

A perda do Encouraçado *Britannia* e a Divisão Naval em Operações de Guerra em 1918: fatos e controvérsias*

The loss of the Battleship HMS *Britannia* and the Brazilian Naval Division in 1918: facts and controversies

Francisco Eduardo Alves de Almeida

Capitão de Mar e Guerra, professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos – PPGEM – da Escola de Guerra Naval. É um dos organizadores deste dossiê da Revista Navigator. Graduado, mestre e doutor em História pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Possui o pós-doutoramento pelo Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa. Membro emérito do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

RESUMO

Em nove de novembro de 1918 os britânicos sofreram a sua última grande perda da guerra, o afundamento do Encouraçado *Britannia* por torpedeamento, morrendo na ocasião cerca de 50 militares. Segundo a historiografia naval brasileira, esse grande navio estaria aguardando a chegada da Divisão Naval Brasileira, a chamada DNOG, em frente a Gibraltar para orientar a entrada dessa divisão nesse porto. O que se pretende discutir neste artigo inicialmente são as contingências desse afundamento sob o ponto de vista de três atores principais nesse trágico evento, o do próprio encouraçado britânico, o do Submarino alemão *UB-50* que o torpedeou e da DNOG que se dirigia para Gibraltar. Em uma segunda parte, pretende-se discutir se era essa a missão designada para o *Britannia*, escoltar a DNOG para a entrada em Gibraltar e como essa missão foi reinterpretada pelos historiadores navais brasileiros após o término da guerra.

PALAVRAS-CHAVE: Primeira Guerra Mundial; Encouraçado *Britannia*; DNOG

ABSTRACT

In november, 9th, 1918 the british suffered their last loss during the Great War, the sinking of the battleship *Britannia* by enemy torpedoes, dying about 50 seamen. According to the brazilian naval historiography this huge ship would be waiting for the arrival of the Brazilian Naval Division, called DNOG, in front of Gibraltar to guide the entrance of this division into the harbor. It is going to be discussed at first in this article the circumstances of that sinking in three different perspectives, from the british battleship, from the german submarine *UB-50* and the DNOG points of view. In a second part it is intended to discuss whether the mission accorded to *Britannia*, to escort DNOG into the harbor was really effective and how it was reinterpreted by the brazilian naval historians after the end of the Great War.

KEYWORDS: First World War; Battleship HMS *Britannia*; DNOG

* Artigo recebido em 11 de abril de 2017 e aprovado para publicação em 02 de maio de 2017.

INTRODUÇÃO

No dia 9 de novembro de 1918 os britânicos sofreram um duro golpe, a perda de um grande navio que tivera uma importante participação na escolta dos comboios que transitavam no oeste africano, compondo o Nono Esquadrão de Cruzadores da Marinha Real britânica, o Encouraçado *Britannia*. Tão chocante quanto trágico, essa perda ocorreu apenas dois dias do fim do grande conflito mundial que ceifara milhões de vidas. Nesse evento, 50 marinheiros britânicos perderam suas vidas em frente a Gibraltar, apesar desse meio de combate estar escoltado por destróieres em plena luz do dia. O seu atacante fora o Submarino alemão *UB-50*, sob o comando de um destemido ousado e jovem oficial, o Tenente Heinrich Kukat.

Nesse dia, havia a previsão da chegada a Gibraltar da Divisão Naval Brasileira, a DNOG, que vinha de Dakar com quatro navios, sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin. Um atraso na chegada da Divisão e o alvo disponível para Kukat foi o venerável *Britannia*. Segundo a historiografia naval brasileira corrente, o *Britannia* estaria em frente a Gibraltar aguardando a chegada da Divisão brasileira para guiá-la na entrada daquele porto. Poderia a DNOG ter sido atacada por esse destemido submarinista inimigo? Essa é uma questão que balizará este artigo.

Pretende-se assim discutir inicialmente as ações que levaram ao afundamento do *Britannia* por torpedeamento pelo *UB-50* sob três pontos de vista: a dos componentes do *Britannia*, a dos oficiais e praças do Submarino alemão *UB-50* e dos tripulantes da DNOG. Em seguida, pretende-se analisar as contingências se a DNOG não tivesse atrasado a sua marcha em razão de avarias em rota para o ponto de encontro com o *Britannia* e se a historiografia naval brasileira está realmente correta em atribuir a missão ao *Britannia* de escoltar a DNOG para Gibraltar. Seria essa interpretação fato ou mito? Isso é o que será discutido.

O ATAQUE E O AFUNDAMENTO DO *BRITANNIA*

Era um sábado, dia 9 de novembro de 1918. O Kaiser da Alemanha já abdicara e

a situação nos *fronts* de combate ocidental e oriental era de quase inatividade. Previa-se o fim da guerra para os próximos dias. Os alemães tinham sido derrotados e havia uma grande expectativa no ar para o término daquele longo conflito que ceifara a vida de milhões de combatentes e civis. A guerra finalmente estava terminando.

