

OS 80 ANOS DO COMBATE NAVAL DE PUNTA DEL ESTE – O *Almirante Graf Spee* no Rio da Prata

ALEJANDRO NELSON BERTOCCHI MORAN*
Professor

Tradução e Adaptação:
DEOLINDA OLIVEIRA MONTEIRO**
Jornalista

SUMÁRIO

Introdução
Os encouraçados de bolso
A incursão atlântica do *Almirante Graf Spee*
O combate naval de Punta Del Este
Na armadilha de Montevideú
Conclusão

INTRODUÇÃO

Em 28 de junho de 1919, na mesma “Sala dos Espelhos” do Palácio de Versalhes, onde 48 anos antes se proclamava o Império alemão, os plenipotenciários germânicos firmavam um tratado cujos 440 artigos previam dura imposição à Ale-

manha, situação que naquele momento era considerada adequada pelos vencedores, julgando-se que seu eficaz cumprimento garantiria uma paz duradoura para um mundo, que havia sido balançado por aquela longa Grande Guerra.

O Tratado de Versalhes estabelecia a constituição do pacto da Sociedade das

* Professor de História dos Conflitos Armados, graduado pelo Instituto Militar de Estudos Superiores (Imes). Membro fundador da Academia Uruguia de História Marítima e Fluvial, da Academia Uruguia de Geopolítica e Estratégia; da Comissão Editorial da *Revista Naval* e do Instituto de História e Cultura Militar Coronel Rolando Laguarda Trias. Pesquisador licenciado do Museu Naval de Madrid. Autor de várias obras e artigos sobre o tema naval/marítimo, publicadas no Uruguai e no exterior. Colaborou com a *Revista Marítima Brasileira* entre 1997 e 2005.

** Graduada em Comunicação Social – Jornalismo pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Trabalha na *Revista Marítima Brasileira* desde 1994.

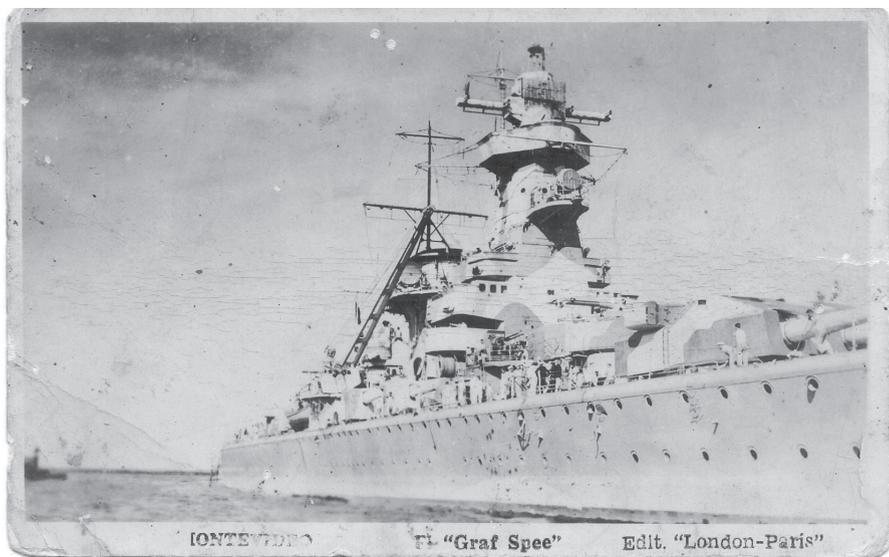
Nações, no qual se destacava a visão do Presidente estadunidense Wilson, haja vista que a cláusula que indicava o compromisso universal de não se recorrer à guerra era um pensamento mil vezes reiterado por este com notável destaque, pelo menos durante a fase final do conflito.

Mas, como revela o decorrer da História, o desarmamento alemão não significou o fim do perigo de outra guerra; pelo contrário, surgiu o revanchismo e seu uso político recorrente, aparecendo no horizonte europeu, pouco mais de uma década depois, o espectro inevitável de outra conflagração. E, deste modo, o desenrolar posterior dos conflitos que sacudiram o continente europeu, mais a aparição em combate do Japão, supunham não outra coisa que um sugestivo “segundo tempo” para ajustar velhas contas.

As cláusulas de Versalhes estabeleciam que a Alemanha somente deveria contar com uma espécie de guarda territorial empregada como exército, não superior a 100 mil homens, e uma

Marinha de guerra meramente costeira. Mas o cumprimento de disposições tão draconianas tornou-se de difícil controle para as potências vencedoras, não somente pelos vaivéns políticos e sociais que todos sofriam em seus respectivos espaços, mas também pelo fato inegável de que nada poderia impedir o rearmamento de uma potência continental, com uma população em franco crescimento e uma indústria medianamente em ascensão que necessitava de espaço para subsistir, tal como num passado recente. Além disso, persistiam elementos políticos resultantes da guerra anterior, que cultivavam um espírito revanchista, mesclado com lutas internas dentro dos partidos e o desenrolar de severas crises econômicas que foram levando a sociedade alemã para outro beco sem saída.

Então, para a República de Weimar nada foi fácil desde o início, já que na área naval, devido ao autoafundamento da ex-esquadra imperial em Scapa Flow, em 21 de junho de 1919, as condições



Encouraçado *Almirante Graf Spee*
Foto: Acervo DPHDM

impostas pela Grã-Bretanha foram ainda mais duras. Em 1921 foram entregues às autoridades alemãs quatro antigos navios de guerra. Este número, com o tempo, que tudo aplaca, foi se elevando, e a Marinha de guerra alcançou, quatro anos depois, a quantidade autorizada pelo tratado.

Com a chegada de Hitler ao poder, a situação mudou muito rapidamente, caminhando para a ocorrência de vários conflitos muito violentos, que já foram profusamente comentados por analistas históricos ao longo dos últimos tempos.

As análises dão conta de que, já no final da República de Weimar, havia planos de rearmamento, que, apesar de estarem somente no papel, foram o ponto de partida para o futuro.

Sem dúvida, a corrida armamentista não estava somente na mente dos perdedores, pois as potências deveriam manter negociações para proceder a ela com uma margem menos perigosa. Na Conferência Naval de Washington, de novembro de 1921, estabeleceu-se um marco limitativo para as construções, em que a Grã-Bretanha, os Estados Unidos da América (EUA), o Japão, a França e a Itália concordaram em estabelecer limites primários em que todos pudessem se basear. A Alemanha não aceitou o convite para participar da conferência com a justificativa de que estava cumprindo satisfatoriamente com o prometido em Versalhes.

Porém, anos depois, estes mesmos ajustes firmados naquela grande conferência nas margens do Potomac, onde se estabeleceu um aparelhamento determinado e uma artilharia de calibre unificado,

serviram para que os técnicos alemães sonhassem com um novo tipo de navio, aproveitando as brechas legais que tanto as determinações de Versalhes como, depois, as de Washington deixavam a descoberto.

Em suma, o primeiro comandante da frota alemã de entreguerras, o Almirante Paul Behncke, teve em mente o estabelecimento de uma firme base inicial para ir paulatinamente estruturando uma força naval adequada ao seu país. Sob seu comando, foi organizada uma boa série de navios menores, caracterizando o renascimento de sua Marinha.

Seu sucessor, o Almirante Hans Zenker, que assumiu a função em 1924,

colocou no papel uma série de ideias que, na conjuntura dos processos por que passava a Europa, deu luz verde a novas construções. Pode-se então dizer, sem dúvidas, que antes da chegada dos nazistas ao poder

já se estabelecia um modesto ressurgimento da Marinha de guerra alemã.

Antes da chegada dos nazistas ao poder já se estabelecia um modesto ressurgimento da Marinha de guerra alemã

OS ENCOURAÇADOS DE BOLSO

A ideia de dar impulso à tarefa de obter uma força naval mediana surgiu na Alemanha, como dissemos, indiretamente como resultado do estabelecido em Washington, pelo menos de forma tangencial. A redefinição das tonelagens dos navios de guerra e de suas características gerais serviu para que, aproveitando esta brecha, os engenheiros navais alemães pusessem sobre suas mesas um jogo de oportunidades, para ir dissipando o marco imposto alguns anos antes no palácio construído por Luís XIV.

“Os projetistas alemães, submetidos às cláusulas do Tratado de Versalhes, beneficiaram-se tacitamente da nova definição dos deslocamentos *standard* surgida no Tratado de Washington, já que as mesmas condições que favoreciam e impulsionavam as potências para aumentar a margem de combustível e água também representavam uma base ligeiramente mais favorável para o cálculo dos navios alemães. As condições técnicas do início da década de 20 não permitiram a realização de nenhum projeto aceitável, embora existissem várias comissões trabalhando a respeito. Em meados de 1925, esses trabalhos progrediram até o ponto em que devia ser tomada uma decisão. O debate, porém, continuaria por um tempo até a escolha de uma opção definitiva, apesar do que a substituição dos navios obsoletos por novas construções aumentou seu grau de urgência, devido ao estado da força naval. Esses debates continuaram não somente na área naval, mas também no Congresso da República de Weimar, tornando o projeto desse tipo de navio um assunto estritamente de política interna alemã”.¹

Nesse contexto nasceria o denominado “encouraçado de bolso”, rodeado de uma aura muito própria da sagacidade alemã. Em suma, tudo isso era o resultado lógico das necessidades estratégicas de um país cujas características geopolíticas o faziam sustentar a necessidade de contar com uma frota de alto-mar que pudesse “mostrar bandeira”. Existe o erro de muitos analistas que consideram o impulso construtor deste tipo de navio como um esforço belicista, pois suas características essenciais podiam ser rebatidas prontamente por aquelas grandes potências.

Sob o comando do Almirante Zenker, havia sido concebida uma espécie de cruzador encouraçado bastante rápido, que pudesse romper contato com adversários maiores e armados com uma artilharia de grande calibre.

“Para economizar peso, todos os rebites foram substituídos pela soldagem elétrica. Foram utilizadas as dispendiosas ligas leves nas superestruturas, e no equipamento propulsor foram usados exclusivamente motores diesel, principais e auxiliares, muito ligeiros; apesar de tudo, não se pôde evitar que o *Deutschland* chegasse a deslocar mais de 12.100 toneladas, o que, claro, ninguém descobriu. Conseguiu-se, em vez disso, não somente proporcionar a um navio relativamente pequeno uma excelente blindagem de até 178 mm, mas também, nas torres, uma artilharia desproporcional ao deslocamento. Nossos cruzadores *Canarias* e *Baleares*, cuja construção foi iniciada na época e que tinham quase o mesmo deslocamento que os encouraçados de bolso alemães, seriam armados com oito canhões de 203 mm e oito de 120 mm, embora os navios alemães considerados possuíam duas torres triplas com canhões de 280 mm, oito canhões de 150 mm e seis peças de 105 mm; ou seja, tinham um deslocamento muito superior ao de cruzadores e uma velocidade de tiro quase igual.”²

De certo modo, o aparecimento deste tipo de navio causou surpresa no campo da construção naval, mas os entendidos que conheciam alguma coisa do passado

1 MASCARELLO, Mario. “Los medios marítimos enfrentados en la batalla del Río de la Plata”. *Revista Naval*. Montevideo, RO del Uruguay, 1999, año X, Rev. Nº 35, p. 15.

2 DE LA SIERRA, Luis. “La guerra naval en el Atlántico”. Editorial Juventud. Barcelona, España, 1974, p. 14.

da arquitetura naval alemã talvez não vissem nada de inesperado nessa relação. “O novo navio que causa sensação, e que se denomina ‘encouraçado de bolso’, levanta um sério problema para todas as potências navais. É mais rápido do que qualquer encouraçado existente, cuja velocidade alcança 22 nós, e muito mais forte que todos os couraçados modernos, que já são muitos, à exceção dos cruzadores de batalha *Hood*, *Renow* e *Repulse*. À parte disso, nada pode persegui-lo e destruí-lo. Qual será a sorte dos comboios diante de navios desta classe?”³

Em texto escrito pelo então Capitão de Fragata Carrero Blanco quando a guerra já estava bem avançada, já se nota o fato de que, em sua opinião, o uso tático concreto para os “encouraçados de bolso” deveria ser não outro que o de destruidores do tráfico mercante inimigo. E sua palavra traz em si a polêmica.

