

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC RODRIGO DA SILVA RIBEIRO

O CONCEITO DE CONTROLE DO MAR E A PROTEÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO
NA BATALHA DO ATLÂNTICO

Rio de Janeiro

2018

CC RODRIGO DA SILVA RIBEIRO

O CONCEITO DE CONTROLE DO MAR E A PROTEÇÃO DO TRÁFEGO MARÍTIMO
NA BATALHA DO ATLÂNTICO

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF André Rodrigues Silva Selles

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2018

AGRADECIMENTOS

A Deus por me garantir saúde e perseverança para me dedicar e concluir este trabalho.

À minha esposa Thalita e meu filho Fernando, pelo apoio, compreensão e motivação para conclusão desta pesquisa.

À minha cunhada Thamara, por me auxiliar na correção dos erros cometidos na redação dos textos, e pelo incansável incentivo ao meu aprimoramento intelectual.

Ao Capitão de Fragata Selles pela compreensão e pelas orientações prestadas.

Ao Capitão de Fragata Nagashima, pelas diversas sugestões de aprimoramento, que contribuíram para o desenvolvimento das minhas argumentações..

RESUMO

Este trabalho tem o propósito de analisar a utilização do sistema de comboios na proteção das linhas de comunicação marítima na Batalha do Atlântico, durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), e verificar se a linha de pensamento preponderante no processo de obtenção do controle do mar foi a de Mahan ou a de Corbett, e se o sistema de comboios foi eficaz para a proteção do tráfego marítimo. Para alcançar este objetivo, realizou-se uma confrontação entre uma teoria ampla com uma realidade específica, considerando o emprego do sistema de comboios na Batalha do Atlântico, na Segunda Guerra Mundial. A pesquisa apoiou-se nas teorias desenvolvidas por Mahan e Corbett que apresentam conceitos sobre o controle do mar e sobre a proteção das linhas de comunicação marítima, por meio de estratégias ofensivas ou defensivas. Foi abordada a utilização dos submarinos, pelos alemães, para desgastar o tráfego marítimo, e como o emprego do sistema de comboios contribuiu para reduzir a perda de navios mercantes e para a vitória dos Aliados no conflito. Após comparar as evidências com as teorias empregadas, conclui-se que o sistema de comboios foi eficaz na proteção do tráfego marítimo e que houve preponderância dos pensamentos de Corbett nas estratégias que foram utilizadas pelos Aliados na Batalha.

Palavras-chave: Mahan, Corbett, Controle do Mar, Linhas de Comunicação Marítima, sistema de comboios, Batalha do Atlântico.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	5
2	O CONTROLE DO MAR	7
2.1	O CONTROLE DO MAR SEGUNDO MAHAN	7
2.2	O CONTROLE DO MAR PARA CORBETT	11
2.3	CONCLUSÕES PARCIAIS	15
3	A PROTEÇÃO DAS LCM NA BATALHA DO ATLÂNTICO	17
3.1	O SISTEMA DE COMBOIOS	17
3.2	A BATALHA DO ATLÂNTICO	20
3.2.1	A Participação Brasileira na Batalha do Atlântico	23
3.2.2	Considerações sobre a batalha no Atlântico Norte	27
3.3	CONCLUSÕES PARCIAIS	31
4	O CONTROLE DO MAR NA PROTEÇÃO DAS LCM	34
5	CONCLUSÃO	39
	REFERÊNCIAS	42

1 INTRODUÇÃO

Desde a antiguidade, o comércio marítimo teve elevada importância no desenvolvimento dos Estados e, por isso, sua proteção era fundamental. Dessa forma, as marinhas surgiram e tornaram-se responsáveis por garantir a segurança das embarcações envolvidas nessas atividades.

Assim, os navios começaram a navegar agrupados e protegidos por escoltas das marinhas. A esse tipo de navegação com navios agrupados deu-se o nome de navegação em comboios e, esta, comprovadamente, vem sendo utilizada com sucesso ao longo do tempo, garantido que os navios mercantes atinjam seus destinos.

A história também apresenta os conflitos em que as marinhas se envolveram e, com a observação das batalhas navais e de como as marinhas foram empregadas para se sagrarem vitoriosas, alguns estudiosos desenvolveram teorias sobre o poder naval e influenciaram sobremaneira diversos líderes navais ao longo do tempo.

Entre esses estudiosos, destacam-se o Almirante Alfred Thayer Mahan¹ e o historiador naval Julian Stafford Corbett² que, com algumas semelhanças e diferenças, tratam da importância das linhas de comunicação marítima (LCM) e de como visualizavam a forma de emprego das marinhas. Da mesma maneira, eles também desenvolveram o conceito de controle do mar, ilustrando a forma com que imaginavam a utilização dos oceanos pelos Estados e como as marinhas garantiriam essa utilização.

Influenciados por esses dois estudiosos, alguns líderes navais basearam as estratégias de emprego de suas marinhas nas teorias apontadas por eles, o que levou a existência de algumas controvérsias de como seria conduzida a proteção das linhas de comunicação marítima, principalmente no tocante a qual postura deveria ser tomada frente a

¹ Alfred Thayer Mahan (1840-1914) foi um Oficial da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), que se destacou como estrategista e educador, além de historiador naval. Suas obras influenciaram o pensamento estratégico naval no início do século XX.

² Julian Corbett (1854-1922) foi um proeminente historiador naval britânico e estrategista do final do século XIX e início do século XX, cujas obras ajudaram a moldar as reformas da Marinha real naquela época.

ameaças ao controle do mar e ao seu comércio marítimo.

As Guerras Mundiais do século XX, demonstraram a importância das linhas de comunicação marítima na manutenção dos esforços de guerra, e como sua proteção, com a utilização do sistema de comboios, foi importante para que se atingisse a vitória naqueles conflitos.

Este trabalho tem o propósito de estudar a utilização do sistema de comboios na proteção das linhas de comunicação marítima na Batalha do Atlântico, durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), e verificar se a linha de pensamento preponderante no processo de obtenção do controle do mar foi a de Mahan ou a de Corbett, além de verificar se o sistema de comboios foi eficaz para a proteção do tráfego marítimo.

Para atingir esse propósito, o trabalho foi dividido em 5 capítulos. No capítulo 2, serão abordadas as teorias de Mahan e Corbett, e, assim, serão apresentadas as definições de linhas de comunicação marítima e de controle do mar para cada um deles, apontando as semelhanças e diferenças dos seus pensamentos.

O capítulo 3 abordará o sistema de comboios e sua utilização na Batalha do Atlântico, visando demonstrar se o emprego deste tipo de proteção às comunicações marítimas foi eficiente. Para isso, será analisada a batalha como um todo, verificando-se a participação da Marinha do Brasil no Atlântico Sul e fazendo-se considerações sobre como foram conduzidas as operações no Atlântico Norte.

O capítulo 4 fará uma comparação entre as teorias de Mahan e Corbett e a realidade observada durante a Batalha do Atlântico, visando responder às questões formuladas sobre a linha de pensamento preponderante acerca do controle do mar, e a eficiência do sistema de comboios para a proteção das linhas de comunicação marítima.

Por fim, no capítulo 5, será realizada uma breve conclusão, buscando-se consolidar os principais pontos de todos os capítulos desenvolvidos.

2 O CONTROLE DO MAR

Ao se estudar sobre o que é o controle do mar e qual sua importância na proteção das linhas de comunicação, deve-se entender o pensamento de alguns estrategistas navais que, já no final do século XIX e início do século XX, influenciaram diversos Estados e a forma como estes conduziam a guerra.

Com isso, neste capítulo, será abordado o conceito de controle do mar, levando em consideração o pensamento do Almirante norte-americano Alfred Thayer Mahan e do historiador naval britânico Julian Stafford Corbett. Também será vista a importância que é dada ao comércio marítimo e à proteção das linhas de comunicação marítima por esses dois pensadores.

2.1 O CONTROLE DO MAR SEGUNDO MAHAN

A expressão “Controle do Mar” foi correlacionada a “Comando do Mar” quatro anos após a morte de Mahan, em 1914, por Allan Westcott e não é considerada de sua autoria, uma vez que, no século XVI, Francis Bacon em seu ensaio *On the True Greatness of kingdoms* já dizia que quem comandasse o mar teria grande liberdade e poderia usufruir da guerra o quanto desejasse, sendo esse o desejo da Monarquia (ALMEIDA, 2015).

Mahan escreveu diversas obras durante sua vida, que foram frutos de estudos realizados a partir da história, observando as grandes potências navais e a forma como conduziam suas guerras. Cabe mencionar que ele não viveu o período da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e, com isso, não pôde aprofundar seus estudos com base nos avanços tecnológicos que surgiram a partir daquele momento, nem verificar como suas teorias influenciaram os grandes líderes que conduziram a Grande Guerra³ e as que ocorreram a partir de então.

³ Grande Guerra é como ficou conhecida a Primeira Guerra Mundial.

Muitos textos afirmam que, ao se referir à expressão “*control of the sea*”, em português “controle do mar”, Mahan propagava a ideia de “Domínio do Mar”, uma vez que ele dizia que, para neutralizar a esquadra inimiga, era necessário destruí-la (BRASIL, 2007).

Mahan preferiu utilizar a expressão “controle do mar” e acreditava que, para atingir a economia inimiga, não era suficiente atacar alguns navios ou comboios, era necessária a obtenção de um poder ilimitado no mar e assim fazer com que os inimigos se afastassem ou se tornassem fugitivos (ALMEIDA, 2015). Ele também afirmava que só uma grande marinha tem a capacidade de controlar o mar e, dessa forma, fechar as rotas do comércio inimigo (WESTCOTT, 1918).

