O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte XV
– A história do Almirante Kimmel

MÁRIO JORGE DA FONSECA **HERMES**
Almirante-de-Esquadra (Ref^{0})

SUMÁRIO

Mudanças imprevisíveis na análise do tráfego rádio
Indicativos de chamada
Negociações com o Japão
Ações assumidas e decisões tomadas após 27 de novembro de 1941

Após algumas leituras do livro *Admiral Kimmel Story*, escrito pelo próprio Almirante, passei a admitir que ele tivesse como propósito esclarecer a opinião pública mais do que seus companheiros de armas. Certos detalhes técnicos, de conhecimento dos membros da Marinha, foram explicados como se os leitores fossem leigos. E Kimmel tinha motivos em assim proceder, pois teve seu nome vilipendiado por grande parte da opinião pública americana logo após a publicação pela imprensa das conclusões da Robert Comission. Hoje a narrativa apresentada pelo Almirante Kimmel está ultrapassada, em razão de investigações levadas a termo no Congresso após a publicação do livro e da pesquisa e do trabalho de pesquisadores revisionistas.

MUDANÇAS IMPREVISÍVEIS NA ANÁLISE DO TRÁFEGO RÁDIO

Uma das acusações que pesava contra o Almirante após a publicação da Robert Comission foi a deficiência em identificar e localizar os navios-aeródromos japoneses por meio da análise do tráfego, que, se tivesse sido realizada corretamente, indicaria o propósito da Esquadra japonesa de atacar Pearl Harbor. Tal presunção foi tomada como evidência. Não existe base, segundo Kimmel, para a acusação.

A análise do tráfego está alicerçada na tentativa de identificação dos indicativos de chamada dos navios e de subdivisões dos comandos da esquadra inimiga. O indicativo de chamada é um grupo de letras e números usados por um navio para sua identificação. A localização dos navios de onde os indicativos de chamada se originam é feita pelos radiogoniômetros. Em 1941, a Esquadra do Pacífico possuía radiogoniômetros em Manila, Guam e Pearl Harbor.

"Nós fazíamos diariamente a análise do tráfego obtido. Eu (Kimmel) tratava desse tema com todo cuidado.

Sob as melhores circunstâncias, a acuracidade de estimativas de movimentação da esquadra inimiga baseada na análise de tráfego rádio está aberta a sérias dúvidas. Para ilustrar: no dia 8 de dezembro de 1941, após o ataque, o comandante do 16º Distrito Naval enviou mensagem ao comandante de Operações Navais, com informação para mim, obtida pela análise de Tráfego, feita pela unidade de inteligência das comunicações em Manila, que estabelecia:

'A seguinte distribuição dos navios japoneses está baseada na recuperação de chamadas rádio desde 1º de dezembro e são conservadoras. (...). Marcações rádio indicam que o Navio-Aeródromo *Akagi* movimenta-se ao sul do Império e encontra-se agora na área das Ilhas Nascei.'

Esta mensagem colocava o Navio-Aeródromo *Akagi*, cedo, em 8 de dezembro, em águas do Império com destino ao sul do Japão. Sabemos agora, é uma questão de fato, que o *Akagi* fazia parte da força de ataque a Pearl Harbor no dia 8 de dezembro."

O Almirante Kimmel cita outros exemplos e comenta sobre a imprecisão da localização de navios inimigos pela análise do tráfego rádio. Diz que o analista necessitaria do texto da mensagem transmitida, inteligência que ele não possuía; desse modo, a estimativa da identidade do navio somente por seu indicativo de chamada fica ao sabor da suposição que pode ser questionada e, portanto, sujeita a erro.

Indicativos de chamada

Outra questão que se apresentava era a mudança dos indicativos de chamada, "o que determinava um período de tempo durante o qual a localização do inimigo pela análise do tráfego era praticamente impossível".

"A Marinha do Japão alterou seus indicativos de chamada em 1º de maio de 1941. Levou-se cerca de um mês para que um número suficiente de sinais fosse identificado para fazer a localização e a identificação dos navios e subdivisões da esquadra suficientemente acurados para merecer credibilidade."

Em 1º de novembro de 1941, os indicativos de chamada dos navios da Marinha japonesa foram alterados, e depois novamente em 1º de dezembro. Esta segunda mudança em um mês estava inteiramente consistente com a preparação para antecipar o movimento do Japão sobre o sudeste da Ásia.

De 1º de dezembro a 7, em decorrência da mudança dos indicativos de chamada, os dados obtidos por meio da análise de tráfego foram fragmentários. Após 1º de dezembro, praticamente todo o tráfego rádio japonês foi transmitido por um código que éramos incapazes de ler*.

* N.A. – Kimmel não fora informado da quebra dos códigos navais e diplomáticos japoneses pelos americanos. As mensagens interceptadas pela poderosa "Estação H" em Oahu eram simplesmente retransmitidas para Washington, onde eram decifradas ou decodizadas. Para tal era necessário possuir o equipamento conhecido por *magic*, que nunca foi fornecido ao comando da Esquadra no Pacífico. Assim, toda inteligência sobre o ataque a Pearl Harbor encontrava-se em Washington e foi negada a Kimmel.

Daqui por diante, reproduzimos trechos do livro do Almirante Kimmel:

"De 1º a 7 de dezembro de 1941, houve considerável aumento no volume do tráfego rádio não identificado da esquadra japonesa. As mensagens dos navios-aeródromos japoneses não foram identificadas, do mesmo modo que as chamadas da maior parte da Marinha japonesa. O malogro para identificar o tráfego rádio dos navios-aeródromos não indicava que eles estivessem navegando para Pearl Harbor. Houve falha semelhante para identificar as chamadas de outros navios pesados japoneses, os quais não se dirigiam a Pearl Harbor. A deficiência em identificar as chamadas dos navios-aeródromos não indicava que esses navios não eram uma parte das esquadras que sabidamente rumavam para o sudeste da Ásia.

Também a falha em identificar as chamadas dos navios-aeródromos não significava que eles mantinham o silêncio rádio. É inteiramente possível que esses navios estivessem emitindo e que esse tráfego se encontrasse misturado ao grande volume daquele não identificado.