De tal maneira, ao lançamento do *Deutschland*, em maio de 1931, seguiu-se o do *Almirante Scheer*, em abril de 1933, para finalmente surgir o *Almirante Graf Spee* (objeto deste artigo), lançado em 30 de junho de 1934.

Suas características principais eram as seguintes: comprimento – 186 m; largura – 21,7 m; calado – 5 m, deslocamento normal – 12.100 ton; deslocamento a plena carga – 16.200 ton; potência – 55.400 Hp; 2 hélices; capacidade de combustível – 3.500 ton; autonomia a 15 nós – 20.000 milhas; velocidade má-

xima – 28,5 nós (em testes); blindagem de costado – 127 mm; blindagem das torres – 179 mm; artilharia – seis canhões de 280 mm com alcance máximo de 35.000 m; oito de 150 mm; seis de 88 mm; peso do projétil principal – 300 kg; tubos lança-torpedos – oito de 533 mm; hidroaviões – 2 Heinkel He 60; tripulação – 725 homens.⁴

Acrescenta-se que o quantitativo da tripulação assinalado foi claramente aumentado durante a operação que o *Almirante Graf Spee* realizou em 1939, chegando a 44 oficiais e 1.124 praças, segundo documento da Capitania dos Portos de Montevidéu.

Ao chegar às águas de Wilhelmshaven, o encouraçado iniciou um período de provas que terminou em janeiro de 1936, desenvolvendo então seu primeiro cruzeiro por águas espanholas, visitando a península e as Canárias. Marcou presença em várias ocasiões, participando de inúmeras paradas navais, como a realizada em maio de 1937, na Enseada de Spithead – Reede, em honra ao rei Jorge VI. Ali cruzou com alguns dos navios que em algum momento seriam seus adversários, como o cruzador neozelandês *Achilles*.⁵

Como detalhe mais importante a destacar, temos que a blindagem do encouraçado alemão foi feita com materiais de ponta, como aços de alta resistência e tensão como no costado e a nas torres e superestrutura, qualidades que serão colocadas à prova durante o combate, sendo

3 CARRERO BLANCO, Luis. *Arte Naval Militar*. Editorial Naval. Burgos, 1943, p. 99.

4 LOPEZ José Martín. “Acorazados”. Editorial San Martín. Madrid, 1972, p. 133.

5 Participaram 17 unidades navais, a saber: Encouraçado *Moreno* (Argentina); Encouraçado *New York* (EUA); Encouraçado *Dunkerque* (França); Encouraçado *Marat* (Rússia); Encouraçado *Almirante Graf Spee* (Alemanha); Encouraçado *Drottning Victoria* (Suécia); Cruzador *Asigara* (Japão); Cruzador *Averoff* (Grécia); Cruzador *Cuba* (Cuba); Cruzador *Java* (Holanda); Destróier *Kocatepe* (Turquia); Destróier *Regina Maria* (Romênia); Destróier *Burza* (Polônia); Corveta *Vainamoinen* (Finlândia); Corveta *Niels Iuel* (Dinamarca); Corveta *Bartolomeu Dias* (Portugal); e Submarino *Kalev* (Estônia). Fonte: ALMEIDA, Ron. *Historia del acorazado de bolsillo Almirante Graf Spee*. Edição do autor. Buenos Aires, Argentina, 1977, p. 17.

mais do que que aceitáveis⁶. Realmente, o *Almirante Graf Spee* possuía proteção passiva suficiente para absorver os golpes da artilharia principal de qualquer cruzador pesado da época, com a única exceção dos cruzadores de batalha britânicos e franceses de seu tempo.⁷

Os navios alemães contavam, ainda, com outros acréscimos próprios de sua vigorosa indústria naval, destacando-se sua magnífica artilharia e suas direções de tiro estereoscópicas, já colocadas à prova no conflito anterior. Também, desde o ano de 1934, a Alemanha contava com um primitivo radar, o radiotelêmetro, construído pela Casa Gema, que, localizado no *Almirante Graf Spee*, podia detectar um alvo de superfície a umas 18 milhas, embora com um poder de definição bastante limitado.

Ressalta-se que a aparição pública dos *pocket battleships* no cenário mundial ocorreu durante a Guerra Civil Espanhola, na qual o *Deutschland*, o *Almirante Scheer* e o

Almirante Graf Spee fizeram seu *debut*, tanto no Cantábrico como no Mediterrâneo, participando de diversos fatos próprios do momento daquela “não-intervenção” tão discutida.⁸

Em suma, os encouraçados de bolso, se é que se deve assim chamá-los, foram um prodígio da arquitetura naval de sua época, construídos com materiais muito nobres e fortemente dotados com os meios apropriados para o combate

contra navios de capacidade parecida. Mas, como algo muito característico do rigor bélico, suas condições táticas foram rapidamente negadas pelos sucessivos lançamentos de seus adversários, cujas contramedidas fizeram com que este tipo de encouraçado *de poche* tivesse uma utilização muito superficial no desenrolar da Segunda Guerra Mundial, mesmo sendo o *Almirante Graf Spee* o navio que teve a oportunidade de combater em situação vantajosa, embora logo desperdiçada por um golpe do destino.

A INCURSÃO ATLÂNTICA DO *ALMIRANTE GRAF SPEE*

Sobre a situação estratégica e também sobre a ordem de batalha dos contendo-

res na data de 1º de setembro de 1939, têm sido escritas inúmeras obras, pelo que o leitor poderá se informar das condições em que se encontrava a Alemanha nazista

na área naval, simplesmente muito atrás da Grã-Bretanha em todos os sentidos. Parecia que a condução política alemã havia esquecido as lições da Grande Guerra, pois o balanço para aquele mês inicial foi muito mais defasado do que o daquele não tão longínquo agosto de 1914, quando ao menos a Marinha Imperial criada por Bismarck e Tirpitz era a segunda do mundo.

O *Almirante Graf Spee* se achava no mar desde o anoitecer de 21 de agosto

Os encouraçados de bolso foram um prodígio da arquitetura naval de sua época

6 Os aços denominados Wotan Hart e Wotan Weich foram utilizados na confecção das blindagens do encouraçado, além do Krupp cimentado para o restante das estruturas.

7 Talvez a resposta mais rápida tenha sido a francesa, com a construção do *Dunkerque* e do *Strasbourg*, em 1937 e 1938, respectivamente.

8 CERREZO MARTINEZ Ricardo C/ N. “Armada Española, siglo XX”. Ediciones Poniente. Madrid. España. 1983. Tomos 3º e 4º.

daquele terrível ano de 1939, de forma clandestina, aproveitando o péssimo estado do tempo sobre grande parte da Europa Ocidental. Como se observou, os ventos de guerra que chegavam ao continente haviam localizado em posição de espera o encouraçado cuja saída ao Atlântico não havia sido detectada pelos britânicos.

De forma que a eclosão da guerra encontrou o navio navegando entre as Canárias e Cabo Verde, e seu comandante, o Capitão de Mar e Guerra Hans Langsdorff, recebeu imediatamente de Berlim um rádio em que se determinava sua tarefa: fazer uma incursão sobre o tráfego mercante inimigo ao sul do Equador, cruzando indistintamente do Atlântico ao Índico. Foi-lhe indicado taxativamente que ele não devia combater cara a cara com unidades similares ou maiores, salvo em situação tática inevitável. Isto era quase uma repetição das campanhas corsárias que havia efetuado a Marinha do Kaiser em dado momento e sobre estas mesmas águas, já velhas conhecidas. O Comando Naval alemão havia estudado detalhadamente o teatro do Atlântico Sul desde muito cedo, já que, por exemplo, em abril de 1925 e junho de 1927, o Navio Oceanográfico *Meteor* havia realizado viagens de estudo naquelas águas, mapeando a quase totalidade de tão grande área oceânica⁹, num trabalho cujos resultados eram agora bem aproveitados. E, por causa disso, o veleiro-escola alemão *Albert Leo Schlagetter*, durante o primeiro trimestre de 1939, também havia aproveitado sua visita a águas sul-americanas para estudar e aperfeiçoar o conhecimento daquele entorno.¹⁰

Deve destacar-se que, no planejamento da travessia atlântica do encouraçado, procurou-se não deixar brecha para o azar. No estado-maior do navio iam seis oficiais da Marinha Mercante, profundos conhecedores dos portos sul-americanos, africanos e índicos. Mas, a rigor, não há dúvida de que o teatro eleito, a tantas milhas da bloqueada Alemanha, supunha o enfrentamento de riscos pontuais que, por força, deveriam ser discutidos na mesa do Estado-Maior naval alemão desde que o encouraçado entrou em operação. Para ele se havia estruturado um sistema de apoio considerado eficaz para sustentar uma incursão do navio pelo Atlântico Sul, com tudo bem planejado. Além do mais, isso indica que, desde antes da Grande Guerra, a Inteligência alemã tinha colocado seus olhos sobre o Sul, estabelecendo-se o denominado *Etappendienst*, um serviço de reaprovisionamento subreptício para os navios alemães em portos sul-americanos, aproveitando as colônias de imigrantes alemães e suas indústrias.¹¹

O mercante armado *Altmark*, sob o comando do Capitão Dau, seria o navio mãe do *Almirante Graf Spee*, no qual este reabasteceria e do qual receberia apoio em qualquer caso, incluído um não hipotético combate. Para isso se havia estabelecido um cronograma de “*rendez-vous*” em uma grade quadriculada do Atlântico que funcionou durante todo o processo.

Afirmavam os executores dessa operação que o transtorno que ocasionaria a presença atlântica do *Almirante Graf Spee* sobre o tráfego mercante franco-britânico seria muito grave e aleatório para as linhas

⁹ Hans Walden, meteorologista-chefe a bordo do *Almirante Graf Spee*, havia participado da viagem do *Meteor*. Escapado da internação argentina, em 1940, foi assessor, em sua especialidade, do Almirante Doenitz, embora este fosse comandante da Força Submarina alemã.

¹⁰ Este navio-escola foi internado no Chile, em 1939.

¹¹ O *Etappendienst* foi fundado pelo Estado-Maior da Marinha Imperial alemã em 1911. No período entre-guerras, este serviço foi destacado para portos sul-americanos.

que ligavam o comércio inimigo em águas muito distantes das metrópoles. Por isso se julgava que muitas unidades de porte aliadas deveriam navegar em direção a esta zona, distraindo forças do teatro europeu.

Realmente, isto foi conseguido, mas, em estudo mais profundo do tema, se pode concluir que a condicionante que supunha utilizar uma grande unidade de superfície como incursionista tradicional, leia-se submersível, cruzador ligeiro ou mercante auxiliar armado, ao estilo da guerra anterior, significava arriscar demais, coisa plenamente discutível, pois o balanço de destruição e de presas que o encouraçado obteve bem poderia ter sido conseguido por um submersível com boa cobertura. Sobre este tópico, no entanto, como para criar maior polêmica, cita-se a fabulosa comissão do *Almirante Scheer*, entre 31 de julho de 1940 e 1º de abril de 1941, sem detecção pelo inimigo, com 113.233 toneladas afundadas em 161 singraduras, número superior ao de seu gêmeo.