A Divisão Naval brasileira (DNOG) estava navegando há seis dias em direção a Gibraltar. Compunham a divisão, naquele momento, o Cruzador *Bahia*, agora o capitânia com o pavilhão do Contra-Almirante Fernando de Frontin, e os destróieres *Piahy*, *Parahyba* e *Santa Catharina*. O *Rio Grande do Norte* ficou para trás em razão de uma avaria no eixo de uma máquina que fizera “corpo com a bucha”. Os demais navios tiveram outras atividades que os deslocaram da derrota da DNOG. O Cruzador *Rio Grande do Sul* tivera uma avaria grave na tubulação dos condensadores e permaneceu para repará-la em Dakar. O Rebocador *Laurindo Pitta*, já sob o comando do Capitão-Tenente Clodoveu Celestino Gomes, recebeu ordem de regressar ao Brasil, pois seus serviços não eram mais necessários a partir daquela data em que a divisão se agregava ao comando aliado em Gibraltar. Esse navio, inclusive, foi imprescindível nas demoradas e perigosas fainas de carvoagem em alto-mar que demandaram muito tempo e consumiram a energia de todos os seus tripulantes. Foi um meio fundamental para a chegada a Dakar sem grandes incidentes, apesar da série de avarias ocorridas nos navios nas diferentes travessias. O Tênder *Belmonte*, por sua vez, foi requisitado pelo Governo francês para transportar trigo para outras paragens, o que provocou o seu desengajamento da Divisão.

O estado-maior de Frontin a bordo do *Bahia* recebeu o boletim de atividade submarina do Comando Aliado do dia 7 de novembro e nele foi informado existir um submarino nas imediações de Gibraltar. No boletim do dia 9, foi observado novo avistamento de submarino inimigo próximo a Gibraltar. A preocupação era visível em Frontin e nos seus oficiais do estado-maior.

Pouco antes, apesar da proibição de se fazer comunicação por radiotelegrafia, o *Bahia* foi chamado pela estação radio-

telegráfica do governador de Dacar. O governador francês insistiu na transmissão dessa mensagem urgente que provinha do governo de seu país. Não se sabe as razões para tal procedimento e o que continha a mensagem urgente. Ela foi recebida não só pelo *Bahia*, mas também por todos os destróieres da Divisão. Frontin determinou que não houvesse resposta de seu recebimento, cumprindo estritamente o que determinava o Comando Aliado de se manter silêncio rádio. Não houve, assim, resposta dos navios brasileiros. Outras estações radiotelegráficas aliadas na costa ocidental africana, compreendendo que essa mensagem devia ter grande importância para a condução da guerra submarina, passaram a transmitir e repetir continuamente a mensagem, o que se presume que tenha sido captada não só pelos navios e outras estações aliadas, mas também pelos submarinos inimigos que transitavam nas proximidades de Gibraltar e nas costas do Marrocos. Uma quebra de silêncio rádio que podia ter consequências gravíssimas para os navios aliados.

A DNOG recebeu uma ordem secreta antes de suspender de Dakar na qual foi especificado o ponto de encontro, o dia e a hora, com um navio aliado nas proximidades de Gibraltar. Esse navio aliado, normalmente um navio-patrolha ou navio-varredor, devia antes do encontro efetuar uma varredura antissubmarino e uma verificação da existência de minas submarinas nos canais de acesso ao porto. Pelas instruções, caso houvesse qualquer atraso na marcha da Divisão, o ponto de encontro seria transferido para o dia seguinte, no mesmo local e hora. Nessa ordem, não havia a designação do nome do navio para esse encontro. Por certo, um encouraçado não seria o melhor meio para esse encontro, pois uma varredura antissubmarino e antiminas teria melhor eficiência se o condutor fosse um navio mais leve e adequado para essa tarefa. A Divisão, por problemas na condução das máquinas, havia se atrasado para o ponto de encontro especificado em 24 horas, logo, no dia 9 de novembro, encontrava-se ainda muito afastada da entrada de Gibraltar.