Mesmo se assumirmos que os navios-aeródromos japoneses não estivessem originando tráfego rádio, isso não significaria que estivessem engajados em uma missão secreta. Quando os navios se encontram próximos a estações costeiras, eles normalmente não transmitem nas ondas usadas para as comunicações a longas distâncias, porque nesse caso o tráfego rádio é controlado pelas estações costeiras. Conseqüentemente, mesmo o silêncio rádio pode meramente significar que os navios estariam fundeados em algum porto em águas japonesas.

A falha para identificar o tráfego rádio dos navios-aeródromos, em 1º de dezembro ou depois dessa data, na qual os indicativos de chamada foram alterados, não se constituía numa condição extraordinária. Durante os seis meses que precederam Pearl Harbor, registraram-se sete períodos, de oito a 14 dias cada, nos quais ocorreram incertezas similares sobre a posição dos encouraçados nipônicos. Durante esses meses, houve uma quase contínua falta de indicações positivas dos cruzadores da Primeira Esquadra e oito períodos de dez a vinte dias cada, nos quais a localização de um grande número de cruzadores da Segunda Esquadra japonesa foi incerta. Em relação aos navios-aeródromos, durante os seis meses precedentes a Pearl Harbor, houve um total de 134 dias – em 12 períodos separados, variando de nove a 22 dias –, quando suas localizações por meio da análise do tráfego rádio não mereciam confiança.

Em resumo, na semana imediatamente anterior a Pearl Harbor, não havia evidências de que os navios-aeródromos japoneses tinham como destino Oahu. A análise do tráfego rádio não localizou suas posições. Porém tal fato não se constituía em uma nova ou diferente condição. Ele era inerente às mudanças dos indicativos de chamada, que haviam ocorrido em 12 outras ocasiões num período de seis meses.

NEGOCIAÇÕES COM O JAPÃO

A mensagem de **27 de novembro** estabelecia que as negociações para a busca da estabilidade da situação no Pacífico haviam cessado. O Departamento da Marinha não deixou esta declaração permanecer sem modificação. Em 29, dois dias mais tarde, enviou-me correspondência que retransmitia a mensagem de 27 de novembro do Departamento da Guerra para o General Short. Ela estabelecia: 'Negociações com o Japão aparentam haver terminado, com mínimas possibilidades de serem reassumidas'.

Essa correspondência chegou-me próxima ao final de 'os próximos poucos dias' fixados após despacho de 27 de novembro, como o período em que a ação japonesa se desencadearia. Mais tarde, houve a crença pública de que as negociações após 27 de novembro houvessem sido retomadas.

Os jornais e os noticiários pelo rádio informavam que as negociações continuavam depois de 27 e 29 de novembro. Na ausência de informações oficiais, fiz minha avaliação por meio dessas notícias sobre a evolução dos acontecimentos diplomáticos. Tais informações sugeriam a diminuição do estado de emergência, determinado no assim chamado despacho do 'aviso de guerra'.

O Departamento da Marinha não me informou sobre o conteúdo da nota encaminhada ao Japão em 26 de novembro, ou de que a opinião que prevalecia no Departamento era a de que a proposta contida nessa nota era de tal maneira drástica que o Japão não poderia aceitá-la. Em carta datada de 14 de novembro, o comandante de Operações Navais encaminhou-me a cópia de um memorando para o Presidente, assinado por ele e o General Marshall. Este memorando desaconselhava uma intervenção direta na China e recomendava especificamente que 'nenhum ultimato fosse dirigido ao Japão'.

Não fui informado de que os japoneses continuavam suas negociações após **26 de novembro** apenas com o propósito de dar cobertura aos seus planos de guerra. O Departamento da Marinha tinha conhecimento de que a cobertura se tratava de um fato. Também não fui informado que, ao receber a nota americana de 26 de novembro, os japoneses consideraram que as conversações não haviam sido meramente terminadas, porém que as relações com os EUA haviam sido rompidas. O Departamento da Marinha sabia também que isso se tratava de um fato.

A declaração do Departamento da Marinha, na mensagem em que me informava sobre as conseqüências de haverem sido cessadas as negociações em 27 de novembro, era um pálido reflexo dos acontecimentos de então; declaração tão parcial, era para dar-me a impressão errada da situação. As partes não pararam meramente com as conversações. Elas estavam com as espadas prontas para o combate. A preocupação japonesa era tão grande que levou o Japão, após 26 de novembro, a fazer das conversações uma representação teatral, um estratagema para dissimular um golpe que o Japão estava preparando para desferir. O estratagema não iludiu o Departamento da Marinha. O Departamento da Marinha sabia do esquema. A Esquadra do Pacífico ficou exposta ao estratagema japonês porque o Departamento da Marinha não a informou sobre o seu conhecimento do embuste nipônico.

Em **29 de novembro**, após citar mensagem do Exército, o comandante de Operações Navais adicionou a seguinte orientação:

W.P.L. – 52 não se aplica à área do Pacífico e não será efetivada nesta área, exceto, como agora, com o uso da força, na subárea Sudeste do Pacífico e na Fronteira Marítima do Panamá. Não assuma qualquer ação ofensiva até que o Japão haja cometido um ato de guerra.

Esteja preparado para as tarefas contidas no W.P.L. 46 no que concerne ao Japão no caso da ocorrência do início das hostilidades.

W.P.L. – 46 era o Plano Básico de Guerra que determinava as tarefas para a Esquadra do Pacífico.

W.P.L. – 52 era o Plano de Defesa nº 5 da Marinha para o hemisfério ocidental. Sob esse plano a Esquadra do Atlântico recebera ordens para abrir fogo. Possuía como tarefas destruir forças navais, terrestres e aéreas da Alemanha e da Itália encontra-

das na área do Atlântico ocidental. A subárea sudeste do Pacífico cobria aproximadamente 700 milhas do Oceano Pacífico, ao largo da costa da América do Sul. Nesta área a Força Naval do Sudeste do Pacífico tinha ordens similares para abrir fogo e desempenhava as mesmas tarefas da Esquadra do Atlântico. Na correspondência de 29 de novembro, o comandante de Operações Navais informou-me que o W.P.L. – 52 não era aplicável para o Pacífico. Assim, fui levado à impressão do fato de que não me era permitido abrir fogo e que só poderia fazê-lo após o Japão haver cometido um ato de guerra. Embora tenha recebido essa correspondência como informação, senti-me de tal modo amarrado a essas ordens como se as houvesse recebido como destinatário de ação.