Em suma, o *Almirante Graf Spee*, em sua campanha atlântica e índica, somou nove presas, entre 30 de setembro e 7 de dezembro de 1939, todas mercantes de bandeira britânica – *Clement*, *Newton Beach*, *Ashlea*, *Huntsman*, *Trevanion*, *Africa Shell*, *Doric Star*, *Tairoa* e *Streonshal* –, superando 50 mil toneladas, feito obtido em 113 singraduras, praticamente sem avistar terra alguma. Esta operação foi uma dor de cabeça para o

Almirantado, fato assinalado pelo próprio Churchill em suas memórias, pois todas as táticas que o encouraçado utilizou foram favoráveis para a concretização de seu propósito; embora tenha falhado parcialmente em várias oportunidades, não somente por encontrar com algum mercante neutro delatando sua presença¹², mas porque, durante seus dois antepenúltimos afundamentos, não se conseguiu impedir que os radioperadores desses navios lançassem no ar um S.O.S., coisa que finalmente levaria a Inteligência adversária a registrar sua presença e prever seus futuros possíveis passos. E sobre este último fato encontra-se um dos fatores-chave para conduzir toda esta crônica a seu final nas águas do Prata.

O comando naval aliado, desde o mês de outubro, organizou cerca de nove grupos de caça, estruturados com dois ou mais cruzadores e, às vezes, com algum encouraçado ou porta-aviões, que se lançaram em uma busca ineficaz, operando em diversos pontos aos redor das rotas de sua navegação mercante.¹³

A tática empregada pelo Capitão Langsdorff para pegar suas presas não causou baixas no pessoal civil dos navios mercantes, fato que o converteu, já passada a guerra, em objeto de livros e comentários, sendo ele apontado como um verdadeiro cavalheiro do mar por aqueles marinheiros que se viram “hospedados” a bordo do encouraçado.¹⁴

12 No mesmo dia em que o mercante *Clement* afundou, à noite foi apresado o barco grego *Papalemos*, para o qual se transferiram os prisioneiros do anterior. Ao aportar em Cabo Verde, se propagou a notícia de que um grande navio alemão operava no Atlântico Sul.

13 Por exemplo, entre Pernambuco e Dacar operaram o Porta-Aviões *Hermes* e os cruzadores franceses *Dupleix* e *Foch*. Em águas sul-africanas se encontraram os cruzadores *Shropshire* e *Sussex*. E destacamos as forças estabelecidas em Gibraltar, em um ponto apropriado para interceptação em direção a águas europeias.

14 Vinte e nove oficiais mercantes britânicos estavam a bordo do encouraçado durante o mesmo combate de Punta del Este, mais 30 tripulantes do *Streonshal*. Por outro lado, em 16 de fevereiro de 1940, no Fiorde de Jossing, em águas da neutra Noruega, o *Altmark* foi tomado de assalto pelo destróier britânico *Cossack*, desencadeando uma crise internacional que levou à invasão alemã do país escandinavo. A bordo do auxiliar alemão iam 299 prisioneiros capturados pelo *Almirante Graf Spee*.

Pode-se contar aqui uma infinidade de anedotas repassadas por aqueles que foram seus prisioneiros, que muito serviram para criar sua justa lenda de delicado e gentil marinheiro, que tinha pleno respeito pelas leis internacionais da guerra e pelos direitos humanos.

Como se destacou, os rádios dos mercantes *Doric Star* e *Tairoa*, afundados na costa angolana, mexeram no vespeiro do Atlântico em um nível muito alto, fazendo o Almirantado crer que o incursionista, sem dúvida um encouraçado, era mais de um. Assim o afirmava, em 6 de dezembro, em plena Câmara dos Comuns, o então Primeiro Lorde Winston Churchill, dando conta de sua perplexidade, embora o certo é que se começava a consumir um sistema de cerco para o teatro onde se julgava estar o *raider*, destacando-se unidades para varrer de forma permanente o espaço oceânico mais curto, entre Recife e a costa africana, além do restante, cujos pontos de apoio se sustentavam da África do Sul às Malvinas.

Naquela segunda semana do último mês de 1939, muitas contingências atuavam contra a boa sorte de Langsdorff, pois o comodoro Henry Harwood, comandante da Divisão Sul-Americana da Royal Navy, assumiu que a probabilidade de que o incursionista alemão entrasse no Rio da Prata era alta, lembrando que o tráfego próprio de seus portos até a Grã-Bretanha – carne, lã, trigo, arroz, conservas, carne-seca etc. – era de intensidade considerável e, portanto, valia a pena posicionar-se na boca dessa área em espera. Como coisa do destino, justamente Langsdorff, nesse mesmo momento, considerava necessário, por diversos fatores, já que seu cruzeiro se achava no final, que seu navio investisse sobre as linhas que saíam do Prata, atentando para a probabilidade de encontrar algum comboio, situação

que, embora merecesse envolver-se em combate com sua escolta, não apontava dificuldades, fosse pela relevância de seus integrantes ou pela debilidade dos cruzadores que sua inteligência assinalou existirem no teatro para onde, finalmente, resolveu se encaminhar.

Aqui surgiu um imprevisto portador de futuro, pois quando da captura e do afundamento do cargueiro *Streonshalh*, já em águas sul-americanas, à altura do paralelo do porto brasileiro de Santos, foi encontrado a bordo um exemplar do diário *Buenos Aires Herald*, em que eram assinaladas as entradas e saídas marítimas dos portos de Montevideu e Buenos Aires. Este mercante havia zarpado do terminal de Montevideu em 26 de novembro com uma carga de trigo e se dirigia ao Reino Unido. Logicamente esse periódico induziu o Capitão Langsdorff a confirmar suas apreciações de que parecia que a navegação mercante britânica tomava uma derrota longe de terra, pelo centro do Atlântico, talvez como medida de precaução diante do perigo dos incursões. Por isso tomou a decisão de cruzar pelas águas próximas à boca do Rio da Prata, para conquistar a tão desejada presa na forma de um comboio, a essa altura, merecida recompensa para conseguir o planejado e o já desejado regresso para casa. De tal maneira, tudo caminhava para um encontro, apesar da imensidão oceânica, até aquele momento bem aproveitada por Langsdorff.

O COMBATE NAVAL DE PUNTA DEL ESTE

Como visto, dos três “encouraçados de bolso” somente o *Almirante Graf Spee* teve efetiva participação em um combate naval. O *Almirante Scheer* e o *Deutschland*, então batizado *Lutzow* por

razões de prestígio político, não viveram para cumprir a finalidade para a qual foram construídos, pois o primeiro foi afundado por um ataque aéreo em abril de 1945, no porto de Kiel, e o outro foi incendiado em 4 de maio daquele mesmo ano no porto de Swinemunde. Talvez o aproveitável da história destes dois últimos navios tenha sido sua intervenção em águas do Ártico e do Báltico, embora já no final da guerra.

A oportunidade para o *Almirante Graf Spee* surgiu no amanhecer de 13 de dezembro de 1939, quando topou com os cruzadores de Harwood, desenrolando-se uma ação em torno de uma posição 34° 17' 30" sul e 049° 12' oeste, a cerca de 350 milhas das costas uruguaias do departamento de Rocha.

Às 5h52 daquela límpida manhã, do telêmetro principal, localizado no alto do mastro, o vigia do *Almirante Graf Spee* acionou o alarme, embora já não para deter algum solitário mercante, mas para advertir da presença, em direção oeste, dos sinais de fumaça de navios desconhecidos. No início, a novidade pareceu alertar Langsdorff da proximidade do anunciado comboio rio-platense, mas depois de segundos, foi notando os altos mastros de uma embarcação, claramente destacada, em princípio por sua altura, e depois visualizou claramente as silhuetas de três navios de guerra, cuja derrota parecia quase de popa para seu encouraçado.

Era a Divisão Sul-Americana da Marinha britânica: o Cruzador Pesado *Exeter* e os ligeiros *Ajax* e *Achilles*¹⁵, faltando somente o Cruzador *Cumberland*, que

naquela hora se achava reabastecendo nas Malvinas.

Nesse momento crucial, Langsdorff sem dúvida teve em mente a diretriz do alto comando, que lhe apontava a inconveniência de iniciar combate, mas a aparição repentina desses três navios adversários o fez hesitar, e por isso ele decidiu encarar a luta. Realmente, segundo asseguram alguns historiadores de renome, o *Almirante Graf Spee* bem poderia evadir-se nesses minutos decisivos, já que pouco antes, às 6h16, Harwood advertiu claramente que se achava diante de um encouraçado inimigo. Basta ler o memorial que o próprio comodoro enviou ao Almirantado, com data de 30 de dezembro de 1939¹⁶, para constatar como os britânicos foram surpreendidos pela aparição do *Almirante Graf Spee*, o qual, anunciando o que viria, às 6h18 abriu fogo de suas torres principais sobre o *Exeter*.

Por isso, reiterando, Langsdorff teve uma certa margem de fuga e poderia muito bem ter escapado, embora momentaneamente, da vista inimiga. Mas sem dúvida teria sido perseguido e, dada a maior velocidade de seus inimigos, combateria em retirada até o anoitecer quando, sem dúvida, por não contarem com radar de seus oponentes, teria aproveitado a escuridão para fugir. Porém isso significaria horas com seus inimigos seguindo seu rastro, certamente a uma distância considerável, dado o alcance de 11" do *Almirante Graf Spee*.

E se levarmos em conta de que haveria luz solar por mais 12 horas, fica implícita uma das encruzilhadas em que se achava

15 *Exeter*: cruzador classe *York* lançado em 1931, com 8.390 toneladas de deslocamento, seis tubos de 8" e velocidade de 32 nós. *Ajax* e *Achilles*: cruzadores classe *Leander*, com 6.800 toneladas, oito tubos de 6" e velocidade de 32,5 nós.

16 Este memorial, com 103 subitens, foi publicado na obra sobre o combate do Rio da Prata do General Alfredo Campos, que, na ocasião, era ministro da Defesa da República Oriental do Uruguai.

o comando do encouraçado. Mas talvez por essa razão o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff tenha confiado plenamente em seu navio e, rompendo o fogo de sua artilharia principal a uns 19 mil metros sobre seu alvo maior, o *Exeter*, lançando-se sobre ele, buscando diminuir distância rapidamente à feição para seus enormes canhões calibre 11”, com um peso de salva conjunto de mais de 2 mil kg e em favor de sua proteção passiva.

O tiro alemão obteve êxito, e em poucos minutos o Cruzador *Exeter* recebia duro açoite, começando uma odisseia que o levaria a perder quase toda sua capacidade de reação, já que, na segunda salva alemã, sua torre B foi destruída, deixando também fora de serviço a ponte de comando. Se colocava em jogo a notória superioridade de um navio de linha diante de três cruzadores, fato já destacado pelo mesmo Almirantado em suas ordens de batalha. Mas, como se verá, a tática que assumiu Harwood diante desta contingência era a única possível para tentar diminuir as diferenças materiais existentes, e por isso fracionou sua força em duas unidades pelos dois lados do inimigo, conseguindo dividir parcialmente seus disparos e atirando ele próprio, embora arriscando seriamente, pois qualquer impacto das 11” adversárias poderia significar seu fim.

São muitos os relatos do acontecido a bordo do cruzador pesado, nos quais se detalham os impactos sucessivos absorvidos, pois sua manobra não conseguia desviar o fogo inimigo. E sem dúvida, diante desse panorama inicial, a primeira impressão do comando britânico era profundamente

pessimista, como o apontava o segundo oficial do *Ayax*: “Como se sabe, eu me encontrava na ponte com o suboficial sinaleiro ao meu lado. O *Exeter* havia recebido um impacto de granada de 11” e podíamos ver claramente que se achava mortalmente ferido e coberto de chamas de um extremo ao outro. Naquele momento crítico, o suboficial fez o seguinte comentário: “Parece que vai ser outra sangrenta Batalha de Coronel, senhor”.¹⁷

“O *Exeter* foi partido pela terceira descarga simultânea do *Graf Spee*. Um dos projetis deste estourou próximo ao meio da embarcação, matou os operadores do canhão de boreste, danificou os meios de comunicação e perfurou os hidroaviões e refletores. Naqueles momentos foram executados preparativos para lançar os hidroaviões por catapultas, mas como se encontravam ambos fora de ação, sem auxílio mecânico, foram jogados manualmente para o mar pelo costado.”¹⁸

“Depois de o *Exeter* haver efetuado oito descargas simultâneas, recebeu, às 6h24, um impacto direto de um projétil de ação direta de 11” em frente à torre B. O projétil explodiu no choque e pôs a torre fora de combate, os estilhaços caíram sobre a ponte, varrendo-a e matando ou ferindo todos os tripulantes que ali se encontravam, com exceção do comandante e de dois outros homens, e destruindo as comunicações com o passadiço.”¹⁹

Porém, apesar desse vendaval de fogo, que em parte impossibilitou ao *Exeter* centrar seu fogo sobre o alvo, o cruzador foi um “osso duro de roer”, pois conseguiu encaixar sobre seu formidável adversário três impactos de seus 8”, embora estes não

17 MILLINGTON-RAKE, Sir Eugen. *El drama del Graf Spee e la batalla del Río de la Plata*. Barreiro y Ramos. Montevideo, 1964, p. 125.