Nesse dia 9, o *Oberleutenant zur See* (Primeiro-Tenente) Heinrich Kukat, comandan-

te do *UB-50*, navegava mergulhado ao sul do Cabo Trafalgar. A noite do dia anterior fora particularmente tensa, pois passara na superfície por Gibraltar sem ser detectado. Kukat recebeu ordem do Comandante de Submarinos para deixar a sua base em Cattaro e se dirigir a Kiel na Alemanha, pois presumia-se que o Armistício se aproximava inexoravelmente. Caso não fosse possível, tinha a autorização para se internar na Espanha neutra¹. O *UB-50* foi subordinado a II Flotilha que operava com sucesso em apoio aos austríacos no Mediterrâneo. Sua ordem de operação especificava que devia seguir, o mais rápido possível, para Kiel, passando por Gibraltar e que não devia atacar qualquer navio mercante que encontrasse em sua derrota. A exceção era feita, se fosse encontrado um navio de guerra aliado que continuava a ser um alvo preferencial até a assinatura do Armistício. O Comando de Submarinos alemão tinha a certeza de que muitos navios de guerra aliados se congregavam em Gibraltar para dificultar a saída de submarinos alemães do Mediterrâneo, daí a cautela e cuidado que seus submarinos deviam ter ao passarem pelo estreito.

Heinrich Kukat era um jovem oficial de 27 anos de idade que ingressara na Marinha Imperial germânica em 1910. Foi designado comandante do *UB-50* em junho de 1918. Destemido e audaz, Kukat já recebera, por seus nove navios afundados, oito mercantes e um de guerra, as Cruzes de Ferro de 1ª e 2ª classes, além do *UB-50* ser o seu segundo comando no mar, sendo o *UC-20* o seu primeiro teste como comandante. Ele tinha total confiança no seu submarino. O *UB-50* deslocava 650 toneladas mergulhado, era armado com um canhão de 3.46 polegadas no convés e 10 torpedos que podiam ser disparados de cinco tubos. Sua velocidade máxima na superfície alcançava 13 nós e 8 nós mergulhado, sendo sua autonomia de 9000 milhas náuticas a uma velocidade de 5 nós. Podia mergulhar até 50 metros de profundidade. Sua motivada tripulação era composta de três oficiais e 31 praças. Tudo lhe era favorável naquele 9 de novembro. Passara com segurança em Gibraltar, o mar estava calmo e a visibilidade

era excepcional. Faltava apenas um navio de guerra inimigo para aumentar a sua sorte. E ele surgiu no horizonte.



Oberleutenant Heinrich Kukat, responsável pelo afundamento do *Britannia*
Fonte: <<http://uboat.net/wwi/men/commanders/165.html>>

Pouco antes das sete horas da manhã, Kukat avistou em seu periscópio um grande navio que lhe pareceu ser um encouraçado da classe *King Edward VII*, escoltado por dois destróieres, deslocando-se nas proximidades do Cabo Trafalgar a oeste da entrada de Gibraltar. Inicialmente, Kukat não acreditou na sua sorte. Era muito bom para ser verdade. O encouraçado avistado navegava a baixa velocidade, o que fa-

cilitava a resolução do problema do tiro torpédico. Resolveu então arriscar. Conduziu uma aproximação lenta para se posicionar favoravelmente para o lançamento de uma salva de torpedos. Tudo se encaminhava para o seu décimo afundamento e o segundo navio de combate atacado.

A bordo do Encouraçado *HMS Britannia*, pertencente à classe *King Edward VII*, a navegação era feita com cuidado, pois também recebera o boletim de guerra submarina alertando para a possibilidade de se encontrar submarinos inimigos naquelas paragens. O belo navio britânico fora incorporado em setembro de 1906. Sua classe era composta de oito navios que, por serem difíceis de governar quando em linha reta, eram chamados na Royal Navy “*The Wobbly Eight*”. O *Britannia* deslocava 16.350 toneladas, com capacidade de atingir uma velocidade máxima de 18,5 nós. Seu armamento era poderoso, quatro canhões de 12 polegadas em duas torretas duplas, uma a vante e outra a ré. Além desse armamento pesado, ele possuía quatro canhões de 9.2 polegadas, dez de 6 polegadas e diversos canhões menores². Sua tripulação era composta de 770 militares.



Encouraçado *HMS Britannia* pouco antes do início da Grande Guerra
Fonte: <www.pinterest.com/pin/207376757818025990/>

A história do *Britannia* fora até aqui muito movimentada. Após a incorporação, serviu no Atlântico e na Esquadra do Canal, vindo a permanecer mais tempo na chamada *Home Fleet* compondo o Terceiro Esquadrão de Batalha. Chegou a atuar no Mediterrâneo entre 1912 e 1913, antes do início da Grande Guerra. Permaneceu na *Home Fleet* até 1916 quando, em razão da sua impossibilidade de combater os encouraçados alemães de igual para igual, foi transferido para a Esquadra do Atlântico, compondo o Nono Esquadrão de Cruzadores com sede em Freetown, Serra Leoa. Ele era um velho conhecido dos tripulantes brasileiros da DNOG, pois com ele os navios da Divisão tiveram grande interação.