A mesma observação de cautela está contida na mensagem de 16 de outubro de 1941:

Você tomará obrigatoriamente precauções, inclusive preparatórios posicionamentos, que não revele suas intenções estratégicas nem constitua ações provocativas contra o Japão.

E novamente, em despacho do Departamento da Guerra citado para mim pelo Comandante de Operações Navais, em sua mensagem de 29 de novembro:

Os Estados Unidos da América desejam que o Japão cometa o primeiro ato de guerra... Medidas devem ser tomadas para que não, repito, não se alarme a população civil ou revele intenções.

A Esquadra do Pacífico estava baseada numa área habitada por cerca de 130 mil japoneses, onde cada um deles poderia ver sua movimentação. É fácil estimar a desvantagem psicológica que este tipo de ordens exercia sobre nós. Com efeito, foi dito:

- "tome precauções";
- "não alarme os civis";
- "tome posicionamentos preparatórios";
- "não revele suas intenções";
- "tome posicionamentos defensivos"; e
- "não cometa o primeiro ato de guerra".

O último destaque do despacho chamado "aviso de guerra" permanece para ser observado. Esta é a diretiva que o concluía: "Execute posicionamentos defensivos apropriados preparatórios para efetuar as tarefas determinadas no W.P.L. 46". Sob o W.P.L. 46, a primeira tarefa da Esquadra do Pacífico era apoiar as forças dos Poderes Associados (Grã-Bretanha, Holanda e EUA) no Extremo Oriente a fim de desviar o poder militar inimigo da Barreira da Malaia.

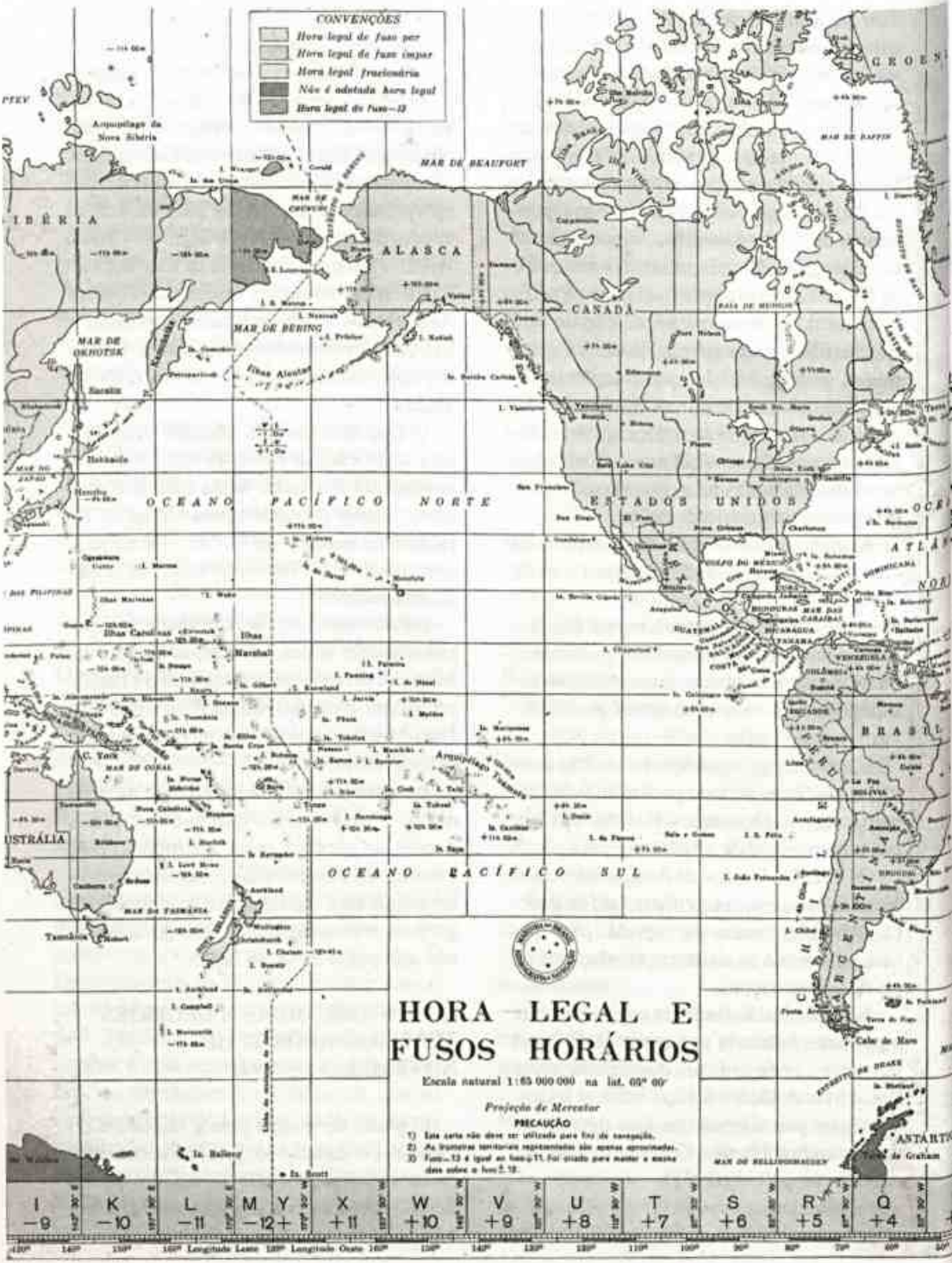
O Departamento da Marinha enfatizou esta instrução ao repeti-la em 29 de novembro. O despacho nesta data determinava: 'Esteja preparado para efetuar as tarefas determinadas no W.P.L. – 46 naquilo que concerne ao Japão, no caso das hostilidades ocorrerem'.

Desse modo, em dois despachos separados recebi ordens do Departamento da Marinha para manter a Esquadra do Pacífico pronta para movimentar-se contra as Ilhas Marshall no caso de iniciar-se a guerra no Extremo Oriente.

Esse foi um fator determinante na mais difícil e vital decisão que tive que tomar depois de receber estas instruções. Não existia nenhuma referência, no contido nestes despachos, em relação a qualquer perigo para a área havaiana, nem do ultimato enviado pelos EUA ao Japão.