18 Apontamentos de Harwood. Número 14.

19 *Ibidem*. Número 15.

tivessem provocado danos consideráveis. Mas supunha-se que o encouraçado tenha prosseguido tomando-o como alvo de sua bateria principal.

Isso foi aproveitado pelo *Ajax* e pelo *Achilles*, que, como dissemos, manobrando conjuntamente como uma divisão, em direção oposta à do *Exeter* – passaram para o bordo oposto do encouraçado –, impuseram sucessivos impactos ao navio alemão, fato por demais importante, pois o fogo da artilharia secundária do *Almirante Graf Spee*, por problemas de telemetria, não obteve alvo algum durante todo o combate.

De tal maneira, apesar da blindagem do encouraçado suportar plenamente o ataque dos canhões de 6” dos cruzadores ligeiros rivais, Langsdorff se viu obrigado, em determinado momento, a mudar o alvo e voltar seus canhões de 11” para os dois ligeiros que o assediavam, cujas manobras arriscadas, na realidade, buscavam salvar o *Exeter* de sua destruição. Enfrentando essa situação, Harwood – cujo pavilhão estava hasteado no *Ajax* – começou a diminuir audazmente a distância sobre o navio, aproximando-se a 9 mil metros de seu inimigo, manobrando suas duas embarcações como se fossem destróieres, lançando torpedos em desesperada salva, o que, embora pudesse levar à sua perdição, teve um êxito parcial, já comentado, pois as 11” do adversário se voltaram para eles, livrando o infeliz *Exeter*, ao menos momentaneamente, de receber o golpe final.

Sobre este episódio específico, as fontes alemãs falam de um momento bastante difícil para o *Almirante Graf Spee*, dada a manobra tática empregada pelos cruzado-

res ligeiros britânicos, que buscaram distrair a artilharia principal de seu inimigo, e cujo fogo atingiu o alvo repetidamente, causando baixas no pessoal exposto do navio alemão e múltiplas destruições em sua superestrutura. Não há dúvida de que os cruzadores foram beneficiados com a sorte de os canhões secundários do encouraçado terem falhado, mas quando os tubos maiores deste os miraram como alvo, tiveram que se afastar rapidamente, culminando esta ação com vários impactos de 11” sobre suas estruturas, embora sem danos muito importantes.

“No total, o *Spee* recebeu 17 impactos diretos de 15 cm, que, em sua maioria, não causaram danos sérios. Geralmente, os ingleses atiram com granadas de efeito retardado (espoleta de atraso) ou com granadas perfurantes; talvez porque supõem que, com elas, podem perfurar nossa couraça, mas três delas bateram como feijões contra a couraça de nossa torre e, quando conseguiam perfurar nossas superestruturas reforçadas com chapas, caíam na água sem causar danos. Se, em vez deste tipo de granada, os ingleses houvessem usado granadas com espoleta de contato, o *Spee* teria ficado com um aspecto bem diferente depois de 15 impactos diretos e nossas baixas teria sido maiores.”²⁰

Este é um momento muito claro e comentado do combate de Punta del Este²¹, cujo panorama nos mostra o *Exeter* virtualmente fora de combate, sua superestrutura crivada, operando somente um canhão principal, com 50 baixas mortais a bordo e, o mais grave, 650 toneladas de água embarcada devido a inumeráveis rombos sob sua linha d’água, adernando mais de

20 RASENACK, Wilhelm. *La batalla del Río de la Plata*. Ed. Beutelspacher, Buenos Aires, Argentina, 1989, p. 115.

21 Uma batalha é um feito militar plenamente determinado por seu tamanho, em que a vitória e a derrota podem significar ganhar ou perder uma guerra.

10° para boreste e com a proa afundando em um metro. O *Almirante Graf Spee*, como haviam previsto seus construtores e temido seus adversários, havia acabado com seu rival maior em poucos minutos.

“O *Exeter* havia inclinado sua popa gradualmente ao reduzir a velocidade por causa das avarias na proa. Prosseguiu disparando a torre e mediante controle local, até 7h30, quando lhe faltou energia devido à inundação. Já não se achava em condições de continuar combatendo e, por volta de 7h40, se dirigiu ao sudeste a pouca velocidade, para reparar as avarias e voltar a ficar em bom estado de navegação.”²²

Para que o navio alemão pudesse dar o golpe de misericórdia no cruzador pesado inimigo, somente precisava livrar-se do assédio do *Ayax* e do *Achilles* e se encaminhar para onde estava aquele, para tentar destruí-lo. Mas não foi assim, e, em determinado instante, o *Almirante Graf Spee* rumou marcadamente para sudoeste lançando uma cortina de fumaça, justamente no momento em que *Hardwood* ordenava que seus dois navios se afastassem do alcance da artilharia dos pesados canhões inimigos, reconhecendo claramente que um só impacto de 11”, como reiteramos, de alguma forma, seria o final para qualquer um deles.

“Às 7h38 a distância se reduziu a 8 mil jardas. Nesse momento me foi informado que ao *Ayax* só restavam 20% de suas munições e que tinha somente três canhões em ação, pois um dos guinchos da torre B havia se descomposto e as torres Y e X se achavam fora de ação. O fogo do *Graf Spee* era, todavia, muito exato, e o encouraçado não parecia ter sofrido muitas avarias. Por isso resolvi desistir

da ação diurna, abortar e tentar de novo depois de escurecer.”²³

Então, em momento decisivo, em que, como se observa, o comodoro *Harwood* julgava perdida a ação, acontece algo absolutamente inesperado, pois o comando do encouraçado parece desistir da ação e resolve colocar a proa para o Rio da Prata, quando tudo parecia a favor de uma resolução final, muito provavelmente pelo afundamento do *Exeter* e logo prosseguir com o resto, buscando conseguir sobre o *Ayax* e/ou o *Achilles* um bom impacto de sorte, para terminar a luta.

Desde o início o Capitão *Langsdorff* havia tomado a decisão de combater ao ar livre – como nos memoráveis tempos da vela –, desistindo de se deslocar para o passageiro do encouraçado, onde não somente se acharia protegido, mas também com todos os elementos apropriados à melhor condução de sua unidade. Esta decisão faz supor que seu ego superou sua prudência, situação que afetaria gravemente toda a ação. Por esta contingência, o comandante alemão deve ter estabelecido uma rede de mensageiros para ligar suas ordens com o passageiro. Assim, quando o fogo inimigo começou a atingir o encouraçado, um projétil de 6” atingiu o passageiro, resultando na morte de seu secretário, o Capitão-Tenente *Grigat*²⁴, e na perda de consciência do próprio *Langsdorff*, por causa de explosão próxima.

“Quando o comandante recebeu a informação sobre o tipo de unidades que nos enfrentavam, disse secamente e sem tirar o costumeiro cachimbo do canto da boca: ‘Vamos engoli-los’. E, em vez de ir ao posto de comando do encouraçado, dirigiu-se ao tijupá. Dali de cima pôde ver melhor os acontecimentos e dirigir as

22 Memorial de *Harwood*. Número 33.

23 *Ibidem*. Número 36.

24 Único oficial do encouraçado morto em combate.

ações. Mesmo quando choveu estilhaços e fragmentos, e quando todo mundo se pôs automaticamente abrigado atrás das chapas de revestimento, manteve-se firme e tranquilo, dando suas ordens. Foi ferido duas vezes: no ombro e no braço. Sangrou muito. No entanto, só permitiu que lhe colocassem uma atadura de emergência. Em outra ocasião, a pressão de explosão de uma granada o atira ao solo e ele perde a consciência. Foi chamado o Imediato, que continuou dirigindo as ações, mas nosso comandante em pouco tempo volta a si e retoma o comando.”²⁵

A análise histórica é muito crítica com o comandante do navio devido a este instante claramente determinado. Nesse preciso momento, Harwood, como dissemos, “desistia da ação diurna”, com o significado implícito de que deixava o *Exeter* nas mãos do destino. Mas os britânicos observam, sem dúvida com surpresa, como o encouraçado se afasta para Oeste, cubrindo-se com cortina de fumaça, como que estabelecendo o fim da ação.

“Outra impressão forte que conservo foi a de quando, inversamente ao que diziam a maioria dos informes e derrotas, tanto o *Spee* como os cruzadores britânicos decidiram interromper a ação simultaneamente e se separaram, sob espessas cortinas de fumaça; o incidente mostrava um aspecto ligeiramente engraçado desde uma vista aérea.”²⁶ Esta avaliação tão sugestiva foi feita pelo Tenente-Aviador Duncan Lewin, pilotando o hidroavião do *Ajax*, o que detalha a surpresa britânica diante da conduta do inimigo.

“Naquele momento, as baixas em combate eram as seguintes: o *Graf Spee* tinha 37 mortos; o *Ajax*, sete; o *Achilles*, quatro; e o *Exeter*, 53. E se depois houvesse sido

mandado ao *Graf Spee* qualquer outro oficial de Marinha alemão que não fosse Hans Langsdorff, haveria invertido imediatamente o rumo de seu navio, sem titubear, para, a 27 nós, perseguir os cruzadores ingleses que se retiravam. Sendo estes capazes de uma velocidade de 32 nós, haveria transcorrido mais de uma hora antes que o *Ajax* e o *Achilles* tivessem podido sair do alcance da artilharia pesada do encouraçado de bolso (a artilharia deste navio alemão tinha alcance de 41 mil metros), supondo que houvessem conseguido fazê-lo, o que não parece provável. Pelo contrário, o verossímil é que ambos os navios houvessem sucumbido. Por outro lado, o *Exeter* estava desprotegido, e um só torpedo ou algum projétil na linha d’água bastaria para afundá-lo: jamais oficial naval algum teve tão ressonante e completa vitória tão ao alcance da mão e tão torpemente renunciou a ela! O *Graf Spee* seguiu rumando para Oeste, navegando a 23 nós. Langsdorff inspecionou seu navio e decidiu que, como este não se achava em condições de desafiar as tormentas de inverno do Atlântico Norte, deveria entrar em porto para reparos. Segundo o historiador alemão Friedrich Rüge, ‘esta foi uma decisão errada, imputável sem dúvida alguma ao fato de que seu longo cruzeiro e o difícil combate haviam afetado profundamente este oficial, por outro lado de muito grande valor’. Sem a menor dúvida assim teve que ser.” Vejamos o que disse o Capitão de Mar e Guerra W. E. Parry, comandante do *Achilles*: “Quando se interrompeu o combate, minha impressão era de que o inimigo poderia ter feito o que quisesse. Não mostrava sinais de estar avariado, seu armamento principal disparava com precisão; o *Exeter* estava evidentemente fora de combate; logo,