Mahan também supunha que, para um Estado possuir um grande poder marítimo, deveria ter uma grande força naval que fosse capaz de proteger a sua capacidade de usar o mar. Para isso, era veemente ao afirmar que uma esquadra de combate não deveria ser utilizada de maneira defensiva e sim ter como objetivo a esquadra inimiga, buscando neutralizá-la, numa batalha decisiva, e destruir todas as forças que fossem capazes de interferir em seu comércio. Dessa forma, dizia que a razão de ser de uma esquadra era a obtenção do controle do mar pela neutralização da esquadra inimiga (BRASIL, 2007).

Mahan enfatizava consistentemente que as marinhas deveriam ser usadas em ações ofensivas, tanto taticamente quanto estrategicamente e isso fez com que muitas marinhas, incluindo a Marinha dos Estados Unidos da América (EUA), negligenciassem as chamadas tarefas “defensivas”, como defesa e proteção do transporte marítimo mercante e da guerra de minas. Ele rejeitava o argumento de que a Marinha deveria servir para defesa costeira, pois esta tinha valor mínimo, justamente por seu caráter defensivo. Ele escreveu que qualquer proposta de empregar uma marinha como instrumento de defesa passiva pura foi considerada defeituosa, pois a característica distintiva da força naval é a mobilidade, enquanto na defesa passiva, é a imobilidade (VEGO, 2009).

Mahan pregava a indivisibilidade do mar, ou seja, o comando do mar deveria ser pleno, não sendo possível sua relativização ou divisão. Para ele, ou se possuía o controle total do mar ou não se possuía controle (ALMEIDA, 2015). Apesar de pregar a indivisibilidade do mar, o próprio Mahan acreditava que o controle total do mar não era possível, imaginando a sua indivisibilidade apenas de maneira local e temporal na área em conflito e não em todas as regiões marítimas Mahan dizia:

O controle do mar, por mais real que seja, não implica que os navios ou esquadrões pequenos de um inimigo não possam sair do porto, não possam cruzar trechos mais ou menos frequentados do oceano, fazer assédios sobre pontos desprotegidos de um longo litoral, entrar em portos bloqueados. Pelo contrário, a história mostrou que tais evasões são sempre possíveis, até certo ponto, para a parte mais fraca, por maior que seja a desigualdade da força naval (MAHAN, 1890, p. 14, tradução nossa⁴).

Para Vego (2009), os escritos de Mahan não apenas foram aceitos sem crítica, mas também foram seguidos dogmaticamente muito depois de sua utilidade ter passado. Ideias de Mahan sobre a superioridade dos navios capitais, a determinação de grandes batalhas navais e a natureza irregular, inconclusiva e indecisa da destruição do comércio foram aceitas quase sem dúvidas como as bases sobre as quais construir as marinhas. Ao mesmo tempo, o forte apoio de Mahan ao comboio como o método mais eficaz de defesa e proteção do transporte foi praticamente ignorado. A ligação entre uma batalha decisiva e o comando do mar foi amplamente aceita. Ao mesmo tempo, as novas dimensões estratégicas de uma guerra industrial mundial não foram reconhecidas.

Mahan afirmava que a verdade fundamental, garantida pela história, era de que o controle dos mares, e especialmente ao longo das grandes linhas traçadas pelo interesse nacional ou pelo comércio nacional, é o principal entre os elementos materiais no poder e na prosperidade das nações. É assim, porque o mar é o maior meio de circulação do mundo. (WESTCOTT, 1918).

⁴ No original: “The control of the sea, however real, does not imply that an enemy's single ships or small squadrons cannot steal out of port, cannot cross more or less frequented tracts of ocean, make harassing descents upon unprotected points of a long coastline, enter blockaded harbors. On the contrary, history has shown that such evasions are always possible, to some extent, to the weaker party, however great the inequality of naval strength”.

Mahan acreditava que a economia internacional se baseava no comércio marítimo e que os Estados disputavam seus interesses econômicos por benefícios mútuos. Sendo assim, a proteção do comércio marítimo era a razão da existência das marinhas, que, durante os conflitos, deveriam, além de proteger seu comércio, destruir o do inimigo e assim compeli-lo a buscar a paz (ALMEIDA, 2015).

Além disso, também afirmava que a marinha era o fator mais importante no teatro marítimo, mas que as comunicações marítimas não podiam ser muito extensas e distantes de uma base. As comunicações marítimas deveriam ser asseguradas por meio de um controle efetivo do mar, como se este fosse seu próprio território, ou por linhas de comunicação bem articuladas por bases devidamente espaçadas de seu Estado de origem (MAHAN, 1911).

Mahan definia "Comunicações" como um termo geral, designando as linhas de movimento pelas quais um corpo militar, exército ou esquadra, é mantido em viva conexão com o poder nacional. Ainda dizia que as linhas estratégicas mais importantes são aquelas que dizem respeito às comunicações e que estas dominam a guerra, pois um exército é dependente de suprimentos que precisam ser frequentemente renovados (WESTCOTT, 1918).

Para Mahan (1890), o mar é similar a uma estrada em que os homens podem escolher em qual direção seguirão, selecionando, por diversas razões apresentadas ao longo da história do mundo, certas linhas de viagem. Essas linhas, também conhecidas como linhas de comunicação marítima (LCM), são chamadas de rotas marítimas. Também afirma que o crescimento do poder marítimo não inclui apenas a força militar, mas também o comércio e o transporte marítimo e que apenas com o controle absoluto dos mares é possível garantir as comunicações marítimas.

Mahan não era favorável ao ataque ao comércio inimigo, apesar de reconhecer que a interferência neste comércio poderia causar problemas. Ele acreditava que um ataque contra o comércio inimigo não poderia, por si só, trazer uma vitória na guerra no mar, além

disso, era dogmático em sua crença de que tal objetivo só poderia ser alcançado engajando e derrotando ou, alternativamente, imobilizando as forças navais inimigas (VEGO, 2009).

Pode-se observar que Mahan tinha o mar como fator primordial para um Estado e que, por ele, este Estado podia prosperar ou sucumbir durante uma guerra, já que seu comércio e logística dos seus exércitos fluíam pelas linhas de comunicação marítima (LCM). Sendo assim, as marinhas deviam controlar suas LCM e destruir as do inimigo para que os exércitos não pudessem continuar com seu esforço de guerra.

Apesar de pregar a indivisibilidade do mar e, conseqüentemente, do comando do mar, Mahan sabia que era impossível dominar todo o espaço marítimo e, com isso, deveria controlar o local do conflito, durante todo o período que este ocorresse. Também acreditava que, mesmo com o controle do mar por uma marinha mais poderosa, era possível que uma marinha menos relevante pudesse se fazer ao mar e, ainda assim, ameaçar o seu comércio.

Por tudo isso, observa-se que Mahan, apesar de acreditar que, para a proteção das linhas de comunicação marítima, era necessário possuir o controle absoluto do mar, e que apenas com a destruição da esquadra inimiga esse controle era possível, ele já supunha que esse controle não era pleno devido à grande extensão dos oceanos.

2.2 O CONTROLE DO MAR PARA CORBETT

Corbett, assim como Mahan, escreveu diversas obras e influenciou diversos líderes navais. Até os dias de hoje, é possível observar características que foram descritas por ele na condução da guerra naval. Ao contrário de Mahan, ele vivenciou a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e pôde observar alguns dos seus princípios sendo utilizados em sua condução. Importante mencionar que suas ideias enfrentavam grande resistência dos oficiais e do público em geral, muito provavelmente devido à desconfiança por ele ser um civil.

Ao tratar da teoria da guerra naval, Corbett diz que seu objetivo é assegurar o

comando do mar ou negá-lo a seu inimigo. Ele alertava para o erro que se comete ao se imaginar que, quando determinado beligerante perde o comando do mar, este é passado imediatamente para seu opositor. Na verdade, ele afirmava que a história comprova a falsidade dessa suposição e que o mais comum é que nenhum dos lados tem o efetivo comando do mar, que este está sempre em disputa (CORBETT, 1911).

Corbett ainda dizia que o comando do mar nada significava senão o controle das comunicações marítimas, seja para fins militares ou comerciais. Assim, considerava este o objetivo da guerra naval e que o único meio que se tem de fiscalizar o controle das comunicações comerciais no mar é, em última instância, a captura ou a destruição da propriedade marítima. Para ele, o comando do mar só existe em estado de guerra. O comando do mar, em tempo de paz, é uma expressão retórica que significa que se possuem posições navais e uma esquadra adequada para assegurar o comando quando a guerra irromper (CORBETT, 1911).

Corbett considerava às comunicações militares como às linhas de suprimento e à retirada do exército; para ele, as comunicações marítimas tinham um significado mais amplo, pois, além de adotar as linhas de suprimento de esquadras, elas correspondiam, em valores estratégicos, não só a linhas de suprimento militares, mas também às linhas internas de comunicação pelas quais o fluxo da vida nacional é mantido em terra. No mar, as comunicações são, na maior parte, comuns a ambos os beligerantes e seu efeito estratégico é de grande alcance, pois significa que a ofensiva estratégica e a defesa tendem a se fundir. Como as comunicações marítimas são comuns, geralmente não podemos atacar as do inimigo sem defender as nossas. Sendo assim, dizia que a defensiva não podia ser desprezada em uma guerra no mar (CORBETT, 1911).

