica não poderia ter sido pior para a Marinha alemã, comandada por Erich Raeder. Na verdade, esta tinha planos (o famoso Plano Z) para uma maciça esquadra de batalha transoceânica, com gigantescos couraçados, porta-aviões e tudo o mais, mas até mesmo a excelente capacidade de produção da Alemanha não estava em condições de criar tal frota — nem a quarta parte disso — em 1939. Seria preciso aguardar no mínimo quatro ou cinco anos, e Raeder acreditava que o Führer iria se manter afastado de uma guerra de tamanha envergadura por um bom tempo. Ele, assim como muitos generais da Wehrmacht, estava profundamente enganado. A Marinha alemã, portanto, entrou na guerra com uma capacidade de luta inteiramente inadequada para enfrentar as forças navais aliadas, com um material humano enfraquecido diante dos contingentes destinados ao Exército e à Luftwaffe. Até mesmo seu dispositivo de submarinos era fraco, pequeno em número e forçado a fazer toda a volta pelo norte da Escócia para poder atingir o Atlântico Norte. As perspectivas pareciam sombrias.

Mas a vantagem mudou, da maneira mais dramática possível, durante maio e junho de 1940. O colapso da França e da Bélgica e a fuga da derrotada Força Expedicionária Britânica de Dunquerque significavam em termos práticos que não havia mais um front ocidental. Para piorar a situação, agora a

Luftwaffe podia enfrentar a Inglaterra a partir de bases avançadas em Pas-de-Calais, enquanto a Marinha germânica dispunha de toda a liberdade para entrar e sair de Brest e do Gironda. A tudo isso somava-se a conquista extremamente rápida, por parte da Alemanha, dos Países Baixos, da Dinamarca e da Noruega, com todas as inevitáveis implicações de naturezas geopolítica e estratégica decorrentes. Agora, todas as águas além do canal da Mancha e do mar do Norte estavam abertas para os navios e submarinos alemães. A situação agravou-se ainda mais para os Aliados quando o oportunista Mussolini, cautelosamente neutro em setembro de 1939, declarou guerra ao Império Britânico e a uma França em queda em 10 de junho de 1940. Uma força naval renovada, incluindo uma das maiores frotas de submarinos de todo o mundo, entrava na guerra ao lado de Berlim, no momento em que a maioria dos navios de guerra franceses estava abandonando as hostilidades, ancorando nos portos de Toulon e do norte da África.

O resultado foi que — após a Batalha da Grã-Bretanha e da sobrevivência da própria nação em 1940 — a Batalha do Atlântico tornou-se o centro do conflito no Ocidente. Assim que a ameaça de uma iminente invasão alemã diminuiu, os diversos movimentos de reação dos ingleses — como a ajuda marítima a Gibraltar, a Malta e ao Cairo, a preservação das rotas do Cabo para o leste, o incremento de ações militares (incluindo forças governamentais e do próprio Império) no Egito, no Iraque e na Índia, além da ampliação dos bombardeios ofensivos estratégicos contra o Terceiro Reich —, por mais importantes que fossem, não podiam ser mantidos, a não ser que um fluxo constante de fornecimento de gêneros alimentícios, combustível e munições chegassem às ilhas pelo mar e também que novas divisões e novos armamentos britânicos fossem levados até a África e a Índia. Esse simples dado estratégico básico não se alterou quando a Alemanha atacou a União Soviética em junho de 1941, nem com o ataque japonês a Pearl Harbor em dezembro de 1941, ou quando a precipitada declaração de guerra de Hitler aos Estados Unidos transformou uma guerra europeia num conflito mundial. Na verdade, a decisão anglo-americana de preparar um exército com milhões de combatentes para a futura invasão da Europa ocidental apenas reforçou a importância de vencer a Batalha do Atlântico.

Assim, a luta para defender as rotas marítimas apenas para preservar as ilhas britânicas tornava-se agora uma batalha gigantesca pelas forças navais dos Aliados como o primeiro passo para se certificar de que Alemanha e Itália have-

riam de se submeter a uma rendição incondicional. Para sorte dos britânicos, a ameaça de superfície dos alemães nunca poderia atingir o grau máximo (exatamente como Raeder havia advertido). Quando o gigantesco couraçado alemão *Bismarck* foi afundado em maio de 1941, a maior ameaça individual aos Aliados foi eliminada, e com os desdobramentos da “Corrida do canal”,* de fevereiro de 1942, mesmo que ela tenha causado certo embaraço ao orgulho da Marinha Real britânica, foi possível conter navios pesados do inimigo em águas da Alemanha. Ao saírem de lá, eles estariam sob a vigilância da frota inglesa metropolitana (a Home Fleet) na baía de Scapa Flow, correndo ainda o risco de bombardeamento constante por parte da Força Aérea britânica. Investidas alemãs um tanto fúteis e sem grande ímpeto contra os comboios do Ártico não chegavam a ameaçar o comando do mar pelos Aliados. Isso era algo que apenas os submarinos poderiam fazer.