25 RASENACK. Obra resenhada, p. 110.

26 MILLINGTON-DRAKE. Obra resenhada, p. 137.

somente tinha dois cruzadores ligeiros que lhe impediriam de atacar o valioso comércio do Rio da Prata, resultando, portanto, surpreendente, quando, alguns minutos depois, observamos que o inimigo se dirigia a boa velocidade para oeste”. Efetivamente, quando Harwood viu que não foi perseguido nem alvejado, primeiro esfregou os olhos surpreso, então soltou um suspiro profundo de alívio e finalmente ordenou voltar e inverter o rumo para seguir o encouraçado.... a uma prudente distância. Porque, como escreveria depois um dos oficiais do *Achilles*, “era para nós incrível que o encouraçado alemão fugisse de um cruzador e meio bastante avariado e com pouca munição. E por que, por que não foi até o *Exeter* para destruí-lo? Sim, o Capitão de Mar e Guerra Hans Langsdorff entregou aos ingleses um combate que já havia vencido, mas também, e embora isto seja inédito, doaria seu valioso e magnífico navio de guerra gratuitamente.”²⁷

Dramática foi a encruzilhada do comandante do *Almirante Graf Spee*, pois, ao tomar esta decisão, selou boa parte do destino de seu navio. As avarias da embarcação, de momento, não significavam nenhum impedimento especialmente grave de modo a não decidir clara e rapidamente um combate mais do que favorável, coisas que logo se comprovariam em Montevideu, confirmando todo aquele volume de hipóteses que desde sempre têm sido elaboradas sobre este tema, coisa que tem merecido verdadeiros rios de tinta em

dezenas de obras. A questão permanece e deve ser reconhecida, entre inúmeras hipóteses, que talvez o comandante do encouraçado não tenha visualizado de forma correta os danos que havia causado ao inimigo, mas afirmar que este último, além de outros itens, foi condição de peso para decidir entrar no Prata, supõe uma grande falha de observação dos alemães.²⁸

O *Almirante Graf Spee* foi direto para a boca do lobo: Montevideu. Bem poderia haver posto a proa para Mar del Plata, um porto mais próximo, ou abrir caminho para o oceano, coisa que não poderia ter sido impedido de fazer.

Se repassamos cuidadosamente todas aquelas opiniões coletadas entre os que se achavam junto a Langsdorff nos instantes-chave da empreitada, se conclui que seu proceder mudou completamente após o golpe brutal recebido no tijuapé. Seu pensamento errático e seu notório esgotamento psíquico eram muito visíveis para seu estado-maior, em especial ao receber a notícia de danos e iniciar uma breve corrida pelas cobertas, onde observou as consequências exteriores causadas pelo combate. E aqui encontramos o núcleo de todo esse rápido processo, já que nesse instante ele ordena demandar porto neutro, decisão sem dúvida precipitada para aqueles oficiais mercantes que, como conhecedores do país e das águas para onde se dirigiam, deveriam tê-lo preparado adequadamente, dados todos aqueles fatores de ordem política que logo se fariam sentir.²⁹

27 DE LA SIERRA. *Obra resenhada*, p. 110.

28 “Os meios materiais sob o comando do comodoro Henry Harwood eram tecnicamente inferiores aos disponíveis ao comandante alemão, e seu estado de operatividade depois do combate era crítico. Seu espírito militar, sua capacidade profissional e a sorte foram decisivos para seu oponente acreditar que o combate estava perdido e que não tinha outro remédio que não refugiar-se nas águas neutras do porto de Montevideu.” MASCARELLO, *obra resenhada*, p. 41.

29 Dentre os integrantes da Marinha Mercante ligados ao estado-maior do encouraçado (cinco oficiais), todos profundos conhecedores do Rio da Prata, destacamos o Tenente Bruno Herzberg, da linha Hamburgo-América, que escapara da internação argentina e que morreu em 13 de outubro de 1942 a bordo do Mercante Auxiliar *Komet*, no porto de Le Havre.

Se recorremos às opiniões de valiosas fontes, como a do Almirante Theodor Krancke – que, no comando do *Almirante Scheer*, afundou mais toneladas que seu gêmeo no outono de 1940 –, se chega ao centro desta meada, pois, com os informes coletados de alguns oficiais do *Graf Spee*, neste caso o Capitão Ascher, é indicada a momentânea perda das capacidades psíquicas do comandante como a real causa do processo de indecisão a que se viu sujeito Langsdorff naqueles minutos tão decisivos quanto fatais. “Quando, mais tarde, Langsdorff se recuperou totalmente, ao se dar conta de que havia cometido erros irreparáveis, pensou em sua morte e não pôde encontrar nenhuma solução”,³⁰

O caráter mais íntimo de Langsdorff o fazia um chefe inclinado à proteção das vidas sob sua responsabilidade, como já mencionado, e é praticamente unânime o sentimento de devoção que os tripulantes do encouraçado tinham pelo seu comandante, e isso é ressaltado cada vez que a investigação vai por esta via. Já se somavam quatro meses de navegação (115 singraduras), e seu cansaço era visível por todos, coisa sem dúvida influente em seu psiquismo, e em grau tão alto que foi condição expressa para tomar tão fatal decisão que o conduziu a uma armadilha, fato

então apontado em sua carta final, quando os dados já estavam lançados e nada mais havia o que fazer; somente aguardar sua sinistra resolução posterior, tomada pelo peso dos seus erros.

Quando, em dezembro de 1979, se comemoraram as quatro décadas desses feitos, foi realizada uma entrevista com o ajudante de ordens do Capitão de Mar e Guerra Langsdorff, o então Capitão-Tenente Kurt Diggins, que atribuiu a decisão de seu comandante de entrar no Rio da

Prata “a possíveis complicações derivadas de um estado de choque causado pelos ferimentos que Langsdorff recebera na ponte de comando, onde estava protegido pouco tempo antes”.³¹

De maneira que o *Almirante Graf Spee* se dirigiu diretamente a Montevideu, entrando a uma velocidade de 22 nós para a história naval do Rio da Prata. O *Ajax* e o *Achilles* re-

solveram segui-lo, embora, como ordenou Harwood, a uma distância segura de suas torres principais. De sua parte, o *Exeter* se dirigiu às Malvinas, com sua carga fatal de baixas e destroços, apagando seus incêndios e fazendo contenções em suas obras vivas na medida das possibilidades de bordo. Havia recebido nada menos que oito impactos de 11”. Vários meses depois, seria rebocado para porto inglês,

A momentânea perda das capacidades psíquicas do Comandante Langsdorff teria sido a causa de sua indecisão naqueles minutos tão decisivos quanto fatais. O *Graf Spee* se dirigiu a Montevideu e entrou a uma velocidade de 22 nós para a história naval do Rio da Prata

30 MILLINGTON DRAKE. Obra resenhada, p. 177 em diante.

31 MARQUEZ, Alberto Cristián Lic. “A 60 años de la batalla del Río de la Plata”. *Revista Naval*. Montevideo, Uruguay, 1999, Año X, Revista nº 35, p. 99.

reparado e logo enviado ao teatro asiático, onde foi afundado por meios japoneses na Batalha do Mar de Java, finda em 1º de março de 1942.³²

No meio da manhã, já próximo a águas uruguaias, o encouraçado encontrou com o mercante britânico *Shakespeare*, procedente de Montevidéu, o qual para e lança alguns botes na água, mas, por considerações políticas, Langsdorff decide deixá-lo seguir sua viagem para o país ao qual se encaminhava, para não manchar sua imagem com o afundamento de um navio recém-saído de porto uruguaio. Mas tenta um truque para atrair Harwood ao alcance de sua artilharia, emitindo uma mensagem por TSH em que anuncia a seus inimigos que recolham os botes salva-vidas do vapor inglês. Logicamente o comodoro não mordeu a isca e fora do alcance alemão, muito acima do seu horizonte visual.

Recorrendo uma vez mais a fontes britânicas, às 13h47, Harwood enviou um rádio ao adido naval em Buenos Aires, relatando que parecia que o encouraçado se dirigia ao Rio da Prata, o que em parte o surpreendeu.

Esta última evolução fez com que o comodoro ensaiasse uma nova tática, ao se acercar de águas uruguaias, bem conhecidas suas.³³ Nesse caso, se o Almirante Graf Spee realmente resolvesse penetrar no espaço médio do estuário e entrar em Montevidéu, como a sua derrota indicava, Harwood buscaria colocar-se em uma posição para tentar um torpedeamento aproveitando as águas muito rasas, sendo que o navio alemão deveria navegar pelos estreitos canais de entrada do maior porto do Prata.

Caía a tarde, e parte das autoridades uruguaias já estavam informadas de que estava se desenvolvendo um combate em águas próximas, coisa que rapidamente se confirmaria, já que acontecia uma breve troca de fogo entre os contendores diante de Punta del Este, que, embora sem consequências para nenhum dos três navios, fez com que, com seus estampidos, a população local entrasse em alerta geral. E este último incidente causaria alvoroço na imprensa de rádio, fazendo com que, em toda a costa entre Montevidéu e Maldonado, se acumulasse um público ávido por observar uma batalha, congestionando o trânsito das estradas próximas aos pontos altos. Este era somente o começo de um capítulo que, para milhares de civis, seria inesquecível.

“Parecia que o *Graf Spee* se propunha a entrar no Prata, e às 19h02, dei ordem para que o *Achilles* o seguisse a oeste de Lobos, e para que o *Ajax* prosseguisse ao sul do Banco Inglês, no caso de ele voltar por essa rota. Também dei instruções ao *Achilles* para que se aproveitasse, tanto quanto possível, das águas territoriais ao persegui-lo. Minhas instruções foram perfeitamente seguidas pelo Capitão W. E. Parry, que entrou com o *Achilles* nas águas da Ilha de Lobos e próximo à costa do Uruguai.”³⁴

A Royal Navy, como desde tempos imemoriais, estava prestes a incursionar por águas de um país neutro em pleno combate, feito que provocaria uma reclamação uruguaia que daria muito o que falar durante bom tempo, com as implicações do caso.

Ancorado na ampla enseada de Maldonado, em frente à ainda incipiente Punta

32 A bordo havia 12 sobreviventes do combate de Punta del Este.

33 Participou da Grande Guerra. Entre 1919 e 1921, esteve em serviço em águas sul-americanas, no Cruzador *Southampton*. Em 1936, era comandante da Divisão Sul-Americana, com pavilhão no *Exeter*. Católico. Colheu boas amizades na região. Em 1937, prestou grande ajuda a sobreviventes do terremoto ocorrido no Chile.

34 Memorial de Harwood. Número 47.

del Este, achava-se o Cruzador *Uruguay*, em viagem de instrução, sob o comando do Capitão de Fragata Fernando Fuentes, que, desde a primeira hora desse dia, já havia sido avisado pelo alto comando de que em águas atlânticas se travava um combate entre unidades pesadas, notícia confirmada por vários mercantes que navegavam na área. Por isso, no meio da tarde, o navio veterano³⁵ rumou para o mar, nas cercanias de Lobos, sendo, então, espectador do avanço dos três navios adversários, que, em grande velocidade, surgiram, dando início a disparos de canhões no que seria seu capítulo do Rio da Prata.