AÇÕES ASSUMIDAS E DECISÕES TOMADAS APÓS 27 DE NOVEMBRO DE 1941

O plano de guerra para a Esquadra do Pacífico (W.P.Pac. – 46) prescrevia com precisão as operações que tornassem possível à Esquadra levar a bom termo a tarefa básica de desviar o poder militar japonês



HORA LEGAL E FUSOS HORÁRIOS

Escala natural 1:65 000 000 na lat. 65° 00'

Projeção de Mercator

PRECAUÇÃO

1) Esta carta não deve ser utilizada para fins de navegação.
2) As fronteiras territoriais representadas são apenas aproximadas.
3) Fuso –12 é igual ao fuso +12. Foi criado para manter a mesma data sobre o fuso 0.12.

O ARRANJO DAS ESTAÇÕES NO PACÍFICO – Vinte e duas estações de inteligência de comunicações (operadas pelos Estados Unidos, Grã-Bretanha e Holanda) cercavam o Japão em 1941.

para fora da Barreira Malaia, ao negar ou capturar posições nas Marshall. Este plano foi chamado de 'Marshall Reconhecimento e Invasão'.

Planejamos enviar as três forças-tarefa da Esquadra para iniciar o ataque em ilhas selecionadas do Arquipélago Marshall e começar o movimento um dia após as hostilidades que o Japão iniciasse. Os planos para esta operação foram estudados detalhadamente. Estávamos conscientes da grande necessidade da rapidez em colocar em movimento a operação. Qualquer atraso diminuiria seu efeito, e seu inteiro propósito estaria frustrado se ela não fosse executada prontamente, porque seu objetivo era desviar a força japonesa para longe da assim chamada Barreira da Malaia, dos bastiões britânicos de Singapura e Hong-Kong e das Índias Orientais Holandesas.

Os aviões de patrulha da esquadra foram detalhados para buscas fora da área onde a esquadra deveria operar no ataque às Ilhas Marshall. Cinco dias depois de iniciada a guerra o maior número possível de aviões de patrulha deveria estar baseado

nas Ilhas de Wake, Midway e Johnston. Essas aeronaves deveriam fazer o reconhecimento das Taongi e Biker* no quinto dia após o começo das hostilidades ou tão logo isso fosse possível. No mínimo dois esquadrões de aviões de patrulha operariam de Oahu.

A mera citação dessas tarefas demonstra quão vital era o reconhecimento aéreo pelas aeronaves da força de patrulha. Sem esse reconhecimento, as forças-tarefa estariam expostas a um ataque de surpresa ao penetrarem na perigosa área das Marshall. Era uma indispensável característica do conjunto da operação.

Almirante William F. Halsey

Fazia revisões diárias de um memorando intitulado 'Passos a serem dados nas 24 horas após o início da guerra entre americanos e japoneses'. A última versão desse memorando eu revi e aprovei na manhã de 6 de dezembro de 1941. Procurei manter o plano básico para o ataque às Ilhas Marshall atualizado de acordo com o posicionamento das unidades da esquadra. (Segue no livro o detalhamento deste memorando, datado de 6 de dezembro de 1941.)

O Almirante Halsey, nesta data, retornava de sua missão à Ilha de Wake com a força-tarefa especialmente formada para essa finalidade e chamada de Força-Tarefa 8. Planejei seu retorno a Pearl Harbor, antes de juntá-la à Força-Tarefa 3 para a expedição contra as Marshall. O Navio-Aeródromo *Lexington*, em **6 de dezembro**, rumava para Midway. Ele fazia parte da força-tarefa especialmente formada para essa missão e chamada de Força-Tarefa 12. No caso do início das hostilidades, planejei que o *Lexington*, após cumprir sua tarefa, procedesse para Wake para apresentar-se ao comandante da Força-Tarefa 3, da qual o *Lexington* passaria a ser um dos componentes. O Almirante Wilson Brown, comandante da Força-Tarefa 3, em 5 de dezembro, estava engajado em exercícios nas proximidades da Ilha Johnston. Planejei para que ele (Wilson Brown) deixasse aquela área e se juntasse ao grupo do *Lexington*; desse modo colocaria juntos todos os elementos da Força-Tarefa 3. Esta seria então acrescida pela força-tarefa capitaneada pelo Almirante Halsey. Quando essas estivessem reunidas, elas começariam com os procedimentos preparatórios, que seriam as preliminares para o futuro ataque às Ilhas Marshall.

Esses procedimentos iniciais teriam continuidade operativa enquanto os navios pudessem receber o suprimento de óleo. Nós estimávamos que fossem necessárias operações continuadas, de quatro a seis semanas, com o máximo disponível de aeronaves de patrulha. Tarefas adicionais poderiam ser ordenadas tão rapidamente quanto os eventos e as forças permitissem.

Descreverei agora a natureza e a extensão das distâncias de reconhecimento a

* N.A. – Duas pequenas ilhas ao sul de Wake.

partir das Ilhas Havaianas em e após o dia 27 de novembro.

Em **27 de novembro**, o Departamento da Marinha indicou-me que enviasse com urgência para Midway e Wake caças do Exército embarcados em navios-aeródromos. Respondi que em 28 de novembro estaria destinando um navio-aeródromo para Wake com aviões de combate dos fuzileiros e que esperava em seguida destacar outros aviões de combate desta força para Midway.

Considerei pertinente a sugestão do Departamento da Marinha de destacar aviões para Wake e Midway. Era desejável que a defesa dessas ilhas oceânicas fosse a mais forte possível. Os aviões transferidos para Wake eram, certamente, insuficientes para salvar a ilha. Contudo, ao lado das defesas já existentes, eles tornariam a captura da ilha suficientemente custosa, o que justificava a transferência das aeronaves. A ação japonesa para a captura de Wake, após o **7 de dezembro**, ratificou essa previsão.

O deslocamento das forças-tarefas para Wake e Midway fez mais do que reforçar as respectivas defesas aéreas. Ele permitiu que uma grande área fosse varrida na busca de sinais da movimentação do inimigo, ao longo das singraduras em direção às ilhas e durante seu retorno para Oahu. E, ainda, deixava as patrulhas oriundas dos navios-aeródromos em excelente posição para interceptar qualquer força inimiga que estivesse se deslocando.

Em **28 de novembro**, o Almirante Halsey deixou Pearl Harbor rumo a Wake, no comando da Força-Tarefa 8, constituída pelo Navio-Aeródromo *Enterprise*, por três cruzadores pesados e nove destróieres. Eram realizadas patrulhas aéreas pela manhã e à tarde, até a distância de 300 milhas, na busca de algum sinal de navios hostis.