O problema é que faziam isso muito bem. À medida que aumentava a quantidade de submarinos à disposição de Dönitz ao longo de 1942, suas tripulações também ganhavam experiência, os equipamentos de detecção tornavam-se mais confiáveis, ampliava-se seu poder de alcance com a introdução das chamadas “vacas leiteiras” — submarinos menores encarregados do reabastecimento de combustível —, tudo isso sob a magistral coordenação de Dönitz. A entrada dos Estados Unidos no conflito deu-lhes grandes oportunidades contra um novo inimigo e sua frota mercante, quase inteiramente despreparada para aquele tipo de combate, ao longo de toda a iluminada costa oriental dos Estados Unidos. Submarinos dotados de maior capacidade de alcance foram enviados para atingir alvos ricos nas proximidades de Serra Leoa, no Caribe oriental, nas proximidades de Buenos Aires, e do Cabo. Mas Dönitz nunca deixou de insistir nas rotas de importância crucial do Atlântico Norte.

O total das perdas de remessas dos Aliados, que tinha subido de 750 mil toneladas em 1939 para a assustadora quantidade de 3,9 milhões de toneladas em 1940, subiu para 4,3 milhões em 1941 e depois voltou a subir em 1942, como vimos, ao número colossal de 7,8 milhões de toneladas. Naturalmente, houve perdas pesadas em outras regiões — em Dunquerque, no Atlântico Sul,

* Denominação dada pelos ingleses à Operação Cerberus da Marinha alemã, que retirou dos portos franceses os cruzadores de batalha *Scharnhorst* e *Gneisenau*, e o cruzador pesado *Prinz Eugen*, levando-os de volta à Alemanha pelo canal da Mancha. (N. R. T.)

no Mediterrâneo, e em 1941-2 no Extremo Oriente — mas as perdas mais significativas (por exemplo, o total de 1942 foi de 5,4 milhões de toneladas) ocorreram no Atlântico Norte. Em comparação, as perdas dos submarinos de Dönitz foram moderadas nesses anos: por volta de doze em 1939 e cerca de 35 em 1941, subindo até 87 em 1942. Essas baixas, tratando-se de uma guerra, chegavam a ser toleráveis; já com as perdas de navios mercantes — bem como de suas tripulações — não ocorreu o mesmo.⁶

Assim, não é de surpreender que as perdas de carregamento em março de 1943 tenham assustado Churchill e o Almirantado. Se os ataques de Dönitz podiam causar tantos danos em tempos tão invernais e tempestuosos — os principais ataques cessaram apenas depois de 20 de março, quando as águas que já estavam agitadas tiveram ainda o acréscimo de um forte furacão atlântico —, os planejadores ficaram comprehensivelmente preocupados com o que poderia acontecer com os comboios aliados em tempos mais amenos, com a lua brilhando sobre as águas. Será que as perdas voltariam a ficar duas vezes maiores em maio e junho? E quanto aos submarinos, será que estaria ficando cada vez mais difícil localizá-los e afundá-los? Sem dúvida, era isso o que suas tripulações e seu determinado almirante deviam estar esperando.

No entanto, esses resultados favoráveis a apenas um lado das batalhas de março nunca voltaram a se repetir. Na verdade, eles constituíram o ponto alto da ofensiva dos submarinos contra as remessas dos Aliados, um pico momentâneo que em seguida caiu de maneira tão pronunciada que os dois lados ficaram espantados com a transformação. É difícil pensar em qualquer outra mudança no destino da guerra que tenha sido tão rápida e tão decisiva em suas consequências de longo prazo.⁷

E por ter sido assim, não se pode deixar de examinar mais de perto as épicas batalhas travadas em torno dos comboios de março a maio de 1943, quando a vantagem mudou de forma tão rápida de um triunfo dos submarinos alemães para um desastre completo. Felizmente, as fontes para essa história são excelentes, com detalhes da movimentação diária de quase todos os submarinos, assim como de cada comboio.⁸

O mês de março começou mal para os Aliados. Enquanto as autoridades navais americanas, britânicas e canadenses reuniam-se em sua Conferência dos Comboios do Atlântico, tomado decisões sobre as zonas de controle, reforços e demais aspectos, Dönitz, muito seguro de si, enviava cada vez mais submari-

nos para unirem-se às quatro grandes “matilhas de lobos” que estabelecerá no Atlântico central, geralmente com dois U-boats no centro, um no flanco norte e outro no sul. Além disso, naquela fase do duelo entre os serviços de inteligência e de decodificação, os alemães encontravam-se em nítida vantagem; antes mesmo de deixarem o porto, a B-Dienst abastecia mais de uma vez seu comandante com descrições completas sobre a situação, a velocidade e o rumo dos comboios aliados. Por outro lado, os encarregados da decifração dos códigos alemães em Bletchley Park e no Almirantado enfrentavam dificuldades em decodificar as mensagens do inimigo dias após elas terem sido enviadas. Em suma, os “pastores”, apesar da nobreza de sua missão, estavam em dificuldades maiores que as habituais, numa posição fraca em relação ao adversário, tateando no escuro. Os lobos estavam prontos para dar o bote.