“Em cumprimento a ordens superiores, levantei âncoras às 16h42 do dia anterior saindo do porto de Maldonado e em rumo ao sudeste, navegando até 18h42. Quando me encontrava em latitude 35° 06” S e longitude 054° 51” W, foi avistado na marcação um navio de guerra que depois soube-se ser o alemão *Almirante Graf Spee*. Às 18h14, o navio mencionado efetuou dois disparos de canhão em direção a uma espessa cortina de fumaça que, aos 090°, se avistou no horizonte. O *Almirante Graf Spee*, navegando a uma velocidade aproximada de 18 nós, se aproxima da Ilha de Lobos, tomando então rumo oeste e passando a uma distância aproximada de duas milhas da ilha mencionada. Leva içado o pavilhão alemão e dois sinais nas suas adriças que são impossíveis de distinguir, pela distância e por projetar-se sobre a torre de direção de tiro. Dei imediatamente o sinal BV do código internacional, cujo significado é: “Vejo suas bandeiras, mas não posso distingui-las”, presumindo que o sinal significasse uma advertência sobre a zona de perigo. Às 18h30 se avistam, aos

045° e 090°, dois navios de guerra tipo *Ajax*, os quais tomam rumo convergente em direção ao encouraçado alemão. Às 19 horas, considerando iminente um combate nas cercanias de nossa costa, decido mudar de rumo, dirigindo-me a nossas águas territoriais. Determino que se aumente a velocidade para chegar o quanto antes a elas. Um dos navios ingleses, o que se avistou aos 090°, toma rumo ONO (oeste boreste), acelerando sua velocidade até os 32 nós, passando a uns 3 mil metros de nossa popa, com o sinal de Postos de Combate içado; o outro se acerca de nossa costa, tomando então rumo oeste e passando por dentro de Lobos. Às 19h50, o navio inglês que seguia rumo oeste abre fogo na altura de Punta Negra a uma distância aproximada de 8 milhas da costa, em águas jurisdicionais. O encouraçado alemão, que se encontra entre o navio inglês e a boia leste do Banco Inglês, revida o fogo, prosseguindo-se o combate na direção oeste, durante o qual o navio inglês produz uma cortina de fumaça, efetuando uma volta completa para o horizonte depois dela. O outro navio inglês, que tinha parado a 12 milhas aproximadas a oeste de Punta Ballena arriando o sinal de Postos de Combate, o qual foi içado de imediato pelo anteriormente mencionado, toma rumo oeste, sem intervir em nenhum momento no combate à nossa vista. Às 20h42 são vistas as últimas faíscas dos disparos. Cumpre-me destacar que, salvo nos seus primeiros minutos, todo o combate se desenvolveu em águas jurisdicionais, como consta no croqui anexo.”³⁶

Neste informe, o Capitão Fuentes registrou que os navios combatentes haviam violado águas uruguaias, especialmente

35 Lançado em 1909 nos estaleiros de Stettin, Alemanha. Deslocamento – 1.250 toneladas; dois canhões Krupp de 120 mm; quatro Krupp de 47 mm; e velocidade de 23 nós.

36 CAMPOS, obra resenhada, capítulo II, p. 28, 29 e 30.

o *Achilles*, ao passar entre Lobos e Punta del Este. Neste caso pontual, o *Almirante Graf Spee* não revidou o fogo lançado por aquele, pelo risco implícito de que algum ricochete pudesse cair nas concentrações populacionais próximas, sendo este outro ponto a favor do Capitão Langsdorff diante de sua entrada no Uruguai.³⁷

De tal forma, os dados foram jogados, pois em águas tão restritas, já dentro do Prata médio, não se pode operar por falta de calado; então o encouraçado estacionou na boca do canal de entrada ao porto de Montevideú, às 23h45 dessa memorável noite. Havia bastante tempo que seus adversários pararam de segui-lo e esperavam as circunstâncias em águas próximas.

À altura do quarto par de boias do canal, o minúsculo Rebocador *Lavalleja* se aproxima do gigante cinza e sobe a bordo do *Almirante Graf Spee* o secretário do prefeito do porto de Montevideú, o Capitão-Tenente Yolando Mognoni, para proceder às formalidades da ocasião.

“Subi acompanhado pelo ajudante Riqueiro, e fomos recebidos por um oficial que falava espanhol, sendo imediatamente conduzidos à presença do comandante, que tinha a pretensão de ancorar no porto de Montevideú. Expliquei a ele que não havia impedimento e me ofereci para pilotar o barco até ali. Langsdorff tinha um braço em uma tipoia e parecia que havia sido ligeiramente ferido por fragmentos voláteis de tinta seca. Como era difícil nos fazermos entender em inglês, sugeri que utilizássemos o francês, o que fizemos. Posteriormente, me ofereceu algumas explicações para justificar sua entrada no porto e também me falou resumidamente dos incidentes da batalha. Quando transmiti nosso oferecimento de ajuda aos feri-

dos, mandou buscar o médico de bordo e, depois de ouvir o eu tinha a lhe dizer, me informou que havia 37 mortos e que, com duas ou três exceções de lesões nos olhos, os feridos podiam ser atendidos na própria enfermaria da embarcação. A caminho do refeitório para tomarmos um café, o Capitão Langsdorff mostrou-me sua cabine e a trajetória da granada de exercício que havia causado um impacto direto sobre o encouraçado e que literalmente havia cortado o piso e destruído sua madeira; se houvesse uma carga explosiva, teria causado um dano muito maior. O curioso que notei foi que uma lasca produzida pela passagem da granada havia voado e alcançado um retrato do Almirante Von Spee, justamente na altura do coração.”³⁸

Exatamente à meia-noite de Montevideú, o encouraçado entrou na baía, iluminando com o potente holofote seu amplo espaço aquático, enquanto uma tropa de jornalistas percorria os quebra-mares do terminal marítimo. Então a âncora é lançada no meio do anteporto, com a proa em direção à boca. A jornada do grande navio culminava, e começava agora um capítulo diferente para seu cruzeiro.

Ao alvorecer, foram percebidos os primeiros resplendores de um novo dia; a cidade de Montevideú despertou com a notícia de que em águas nacionais havia acontecido um combate e que um encouraçado alemão se achava fundeado em sua baía, recuperando-se de seus danos. Quando seu nome é revelado, veio a sensível lembrança da guerra mundial passada, com o nome de um memorável almirante que havia encontrado seu fim, junto a seus filhos, em uma grande batalha travada em águas do Atlântico Sul, em dezembro de 1914.

37 CAMPOS, obra resenhada, capítulo II, p. 28, 29 e 30.

38 MILLINGTON- DRAKE, obra resenhada, p. 386 e 387.

NA ARMADILHA DE MONTEVIDÉU

O primeiro acontecimento que ocorre na estadia do *Almirante Graf Spee* no porto de Montevideú é a liberação dos 61 prisioneiros britânicos que estavam a bordo, mais seis feridos com lesões significativas que desembarcaram para ser atendidos nos hospitais da capital uruguaia. A essa altura o país se achava em comoção com esse feito, e sua vida muda nos dias seguintes, até seu término, em torno dos eventos que cercaram a permanência do encouraçado.

É difícil dizer o que passou pela mente do comando alemão nesses dias de enorme tumulto. Já não falariam os canhões e as conversas entre os navios; agora as coisas se resolveriam nos despachos dos escritórios diplomáticos, onde entraria em jogo outra ordem de valores, além do que tudo acontecia no âmbito de um pequeno país sul-americano, unido à Grã-Bretanha por determinados fatores históricos, políticos e comerciais. E aqui encontra-se um dos fatores que devem ter influído o estado-maior do encouraçado na hora de decidir seu destino. Inclusive, a presença alemã não contava, pois sua comunidade era minúscula neste meio, e neste caso tudo se agravaria, não somente pela interferência de sua legação – que nunca esteve sequer à altura das circunstâncias –, mas também porque todos os meios materiais de que se dispunha nesta praça para auxiliar o navio alemão se achavam propensos aos aliados. E esta condição de peso incidiu fatalmente no desenrolar que teria a estadia do navio neste que seria seu último porto.

“Entrou em jogo a diplomacia, pois sendo Montevideú um porto neutro, a

lei internacional estipulava que nenhum navio de guerra pertencente a potência beligerante podia permanecer mais de 24 horas em porto sem ser internado. Para os britânicos, a situação adquiriu traços de tragicomédia, porque de início seu adido naval e seu embaixador pensaram que o *Graf Spee* estaria muito danificado por ter decidido entrar no porto e, obviamente, deveria ser obrigado, mediante ação diplomática, a sair ao mar novamente, antes que sua tripulação tivesse tempo de fazer reparos e melhorar suas condições de combate. Mas Harwood explicou-lhes imediatamente a realidade: que os navios britânicos sofreram avarias mais consideráveis e que se o *Cumberland*, que se dirigia das Malvinas para o norte a toda velocidade, não se reunisse com o *Ayax* e o *Achilles*, haveria grande possibilidade de que o *Graf Spee* escapasse coberto pela escuridão”.³⁹

Mas o comando alemão também errou nesse campo, refletindo sua indecisão em momentos tão sérios, visto que o embaixador alemão solicitava ao confuso governo uruguaio nada menos que 15 dias de estadia no porto para reparar avarias. Este foi, obviamente, outro grave erro que mostrava de forma clara o estado de desorientação em que se achava imerso o pensamento de Langsdorff, dado que esse tempo possibilitaria à Royal Navy juntar na boca do Prata os navios necessários para acabar, sem dúvidas, em meio a uma avalanche de fogo, com a vida do encouraçado.

Por isso foi encomendada a uma comissão técnica da Marinha uruguaia uma inspeção das avarias declaradas pela embaixada alemã, que, realizada na mesma tarde, declarou que em três dias todos os defeitos visíveis poderiam ser reparados

39 HUMBLE, Richard. *La flota de alta mar de Hitler*. Editorial San Martín. Madrid. España. 1971, p. 41.

de forma provisória, o que possibilitaria ao grande navio fazer-se ao mar sem maior problema.⁴⁰

Com lógica, a bomba de purificação de óleo foi apontada como a avaria mais perigosa, pois afetava gravemente a autonomia, impedindo a possibilidade de qualquer saída com a falta do elemento vital filtrado. Aqui surge a pergunta fatal: como os engenheiros alemães não atentaram para este equipamento sob a proteção passiva principal? Mas, segundo avaliou o chefe de máquinas do encouraçado, o Capitão de Corveta Karl Klepp, o dano principal foi identificado na chaminé de exaustão da referida planta, consistindo em inumeráveis furos em suas estruturas. No sábado, 16, a referida peça foi reparada provisoriamente (enchendo com solda), razão pela qual estava oculta à inspeção uruguaia por ordem de Langsdorff, já que estava coberta.⁴¹

De tal maneira, para o governo uruguaio, a inesperada presença do navio significava o início de uma séria disputa diplomática entre dois fogos, situação que, em que pese as acusações de algum historiador sobre a comprovada anglofilia de alguma autoridade proeminente, foi manejada de forma delicada mas precisa, buscando evitar males maiores a um país que não contava com meios para se impor taxativamente diante dos contendores e as possíveis consequências que esse conflito poderia ter nos planos que eram de se imaginar.

A tudo isso a Inteligência britânica reagiu. Primeiro arranjou-se a partida de um mercante britânico, para aproveitar as disposições da lei internacional que estabelece que, se um navio mercante de um dos beligerantes e uma embarcação

de guerra adversária se achassem juntos em um mesmo porto neutro e o referido mercante decidisse zarpar, o de guerra deveria aguardar 24 horas para se fazer ao mar. Havendo, naquele momento, no porto de Montevideu nada menos que 12 navios com as cores da Marinha Mercante britânica, foi possível que se obtivesse um meio para reter o *Almirante Graf Spee* em sua ratoeira por algum dia a mais, coisa que se fez imediatamente, com a partida de um destes barcos mar afora.

Além disso, foi iniciada pela mídia afim uma propaganda de uma enorme carga de rumores que espalhavam aos quatro ventos a saída para o Prata de reforços, que terminaria o trabalho que os navios de Harwood não puderam efetuar no dia 13. Da mesma forma, na imprensa argentina começaram a aparecer, em várias colunas, notícias dando conta de que se dirigiam ao Rio da Prata várias unidades, como os cruzadores de batalha *Dunkerque* e *Renow* e o Porta-Aviões *Ark Royal*. Isso originou outro conflito na mente do Capitão Langsdorff, que a essa altura já havia adquirido consciência do erro cometido em meio ao combate de 13. E como para piorar seu pensamento, os britânicos efetuaram uma manobra para dar maior credibilidade à presença próxima de suas grandes unidades no Prata, adquirindo enormes quantidades de combustível na Argentina, fato, obviamente, logo noticiado pela imprensa.