Corbett dizia que o propósito do “controle do mar” dependeria das condições políticas sob as quais o controle foi instituído em primeiro lugar e que, ao se obter o controle

por meio de uma grande batalha ou por um bloqueio ou ambos, o comando do mar - ou seja, o controle das comunicações - poderia ser assegurado. Ele afirmou que não apenas ações ofensivas, mas também defensivas, como a proteção do transporte aliado, devem ser tomadas para alcançar esses objetivos. Corbett escreveu que o comando do mar é exercido pela defesa contra a invasão de um inimigo, ataque e defesa do comércio marítimo e pelo apoio às expedições militares. Ele exemplificava que a defesa da costa e o ataque e a defesa do comércio marítimo eram conduzidos pela esquadra mais forte e pela mais fraca durante toda a duração de uma guerra no mar. No entanto, ele afirmava que a defesa e a proteção do transporte não são apenas uma tarefa defensiva, mas também ofensiva. Por exemplo, a ameaça ao transporte pode ser consideravelmente reduzida, se não eliminada, atacando e destruindo uma parte importante da esquadra inimiga (VEGO, 2009).

Corbett afirmava que a proteção do próprio comércio não pode ser ignorada, e que de fato, a tarefa da esquadra é proteger o comércio marítimo aliado (VEGO, 2009).

Para Corbett (1911), qualquer coisa que possa atingir as finanças do inimigo é um passo direto para sua derrubada, e o meio mais eficaz que se pode empregar para esse fim é negar-lhe os recursos do comércio marítimo. Dessa forma, ele dizia:

Vê-se, portanto, que na guerra naval, por mais que possamos concentrar nossos esforços na destruição das forças armadas de nosso inimigo como meio direto para sua derrubada, seria loucura ficar em nossas mãos quando ocorrem oportunidades, como elas automaticamente, por prejudicar sua posição financeira da qual o vigor contínuo dessas forças armadas depende em grande medida. Assim, a ocupação das comunicações marítimas do nosso inimigo e as operações confiscatórias que ele representa são, em certo sentido, operações primárias, e não, como em terra, secundárias (CORBETT, 1911, p. 102, tradução nossa⁵).

Sendo assim, Corbett concluiu que, se o objetivo do comando do mar é controlar as comunicações, é possível que existam diversos graus de controle. Assim, ele exemplifica que é possível ser capaz de controlar o conjunto das comunicações comuns como resultado de

⁵ No original: “It will be seen, therefore, that in naval warfare, however closely we may concentrate our efforts on the destruction of our enemy's armed forces as the direct means to his overthrow, it would be folly to stay our hands when opportunities occur, as they will automatically, for undermining his financial position on which the continued vigour of those armed forces so largely depends. Thus the occupation of our enemy's sea communications and the confiscatory operations it connotes are in a sense primary operations, and not, as on land, secondary”.

grande preponderância inicial ou de vitória decisiva, porém, caso não seja suficientemente forte para isso, ainda se podem controlar algumas das comunicações; isto é, o controle pode ser geral ou local. No caso de comando geral, ele ainda dizia que pode ser permanente ou temporário e, no comando local, normalmente era temporário, já que podia ser interrompido caso o inimigo possuísse uma força naval efetiva (CORBETT, 1911).

Quando fez essa classificação, ele ampliou suas explicações, mostrando que, mesmo o comando sendo geral e permanente, ele nunca era absoluto, pois não havia grau de superioridade naval que pudesse garantir que as comunicações não sofressem ataques esporádicos do inimigo. Porém, isso significava que o opositor não poderia interferir seriamente no comércio marítimo e nas operações ultramarinas a ponto de afetar a questão da guerra, e que ele não poderia continuar seu próprio comércio e suas operações (CORBETT, 1911).

Ele ainda concluiu que, sob certas circunstâncias, poderia não ser a função principal da esquadra procurar a esquadra inimiga e destruí-la, porque o comando geral poderia estar em disputa enquanto o comando local poderia estar estabelecido, e considerações políticas ou militares poderiam exigir uma operação, para a qual o comando local era suficiente. Dessa forma, a questão então formulada não era se foi obtido o comando do mar, mas se era possível assegurar que as linhas de comunicação não seriam obstruídas pelo inimigo (CORBETT, 1911).

Pode-se observar que, para Corbett, as comunicações marítimas são essenciais na condução de uma guerra, dessa forma, as marinhas deveriam empenhar-se em sua proteção e o comando do mar seria assegurado quando as linhas de comunicação estivessem sobre controle.

Apesar de acreditar que a melhor maneira de obter o comando do mar é destruindo o inimigo, para Corbett, este comando era relativo e admitia graus de controle. Ele

afirmava que era possível garantir apenas o comando local, não sendo necessário obter o comando geral, o que parece um entendimento bastante racional, tendo em vista as dimensões do oceano e a impossibilidade de um Estado possuir esquadras que permitissem tal comando.

Além disso, ao considerar que a postura de uma marinha durante uma guerra pode ser defensiva, Corbett sustenta que a busca pela esquadra inimiga, que seria a postura ofensiva normalmente utilizada pelas marinhas, não é tão relevante, uma vez que o que realmente importa é a proteção das linhas de comunicação marítima.

2.3 CONCLUSÕES PARCIAIS

É notório que estes grandes pensadores influenciaram e influenciam até os dias de hoje os pensamentos estratégicos de grandes marinhas. Apesar de Corbett ter alguns pontos de discordância das teorias de Mahan, neste trabalho apenas será considerado os que tenham relação direta com o controle do mar e com a proteção das linhas de comunicações marítima.

A primeira conclusão a que se chega é sobre a definição de controle ou comando do mar, já que se considera como tendo o mesmo significado no desenvolvimento da pesquisa.

Foi observado que Mahan, ao utilizar esta expressão, dizia que era necessária a busca da batalha decisiva para assim destruir o inimigo e obter o controle do mar. Apesar de achar que o controle absoluto do mar era improvável, a interpretação de seus livros levou diversas marinhas a acreditar que deveriam reforçar seus meios e empregá-los na busca da esquadra inimiga.

Por outro lado, foi observado que Corbett, apesar de acreditar que a melhor maneira de se obter o comando do mar era com a destruição da esquadra inimiga, dizia que o comando do mar nada mais era que o controle das linhas de comunicação marítima e que a obtenção deste comando poderia ser relativa, ou seja, não era necessário obter o controle

absoluto do mar, como pregava Mahan, e sim proteger as comunicações marítimas de maneira local e de acordo com os interesses do Estado.

Mesmo tendo definido o comando do mar de maneira diferente, ambos concordavam que, mesmo que uma potência mais forte possuísse o controle do mar, isso não impedia que uma potência mais fraca fizesse uso do mar e até mesmo pudesse causar danos às linhas de comunicação da potência mais forte, devido à impossibilidade de uma esquadra estar presente em toda extensão do oceano por tempo indeterminado.

Ambos afirmavam que as comunicações marítimas eram fundamentais na condução da guerra e que deveriam ser protegidas, porém Mahan acreditava que o ataque ao comércio inimigo não era suficiente para levá-lo à derrota e que isso só era possível com a destruição da esquadra inimiga. Já Corbett afirmava que deveriam ser realizados ataques ao comércio marítimo, de maneira expressiva e de forma a minar suas riquezas, assim não restando outra maneira senão a rendição do inimigo.

Outra divergência observada é que Mahan tinha como princípio de guerra a ofensiva que, para ele, era a única postura que a marinha deveria observar. Por isso pregava que a destruição do inimigo era essencial para a obtenção do controle do mar. Já Corbett dizia que a defensiva e a ofensiva caminhavam juntas durante um combate no mar, e que a defensiva não deveria ser desprezada, pois, por mais forte que uma marinha pudesse ser, sempre estava exposta a uma ação esporádica de uma potência mais fraca e, dessa forma, só garantiria o comando do mar quando controlasse as comunicações marítimas.

Esses pontos de vista serão analisados no estudo a ser realizado observando-se o período da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), mais especificamente, utilizando a como referência a batalha do Atlântico, incluindo a participação da Marinha do Brasil na condução dos comboios no Atlântico Sul. Assim, verificar-se-á qual a linha de pensamento sobre o controle do mar foi preponderante nessa batalha.

3 A PROTEÇÃO DAS LCM NA BATALHA DO ATLÂNTICO

Como foi abordado no capítulo anterior, as linhas de comunicação marítima (LCM) são definidas como rotas marítimas utilizadas pelo Estado para realização do seu comércio marítimo ou para a manutenção das linhas de suprimentos das suas esquadras e exércitos, e assim, verifica-se a sua importância seja em tempo de paz ou em tempo de guerra.

Desde a antiguidade, o sistema de comboios vem sendo utilizado para a proteção do comércio marítimo e, em vários momentos da história, teve papel relevante para que beligerantes pudessem manter o seu esforço de guerra.

Neste capítulo, será estudado o sistema de comboios e como os Aliados⁶ protegeram suas LCM durante a Batalha do Atlântico na Segunda Guerra Mundial (1939-1945), dando, assim, um importante passo para a vitória desta guerra.

Também serão abordadas a proteção do tráfego marítimo no Atlântico Sul, com a participação da Marinha do Brasil neste conflito.

3.1 O SISTEMA DE COMBOIOS

A importância dada à proteção das linhas de comunicação marítima é antiga. Lord Nelson⁷ já considerava a proteção ao tráfego marítimo um serviço essencial a ser realizado (WINTON, 1983).

Segundo Winton (1983), as Marinhas foram criadas para a proteção dos comboios, pois a prosperidade e segurança do Estado dependiam da passagem segura dos navios transportando tropas e mercadorias. Além disso, o autor afirma que os comboios eram a única defesa comprovada contra realização de ataques organizados ao tráfego marítimo. Ele ainda menciona que os comboios contribuíam significativamente na destruição da força

⁶ Consideram-se Estados Aliados na Segunda Guerra Mundial a Grã-Bretanha, a França, os EUA e a Rússia, além de outros Estados com menor expressão no conflito.