Daí resultou o abate do comboio SC 121, que zarpou de Nova York em direção a diversos portos britânicos em 5 de março de 1943. Embora o tempo estivesse particularmente agitado, o que impediu que alguns submarinos captassem sinais do comboio, e que alguns reforços aliados chegarem posteriormente, as probabilidades estavam todas a favor de Dönitz. O grande especialista nesses confrontos de março, Jürgen Rohwer, fornece-nos uma ordem meticulosa da batalha:

O SC 121 [...] consistia originalmente de 59 navios e [...] estava sendo protegido pelo Grupo de Escolta A 3 sob o comando do capitão Heinemann, da Marinha americana, com o cíter da guarda costeira *Spencer*, o destróier americano *Greer*, as corvetas canadenses *Rosthern* e *Trillium*, e a britânica *Dianthus*. O comandante dos submarinos [Dönitz], enviou contra esse comboio o grupo Westmark, compreendendo os U 405, U 409, U 591, U 230, U 228, U 566, U 616, U 448, U 526, U 634, U 527, U 659, U 523, U 709, U 359, U 332, e U 432. Ao mesmo tempo ele deu a ordem para que os U 229, U 665, U 641, U 447, U 190, U 439, U 530, U 618 e U 642 [...] formassem outra linha, Ostmark, para enfrentar outra rota suspeita do comboio.⁹

Havia portanto 59 navios mercantes, lentos e vulneráveis, de início sob a proteção de apenas cinco escoltas, contra 26 submarinos alemães, sem cobertura aérea para o comboio até o terceiro dia da travessia — e de qualquer maneira, qual seria a utilidade de proteção aérea se os submarinos atacavam sobretudo à

noite? O resultado foi uma verdadeira agonia de 7 a 10 de março, quando Dönitz chamou seus submarinos de volta. Treze navios mercantes foram afundados, num total de 62 mil toneladas, sem a perda de um único submarino. É provável que essa tenha sido a batalha mais desproporcional de toda a guerra, o que deixou Hitler, a quem Dönitz se reportava com regularidade, extremamente satisfeito.

Houve, entretanto, dois outros comboios pelo Atlântico no início de março que também chamam a atenção. O comboio ON 170, por exemplo, foi habilmente mantido longe de todos esses campos de batalha fatais do Atlântico, tendo sido capaz de atravessar as águas do norte sem sofrer uma só perda e tampouco sem que encontrasse (pelo menos até onde se sabe) um único submarino. Foi um caso típico em que pastores e ovelhas foram capazes de atravessar os Alpes sem ser ameaçados pelos lobos que se espalhavam pelos vales. Muitos comboios aliados, na verdade, sobreviveram à travessia incólumes, por terem sido conduzidos segundo rotas muito bem escolhidas ou apenas pelo fato de Dönitz ter direcionado todos seus submarinos à caça de outros comboios.

Bem mais complicada é a história do comboio HX 228, no Atlântico, entre 7 e 14 de março, em meio a tanta loucura e confusão que poderia levar os historiadores navais a se recordarem das escaramuças do almirante Nelson com os franceses na Batalha do Nilo (1798). A certa altura dessa batalha, o destróier HMS *Harvester*, tendo se chocado com o U 444, teve seu eixo propelsores preso ao leme deste último, e só conseguiu se livrar com a intervenção da fragata francesa *Aconit*, que arremeteu contra o submarino, fazendo com que ele afundasse. O *Harvester* foi atacado no dia seguinte, mas a *Aconit* afundou de pronto o submarino que o torpedeara e, assim, deu adeus ao U 432. Quando tudo acabou, o HX 228 perdera apenas quatro navios mercantes além do destróier, enquanto a escolta, à qual se uniu, um tanto claudicante, a primeira unidade da equipe de proteção — o USS *Bogue*, um precursor do que estava por vir —, saiu da batalha com um saldo positivo. As tripulações dos submarinos eram formadas por homens corajosos e de primeira linha, mas os marinheiros britânicos, americanos e canadenses — um grupo um tanto reduzido de veteranos, com um amplo contingente de novos oficiais e tripulantes às suas marinhas de guerra e suas frotas mercantes — foram igualmente capazes de provar sua capacidade ao longo desse episódio.