Investigações posteriores deram conta de que a nata da inteligência naval britânica esteve no cone sul-americano naquelas horas, em que, entre outras coisas, a BBC havia instalado no sopé do Cerro um poderoso transmissor, que não somente serviu

40 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (LIBRO AZUL). “Antecedentes relativos al hundimiento del *Admiral Graf Spee*”. Montevideo. Uruguay, p. 19.

41 MILLINGTON DRAKE. Obra resenhada, p. 207.

para que o mundo se informasse do que acontecia em Montevideú, mas também para que Hardwood estivesse ciente de todos os movimentos de seu inimigo.

Por isso não pareceu estranho que, diante do domínio da mídia que a propaganda de guerra estava obtendo com sua pregação estridente, por exemplo, o Presidente brasileiro Getúlio Vargas ordenasse à sua Marinha de Guerra que ficasse alerta se o *Almirante Graf Spee* resolvesse desobedecer as ordens do governo do Uruguai.⁴²

Sábado, dia 16, foi o dia-chave para o encouraçado, pois Langsdorff, juntamente com sua embaixada, envia um rádio a Berlim em que assinala os três passos que poderiam ser seguidos diante da situação: zarpar para a Alemanha e combater com unidades superiores; zarpar para Buenos Aires para enfrentar uma estadia prolongada, aproveitando a simpatia pró-germânica do governo argentino, embora correndo risco de internação; e, finalmente, autodestruir o navio em águas neutras. A resposta foi clara: de nenhuma maneira se deveria internar o navio no Uruguai, ficando o resto sob a responsabilidade do comandante.⁴³

Como é possível observar, o comando alemão mantinha um sentimento de cerco, pois realmente ainda havia uma certa margem de fuga, dado que as grandes unidades inimigas estavam longe. Este linha de pensamento aumentou ainda mais quando o Capitão de Fragata Paul Ascher,

diretor de Artilharia do encouraçado⁴⁴, deu início, a partir do telêmetro principal, a uma varredura do horizonte sobre águas afora, o que seria decisivo para o olhar de todos, pois, concentrando-se no espaço compreendido entre a Ilha de Flores e o Banco Inglês, vislumbrou-se a silhueta do Cruzador *Cumberland*, que foi confundido com o *Renow*, graças à contumaz névoa do Prata.

Portanto, na reunião realizada por Langsdorff com seu estado-maior na noite desse dia, da qual participaram também o embaixador e o adido naval, resolveu-se destruir a unidade, o que mais tarde seria visto como um evento sem precedentes na história naval.

Ao longo do tempo, uma infinidade de páginas tem sido dedicada a este capítulo, analisando-se o motivo pelo qual se decidiu destruir o *Almirante Graf Spee*. As poucas fontes relativas ao que aconteceu naquela última reunião dão conta de que o afirmado pelo Capitão Ascher foi aceito de bom grado, visto que, para que tudo fosse levado em conta, o adido naval inglês em Buenos Aires solicitou ao alto comando naval argentino informação sobre se o porto de Mar del Plata poderia abrigar o *Renow* e o *Ark Royal*. Por certo esta notícia ocupou notável espaço na imprensa e deve ter sido condição de peso para que Langsdorff assumisse que existiam grandes possibilidades de ser atacado por potentes unidades ao sair de Montevideú, em um espaço muito limitado para se buscar a fuga.

42 Em 3 de outubro de 1939, todos os chanceleres dos países americanos, reunidos no Panamá, haviam criado uma área de “exclusão” em torno do continente, sinalizando às potências beligerantes que buscariam obter delas o respeito necessário à sua neutralidade em tal contingência.

43 O Uruguai romperia relações com o Eixo em março de 1942, por causa do torpedeamento, no Caribe, do mercante *Montevideo* por um submarino italiano. Em fevereiro de 1945, finalmente o governo uruguaio declara guerra àquelas potências.

44 Ascher foi o primeiro oficial a fugir da internação. Isso aconteceu em janeiro de 1940. Já em sua pátria, passou a exercer a função de ajudante de ordens do Almirante Günter Lutjens, com o qual embarcou no encouraçado *Bismarck*, perecendo, em 27 de maio de 1941, no combate que este navio travou com o *Rodney* e o *King George V* em águas do Atlântico Norte.

Não há dúvidas de que se pensou na ideia de sair e abrir espaço com o fogo de canhões, enfrentando as contingências. Mas a decisão significou o fim do navio em mãos de seus próprios homens. Sobre isso têm se debruçado notáveis analistas navais, e por eles é apontada a responsabilidade, em parte, do alto comando naval alemão, e mesmo de Hitler, que nunca se pronunciou claramente a esse respeito⁴⁵, permanecendo tudo em suspenso, embora, depois desse evento infeliz para a Marinha de guerra alemã, tenha sido dada uma ordem taxativa dizendo que todo navio deveria combater até sua morte.

Mas, ao se pensar em tudo o que foi exposto sobre a mesa naquela tarde montevideana, na câmara do comandante do *Almirante Graf Spee*, na realidade nunca se saberá fielmente o que aconteceu, e por isso a polêmica nunca terá fim, pois os registros de tal momento se perderam em abril de 1945, no incêndio que sofreu o Castelo de Coburgo durante sua tomada por forças estadunidenses.

No alvorecer do dia 17, procedeu-se à obscura tarefa de destruir os elementos mais importantes da unidade, enquanto se escolhiam os pontos de colocação dos três centros de explosão: as duas torres principais e a sala de máquinas. Se utilizariam três cabeças de torpedo, que deveriam explodir ao mesmo tempo, mediante um sistema uníssono central detonante. A diretiva foi contundente: ninguém, nem a autoridade uruguaia nem o inimigo, deveria saber que a embarcação sairia para ser destruída em águas neutras, embora se saiba que, a poucas horas do

acontecimento, a Inteligência britânica já havia dado o alerta a Harwood, pois seus postos de espionagem – localizados não somente nos navios mercantes de sua bandeira no porto, mas em todo o entorno da baía – conseguiram observar um movimento de transferência inusitado entre o *Almirante Graf Spee* e o mercante alemão *Tacoma*⁴⁶, com a tarefa de navio auxiliar naquele instante.

Notava-se uma mudança na atmosfera da cidade de Montevidéu, onde os diários já anunciavam que à noite terminaria o prazo que o governo havia dado ao encouraçado para permanecer no país. Todos previam uma batalha naval e, desse modo, as avenidas montevideanas começaram a se encher, pouco a pouco, de milhares de cidadãos, enquanto as rádios e a imprensa matutina faziam seu “agosto”.

O fato acontecia em uma hora muito difícil para o pequeno Uruguai. O ministro da Defesa, General Campos, escreveu, em sua obra referente ao tema, que o país enfrentava três possibilidades que poderiam sobrevir, de acordo com a conduta do *Almirante Graf Spee*: a) o navio zarpar ao findar o prazo; b) não zarpar e aceitar a internação; e c) se negar a zarpar e não aceitar a internação. Como é de se julgar, se a hipótese c) se concretizasse, levaria a um final imprevisível, já que não havia meios militares para enfrentar tamanha situação; “... carecendo de meios para que efetivamente se acatasse a ordem, seria entregue ao senhor comandante, por meio de um oficial de nossa Marinha, a intimação para dar cumprimento à ordem, devendo constar em ata se ela não for acatada”.⁴⁷

45 “Nos momentos de crise militar, Hitler daria mostras de indecisão e falta de precisão impróprias de sua parte... Essa foi uma das tantas causas que contribuíram para a perda do *Graf Spee*.” Ver IRVING, David. *La guerra de Hitler*. Editorial Planeta. 1991.

46 Mercante alemão de 8.200 toneladas. Havia chegado do Chile em 22 de novembro de 1939.

47 CAMPOS, obra resenhada, p. 106.

Mas vale notar o comportamento de pleno respeito pelas normativas uruguaias e internacionais que revelou o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff em suas agitadas jornadas montevidéanas. Sua ponderação deixou claro estarmos na presença de um cavalheiro do mar, constatação assegurada por toda sua maneira de agir, já assinalada, sobre seu cruzeiro oceânico e, diante deste último, de sua aceitação, ao pé da letra, das diretivas uruguaias.

Imaginando-se casos hipotéticos para o Uruguai, muito se deve àquele marinheiro de cansada figura mostrada, exaustivamente, pelos diários montevidéanos e que passou por seu porto marcado por esse halo de mescla de dor, honra e aceitação de um duro destino, o de carrasco final de seu navio. Este deveria ser afundado bem longe da enseada de Montevidéu, sem perigo para seu canal de entrada, e em águas neutras.

Já no meio da tarde, à medida que o sol ia chegando ao horizonte, a cidade estava preparada para testemunhar um possível combate à vista da área urbana; até mesmo todo o governo nacional, encabeçado pelo Presidente, General Baldomir, estava na Fortaleza do Cerro, de cuja altura se visualizava vasta porção do “rio como mar”. Se diz que mais de meio milhão de pessoas se achava nas avenidas e nos pontos altos de Montevidéu.

Enquanto isso, nas entranhas do encouaçado, pelotões de homens trabalhavam rapidamente para reduzir a pó e escombros

todas as instalações e instrumentos de precisão que achavam a seu alcance, consumando tudo em uma infernal destruição. “A tripulação recolheu seu equipamento mais indispensável. Tudo está pronto. Agora o plano do comandante deve ser levado a cabo com toda presteza. Mesmo sabendo que as autoridades uruguaias ou os ingleses tentariam impedir nosso plano. Estamos prontos para qualquer eventualidade. A tripulação se acha agrupada nos corredores desde o amanhecer. Arranjam-se as equipes em um bote e este as leva ao *Tacoma*. Nossos homens devem

se refugiar em seus porões. Nada deve ser visto no convés. Em uma hora transferimos todos.”⁴⁸

Aqui surgem indícios da atitude de Langsdorff em tão decisivo momento, coisa inevitável para qualquer mortal, fato claro na opinião dos que se

encontravam a seu lado.

“Nosso comandante quer acender o pavio e afundar com seu barco. Isso me consterna e comove. Recordo certa ocasião em que, reunidos na sala de guarda, havíamos debatido sobre se o capitão de um navio devia permanecer a bordo se este estivesse afundando. Nosso comandante opinou afirmativamente. Disse que um comandante nunca deveria abandonar seu barco. Mas nosso oficial de Artilharia (Ascher) não estava de acordo com esse ponto de vista e disse que um comandante com vida pode servir melhor a seu país em tempos de guerra e pôr em prática sua experiência, o que não poderia fazer

**Muito se deve àquele
marinheiro de cansada
figura, marcado por
halo de mescla de dor,
honra e aceitação de duro
destino, o de carrasco
final de seu navio**

48 RASENACK, obra resenhada, p. 144.



Explosão do *Graf Spee* em Punta Del Este
Foto: Acervo DPHDM

em caso de estar morto. Agora recorro essa conversa”.⁴⁹

Foi dito que o imediato, Capitão Kay, manteve uma discreta vigilância sobre Langsdorff, dado seu temor de que este permanecesse a bordo de seu navio na hora de sua detonação. Mas não pôde dissuadi-lo de que ele mesmo efetuasse todos os procedimentos e movimentos finais, coisa que se consumou fielmente.