⁷ Lord Nelson foi um Oficial da Marinha Britânica que se destacou na Batalha de Trafalgar, em 1805, quando foi morto.

inimiga, além de ajudar na preservação da própria força, e que não eram apenas um meio de defesa, ao contrário, muitas vezes eram o melhor método ofensivo.

De acordo com Mahan (1910), existem dois modos pelos quais os suprimentos de uma esquadra podem ser enviados: o primeiro, por navios independentes, que teriam alguma chance de sucesso, dependendo das rotas que eles seguissem e se fossem controlados pelas patrulhas de sua própria marinha; o outro, por grandes comboios sob a proteção imediata de um corpo de navios armados (escoltas), que deveriam protegê-los fortemente, porque os inimigos tentariam a sua destruição como uma das operações secundárias regulares da guerra. Assim, Mahan avaliava o estabelecimento de comboios de navios mercantes como uma medida eficiente e que o comboio, por ser um objeto muito maior que um navio somente, era mais apto a passar ileso pelos corsários (ALMEIDA, 2015).

Embora, na história, os comboios tivessem sido amplamente empregados, em determinado momento, eles foram deixados de lado, pois, na segunda metade do século XIX, novos estudiosos chegaram ao consenso de que os comboios eram inapropriados e impraticáveis, podendo até ser perigosos. Isso levou ao almirantado britânico a alterar a proteção do tráfego marítimo por patrulhas pelas rotas marítimas. Um dos motivos do comboio ter perdido força nessa época foi o desenvolvimento dos navios a vapor, que levou o almirantado a acreditar que os navios mercantes mais rápidos não precisariam das escoltas armadas, e que os novos cruzadores teriam capacidade de patrulhar as rotas oceânicas (WINTON, 1983).

Corbett acreditava que o desenvolvimento e as mudanças no transporte e nas tecnologias navais fizeram com que a proteção ao comércio marítimo fosse modificada. Alguns fatores apontados por ele foram os responsáveis por essa mudança, como o desenvolvimento da telegrafia e a redução do raio de ação⁸ dos navios de guerra, que, naquela época, utilizavam carvão como combustível em substituição às velas (CORBETT, 1911).

⁸ Raio de ação é a distância que o navio pode navegar, considerando sua capacidade de combustível.

Assim, Corbett considerava que a redução do raio de ação não aumentava o poder de defesa, mas reduzia significativamente o poder de ataque nas grandes rotas, e que a telegrafia permitia que os navios, que estivessem dentro do alcance das comunicações, fossem avisados sobre as ameaças e evitassem a área. Assim, ele inferia que as medidas ofensivas nas grandes rotas foram reduzidas e a capacidade de evasão aumentada, minimizando a importância dos comboios (CORBETT, 1911).

De acordo com Winton (1983), o desenvolvimento dos submarinos deu uma nova dimensão à proteção do comércio, apesar de inicialmente o almirantado britânico subestimar o seu potencial, escrevendo a seguinte nota:

Ainda não ouvimos falar de um caso em que um submarino efetuou um disparo subaquático em qualquer reprodução de condições de guerra. O submarino é uma embarcação que só pode operar à luz do dia. Deve ir à tona com frequência, e quando isso acontece é visível por algumas milhas. O torpedo, sua única arma de defesa, não tem flexibilidade de mira (WINTON, 1983, p. 33, tradução nossa⁹).

Influenciada por Mahan, a marinha real britânica relegou a defesa ao comércio a um segundo plano, acreditando que o que realmente importava era a obtenção do “comando do mar”, tornando a ofensiva como o seu lema. Dessa forma, os comboios cada vez mais iam sendo negligenciados, por serem considerados apenas como uma ação defensiva (WINTON, 1983).

Apesar da descrença do almirantado, o sistema de comboios foi utilizado desde o primeiro dia da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), quando os transportes de tropas quase sempre eram escoltados. Apesar disso, os navios mercantes continuaram a navegar isoladamente e houve uma grande quantidade de afundamentos, até o sistema de comboios vir a ser utilizado para sua proteção e ter sido considerado como um sucesso, reduzindo significativamente as perdas de navios mercantes. Os comboios não foram a razão da vitória

⁹ No original: “We have yet to hear of a case in which a submarine has made a hit from an underwater shot in any colourable reproduction of war conditions. the submarine is a craft which can operate by daylight only. It must come to surface often, and when it does is visible for some miles. The torpedo, its only weapon of defence, has no flexibility of aim”.

aliada na guerra, mas evitaram certamente sua derrota. Winston Churchill¹⁰ disse que a Primeira Guerra Mundial provou os méritos do sistema de comboios (WINTON, 1983).

Por tudo que foi abordado, pode-se concluir que o sistema de comboios é utilizado desde a antiguidade para a proteção do comércio marítimo, e que, apesar de ter sido negligenciado durante anos pela Marinha Real Britânica, ele teve grande importância na Primeira Guerra Mundial, evitando o afundamento de uma grande quantidade de navios mercantes e, assim, contribuindo para que a guerra não fosse perdida pelos Aliados.

3.2 A BATALHA DO ATLÂNTICO

Os britânicos possuíam a supremacia dos mares no final de 1939 e, com isso, conseguiram bloquear os alemães no mar do Norte, dificultando sua obtenção de matéria-prima. Entretanto, após a vitória da Batalha da França¹¹, os alemães ocuparam o norte da França e toda sua costa Atlântica (MAGNOLI, 2006), dessa forma, utilizaram as bases ocupadas para desenvolver sua estratégia de aniquilação da navegação britânica, por meio de submarinos (VIDIGAL, 2009), uma vez que haviam conquistado uma saída para o oceano Atlântico.

A estratégia das potências beligerantes no início do confronto era similar e visava a realização de ataque ao poder naval inimigo, com o bloqueio total aos seus esforços de guerra, sufocando, assim, as suas forças. Seria realizada uma guerra contra o comércio marítimo, e, para isso, seriam utilizados os meios de superfície existentes nas proximidades dos portos e das rotas costeiras inimigas (VIDIGAL, 2009).

Ambas as potências ainda não haviam desenvolvido estratégias capazes de utilizar as novas tecnologias existentes para uma guerra prolongada. Os britânicos viam apenas os

¹⁰ Winston Churchill foi primeiro lorde do almirantado britânico durante a Primeira Guerra Mundial e Primeiro-Ministro durante a Segunda Guerra Mundial (WINTON, 1983).

¹¹ A Batalha da França ocorreu entre 10 de maio e 24 de junho de 1940, quando a Alemanha invadiu de forma maciça, sistemática e inesperada a França que sucumbiu em poucas semanas (VIDIGAL, 2009).

encouraçados alemães como ameaça, e Hitler¹² não desejava um confronto total com a esquadra britânica, pois poderia resultar no afundamento das modernas unidades de superfície alemãs, e isso seria um custo muito alto, que ele não estava disposto a assumir (VIDIGAL, 2009).

Após o afundamento de um navio britânico por um submarino ainda em sua base, em Scapa Flow, a importância dessa arma ficaria evidenciada. A partir desse momento, o Almirante Dönitz, Comandante da Força de Submarinos alemã, desenvolveu uma nova forma de emprego dos submarinos, utilizando-os de forma agrupada, sendo coordenados por rádio, o que foi denominado “matilha”. Os submarinos realizariam ataques noturnos, em conjunto, utilizando torpedos e fogo de superfície, além disso, iniciariam suas atuações no oceano, mais afastado da costa, onde existia a maior quantidade de navios, que estavam dentro do alcance das aeronaves inimigas (VIDIGAL, 2009).

Utilizando a experiência da Primeira Guerra Mundial, os britânicos resolveram estabelecer o sistema de comboios logo no início do conflito. Porém, a nova doutrina alemã, que combinava novas tecnologias com o uso mais flexível dos submarinos, fez com que os comboios potencializassem a capacidade dos submarinos, ao agrupar os navios mercantes e facilitar sua detecção e destruição, uma vez que, quando os primeiros submarinos eram detectados, as escoltas abandonavam a proteção ao comboio, para tentar destruí-los, deixando os navios mercantes mais expostos aos demais componentes da “matilha”. Dessa forma, inicialmente, o sistema de comboios não se mostrou eficiente (VIDIGAL, 2009).

A Segunda Guerra Mundial, por ser realizada entre potências industriais, demonstrou a ligação entre os equipamentos militares e os desenvolvimentos da indústria. Assim, a batalha do Atlântico traduziu essa relação entre a indústria e a guerra, pois, devido a sua longa duração, dependia da capacidade de produção industrial para manter a capacidade de resistência e a manutenção da ofensiva e precisava garantir que a indústria se mantivesse

¹² Hitler foi o líder do Partido Nazista e *Führer* (líder) da Alemanha Nazista de 1934 até 1945.

abastecida (VIDIGAL, 2009).

Dessa forma, a grande estratégia utilizada por ambas as potências (Aliados e Eixo¹³) era derrotar o inimigo por meio do sufocamento de sua capacidade industrial. A entrada dos EUA na guerra foi um fator decisivo para os aliados, devido a sua grande capacidade de indústria e inovação (VIDIGAL, 2009). De acordo com Kennedy (2014), a vitória da guerra dependia da tecnologia, da organização e da inventividade de cada lado.