Em **5 de dezembro**, o Almirante Newton deixou Pearl Harbor com destino a Midway no comando da Força-Tarefa 12, nucleada no Navio-Aeródromo *Lexington* e composta por três cruzadores pesados e nove destróieres. Newton, do mesmo modo que Halsey, executava vôos de patrulha com seus aviões para cobrir seu deslocamento.

Em **5 de dezembro**, o Almirante Wilson Brown deixou Pearl Harbor em direção à Ilha Johnston com a Força-Tarefa 3, a fim de conduzir exercícios de desembarque.

Assim, em 5 de dezembro havia no mar três forças-tarefa navegando em diferentes áreas. As buscas eram mais intensivas e cobriam áreas maiores que as executadas pelos aviões de patrulha baseados em Oahu, e as distâncias cobertas quando nas proximidades dessas ilhas oceânicas atingiam distâncias de Oahu muito maiores que qualquer aeronave de patrulha nela baseada poderia atingir.

Ao receber o assim chamado aviso de guerra de 27 de novembro, ordenei que um esquadrão de aviões de patrulha deixasse Midway com destino a Wake e patrulhasse as áreas oceânicas durante o deslocamento. Durante o tempo que permaneceram em Wake, nos dias 2 e 3 de dezembro, patrulharam até uma distância de 525 milhas.

Também determinei que outro esquadrão de aviões de patrulha de Pearl Harbor substituísse o esquadrão que deixara Midway para Wake. Este esquadrão deixou Pearl Harbor em 30 de novembro. Procedeu para a Ilha Johnston. No deslocamento para Johnston, realizou operações de patrulha das áreas oceânicas, o mesmo acontecendo quando se decolou para Midway. Já em Midway, este esquadrão de patrulha conduziu buscas distantes nos dias 3, 4, 5, e 6. **No dia 7 de dezembro**, cinco desses patrulhas baseados em Midway cobriram o setor de 120 a 170º de Midway, numa distância de 450 milhas. Um grupo de dois aviões de patrulha do esquadrão de Midway decolou ao mesmo tempo para encontrar-se com o *Lexington* em um pon-

to distante 400 milhas de Midway. Quatro dos remanescentes patrulhas que permaneceram em Midway, todos carregados com bombas, estavam prontos a decolar em dez minutos da ordem recebida, como uma força pronta para o combate.

Quando o *Enterprise* completou a entrega dos aviões em Wake, retirei um esquadrão de aviões de patrulha da ilha. Este esquadrão dirigiu-se para Midway, procedendo a missões de busca em seu deslocamento. Em seguida moveu-se de Midway para Pearl Harbor, conduzindo missões de reconhecimento.

Na semana anterior a 7 de dezembro, essas varreduras de reconhecimento dos esquadrões dos aviões de patrulha – deslocando-se de Midway para Wake, de Pearl Harbor para Johnston e de Johnston para Midway; de Wake para Midway e de Midway para Pearl Harbor – cobriram uma distância de aproximadamente 5 mil milhas e procederam a operações de busca em cerca de 2 milhões de milhas quadradas de áreas oceânicas.

Em complemento a essas operações de varreduras, submarinos da esquadra em e após 27 de novembro encontravam-se em patrulhas de guerra a partir de Midway e Wake continuadamente.

Em Oahu, antes do ataque, encontravam-se 49 aviões de patrulha em condições de vôo. Oito outros estavam em reparos, impossibilitados de voar. Em 5 de dezembro, um esquadrão de aviões de patrulha retornou a Pearl Harbor, depois de árdua jornada de vôo a Midway e Wake. Este esquadrão era formado por aviões PBY – 3, já obsoletos, com cerca de 18 meses de serviço e obrigados a iniciar manutenção. Não estavam em condições de efetuar patrulha distante.

Os 49 aviões em condições de vôo em Oahu eram parte daqueles que chegaram à ilha durante as quatro semanas anteriores (18 em 28 de outubro, 24 em 23 de novembro e 12 em 28 de novembro). Eram aeronaves do tipo PBY – 5. Estavam sendo submetidos às dificuldades inerentes ao "*shake-down*"* em unidades recém-introduzidas em serviço. Houve consideráveis dificuldades em razão de fendas nos motores, o que requeria substituição. Um programa para instalação de tanques à prova de vazamentos e instalação de blindagem nessas aeronaves estavam em andamento. Este trabalho tinha que ser executado fora, no Havaí. De acordo com os planos de guerra, essas aeronaves deveriam operar nas bases avançadas nas Ilhas de Midway, Wake, Johnston e Palmyra. Nelas a manutenção estaria a cargo de tênderes para aeronaves. Não havia facilidades nessas bases avançadas para completar instalações materiais importantes. Os aviões deveriam encontrar-se nas melhores condições de combate antes de deixar Oahu.

Havia uma falta completa de sobressalentes para os PBY – 5.

Não existiam tripulações para revezamentos.

Para garantir a segurança de uma ilha contra um ataque de surpresa procedente de aviões baseados em navios-aeródromos, é necessário um patrulhamento desde a tarde anterior até uma distância de 800 milhas em um arco de 360 graus; para essa tarefa havia a necessidade de 84 aviões e um período de vôo de 16 horas. Certamente, os mesmos aviões e as mesmas tripulações não poderiam realizar essas 16 horas de vôo cada dia. Para buscas desta dimensão durante um período prolongado, seriam necessários 250 aviões. Estes são princípios fundamentais. Serão encontrados nos testemunhos de oficiais especializados em aviação perante a Corte Naval e na carta escrita pelo

* N.A. – avaliação.

Almirante-de-Esquadra Nimitz para o comandante da Marinha, em 7 de janeiro de 1942, sob o título 'Situação das aeronaves na área do Havaí'.

Está claro que não havia o número suficiente de aviões para conduzir uma busca diária de 360 graus a partir da Ilha de Oahu. Este fato não admite controvérsias.