Não se pode dizer que o *Britannia* fosse um navio de sorte, muito pelo contrário. Três meses depois de ser incorporado ele já estava obsoleto em razão da incorporação do poderoso *Dreadnought*, tornando-se assim um Encouraçado *pré-Dreadnought* apesar de totalmente novo. No dia 14 de julho de 1910, ele colidiu com a Barca *Loch Trool* sofrendo algumas avarias³. Em 25 de janeiro de 1915, em plena guerra, foi atingido por um tiro do seu contraparte próximo a Firth of Forth, o Encouraçado *Africa* no qual morreu um tripulante. No dia seguinte, tal como perseguido pelo azar, ele encalhou na Ilha de Inchkeith e lá permaneceu por durante um tempo até ser rebocado para Davenport, onde reparou os grandes danos em seu casco.⁴

A função dos destróieres naquela manhã era proteger o *Britannia* de qualquer intercorrência. O comandante do encouraçado era o *Captain* (capitão de mar e guerra) Francis W. Caulfield. Nascido em 1872, possuía 46 anos de idade e muita experiência no comando de grandes navios. Foi promovido a capitão de mar e guerra em 1908. Anteriormente, comandara o cruzador protegido *HMS Fox*, em 1912, e o Encouraçado *pré-dreadnought HMS Venerable*, um gigante de 15.000 toneladas. No *Venerable*, Caulfield havia combatido no Adriático em apoio aos italianos. Comandante do *Britannia* desde abril de 1917, ele era um comandante extremamente rigoroso. Quando em águas africanas, determinou a tripulação do *Britannia* que se uniformizasse como se estivesse no Mar do Norte com jaquetão escuro. Nos ou-

tros navios do Nono Esquadrão de Cruzadores, os comandantes autorizaram o uso de shorts e camisas mais confortáveis em razão das altas temperaturas encontradas na região⁵. Por seus métodos draconianos, Caulfield não era estimado por seus oficiais e praças. O encontro entre Caulfield e Kukat encaminhava para um desfecho dramático.

Kukat se aproximou do *Britannia* e continuou sem ser detectado. O mar continuava calmo e a visibilidade perfeita. A ansiedade tomava conta de todos no submarino. O silêncio era total. Com calma, Kukat determinou o lançamento de uma salva de três torpedos em sequência. Tudo estava pronto para o tiro. Eram 8h07minutos da manhã clara de 9 de novembro de 1918 quando a salva foi disparada. Kukat acompanhava do periscópio e imediatamente determinou o mergulho do submarino para a maior profundidade possível, 50 metros. Os dois primeiros torpedos passaram fora do alvo, no entanto o terceiro atingiu o *Britannia* no través de bombordo. Kukat escutou uma enorme explosão às 08h08min e a alegria tomou conta de todos os seus 34 tripulantes.

A bordo do *Britannia* foi tocado “postos de combate” e imediatamente os grupos de controle de avarias entraram em ação, com o fim de limitarem o alagamento por bombordo. Os destróieres de escolta passaram a contra-atacar na posição provável de onde tinham sido lançados os torpedos. O *UB-50* já tinha mergulhado fundo e se preparou para as cargas de profundidade que foram lançadas pelos destróieres.

Minutos se passaram e o navio adquiriu uma inclinação a bombordo de dez graus, fruto do alagamento provocado pelo rombo do casco. Algum tempo depois, nova explosão a bordo do *Britannia*. O paiol de munição de 9.2 polegadas explodiu e o cordite da munição foi detonado. Com essa explosão toda a eletricidade de bordo foi cortada. As chances de salvamento do navio diminuía drasticamente. Os grupos de controle de avarias continuaram a tentar isolar o alagamento que se alastrava no navio. Além do alagamento, a fumaça provocada pela explosão intoxicava muitos tripulantes. Esses grupos de salvamento procuraram desesperadamente as válvulas de alagamento do paiol,

de modo a estancarem uma nova explosão, assim como a fumaça que se espalhava perigosamente pelo navio, trazendo a morte para muitos tripulantes.

Caulfield continuava dirigindo as ações do passadiço e, a cada fracasso, em limitar os danos pelos seus grupos de controle de avarias, mas percebia a situação crítica em que se encontrava o seu navio. Por cerca de três horas, os grupos combateram o alagamento e o incêndio. Tentou-se inclusive o seu reboque pelos destróieres que o acompanhavam sem sucesso.