Com a participação americana, a partir de dezembro 1941, os alemães estenderam a guerra submarina para o Caribe, Golfo do México e Atlântico Sul. Por outro lado, isso fortaleceu o uso de comboios pelos aliados, que reforçaram suas escoltas e aumentaram seu poder de fogo. A extensão da guerra pelos alemães aproximou o Brasil do conflito, que assinou um acordo com os EUA e cedeu as bases de Belém, Recife, Natal, Salvador e Fernando de Noronha para os norte-americanos, que tinham como objetivo garantir a liberdade de navegação entre as rotas do Atlântico Sul e do Atlântico Norte (VIDIGAL, 2009).

Além disso, uma série de invenções britânicas foram desenvolvidas pela capacidade industrial dos EUA, aprimorando as capacidades antissubmarinas, tais como holofotes mais potentes e o sonar (VIDIGAL, 2009).

A inteligência e a contrainteligência eram fundamentais na condução da guerra, uma vez que os submarinos alemães precisavam conhecer as posições dos comboios, enquanto estes precisavam saber das posições dos submarinos, para assim evitá-los ou destruí-los (KENNEDY, 2014).

Por tudo isso, verifica-se que após o desenvolvimento de uma estratégia de emprego para os submarinos, os alemães foram capazes de colocar em xeque a potência naval britânica que, mesmo utilizando do sistema de comboios desde o início da guerra, não

¹³ Consideram-se Estados do Eixo a aliança formada na Segunda Guerra Mundial, principalmente, por Alemanha, a Itália e o Japão.

conseguiu proteger suas linhas de comunicação marítima com eficiência. Com a entrada dos EUA na guerra, a capacidade industrial dos Aliados foi aprimorada, bem como o desenvolvimento de novas tecnologias. Por outro lado, essa participação norte-americana, causou a expansão da área de atuação dos submarinos alemães, que trouxe uma guerra irrestrita ao comércio marítimo, arrastando Estados neutros para o conflito, como foi o caso do Brasil.

3.2.1 A Participação Brasileira na Batalha do Atlântico

Quando a guerra se iniciou, em 1939, o Brasil possuía 652.100 toneladas de arqueação bruta em sua frota mercante, que era responsável pela circulação comercial entre as regiões brasileiras e pelas exportações brasileiras (SILVA, 2010).

A expansão da guerra submarina irrestrita para o Atlântico Sul e o afundamento de navios mercantes brasileiros fizeram com que o Brasil declarasse guerra aos Estados do Eixo e entrasse no conflito, em 1942, ao lado dos aliados. Nesse momento, a marinha de guerra brasileira possuía meios obsoletos, ainda contava com os navios da época da Primeira Guerra, e não estava preparada para a tarefa que desenvolveria no atlântico sul: a guerra antissubmarina (SILVA, 2010).

Cabe mencionar que as preocupações da Marinha do Brasil eram a defesa de sua extensa costa e a proteção das suas linhas de comunicação marítima, uma vez que, naquela época, não havia uma extensa rede de estradas que ligasse as diversas regiões do Estado e essa ligação era realizada fundamentalmente pela navegação de cabotagem¹⁴ (SILVA, 2010).

O Brasil teve seu primeiro navio mercante afundado enquanto se mantinha neutro no conflito, e, em janeiro de 1942, rompeu relações com os Estados do Eixo. Entre o rompimento das relações e a efetiva declaração de guerra, em 31 de agosto do mesmo ano, houve diversos afundamentos de navios mercantes brasileiros que navegavam na costa norte-

¹⁴ Navegação de cabotagem é aquela que é realizada ao longo da costa, ligando apenas portos nacionais.

americana e nas Antilhas, onde os submarinos alemães já estavam operando desde a entrada dos EUA no conflito (SILVA, 2010).

O alinhamento entre Brasil e EUA, reforçado pela assinatura de um acordo político-militar em maio de 1942, levou o governo alemão a planejar ações submarinas contra os portos brasileiros. Se comparada com as ofensivas realizadas no Atlântico Norte, pode-se dizer que as operações na costa brasileira foram reduzidas em tamanho, mas não em intensidade, com o envio de 10 submarinos para realização de ataques contra a navegação de longo curso¹⁵ e de cabotagem brasileiras. (SILVA, 2010).

Entre a declaração de guerra e o seu término, o Brasil recebeu 24 navios dos EUA, entre caça-minas e contratorpedeiros, o que auxiliou na modernização da força naval brasileira (GAMA, 1982).

A assinatura do acordo delimitou as responsabilidades que os Estados teriam na proteção do continente americano. Foi, então, criada uma comissão mista de defesa Brasil-Estados Unidos que fez diversas recomendações a ambos os governos, entre elas, que a área do Atlântico Sul, adjacente à costa do Brasil, seria de responsabilidade conjunta dos dois Estados, e que a Força norte-americana do Atlântico Sul assumiria o comando das Forças navais e aéreas que fossem alocadas naquele teatro de operações (CASTELLO BRANCO, 1960).

Visando um melhor desempenho de suas funções, a Marinha do Brasil criou a Força Naval do Nordeste para compor a força do Atlântico Sul. Posteriormente, a união dessas duas Forças foi denominada Quarta Esquadra, que seria responsável pela segurança da navegação ao longo do litoral e pela cooperação na defesa das áreas costeiras brasileiras (CASTELLO BRANCO, 1960).

A Quarta Esquadra contava com aproximadamente 140 navios, entre eles 4 porta-aviões e 24 contratorpedeiros, além dos navios incorporados pela Força Naval do Nordeste,

¹⁵ Navegação de longo curso é aquela que é realizada no mar, entre dois ou mais países.

composta pela divisão de cruzadores, com 26 navios. Embora numerosa, a força estava muito aquém das modernas tecnologias existentes na época (CASTELLO BRANCO, 1960).

Ainda em agosto de 1942, um submarino alemão foi o responsável pelo afundamento de 6 navios mercantes brasileiros navegando escoteiro¹⁶ na costa brasileira, vitimando 607 pessoas e chocando a opinião pública nacional, o que reforçou a disposição do governo brasileiro a entrar em estado de beligerância e efetuar a declaração de guerra aos membros do Eixo (SILVA, 2010).

Após a entrada do Brasil na guerra, foi estabelecido o sistema de comboios para a proteção ao tráfego marítimo, ainda que de forma incipiente. Mesmo assim, houve a perda de alguns navios mercantes, logo que os comboios começaram a ser conduzidos (SILVA, 2010).

Os comboios começaram a ser escoltados por navios das marinhas brasileira e norte-americana e as patrulhas antissubmarinas realizadas pelas forças aeronavais aliadas foram intensificadas, o que reduziu consideravelmente as perdas de navios mercantes de bandeira brasileira e aliada (SILVA, 2010).

A maior parte dos afundamentos de navios mercantes de bandeira brasileira se deu após a desincorporação destes navios do comboio ou por já estarem navegando de forma isolada, ou seja, não contavam com a proteção das escoltas realizadas pela Marinha do Brasil (SILVA, 2010).

A partir de outubro de 1943, não houve mais afundamentos de navios brasileiros no Atlântico Sul, por isso, conclui-se que o sistema de comboios foi eficiente na proteção das linhas de comunicação marítima. Vale ressaltar que essa eficiência se deu graças ao apoio das forças navais norte-americanas e das aquisições de novos meios realizados pela marinha brasileira após a assinatura do acordo com os EUA (SILVA, 2010), além disso, cabe ressaltar que a concentração dos submarinos alemães ter sido realizada nas rotas marítimas do Atlântico Norte (BELOT, 1949), pode ser um outro fator que contribuiu para esta eficiência.

¹⁶ Navegando escoteiro significa que está navegando independente, de forma isolada.

Apesar disso, o perigo da navegação pelo Atlântico Sul permanecia e apenas a rendição alemã, em 1945, determinou o fim das hostilidades e do temor das tripulações que navegavam por aquelas rotas (BARONE, 2013).

Atacar e destruir os submarinos era considerado como marcante nas ações durante a guerra, porém tinha sua importância reduzida frente a segurança dos navios mercantes, de todas as nacionalidades, organizados em comboios, o que permitiu a livre comunicação marítima brasileira (GAMA, 1982).

Outro fator importante na guerra é o sigilo das informações e, no período da guerra, os submarinos alemães conheciam a movimentação marítima brasileira, incluindo os nomes dos navios mercantes e as suas posições. Essas informações eram provenientes de aeronaves espãs ou até mesmo de informações passadas por membros das tripulações dos navios, quando nos portos (GAMA, 1982).

Durante a guerra, foram perdidos, por ação de submarinos alemães e italianos, 33 navios mercantes, que somaram cerca de 140 mil toneladas de arqueação (21 % do total), com a morte de 470 tripulantes e 502 passageiros, além de 3 navios da Marinha brasileira, enquanto os alemães e italianos perderam 11 submarinos, sendo 10 alemães e 1 italiano (GAMA, 1982).

Pelo menos nos primeiros anos de guerra, a falta de meios da Marinha brasileira envolvidos nos grupos de “caça e destruição” foi considerada como uma das causas da não destruição de grande quantidade de submarinos inimigos, assim como a falta de meios aéreos embarcados nos navios da marinha. Dessa forma, foi reservada apenas a proteção dos comboios aos navios brasileiros (GAMA, 1982).

Assim, pode-se ratificar o sucesso dos comboios quando os números são analisados. Foram realizados 254 comboios na costa brasileira, compostos por cerca de 3164 navios, destes, 1577 eram de bandeira brasileira e 1041 de bandeira norte-americana.

Calculando-se as perdas em comboio, verifica-se que cerca de 99% dos navios protegidos atingiram seus destinos (SILVA, 2010).