Uma busca em todos os setores de aproximação de uma base insular é o único tipo de busca que assim merece ser chamada. A seleção de um setor em torno de uma ilha para a concentração de patrulhas distantes não se traduz como proteção real. Até que o inimigo o detecte ele poderá significar alguma segurança; mas logo escolherá outro setor para realizar sua aproximação. A busca concentrada no chamado "setor perigoso" deixa então de oferecer possibilidades de detecção do inimigo. O Almirante Nimitz colocou o assunto com clareza em sua carta oficial sobre o tema. Ele disse:

'Não posso assumir que qualquer direção para a aproximação (dos aviões) possa, com segurança, ser deixada desprotegida'. O problema do combustível não é deterrente, por ter a aproximação sido feita da direção norte **em 7 de dezembro**. Aumentos nas dificuldades das questões logísticas não seriam proporcionalmente grandes se a aproximação pela direção leste fosse tentada. Ao mesmo tempo, como discutido acima, negligenciar qualquer setor é logo percebido.

Discussões táticas, agora sobre qual era o mais perigoso setor em torno de Oahu antes de **7 de dezembro**, não atingem o âmago do problema com que me defrontei.

O secretário da Marinha, na confirmação do seu depoimento para a Corte Naval de Inquérito, disse:

Havia suficientes aeronaves de patrulha e tripulações, de fato, disponíveis em Oahu durante a semana que precedeu o ataque, para voarem, no mínimo, várias semanas em reconhecimentos diários, cobrindo um arco de 128 graus até uma distância de aproximadamente 700 milhas.

Esta declaração assume o alcance visual de 25 milhas para cada aeronave engajada na patrulha. Além disso, assume que eu deveria ter usado toda a minha força de patrulha para somente esse tipo de busca, sem manter qualquer aeronave em reserva para buscas de emergência ou para cobrir a movimentação dentro ou fora do porto na área de operação.

Se houvesse instituído uma busca à distância num setor de 128 graus em torno de Oahu em e depois de 27 de novembro, dentro de futuro previsível, eu teria privado a Esquadra do Pacífico de qualquer força de patrulha eficiente para as missões de guerra a ela prescritas.

Na investigação secreta perante o Almirante Hewitt, da qual fui excluído, o Vice-Almirante Bellinger, que comandava minha força de aviões de patrulha, testemunhou:

– Assumindo que em 7 de dezembro de 1941 você houvesse recebido uma diretiva do Almirante Kimmel para conduzir o reconhecimento parcial a maior distância, diariamente, por um período indefinido, por quanto tempo poderia cobrir um arco de 128 graus?

Almirante Bellinger – Eu poderia fazê-lo até o colapso das aeronaves e até quando a falta de sobressalentes reduzisse os aviões a um grau que tornasse a tarefa impossível. Talvez pudesse ser conduzido por duas semanas, porém esta estimativa é, certamente, muito vaga e toda ela baseada na manutenção da prontidão dos aviões para operar.

Este testemunho reflete as condições dos esquadrões dos aviões de patrulha existentes em e após 27 de novembro.

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Ramsey, imediato da ala da patrulha, testemunhou perante a Corte Naval de Inquérito como se segue:

– Tanto quanto eu possa estimar a situação e em razão da quase total falta de sobressalentes para os aviões PBY – 5, acredito que três semanas de intensivas buscas diárias determinariam uma redução de 75% na prontidão do material em todas as aeronaves, o que levaria a colocar aviões fora de ação e retirar deles peças para manter prontas outras aeronaves. Os pilotos, acredito, poderiam ser mantidos operando aproximadamente durante um período de seis semanas, porém, ao final deste tempo, todos eles necessitariam de um prolongado período de descanso.

Os aviões de patrulha em Oahu não foram desnecessariamente empregados antes do ataque. Não ficaram parados. Havia um programa bem definido para suas operações, o qual era consistente com criar e preservar a prontidão do material para a guerra. Na semana que precedeu o ataque, foram programados vôos de reconhecimento de segunda até quinta-feira em um setor ao norte e nordeste de Oahu a uma distância de 400 milhas, após os quais as aeronaves entravam em manutenção a fim de permanecerem prontas. Em adição, havia uma patrulha, ao amanhecer, de 300 milhas para cobrir as áreas onde a esquadra operava.

Ordenei, não uma, mas duas vezes, para estarem preparados para executar missões nas Marshall sob o WPL – 46, o que significava estender o emprego dos aviões de patrulha, em operações de guerra, a partir das bases avançadas.

Tive que decidir qual era o melhor emprego dos aviões de patrulha como uma questão de política, para um futuro previsível e diante das tarefas de guerra à minha frente. Se eu houvesse determinado o emprego das aeronaves em patrulhas intensivas em buscas distantes de Oahu, corria o perigo de que essas aeronaves estivessem no solo quando a esquadra delas necessitasse e quando o plano de guerra tivesse que ser executado.

Eu não tinha como saber que a guerra seria iniciada em 7 de dezembro. Não poderia decidir a questão na base de cinco ou dez dias de patrulhas distantes. Não tinha as mensagens japonesas interceptadas apontando Pearl Harbor como um provável ponto de ataque.

Eu sabia que qualquer busca distante que fizesse de um modo intensivo levaria os aviões a um limite operativo e seria, em sua natureza, parcial e ineficaz.

Levei em consideração os meus recursos. Eles eram poucos. Levei em consideração as minhas prováveis futuras necessidades e as ordens recebidas do Departamento da Marinha.

Decidi que não poderia correr o risco de deixar de ter uma força de patrulha merecedora desse nome para o esperado ataque às Marshall.

Considerei a natureza e a extensão dos reconhecimentos à distância que estavam sendo realizados por minhas forças-tarefa no mar e as varreduras para e das ilhas oceânicas.

Considerei a necessidade de permitir as substituições essenciais e as peças de manutenção para manter o programa de prontidão dos novos aviões de patrulha em Oahu a fim de que continuasse a tê-los em condição de guerra.

Considerei a necessidade de manter o patrulhamento na área de operação da esquadra contra a ameaça de submarinos, e isso eu implementei.

Considerei a necessidade de manter na reserva alguns aviões de patrulha para buscas distantes em caso de emergência.

Considerei a necessidade de utilizar aviões de patrulha para cobrir os movimentos da esquadra dentro e fora do porto – movimentos que deveriam ser rápida e inesperadamente executados.

Considerei a capacidade de resistência física das tripulações dos aviões de patrulha e a ausência de tripulações reservas.

Decidi que não poderia gastar os recursos dos meus aviões de patrulha empurrando-os até o limite em buscas diárias a longas distâncias em determinado setor de Oahu – os quais, previa, seriam descontinuados quando os aviões e tripulações assim determinassem.