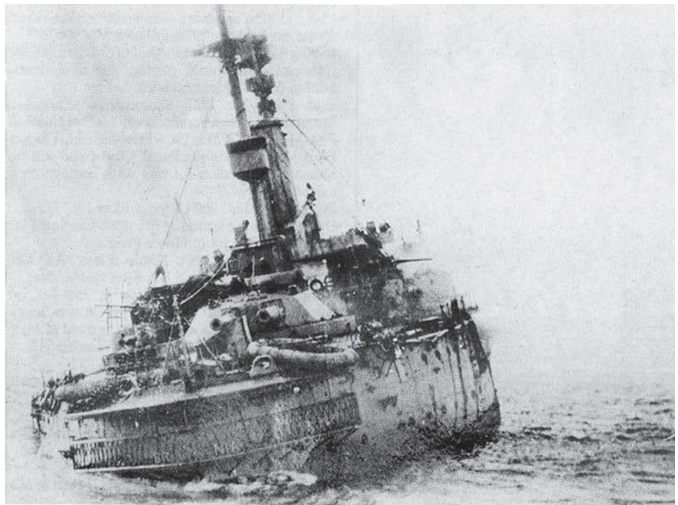
Kukat, ainda mergulhado, percebeu que os destróieres tinham se afastado e se dirigiram para apoiar o *Britannia* em seu combate para sobreviver. Resolveu então emergir para avaliar os danos provocados no seu alvo. Na profundidade, de periscópio, percebeu a extensão das avarias do encouraçado e alegremente comentou com os seus oficiais e praças o resultado do ataque. Nesse momento, ele foi percebido pela artilharia do *Britannia*, que abriu fogo contra o local onde se encontrava o periscópio. O encouraçado estava ferido de morte, mas ainda reagia valorosamente.

Kukat determinou, então, o mergulho em emergência e se afastou definitivamente do local do ataque. Conseguiu o seu décimo triunfo e o segundo navio de guerra inimigo atingido. O destino fez com que sobrevivesse à guerra. Veio Kukat a ser morto em Bottrop, no Ruhr, no ano de 1920, quando liderava um grupo de *Freikorps* que lutava contra os comunistas na confusa Alemanha pós-guerra. Estava ao lado de seu amigo e maior ás dos submarinistas da Grande Guerra, Lothar Von Arnold de la Periere. Morreu na guerra civil que ocorreu na Alemanha após a derrota de 1918 com apenas 28 anos. Triste destino de um comandante destemido.

Enquanto Kukat se afastava do local do ataque, Caulfield percebeu que seu navio afundaria a qualquer momento. Não restava qualquer alter-

nativa, senão ordenar a evacuação do *Britannia*. Os destróieres que se encontravam próximos do encouraçado se aproximaram para recolher os sobreviventes. Assim, por volta de um pouco antes das 10 horas começou a retirada dos tripulantes do grande encouraçado. Como manda a tradição naval, Caulfield foi o último a deixar o seu navio. O *Britannia* veio a afundar depois de três horas de combate contra as chamas e o alagamento, apesar das tentativas de salvamento⁶. Morreram 52 homens e 80 ficaram feridos, a maioria intoxicada pelos gases emanados da explosão de cordite. Sobreviveram 39 oficiais e 673 praças. Muitos dos mortos foram enterrados em Gibraltar, local onde 113 anos antes seus conterrâneos haviam sido sepultados após a Batalha de Trafalgar, na qual Nelson perdeu sua vida.

O Comandante Caulfield teve, posteriormente, que enfrentar uma corte marcial pela perda de seu navio, fato normal quando esse tipo de sinistro ocorre. Depois de muitos meses de inquirições e investigações, ele foi ilibado de qualquer dolo pela perda do *Britannia*, vindo a prosseguir sua carreira normalmente. Chegou a comandar diversos navios da Armada Real britânica logo após o conflito. Foi promovido a *Rear-Admiral* (contra-almirante) em fevereiro de 1920 e transferido para a Reserva no mesmo mês. Caulfield veio a falecer em 1947 como vice-almirante na Reserva⁷.



Imagens do afundamento do *Britannia* próximo a Gibraltar
Fonte: <commons.wikimedia.org>

AS EXPLICAÇÕES, FATOS E CONTROVÉRSIAS

Prado Maia indicou que, por ter a DNOG se atrasado ao ponto de encontro com o navio aliado que o escoltaria a Gibraltar, o *Britannia* e seus destróieres de escolta é que foram atacados pelo *UB-50*. Prado Maia dá a entender que a Divisão brasileira escapou do afundamento em razão do atraso de sua marcha para Gibraltar. Supõe também que os sinais de chamada radiotelegráficas das estações africanas ocidentais tenham “dado conhecimento aos submarinos inimigos da rota e provável data de nossa aproximação e chegada a Gibraltar”⁸, provocando uma concentração de submarinos inimigos próximos ao estreito para atacar a divisão brasileira. O *Britannia* é que sofreu as consequências que seriam da DNOG, concluiu Prado Maia.