Por tudo isso, conclui-se que, apesar de ter uma esquadra deficiente ao início do conflito, a Marinha do Brasil conseguiu realizar com sucesso a proteção das linhas de comunicação marítima do Atlântico Sul, uma vez que foi capaz de conduzir em segurança os navios mercantes ao seu destino, embora tenha tido pequenas perdas no transcorrer da batalha.

Cabe ressaltar que o sucesso das operações só foi possível graças à aquisição de meios mais modernos e ao apoio da força naval norte-americana, que, além de auxiliar na proteção dos comboios, foi fundamental no adestramento das tripulações dos navios na guerra antissubmarina, que, até o momento, era desconhecida no Brasil.

3.2.2 Considerações sobre a batalha no Atlântico Norte

A principal estratégia aliada era manter a Grã-Bretanha no conflito para, a partir de seu território, realizar uma invasão na Europa Ocidental. Para isso, precisava garantir que os comboios transatlânticos chegassem em segurança ao seu destino, ou seja, a tarefa principal dos navios escoltas era a proteção dos comboios e não a destruição dos submarinos inimigos, claramente, essa estratégia era defensiva (KENNEDY, 2014).

Por outro lado, o ataque aos submarinos era defendido por diversos membros do almirantado, uma vez que era uma estratégia ofensiva, derivada da influência de Mahan no Reino Unido (KENNEDY, 2014).

Durante a longa campanha do Atlântico, nenhuma das duas estratégias poderia resolver o conflito de forma isolada, sendo necessária a combinação dessas estratégias. Se os aliados pretendiam resgatar a Europa do fascismo, eles precisariam ter o domínio das águas do Atlântico antes de qualquer outra coisa (KENNEDY, 2014).

Cada navio mercante que atingisse seu destino, bem como cada submarino que

fosse destruído, contribuía para a taxa de êxito relativa do comboio. O sucesso de cada comboio contribuía para a quantidade mensal de toneladas transportadas, que mediria a vitória ou a derrota na Batalha do Atlântico (KENNEDY, 2014).

Os submarinos alemães mostraram seu excelente desempenho no início da guerra, quando, em 20 meses, entre os anos de 1940 e 1941, 14 submarinos foram responsáveis pelo afundamento de 973 navios (GAMA, 1982).

Após a entrada dos EUA no conflito até o final de julho de 1942, os submarinos afundaram 519 navios mercantes. Os comboios proporcionaram uma maior tranquilidade, uma vez que eram fortemente armados e tinham uma cobertura aérea. Assim, em agosto de 1942, os alemães iniciaram a nova tática das matilhas para potencializar a destruição dos navios mercantes (GAMA, 1982).

O mês de novembro de 1942 foi considerado o pior mês da guerra para os Aliados, uma vez que perderam 134 navios, dos quais, 117 por submarinos. Enquanto isso, o Eixo perdeu 15 submarinos. O ano de 1942 foi terrível para os Aliados, que perderam na ação de submarinos, seis milhões e um quarto de tonelagem bruta, perdas essas que superaram em 3 vezes as que ocorreram em 1941 (BELOT, 1949).

Em fevereiro de 1943, Dönitz concentrou seus submarinos na rota entre a América do Norte e a Grã-Bretanha, e atacou os comboios com intensidade, apesar do mau tempo, afundando 63 navios, porém teve a perda de 20 *u-boats* neste mês (BELOT, 1949).

O mês de março foi considerado como a época culminante da campanha. Nos primeiros 20 dias do mês, os alemães afundaram quinhentas mil toneladas, e temia-se que o recorde de novembro de 1942 fosse atingido. Porém, no final de março, o esforço alemão diminuiu, e foi contabilizada nesse mês a perda de 108 navios mercantes (627.000 toneladas) (BELOT, 1949). Cabe ressaltar que, em quase dois terços dessas perdas, os navios estavam navegando em comboio, e, segundo relatos do almirantado, os alemães nunca estiveram tão

perto de cortar as linhas de comunicação entre os continentes americano e europeu (KENNEDY, 2014).

Nesse momento, a guerra atingira uma escala industrial, tanto na produção de submarinos pelos alemães, quanto na produção de navios de guerra e navios mercantes pelos Aliados. No início de 1943, o aumento da produção de submarinos mostrava que o conflito estava tendendo para o lado de Dönitz, uma vez que a Alemanha se concentrava apenas na produção deste tipo de embarcação, enquanto os Aliados precisavam diversificar sua produção, e, para isso, contaram com a incrível capacidade industrial norte-americana (KENNEDY, 2014).

Segundo Kennedy (2014), as condições que os comboios Aliados enfrentavam no início de 1943, tais como, escolta inadequada, falta de apoio aéreo, inteligência precária e equipamentos obsoletos ou defeituosos, foram decisivas nas perdas de navios Aliados. Na verdade, ele afirma se surpreender que as perdas naquelas condições não foram ainda maiores.

A mudança de postura dos Aliados, buscando uma ação mais agressiva, procurando atacar os submarinos a partir dos comboios, fez com que a defesa dos comboios fosse realizada de maneira muito mais vigorosa, ao invés de tentar-se apenas evitar os submarinos. Isso não significa que os comboios procurariam as “matilhas”, pelo contrário, se as rotas indicadas passassem sem encontrá-las, seria melhor, porém, se elas fossem de encontro aos comboios, seriam recebidas com um forte contra-ataque, com novos armamentos aperfeiçoados (KENNEDY, 2014).

Mesmo com o aumento de submarinos alemães, no final de março de 1943, novos recursos foram utilizados pelos Aliados, tais como equipamentos de detecção, como o radar com precisão centimétrica, e armamentos com maior grau de precisão, além de um maior apoio de aeronaves, realizando patrulhas aéreas, o que pôs em risco qualquer submarino que tentasse ir à superfície. Além disso, a batalha entre as inteligências estava sendo vencida pelos

Aliados, principalmente, após a captura de uma máquina enigma, utilizada na criptografia de mensagens alemãs (KENNEDY, 2014).

Entre junho e setembro de 1943, apenas 15 navios mercantes haviam sido perdidos pelos Aliados, e destes, apenas 1 navegava em comboio. Por outro lado, as perdas de submarinos começaram a superar as perdas de navios mercantes, o que realmente demonstra alteração da tendência da batalha em favor dos Aliados (KENNEDY, 2014).

O aumento da autonomia das aeronaves que operavam a partir de terra e o desenvolvimento de porta-aviões menores e mais rápidos, capazes de realizar as escoltas dos comboios, foram fatores que contribuíram sobremaneira no poderio aéreo aliado, e que destruíram uma grande quantidade de submarinos alemães. O poder aéreo, operando a partir do mar, foi uma das maiores inovações concebidas durante a guerra. Assim, uma das lições aprendidas foi que, sem o emprego da força aérea sobre os mares, o controle dos mares seria algo precário ou até mesmo impossível (KENNEDY, 2014).

O próprio Dönitz, em seus relatórios para Hitler, menciona que a Força Aérea Aliada tem um papel decisivo na batalha do Atlântico, seja ela operada a partir de terra ou de porta-aviões. Além disso, ele também cita que o principal problema enfrentado pela Alemanha foi ter travado uma guerra marítima sem o apoio aéreo (KENNEDY, 2014).

Nos primeiros meses de 1944, os submarinos alemães retomaram os ataques nas rotas do Atlântico, porém não foram capazes de recuperarem-se das perdas sofridas devido aos avanços tecnológicos e ao apoio aéreo aliado. Nos últimos 5 meses da guerra, apenas 46 navios mercantes foram perdidos em todo o mundo, sendo que a maioria desses navios navegavam independentemente, não contando com a proteção dos comboios. Enquanto isso, os alemães perderam, no mesmo período, 151 submarinos. Finalmente, em 8 de maio de 1945, Dönitz deu a ordem de rendição, quando foi decretada a vitória aliada na batalha (KENNEDY, 2014).

Considerada como uma das mais importantes campanhas da guerra, a perda desta batalha teria representado a asfixia do transporte marítimo do poderio norte-americano para a Europa, e, conseqüentemente, cortaria o reabastecimento dos exércitos Aliados (BELOT, 1949). Dessa forma, a história da guerra poderia ter sido contada de outra forma.

Assim, podemos concluir que o sistema de comboios teve uma dificuldade, no início da guerra, na proteção dos navios mercantes na campanha do Atlântico, e isso se deu devido a uma falta de meios preparados para luta contra os submarinos, bem como à falta de equipamentos capazes de localizar e destruir com eficácia os *u-boats*.

A partir do momento em que novas tecnologias foram desenvolvidas e produzidas pela grande capacidade industrial dos EUA, aliado ao emprego das aeronaves em apoio aos navios na proteção dos comboios e na realização das patrulhas no oceano, o rumo da guerra se alterou e começou a pender para o lado dos Aliados, culminando em sua vitória na batalha e sendo um passo importante na vitória da guerra.

3.3 CONCLUSÕES PARCIAIS

Ao início da batalha do Atlântico, pôde-se observar que, apesar do desenvolvimento do submarino e da aeronave, não havia uma estratégia desenvolvida para sua utilização, principalmente, devido à influência de Mahan nos Estados envolvidos no conflito, que viam uma guerra marítima apenas com navios de superfície, e que a destruição da esquadra adversária levaria à vitória da batalha.

Com a expansão da operação dos submarinos contra o comércio aliado, houve uma grande necessidade de desenvolvimentos tecnológicos para detectar e destruir a ameaça submarina, além da necessidade de uma coordenação entre o poder naval e o poder aéreo, que foi fundamental para se opor ao submarino.

Ao observar-se a quantidade de navios mercantes afundados nos primeiros anos

da guerra, verifica-se como a capacidade industrial aliada foi fundamental para manutenção do esforço de guerra. Sem essa capacidade, certamente, não seria possível se manter o abastecimento dos exércitos e a história poderia ser contada de outra forma.