Os três almirantes que compuseram a Corte Naval de Inquérito concluíram sobre minha decisão após ouvir várias testemunhas. Cada um dos almirantes poderia apreciar o tema do ponto de vista de um comandante no teatro de operações. Eles resumiram o problema:

'A tarefa atribuída ao comandante-em-chefe da Esquadra do Pacífico foi prepará-la para a guerra. Guerra que era sabida iminente – quão iminente ele (Alte. Kimmel) não sabia. Os aviões da esquadra foram constantemente empregados em patrulhar as áreas de operação nas quais os exercícios destinados à preparação da esquadra para a guerra eram realizados. Afastar esses aviões para reconhecimento ou outros propósitos não seria justificado sob as circunstâncias existentes e à luz das informações disponíveis.

Se tal ocorresse, a condição de prontidão da esquadra seria reduzida em razão da decorrente suspensão das suas atividades.

O valor dos aviões de patrulha para a esquadra seria reduzido seriamente depois de poucos dias, em razão da incapacidade de aviões e tribulações em manter as necessárias condições sob a obrigação de vôos diários de reconhecimento a longa distância.'

A Corte concluiu:

'A omissão deste reconhecimento não se deu por algum tipo de esquecimento ou negligência. Foi o resultado de uma decisão militar, a que se chegou depois de muita deliberação e consultas com oficiais experientes e após avaliar informações disponíveis e todos os fatores envolvidos.'

Discutirei agora a disposição dos navios capitais da esquadra do Pacífico em e após o 27 de Novembro. Em 28 de novembro, o Almirante Halsey suspendeu para Wake com uma força-tarefa nucleada em um navio-aeródromo; em 5 de dezembro, o Almirante Newton suspendeu para Midway no comando de outra força-tarefa nucleada em navio-aeródromo. Suas missões foram em cumprimento a uma sugestão explícita do Departamento da Marinha. Quando o Almirante Halsey suspendeu, os três encouraçados de sua força-tarefa o acompanharam até fora de Pearl Harbor a fim de evitar criar a impressão de que havia algo diferente na movimentação de sua força-tarefa. Todavia, imediatamente após haver passado pelo canal, liberou os encouraçados e ordenou-lhes que se exercitassem na área do Havaí. Então rumou para oeste com os demais navios.

Teria sido tolice o Almirante Halsey continuar com os encouraçados incorporados a sua força-tarefa, pois sua velocidade máxima era de 17 nós. A velocidade dos demais navios da força-tarefa atingia 30 nós. Manter os encouraçados significaria a perda de 13 nós em velocidade potencial. Halsey estava navegando para águas perigosas, onde a redução da velocidade poderia significar desastre. Ele necessitava de toda mobilidade que sua força pudesse alcançar. Três encouraçados não dariam reforço suficiente que compensasse o risco da redução de velocidade e da mobilidade que sua missão a Wake requereria. Além do mais, era necessário terminar a operação a Wake o mais rápido possível, a fim de que os navios nela engajados estivessem prontos para outras eventualidades.

Quase todas as formações que adotasse na esquadra do Pacífico com as forças disponíveis tinham seu custo. Ao enviar os dois navios-aeródromos para Wake e Midway, eu retirava das proximidades de Pearl Harbor, por algum tempo, o poder aéreo da esquadra. Ficamos sem navios-

aeródromos na área do Havaí. O *Saratoga*, o terceiro navio-aeródromo da Esquadra do Pacífico, encontrava-se em reparos e modernização na Costa Oeste. A oportunidade de usá-lo para a transferência de um esquadrão de caça dos Fuzileiros de San Diego para o Havaí foi sugerida pelo comandante de Operações Navais em 28 de novembro. A falta de navios-aeródromos na área do Havaí limitava temporariamente a mobilidade dos encouraçados que nela permaneceram.

Enquanto os navios-aeródromos estivessem ausentes em suas missões em Wake e Midway, a força de encouraçados permaneceria em Pearl Harbor. Enviar estes navios ao mar sem cobertura aérea por qualquer período mais longo seria desaconselhável[1]. A única ação deterrente a um ataque aéreo, seja ele por bombardeio ou por torpedo, para navios no mar é uma cobertura aérea eficaz. Coberturas de superfície, seja de destróieres ou cruzadores, são muito menos eficazes contra um ataque aéreo. Isto continua assim até hoje. Eram maiores antes de 7 de dezembro, em razão da inadequabilidade dos canhões antiaéreos.

Os navios-aeródromos forneciam cobertura aérea para os encouraçados no mar. (...). Estes ecouraçados, sem essa cobertura, não tinham proteção contra ataques aéreos. Em Pearl Harbor tinham a proteção das defesas antiaéreas do Exército, inclusive dos seus aviões de caça. No mar, em águas profundas, não havia barreiras físicas para a eficácia de um ataque torpédico por aviões. Em Pearl Harbor, onde a profundidade era menor do que 40 pés, um ataque torpédico aéreo era considerado um perigo muito pequeno, desprezível. Os encouraçados no mar, sem navios-aeródromos, avistados por uma força que tivesse oportunidade de um ataque aéreo às Ilhas Havaianas estavam mais sujeitos a danos que no porto.

O Vice-Almirante Pye, comandante da força de batalha, e eu discutimos essas considerações em reuniões após o recebimento do assim chamado alarme de guerra.

Nessas ocasiões e posteriormente, nossas discussões careciam de informações sobre as mensagens japonesas interceptadas, nas quais constavam os navios no porto marcados para serem atacados. Nós não tínhamos informações de que um ataque aéreo sobre Pearl Harbor era iminente ou provável. O fato de o Departamento da Marinha haver então proposto que nossos navios-aeródromos fossem enviados às ilhas oceânicas indicava-nos que o Departamento não esperava um ataque a Pearl Harbor em futuro próximo[2].

Todas as disposições de minhas forças-tarefa, assim como as presenças dos encouraçados no porto, eram do conhecimento do Departamento da Marinha. O Almirante Stark, comandante de Operações Navais, testemunhou perante a Robert Comission como se segue:

'O que nós esperávamos que ele (Almirante Kimmel) fizesse era enviar mais avi-

N.A.1 – O Almirante Sir Tom Phillips, no comando dos encouraçados "Prince of Walles" e "Repulse", orgulhos da Marinha Real, recebeu ordens para reforçar Singapura – uma medida desesperada de undécima hora.