Dentro da mesma ideia, Francisco Teixeira Vinhosa afirmou que, “em outro engano, ou mesmo o fato de haver se atrasado por 24 horas para um encontro com o Encouraçado inglês *Britânia*, para entrarem juntos em Gibraltar e no ponto de encontro o *Britânia* haver sido posto a pique por um submarino alemão”.⁹ Tal afirmativa repetiu simplesmente Prado Maia.

O pesquisador Carlos Daróz indicou que o *Britannia* estava “escalado para escoltar a DNOG no trecho final de sua rota”¹⁰ e que como tal foi atacado e afundado em seu posto de espera. Guilhobel também apontou que o *Britannia* era o navio que deveria encontrar a DNOG na sua entrada em Gibraltar¹¹. Como um contraponto, Helio Leoncio Martins não afirmou que o *Britannia* lá estava para receber a DNOG, dizendo apenas que “o dia marcado para a chegada da DNOG e do capitânia da força inglesa à qual ela se subordinava, o *Britânia* seria 9 de novembro ou em caso de atraso, 10”. O *Britânia*, tendo sido o “primeiro a chegar”, foi atacado e afundado¹². Em nenhum momento mencionou o *Britannia* como navio indicador de entrada no porto para a DNOG. Por fim, Saldanha da Gama, depois de ampla pesquisa em arquivos europeus, afirmou que o *UB-50* afundara o *Britannia* que “estava no local onde deveriam passar os navios nacionais”¹³ Complementou dizendo que esta-

va um destróier norte-americano encarregado de receber a DNOG.

Pelas pesquisas realizadas no inquérito da perda do *Britannia*¹⁴ pode-se perceber que não existe nenhuma menção na ordem de movimento desse encouraçado ao encontro com a divisão brasileira, nem a tarefa de escoltá-la até Gibraltar. A missão atribuída a aquele grupo de navios, o encouraçado e seus navios-escolta, era a proteção de comboios e patrulha na zona de entrada do Mediterrâneo, que sabia-se estar sendo navegada por submarinos inimigos. Dessa maneira, tende-se a concordar com Arthur Oscar Saldanha da Gama e Helio Leoncio Martins de que o encouraçado *Britannia* estava no lugar errado e na hora errada.

Embora reconheça como possível a explicação de Prado Maia e Guilhobel, protagonistas do evento e de Vinhosa e Daróz, prefiro outra interpretação mais apropriada às circunstâncias locais e temporais. Desde o final de outubro e início de novembro, os navios e unidades aliados estavam recebendo informes dos boletins de guerra submarina de que existiam submarinos inimigos nas proximidades de Gibraltar. No dia 27 de outubro, um submarino inimigo atacou o Vapor norte-americano *Brindella* em frente a Gibraltar e especificamente no dia 7 de novembro foi observado um submarino nas imediações do estreito. Podia ser o mesmo que atacou o navio mercante norte-americano no dia 27 de outubro. Além disso, Gibraltar era um ponto focal de passagem e chegada de navios que saíam do Mediterrâneo e a ele demandavam. As mensagens transmitidas pela estação francesa estavam disseminadas em código e os alemães não tinham quebrado os códigos aliados, pelo menos assim supunha o Comando Aliado. Por certo, aquela região era perigosa tanto para os navios mercantes aliados, como para os submarinos inimigos, por ser intensamente patrulhada. As mensagens em código não vieram aumentar ou diminuir a periculosidade da área, pelo menos não foi percebida qualquer alteração na concentração inimiga na região, segundo os boletins disseminados¹⁵.

Em segundo lugar, não parece razoável imputar a disseminação de mensagens

em código das estações francesas da África como um chamamento de submarinos para a área de Gibraltar, como apontado por Prado Maia¹⁶, em razão principalmente da situação nas frentes de combate quando o Exército alemão estava batido e o Armistício ocorreria em uma questão de horas. Não pode ser esquecido que o Comando de Submarinos alemão determinara a todas as suas unidades subordinadas que se refugassem em Kiel ou se internassem na Espanha, para o caso de submarinos que se encontrassem no Mediterrâneo ou no Atlântico oriental próximo às costas francesa e portuguesa.