Apesar de uma batalha marítima não ser capaz de vencer sozinha uma guerra, a Batalha do Atlântico demonstrou que, sem a manutenção das linhas de comunicação marítima, a guerra terrestre pode não ser capaz de manter a sua capacidade de combate, e que a estratégia alemã era voltada a asfixiar a Grã-Bretanha, por meio de ataques a estas linhas de comunicação, e dessa forma fazer com que os exércitos britânicos sucumbissem pela falta de suprimentos.

Com relação à participação brasileira na defesa das rotas marítimas do Atlântico Sul, pode-se dizer que, apesar das dificuldades encontradas no início da guerra, devido à falta de meios capazes de realizar a guerra antissubmarina e da obsolescência dos meios existentes, a Marinha do Brasil teve sucesso no cumprimento de sua missão, uma vez que o sistema de comboios estabelecido foi eficiente na proteção dos navios mercantes que navegavam pelas rotas marítimas próximas à costa brasileira.

Após ter sido relegado por diversos anos, o sistema de comboios mostrou na Primeira Guerra Mundial que foi fundamental na proteção das linhas de comunicação marítima, sendo, até então, a única forma comprovada de defender os navios mercantes e, por isso, já surgiu como a solução na proteção das rotas marítimas ao início da Segunda Guerra Mundial.

Outro ponto importante a ressaltar é que o sistema de comboios, da forma que era conduzido desde a antiguidade, por si só, não foi capaz de se contrapor a nova forma de operação dos submarinos, pois não se conhecia o potencial dessa ameaça, bem como não existiam os meios necessários para se opor a eles.

Além disso, somente com o desenvolvimento e o aprimoramento de novos

sensores e armamentos, agregados a uma mudança de postura na forma como os comboios eram conduzidos e aliado as operações aéreas em proveito da marinha, houve uma redução nas perdas de navios mercantes, bem como um incremento na destruição dos submarinos alemães e, dessa forma, os Aliados conseguiram reverter o resultado da batalha e sagraram-se vitoriosos.

Por tudo isso, verifica-se que o sistema de comboios foi eficiente na defesa das linhas de comunicação marítima, desde que as ameaças enfrentadas sejam conhecidas e que se tenha a capacidade de se opor a ela. Para isso, também foi necessário um robusto sistema de inteligência capaz de transmitir informações sobre a ameaça e seu posicionamento, para que seja possível evitar a sua área de atuação ou preparar-se para destruí-la.

4 O CONTROLE DO MAR NA PROTEÇÃO DAS LCM

Neste capítulo será feita uma comparação entre as teorias de Mahan e Corbett e a realidade observada durante a batalha do Atlântico, na Segunda Guerra Mundial, para se chegar à conclusão de como a estratégia desses pensadores influenciaram os Estados beligerantes, durante a realização do conflito, e respondendo se o controle do mar é necessário para a proteção das linhas de comunicação marítima.

Como foi mencionado nos capítulos anteriores, o controle do mar, com a finalidade de poder explorá-lo e negar seu uso ao adversário, é o objetivo dos Estados, uma vez que o comércio marítimo é o responsável muitas vezes pela sua sobrevivência e pelas suas riquezas. Dessa forma, a maneira de se atingir o inimigo durante um conflito é atacando suas linhas de comunicação marítima, e assim, impedindo, assim, a manutenção do suprimento do Estado, levando-o à mesa de negociações ou à rendição.

Embora Mahan acreditasse que uma guerra contra o comércio fosse uma tarefa secundária das esquadras, e seus pensamentos tivessem influenciado sobremaneira os líderes de diversos Estados, a Segunda Guerra Mundial mostrou que a estratégia alemã de utilizar os submarinos para atacar as linhas de comunicação marítima, chegou a ter uma efetividade muito grande, fazendo com que, até certo período da guerra, o conflito estivesse tendendo contra os Aliados.

Por outro lado, Corbett dizia que o controle do mar nada mais era que o controle das comunicações marítimas, e como Mahan também defendia a proteção dessas linhas de comunicações, no início da guerra, o sistema de comboios já foi implementado para que o comércio marítimo e as linhas de suprimento dos exércitos fossem preservados.

Apesar do sistema de comboios já ter sido estabelecido, ele era muito criticado por diversos membros do almirantado britânico, pois eles viam nele uma estratégia meramente defensiva e, como a influência de Mahan era grande, a busca por uma estratégia

ofensiva era o que se procurava.

A batalha do Atlântico mostrou que uma estratégia defensiva sozinha não seria capaz de resolver o conflito, uma vez que as vantagens da arma submarina frente à defesa dos comboios eram superiores. Assim, decidiu-se por mesclar as estratégias, não abandonando a defesa, mas aproveitando-se dela para realizar ataques e destruir os submarinos inimigos. Dessa forma, é possível observar que a teoria de Corbett, que afirmava que a ofensiva e a defensiva caminham juntas numa batalha foi válida.

Outro fator que deu força à estratégia ofensiva foi a utilização das aeronaves em apoio ao poder naval de forma coordenada, seja ela operando a partir de porta-aviões ou de terra. Esse binômio navio-aeronave foi fundamental na proteção dos navios mercantes e na destruição dos submarinos.

As aeronaves tiveram o crescimento de sua importância de forma significativa, de modo que começaram a ser utilizadas, inclusive, para escoltar os comboios. Com essa crescente demanda, passou-se a acreditar que, sem as aeronaves, não seria possível a obtenção do controle do mar.

Outro ponto importante de observar-se, é que as operações conjuntas¹⁷ foram fundamentais para o sucesso da campanha do Atlântico, uma vez que a Força Aérea Britânica realizou diversas operações coordenadas em apoio à esquadra aliada, e que elas foram imprescindíveis para o sucesso da missão de destruição dos submarinos alemães. Como visto anteriormente, o próprio Dönitz afirma que um dos fatores responsáveis por sua derrota foi a falta de apoio aéreo a seus submarinos.

Corbett acreditava que o controle do mar era relativo e só seria possível de maneira local e temporal, principalmente, devido à grande extensão dos oceanos, logo, um comando geral, definitivamente não seria possível. Isso foi comprovado na Segunda Guerra

¹⁷ Operações conjuntas são aquelas realizadas por mais de uma força armada (exército, marinha e aeronáutica), sob um comando único (BRASIL, 2017).

Mundial, quando as grandes esquadras dos Aliados navegavam pelos oceanos e, mesmo assim, não impediam que os submarinos alemães realizassem ataques contra suas linhas de comunicação marítima.

Como foi observado, o Atlântico Norte teve uma quantidade muito maior de navios operando em comboios do que o Atlântico Sul. Isso porque, a Grã-Bretanha dependia de suprimentos provenientes dos EUA e era um dos principais envolvidos na guerra. Por esse motivo, a esquadra aliada que fazia a proteção dos comboios também era mais numerosa do que a sua equivalente mais ao sul. Partindo do princípio que Mahan pregava de que, para se ter o controle do mar, é necessário uma esquadra numerosa e poderosa, e da admissão por Corbett de diversos graus de controle, pode-se afirmar que o grau de controle observado no Atlântico Norte era superior ao controle no Atlântico Sul.

Por outro lado, também foi observado que as perdas no Atlântico Norte foram muito superiores às do Atlântico Sul, provavelmente, devido à concentração de submarinos alemães naquelas rotas e à necessidade de se cortar os suprimentos dos exércitos distribuídos pela Europa e, assim, reduzir ou acabar com o esforço de guerra aliado. Isso não significa que o controle do mar no Atlântico Norte era menor do que no Sul, mas demonstra que mesmo com um certo grau de controle, o inimigo pode realizar uma estratégia de desgaste e causar danos significativos às suas linhas de comunicação.

A participação brasileira no Atlântico Sul também comprovou a efetividade do sistema de comboios, e mesmo sem possuir uma grande quantidade de meios no mar, o que não permitia um grande grau de controle marítimo, os comboios foram capazes de chegar em segurança aos seus destinos.

Também é possível afirmar que o apoio dos EUA foi fundamental para a preparação da Marinha brasileira de contrapor-se a uma ameaça desconhecida até então. Sem esse apoio, o Brasil, certamente, não seria capaz de se opor aos submarinos alemães,

principalmente, por não possuir meios capazes de realizar uma guerra antissubmarina.

O apoio dos EUA também foi o responsável por permitir que a Marinha brasileira aumentasse o seu grau de controle no Atlântico Sul, uma vez que os meios que foram adquiridos para garantir o sucesso de sua missão na guerra, permitiram que ela se fizesse ao mar e protegesse eficazmente as linhas de comunicação marítima.

Por tudo isso, pode-se concluir que para realizar-se a proteção ao tráfego marítimo, não foi necessário o controle absoluto do mar, uma vez que este só pode ser realizado de forma local e temporal e, para adquiri-lo, seria necessária uma esquadra numerosa e poderosa, o que como, foi demonstrado na guerra, principalmente no Atlântico Sul, não ocorreu. Para a proteção das linhas de comunicação, foi suficiente que se tivesse uma força naval capaz de realizar escoltas dos navios mercantes que navegavam nos comboios, garantindo que eles chegassem ao seu destino.

Outra conclusão a que se pode chegar, é que durante o desenrolar da Batalha do Atlântico, uma visão “Corbettiana” foi a preponderante quando se trata de controle do mar, apesar de toda a influência de Mahan, que reinava àquela época. Fica mais claro quando verifica-se que a busca pela preservação das linhas de comunicação marítima foi o foco da batalha. Além disso, outro fator que faz com que essa conclusão seja observada, é a postura predominantemente defensiva que a marinha Aliada mantém durante a batalha, e, posteriormente, aliando essa postura a uma estratégia mais ofensiva, coadunando mais uma vez com os pensamentos de Corbett.