Já em Singapura, em cumprimento a linha de ação que estabelecera, insistiu em permanecer no mar, com a cobertura de quatro destróieres, abrigado pelo mau tempo e céu encoberto, a despeito de dois avisos categóricos de que não disporia de cobertura aérea. O céu clareou repentinamente e seus navios foram avistados por aviões japoneses, torpedeados, bombardeados e afundados, com a perda de 840 vidas entre oficiais e praças. Ref.: Dixon, Norman F. On the Psychology of Military Incompetence. Jonathan Cape, Thorty Bedford square – London. pg. 136.

N.A.2 – Ou talvez assim o desejasse o Departamento da Marinha, sabedor da alta probabilidade de um ataque a Pearl Harbor.

ões, pessoal e demais recursos para Wake e Midway, se possível, e enviar algumas de suas forças-tarefa para o mar em condições de prontidão para interceptar alguma força de ataque, o que ele fez. Ele fez isto. Nós sabíamos disto. Nós sabíamos que estas forças-tarefa encontravam-se no mar. Ele informou-nos que, após desembarcar o pessoal em Wake, alguns aviões foram destinados a Midway e que era esperado que após cinco ou seis dias voassem para Wake, e nós sabíamos a programação para os navios no porto, e, nesse momento particular em que três forças-tarefa estavam fora, haviam duas programadas para estar no porto. Naquele instante havia menos do que uma e meia no porto. Ele (Kimmel) manteve as outras no mar. Ele tomou essas medidas, que pareciam absolutamente corretas. Havia uma segura suposição de que outras medidas da mesma natureza tenham sido tomadas.'

Logo após receber o assim chamado aviso de guerra de **27 de novembro de 1941**, emiti ordens para a esquadra exercer extrema vigilância contra submarinos operando na área de operações da esquadra e que atacassem com bombas de profundidade todos os contatos considerados hostis nessa área.

Minhas ordens de **28 de novembro** para a esquadra foram transmitidas para o Departamento de Marinha no mesmo dia. Em 2 de dezembro escrevi para o comandante de Operações Navais pedindo especial atenção para essa ordem. O Departamento da Marinha, nos dez dias que antecederam o ataque, não aprovou ou desaprovou essas ordens.

Algumas vezes havia informações de submarinos nas áreas de operação em torno do Havaí. Durante a primeira semana de fevereiro de 1941, um contato com um submarino submerso foi informado a cerca de oito milhas das bóias de entrada do canal. Uma divisão de destróieres manteve o contato por aproximadamente 48 horas, antes de ele ser perdido. Os destróieres tinham confiança de que se tratava de um submarino japonês. Não fiquei totalmente convencido, porém encaminhei uma parte completa ao Comando de Operações Navais, em que relatei a ação realizada e acrescentei que teria muito prazer em lançar bombas sobre qualquer contato submarino detectado na área de operações em torno do Havaí.

Recebi a resposta para não lançar bombas de profundidade sobre contatos submarinos senão dentro do limite de três milhas.

Contato semelhante, aproximadamente na mesma posição, foi obtido no meio de março. Novamente os destróieres estavam confiantes de que eles acompanharam um submarino japonês. Novamente a evidência não foi conclusiva, porque o submarino não foi avistado.

Em **12 de setembro**, escrevi ao comandante de Operações Navais e perguntei-lhe: 'o que fazer com contatos submarinos fora de Pearl Harbor e de suas proximidades?'. Declarei: como você sabe, as ordens atuais são para manter os contatos, porém não atacá-los, a menos que estejam nas áreas defensivas. Poderíamos agora atacar os contatos sem esperar sermos atacados?

Em **23 de setembro**, o comandante de Operações Navais respondeu a minha pergunta em uma carta pessoal. Ele dizia:

'As ordens existentes para não atacar submarinos suspeitos, exceto nas áreas defensivas, são apropriadas. Se conclusivas, repito, conclusivas, se evidências forem obtidas de que submarinos japoneses encontram-se dentro ou próximos ao território dos Estados Unidos, então um forte aviso e ameaça hostil contra o submarino em questão seriam nossos próximos atos.'

Nenhuma evidência conclusiva foi obtida até 7 de dezembro de 1941.

Em **3 de novembro**, um avião de patrulha observou uma área com mancha de óleo na latitude 20° 10' N, e longitude 157° 41' W. O avião realizou uma busca em torno de uma área de 15 milhas. Uma busca rigorosa foi realizada pelo U.S.S. *Worden* e uma investigação pelo U.S.S. *Dale*, todas elas produzindo resultados negativos. Em **28 de novembro**, o U.S.S. *Helena** informou que um operador de radar, sem conhecimento de minhas ordens, emitiu um alerta contra submarino classificado positivo, e que o alvo se encontrava na área restrita. Uma busca efetuada por três destróieres na área suspeita não conseguiu contatos. Durante a noite de 2 de dezembro, o U.S.S. *Gamble* informou um claro eco metálico na latitude 20° 30' N, longitude 158° 23' W. Uma investigação conduzida pela Divisão de Destróieres 4 não produziu evidência conclusiva da existência de submarino.

Na manhã do ataque, o U.S.S. *Ward* informou ao comandante do 14° Distrito Naval que havia atirado e atacado com bombas de profundidade um submarino que operava na área marítima de defesa. O comandante do Distrito determinou que essa informação fosse verificada a fim de ser confirmado se o contato com o submarino havia sido pelo sonar ou se ele fora pelo *Ward*. Também ordenou que o destróier pronto de serviço desse assistência ao *Ward*, na área marítima defensiva. Aparentemente, pouco tempo após informar o contato, o *Ward* também informou que ele havia interceptado um *sampan* que estava sendo escoltado para Honolulu. Esta mensagem mostrou a necessidade de detalhar a verificação da informação anterior do contato com submarino.

Entre 7h30 e 7h40, recebi informações do oficial de serviço do meu Estado-Maior a respeito do contato do *Ward*, da ordem para o destróier de serviço assistir este navio e dos esforços em andamento para obter a confirmação da mensagem do *Ward*. Estava esperando tais verificações quando ocorreu o ataque. No meu julgamento, o esforço para obter confirmação do ataque ao submarino foi uma preliminar apropriada para ações mais drásticas, ao considerar o número de tais contatos, os quais não foram verificados no passado."

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História dos Estados Unidos; Segunda Guerra Mundial; História do Japão; Brown, Wilson; Halsey, William F.;

* N.A. – Cruzador.