Deve ser lembrado que outro submarino da Flotilla Polla (II Flotilha) fora destruído no dia 9 de novembro de 1918 nas imediações de Gibraltar, tentando se evadir do Mediterrâneo em direção a Kiel, na Alemanha, exatamente como Kukat fizera. Tratava-se do *U-34*, sob o comando do Kapitän Leutenant (Capitão-Tenente) Johannes Klassing de 36 anos de idade, um experiente e bem sucedido comandante de submarino com 44 navios afundados, detentor das Cruzes de Ferro de 1ª e 2ª Classes e da Ordem da Casa Real de Hohenzollern. Ao tentar sair do Mediterrâneo, foi interceptado pelo HMS *Privet* e afundado por cargas de profundidade. Existe também a possibilidade de ele ter sido afundado no mesmo dia pelo Destróier norte-americano *Parker*, que realizou um ataque próximo ao local de onde se prevê que o *U-34* tenha sido atacado pelo *Privet*.¹⁷ Não se tem certeza qual dos navios teve a seu crédito o *U-34*, pois toda a tripulação do submarino pereceu na ação. Segundo percebeo, o encontro do *UB-50* com o *Britannia* fora acidental e Kukat não perdeu a chance de atacá-lo, pois por ser um navio de guerra estava autorizado a agir. Suas chances de afundamento eram grandes e sua posição era favorável ao ataque torpédico.

Um terceiro ponto que deve ser lembrado é que a DNOG se aproximava com um rumo vindo do sul, possivelmente um rumo aproximado 010 ou 030. O ponto de encontro se daria com um navio-patrolha ou destróier na entrada do estreito, próximo do Cabo Spartel. O ponto de afundamento do *Britannia* estava a uma distância de cerca de 11 milhas a

norte-noroeste desse cabo, a meia distância do Cabo Trafalgar. O *UB-50* estava se afastando do estreito em direção noroeste para tangenciar Trafalgar e dali seguir direto em uma direção norte. Poderia esse submarino atacar a DNOG se essa se aproximasse do sul no dia 9 de novembro? Sim, poderia, no entanto parece que Kukat foi atraído pelas grandes dimensões daquele alvo tentador que era o Encouraçado *Britannia*, protegido por apenas dois destróieres da escolta.

Quanto a atacar um cruzador ligeiro, escoltado por três destróieres, tenho minhas dúvidas, ainda mais porque a divisão se aproximava vindo da direção sul para a entrada no estreito. A posição de Kukat em direção ao norte deveria ser alterada, de modo a obter uma boa resolução de tiro, o que demandaria tempo e poderia ser perigoso à luz do dia e da forte escolta brasileira ali presente. A sua velocidade mergulhada era baixa como já apontado. O *Britannia* estava à feição, vindo de uma escolta de comboios, com baixa velocidade e pronto para ser atacado. Não se pode afirmar que Kukat desistiria de tentar um ataque contra os navios brasileiros, no entanto, parece-me que o risco com aquela ação seria grande. Seja como for, correlacionar o ataque ao *Britannia* a um possível ataque à Divisão, por parte do *UB-50*, caso ela não se tivesse atrasado ao ponto de encontro, seria um caso de pura especulação. Melhor acreditar nos casos fortuitos da guerra. O *Britannia* estava em local errado na hora errada e o *UB-50* no local certo e na hora certa. Se a DNOG estivesse a 11 milhas a NNW do Cabo Spartel no dia 9 de novembro poderíamos ter outras contingências ou outros resultados. Assim é a guerra.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A participação da DNOG no esforço de guerra aliado tem sido pouco discutido na historiografia naval brasileira. Os motivos são diversos: desinteresse dos pesquisadores com temas militares; dificuldade de se encontrar pesquisadores que compreendam a "linguagem" naval que reconheço é específica e muitas vezes incompreensível; falta de programas de pós-graduação no meio universitário voltados aos assuntos

de história militar e, por fim, a exclusividade de pesquisadores ligados a Força Militar que muitas vezes publicam a chamada história institucional com todo o ônus que tal visão proporciona no meio acadêmico de história no Brasil.

É justo mencionar que em países mais desenvolvidos em termos investigativos, como o Reino Unido, Estados Unidos da América e França, o pesquisador militar acadêmico possui reconhecimento institucional e acadêmico, diferentemente do que ocorre aqui no Brasil com os pesquisadores militares nacionais.

No estudo da participação da DNOG na Grande Guerra, o afundamento do *Britannia* no dia 9 de novembro de 1918 tem sido pouco discutido. Não existe nenhum trabalho publicado que trate desse evento, sendo esta investigação a primeira a ser conduzida para esse propósito. Sua relação com a DNOG tem sido motivo de especulação e de pouco debate. Haveria alguma relação entre esses dois eventos, o afundamento do *Britannia* e a DNOG?

Parece, em princípio, não existir uma correlação direta entre esses dois eventos, a não ser o conhecimento existente entre o *Britannia* e a DNOG por terem operado próximos no mesmo teatro africano ocidental nos meses anteriores. Os tripulantes se conheciam e cooperavam no setor Freetown/Dakar, somente isso.