Trazendo alguns conceitos para os dias de hoje, verifica-se que a Marinha do Brasil, em sua Doutrina Militar Naval, publicada em 2017, chama o controle do mar de controle de área marítima, onde afirma que “o Controle de Área Marítima (CAM) visa a que nossas forças garantam certo grau de utilização, ainda que temporário, de uma área marítima limitada, fixa ou móvel, e, quando apropriado, neguem ou limitem o uso dessa área pelo

opponente” (BRASIL, 2017, p. 1-7)

Dessa forma, alinhada ao pensamento de Corbett, a Marinha brasileira entende que existem graus de controle do mar e que, normalmente, eles são temporários. Isso também é corroborado pelos acontecimentos observados na Batalha do Atlântico.

A Doutrina Militar Naval cita ainda que esse controle envolve três parâmetros, sendo eles o tempo, relacionado à duração das operações; o espaço, referente ao tamanho da área em que se realiza a operação e à qual dos ambientes está envolvidos (superfície, aéreo, submarino); e a intensidade, relacionada à complexidade dessas operações e à oposição na área (BRASIL, 2017).

Dessa forma, podemos concluir que, por mais que haja evolução no pensamento estratégico com o passar dos anos, a influência de Mahan e Corbett nas marinhas ainda é sentida nos dias atuais, e, possivelmente ainda será observada ao longo dos anos.

5 CONCLUSÃO

O controle do mar é o desejo das marinhas ao redor do mundo, pois ele garante a sua livre utilização e exploração, sendo responsável pelo desenvolvimento dos Estados. Assim, a disputa por esse controle esteve presente nos conflitos ao longo da história, e fez com que estudiosos dedicassem-se para desenvolver teorias acerca desse tema.

Esses estudiosos também vislumbraram que a utilização desses mares acontecia por rotas marítimas e, por isso, acreditavam que a proteção do tráfego marítimo era primordial para a manutenção do comércio entre os Estados. Dessa forma, ainda na antiguidade desenvolveram o sistema de comboios para a proteção deste comércio.

O sistema de comboios foi amplamente utilizado na Primeira Guerra Mundial e, devido ao seu sucesso, já foi implementado no início da Segunda Guerra Mundial, porém, sem a efetividade esperada, pois as tecnologias existentes ao início da guerra não eram eficazes para se opor ao inimigo. Além disso, o emprego dos comboios naquele momento, maximizava os potenciais alvos dos submarinos, uma vez que a escolta não era capaz de realizar a proteção dos navios mercantes que ali encontravam-se agrupados.

Com o desenrolar da guerra, a vantagem dos submarinos foi se reduzindo, principalmente, após a entrada dos EUA no conflito e o desenvolvimento de novas tecnologias - como o radar centimétrico -, primordiais na detecção do submarino. Além disso, o incremento da atividade de inteligência teve grande importância na localização dessa ameaça, e, após a captura de um equipamento de criptografia “enigma”, o que deixava os Aliados um passo à frente na batalha, conseguiu-se decifrar as mensagens dos alemães, fazendo com que a destruição de submarinos alemães superasse a perda de navios mercantes aliados.

Dessa forma, pode-se observar que o sistema de comboios teve grandes dificuldades de se contrapor à ameaça submarina, principalmente, porque, ao início da guerra,

os Aliados não previam a utilização desse meio, da forma que foi empregado pelos alemães, além de não estarem preparados para se opor a ele.

Assim, conclui-se que, mesmo utilizando um sistema de proteção ao tráfego marítimo que tenha comprovada eficácia, deve-se buscar conhecer a ameaça que será enfrentada, bem como estar apto a desenvolver tecnologias e doutrinas de emprego que sejam capazes de contrapor-se a ela.

Por outro lado, conhecendo o inimigo e desenvolvendo um sistema de inteligência robusto, bem como as tecnologias necessárias para se contrapor à ameaça, seja ela submarina, de superfície ou aérea, o sistema de comboios será suficiente para proteger o tráfego marítimo, desde que possua quantidade suficiente de escoltas, devidamente preparados e adestrados, que possam executar essa tarefa, como foi observado na Batalha do Atlântico.

Outro fator que foi importante para a manutenção do esforço de guerra é a capacidade industrial do Estado, como ficou comprovado na Segunda Guerra Mundial, uma vez que durante o conflito muitos meios são perdidos e a sua reposição é fundamental para garantir que as Forças Armadas tenham capacidade de manter-se em combate, bem como, o Estado possa manter o comércio marítimo e o ressuprimento das tropas.

Pode-se verificar também, que no Atlântico Sul, após a entrada do Brasil no conflito, a marinha brasileira não estava preparada para se opor a ameaça submarina, pois seus meios eram ultrapassados e seu pessoal não tinha conhecimento suficiente de como enfrentar este inimigo, assim, alguns comboios tiveram perdas significativas. Para reverter esse quadro, o Brasil precisou do apoio dos EUA, que, em troca de bases no Nordeste brasileiro, disponibilizou meios e treinamento para a marinha, o que minimizou as perdas de navios mercantes e fez com que, a partir de 1943, não houvesse mais perdas na costa brasileira, mostrando a eficiência do sistema de comboios empregado. Essa eficiência também pode ter sido alavancada devido aos alemães terem tido como foco as rotas marítimas do

Atlântico Norte, entre os EUA e a Grã-Bretanha.

Ainda, deve-se levar em consideração que medidas defensivas na proteção do tráfego marítimo são relevantes, uma vez que o mais importante é garantir que os navios cheguem ao seu destino e não a destruição do inimigo. Dessa forma, apesar das esquadras normalmente buscarem a batalha contra a esquadra inimiga, como Mahan pregava, o estudo da Batalha do Atlântico sugere a necessidade de verificar qual a missão que será atribuída ao navio para que se possa obter o sucesso, necessidade que parece válida até os dias atuais.

Também foi observado que a Batalha do Atlântico mostrou que uma postura estratégica defensiva no mar pode sim ser relacionada com ações táticas ofensivas, e que essa combinação pode trazer efeitos cumulativos muito importantes, como acreditava Corbett.

Por tudo isso, apesar da influência de Mahan, pode-se observar que houve uma preponderância no pensamento de Corbett durante a Batalha do Atlântico, tendo em vista que não houve a busca por uma batalha decisiva, principalmente pela esquadra de superfície alemã não ter sido empregada nesta batalha, e devido à proteção das linhas de comunicação marítimas terem sido a principal tarefa das marinhas durante esse conflito, o que demonstra a ideia de Corbett sobre o controle do mar.

Ainda, pode-se verificar a influência de Mahan e Corbett, na Marinha do Brasil, até os dias de hoje, o que se comprova quando se estudam os seus manuais, e, dessa forma, conclui-se que os ensinamentos colhidos, destes consagrados estudiosos, são muito relevantes para a formação da marinha e da forma como esta será empregada.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. Os gigantes da Estratégia Naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond. Curitiba: Prismas, 2015 305 p.
- BARONE, João. 1942 – O Brasil e sua guerra quase desconhecida. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2013, disponível em <http://lelivros.love/book/download-livro-1942-o-brasil-e-sua-guerra-quase-desconhecida-joao-barone-em-epub-mobi-e-pdf/>, acesso em 09/07/2018.
- BELOT, Raymond de. A guerra aeronaval no Atlântico: (1939-1945). Rio de Janeiro: Record, 1949. 278p.
- BRASIL, Comando da Marinha. Escola de Guerra Naval. Guia para estudos de estratégia. Rio de Janeiro, 2007, 192p (EGN 304B).
- BRASIL, Comando da Marinha. Estado-Maior da Armada. Doutrina Militar Naval. Brasília, 2017 (EMA 305)
- CASTELLO BRANCO, Manoel Thomaz. BRASIL NA II GRANDE GUERRA. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1960, 630p.
- CORBETT, Julian Stafford Sir,. Some principles of maritime strategy. London: Longmans, Green and Co, 1911. 317 p.
- FRANÇA, Lessa Júnia; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas. 8. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255 p.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. A Marinha do Brasil na segunda guerra mundial. Rio de Janeiro: Capemi, 1982. 291p.
- KENNEDY, Paul M. Engenheiros da vitória: os responsáveis pela reviravolta na Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Companhia das Letras, 2014. 485p.
- MAGNOLI, Demétrio (Org). História das guerras. São Paulo: Contexto, 2006. 479 p
- MAHAN, A.T. The influence of sea power upon history 1660-1783. London: Sampson Low, Marston & Co., 1890. xxii, 557p.
- MAHAN, A.T. Naval strategy: compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land. Boston: Little, 1911, 457p.
- SILVA, Francisco Carlos Teixeira da et al (Org.), O BRASIL e a segunda guerra mundial. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010. 975 p.
- WESTCOTT, Allan (Ed.). Mahan On Naval Warfare: selections from the writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan. Boston: Ed. Little, Brown and Company, 1918, 372p.
- WINTON, John. Convoy: the defence of sea trade 1890-1990. London: Michael Joseph, 1983, 378p.

VEGO, Milan. NAVAL WAR COLLEGE (ESTADOS UNIDOS). Naval classical thinkers and operational art. Newport, RI: NWC,, c2009. 20 f.

VIDIGAL, ARMANDO A. F. (Org), Guerra no mar: batalhas e campanhas navais que mudaram a História, Rio de Janeiro: Record, 2009. 541 p.