O afundamento do *Britannia* foi um fato fortuito e um golpe de sorte para os alemães e de azar para os britânicos. Sobre a possibi-

lidade de ataque a DNOG caso o *Britannia* lá não estivesse é motivo apenas de especulação. Tende-se em princípio a desconsiderar o ataque do *UB-50* a DNOG pela natural dificuldade em se posicionar para o tiro torpédico e pela missão recebida por Kukat que era o internamento. Possivelmente o ataque a DNOG “não valesse a pena” pelo perigo que o submarino deveria passar. No entanto, é apenas uma especulação que merece no futuro maiores investigações.

Seja como for, a história da DNOG merece ser reescrita e recontada, de modo a que compreendamos o que aqueles tripulantes passaram em nome da Marinha e do Brasil. Esses homens merecem que suas histórias sejam contadas.

AGRADECIMENTOS

Esse artigo é parte pequena de uma pesquisa mais robusta realizada em 2015 e 2016 que tinha o propósito de investigar a atuação da DNOG na Europa, após o fim do conflito em, 1919. Ela compôs parcialmente os requisitos necessários para o atendimento de estágio pós-doutoral realizado no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas da Universidade de Lisboa, sob a supervisão do Professor Doutor Almirante António Manuel da Silva Ribeiro.

Dedico finalmente este trabalho aos mortos do *Britannia* e aos componentes da DNOG que ofereceram suas vidas aos seus respectivos países em um período trágico da história mundial.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. *Relatório de Pesquisa relativo ao atendimento dos requisitos necessários a aprovação do Estágio de Pós-Doutoramento no Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas na Universidade de Lisboa*. Lisboa: ISCSP, 2016, p. 158.

ARCHIBALD, E.H.H. *The Metal Fighting Ship in the Royal Navy 1860-1970*. New York: Arco, 1971.

BEST, Nicholas. *The Greatest Day in History*. New York: Public Affairs, 2008.

BURT, R.A. *British Battleships 1889-1904*. Annapolis: USNI, 1988.

DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, 2016.

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

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.

GUILHOBEL, Renato de Almeida. *Memórias*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1973.

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

MARTINS, Helio Leoncio. *História Naval brasileira*. V5, t 1b, Rio de Janeiro: SDM, 1997.

THOMPSON, Julian. *The Imperial War Museum Book of the War at Sea 1914-1918*. London: Pan, 2006.

NOTAS

¹ BEST, Nicholas. *The Greatest Day in History*. New York: Public Affairs, 2008, p. 112.

² ARCHIBALD, E.H.H. *The Metal Fighting Ship in the Royal Navy 1860-1970*. New York: Arco, 1971, p. 67.

³ Ver www.wartimesmemoriesproject.com/greatwar/ships/view.php?pid=1451. Acesso em 27 de fevereiro de 2016.

⁴ BURT, R.A. *British Battleships 1889-1904*. Annapolis: USNI, 1988, p. 251.

⁵ THOMPSON, Julian. *The Imperial War Museum Book of the War at Sea 1914-1918*. London: Pan, 2006, p. 37.

⁶ O autor teve acesso a documentação referente ao inquérito sobre o afundamento do HMS *Britannia* no National Archives em Kew, Surrey no Reino Unido. O arquivo pesquisado leva o título ADM 137/3357.

⁷ A documentação referente ao Comandante Caufield também foi pesquisada no National Archives e leva os números arquivísticos ADM 196/43/233 e ADM 196/89/53. Caufield foi promovido aos postos de oficial general na Reserva.

⁸ MAIA, João do Prado. *DNOG uma página esquecida da História da Marinha Brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1961, p.100.

⁹ VINHOSA, Francisco Luiz Teixeira. *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Bibliex, 2015, p. 169.

¹⁰ DARÓZ, Carlos. *O Brasil na Primeira Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto, p. 168.

¹¹ GUILHOBEL, Renato de Almeida. *Memórias*. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1973, p. 123.

¹² MARTINS, Helio Leoncio. *História Naval brasileira*. V5, t 1b, Rio de Janeiro: SDM, 1997, p. 273.

¹³ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982, p. 156.

¹⁴ Arquivo ADM 137/3357 existente no National Archives em Kew Surrey no Reino Unido.

¹⁵ Tive acesso no Arquivo Histórico da Marinha de Portugal aos Boletins de Guerra Submarina dos Aliados (*Bulletin de La Guerre Sous-Marine*) nos meses de agosto a novembro de 1918. Eles estão em perfeitas condições de pesquisa. Agradeço especialmente a Prof^a Dra Maria Isabel Beato, Diretora do Arquivo e seus auxiliares Amandio Silva e Rui Manoel Marques pelo auxílio inestimável durante a minha pesquisa.

¹⁶ MAIA, Op.cit, p.100.

¹⁷ Ver www.uboatnet/wwi/boats/index.html?boat=34. Acesso em 25 de fevereiro de 2016.