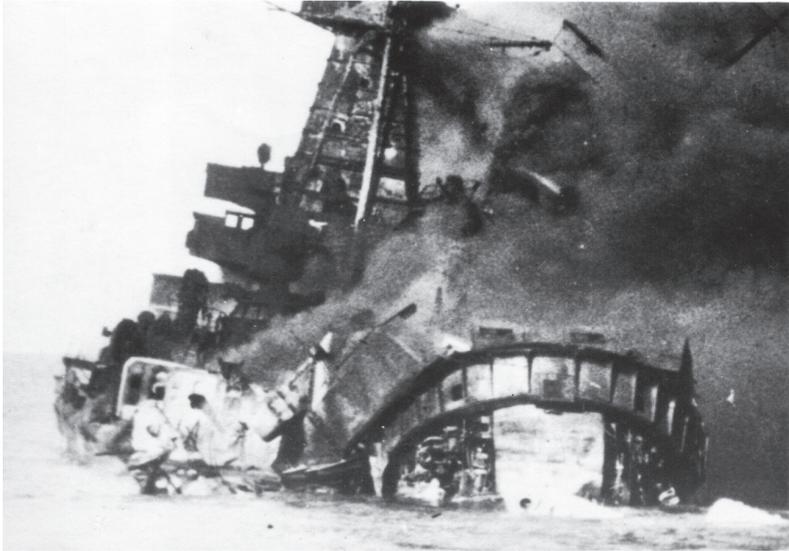
De tal modo, às 18 horas, quando caía a tarde, o *Almirante Graf Spee* levantou âncoras e pôs a proa lentamente para o canal, com a bandeira de combate içada no trinquete. O *Tacoma* seguia sua esteira, sendo ambos os navios objeto de atenção da multidão. Visão majestosa e simplesmente deslumbrante para aquela silenciosa população. Assim, naturalmente, milhares de lenços brancos surgiram nas avenidas e partes altas da cidade, acenando para a massa de aço, todos convencidos de que o navio se dirigia ao combate, abrindo caminho para sua pátria à força de canhão. Porém a realidade era outra: o navio era

conduzido por um único motor e se dirigia a um ponto predeterminado águas afora, parecendo que ia rumo a Buenos Aires, pela sua derrota já no canal. Em águas neutras, entre La Panela e o Pontão de Recalada, aguardavam dois rebocadores e uma chata, todos de bandeira argentina, navios encarregados de conduzir todos a seu destino final: o porto de Buenos Aires.

Uma hora depois, o navio se deteve a umas 4 milhas de Punta Yeguas. Todos estranharam sua conduta, pois navegava em rumo fora do normal e em uma área de fundeio muito baixo. Para Harwood, que, ao sul do Banco Inglês, em campo de batalha, espreitava com suas três unidades, esse momento foi muito especial, algo que somente minutos depois foi compreendido, diante da expectativa geral.

Às 19h55, observou-se, à popa do encouraçado, um *flash* deslumbrante, seguido de uma detonação ensurdecadora. Um forte murmúrio partiu da atônita cidade de Montevidéu, como um grito geral dando conta de que começava a batalha.

⁴⁹ *Ibidem*, p. 142.



Afundamento do *Graf Spee* em águas uruguaias
Foto: Acervo DPHDM

Mas, em frações de segundos, o *Almirante Graf Spee* foi sacudido por uma longa sequência de explosões, e pedaços de suas estruturas literalmente voaram pelos ares, enquanto a fumaça já o cobria todo.

As multidões, plenas de estupor, permaneceram toda a noite e a madrugada seguinte observando a fagulha em que se havia transformado o encouraçado, enquanto se desenrolava parte do drama seguinte em meio às águas do rio, já que o Cruzador *Uruguay* deteve o *Tacoma* em pleno canal, conduzindo-o a porto, onde

então seria internado, embora a dotação do encouraçado que se achava a seu bordo já houvesse sido evacuada para as lanchas argentinas paradas naquele ponto, levando todos para Buenos Aires.

Langsdorff foi o último a sair do encouraçado. Seus biógrafos comentaram essa situação tão especial, também confirmada pela autoridade uruguaia, por meio de informação dada pelo comandante do Aviso *Zapican*, que patrulhava a zona no momento em que o comandante alemão supervisionava o dito embarque.⁵⁰

50 “Passada a meia-noite, o Capitão-Tenente Sghirla, que comandava o Aviso *Zapican*, observa que chega um navio de guerra que ostenta a bandeira da Marinha alemã. De imediato, um chefe alemão uniformizado pediu para falar com o comandante uruguaio, mantendo com ele uma rápida conversação nos seguintes termos: o alemão pergunta ao nosso oficial se sabia quem ele era, ao que este responde que sim, reconhecendo nele o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff. Diante disso, o oficial alemão lhe disse que estava à sua disposição e que, se quisesse, poderia detê-lo. Sghirla contesta, racionalmente, que nada tinha o que fazer com ele, já que lhe havia dado a ordem de abandonar Montevideú e deixar nossas águas, o que estava fazendo respeitosamente, mas, não obstante, consultaria seus superiores, enquanto o grandioso navio permanecia junto ao aviso. A consulta chega ao meu escritório provisório na Inspeção de Marinha. Eu opino que não há porque o Capitão de Mar e Guerra Langsdorff ser detido, desde que ele deixasse nossas águas, podendo ir onde quisesse. Não obstante, acho prudente levar o caso ao conhecimento do Presidente, que reafirma o dito. Talvez a resposta tenha decepcionado Langsdorff, que, sem mais comentários, saudou de forma cortês e foi embora rapidamente em sua “vedete” na direção em que sua tripulação fugia da internação uruguaia. Teria querido Langsdorff que a autoridade uruguaia o fizesse prisioneiro?” CAMPOS, obra resenhada, p. 130.

Finalmente, em uma travessia de mais de 100 milhas, às 10 da manhã do dia seguinte, chegou o porto de Buenos Aires os homens do *Almirante Graf Spee*. Terminava toda uma odisseia para aquela grande unidade da Marinha alemã e chegava ao fim uma tragédia com um desfecho inesperado, embora este somente tenha sido surpresa para alguns.

CONCLUSÃO

“Depois de uma longa luta interior, cheguei à dura decisão de afundar o encouraçado *Graf Spee* para evitar que caísse em mãos inimigas. Estou seguro de que, considerando as circunstâncias, esta era a única solução a adotar, depois de ter conduzido meu navio à armadilha de Montevideu. Teria sido um fracasso completo qualquer tentativa de se fazer ao mar com as munições que sobraram. E, entretanto, somente em alto-mar eu poderia destruir a embarcação, depois de utilizar essas munições restantes, para impedir que caísse em mãos do inimigo. Antes de expor minha embarcação ao perigo de cair, em parte ou completamente, em mãos inimigas, decidi não lutar, mas destruir o armamento e afundar o navio. Era evidente que esta minha decisão poderia ser mal interpretada, seja intencional ou inconscientemente, por pessoas alheias a meus motivos, e ser atribuída, em parte ou por completo, a considerações pessoais; por isso decidi, desde o princípio, sofrer as consequências que esta decisão deixara implícitas, posto que um comandante com sentido de honra não pode separar seu próprio destino do de seu navio. Adiei minha decisão o mais que pude, enquanto me sentia responsável pelo bem-estar da tripulação sob minhas ordens. Após a decisão tomada pelo gover-

no argentino ontem, não posso fazer nada mais pela tripulação do meu navio. Também posso tomar parte ativa do conflito atual de minha pátria. Agora apenas posso provar, com minha morte, que os soldados do Terceiro Reich encontram-se prontos a morrer pela honra de sua bandeira. Somente eu sou o responsável pelo afundamento do Encouraçado de Bolso *Almirante Graf Spee*. Sou feliz por poder evitar, pagando com minha vida, qualquer reprovação que poderia ser feita contra a honra da bandeira. Irei ao encontro de meu destino com inquebrantável fé, pela causa e pelo futuro de minha pátria. Escrevo esta carta a Vossa Excelência na quietude da noite, depois de refletir com calma, a fim de que possa informar a meus oficiais superiores e contradizer qualquer rumor público, se assim for necessário.”⁵¹

Nesta emotiva carta final que o Capitão de Mar e Guerra Hans Langsdorff enviou ao embaixador alemão na Argentina, momentos antes de disparar um tiro em sua cabeça, encontramos, em sucintas frases, todo o significado posterior que traz consigo o evento acontecido antes e analisado historicamente. E o comandante do *Almirante Graf Spee* o registra indubitavelmente em palavras não isentas de emoção, e sim plenas de convicção no destino de um marinheiro militar.

À luz disso, deve-se reconhecer que, para qualquer academia naval, o acontecido em todo este drama deve ser sempre exposto à crítica, por determinadas circunstâncias particulares que acometem o comando de uma unidade em uma ação de combate pontual. Aquele 13 de dezembro de 1939 mostra como uma grande sequência de erros, ocorridos a partir de uma decisão não consultada pelo comandante ao estado-maior superior, pode determinar

51 ALMEIDA, obra resenhada, p. 190.

o fim para todos. E, encerrando este capítulo, deve surgir um espaço que leve a um entendimento claro do que aconteceu, já que, depois dos fatos, pode-se abrir uma página de críticas construtivas à operação do *Almirante Graf Spee*, que, embora possa ser interminável – pois ninguém poderia entender o que passou-se no íntimo de Langsdorff –, signifique algo positivo para se chegar a uma verdade.⁵²

Parte de tudo aqui exposto aconteceu no combate naval de Punta del Este, pois todo o desenrolar posterior do evento foi coisa meramente secundária, refletida no erro central do comandante por não decidir um combate que lhe era significativamente favorável desde o início.

Talvez aqui esteja o maior exemplo que esta história traz, sem dúvida inescusável para o povo do Rio da Prata, pois a cada hora surgem obras ou investigações sobre aquela vibrante presença do encouraçado alemão na “armadilha de Montevidéu”, que dão conta de que sempre suas crônicas serão válidas, imagens estremecedoras

de uma guerra planetária que teve repercussão, e de que maneira, nesta parte da América espanhola.⁵³

Mas, diante da devoção demonstrada a Hans Langsdorff, desde sempre, por todos os seus homens, temos aqui um panorama diferente, pois a maioria absoluta dos oficiais e da tripulação sobrevivente do navio fielmente diz entender o sacrifício de seu comandante, que de certa maneira os havia salvado para o retorno a sua pátria. Dos 39 oficiais do *Almirante Graf Spee* internados na Argentina, conseguiram escapar 30, que participaram do conflito de forma diferente, sendo seu exemplo também seguido por dezenas de tripulantes.

Então, talvez aqui caiba alguma espécie de explicação para entender a imolação de um marinheiro evitando as de dezenas de homens que haviam se envolvido, segundo este pensamento, em um combate sem esperança. E esta tão empolgante e complexa história sempre volta à memória e, assim, se faz e se fará presente em cada mês de dezembro neste Rio da Prata.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Batalha de Punta Del Leste;

52 O marinheiro e historiador britânico Ludovic Kennedy defende, em sua obra *Pursuit* (sobre a odisseia do *Bismarck*), que a Marinha de guerra alemã demonstrou, na Segunda Guerra Mundial, “amadorismo e falta de conhecimentos na arte da guerra naval”. KENNEDY, Ludovic. *Pursuit*. Editorial Emecé, Buenos Aires, 1974.

53 Atualmente, estão sendo efetuados trabalhos de extração do naufrágio, e conseguiu-se tirar um dos canhões secundários da lama, o telêmetro principal e a águia ornamental da popa. Se julga ser possível que possa ser reflutuado em partes.

BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Roni. Historia del acorazado *Admiral Graf Spee*. Edición del autor. Buenos Aires. 1977.
- BERTOCCHI MORAN, A. N. *Tacoma*. Liga Marítima Uruguaya: Montevideo, 1990.
- BERTOCCHI MORAN, A. N. *El Graf Spee en la trampa de Montevideo*. Editorial Ayer y Hoy. Buenos Aires, 1997.
- CAMPOS, Alfredo Gral Arq. “Un episodio de la Segunda guerra mundial en aguas territoriales de la RO del Uruguay”. Centro Militar. Montevideo. 1952
- CARRERO BLANCO, Luis. *Arte naval militar*. Editorial Naval: Madrid, 1943.
- CEREZO, Ricardo. *Armada Española, siglo XX*. Editorial Poniente: Madrid, 1983.
- DAHMS, H.G. *La segunda guerra mundial*. Editorial Bruguera. Barcelona, 1966.
- DE LA SIERRA, Luis. *Corsarios alemanes en la segunda guerra mundial*. Editorial Juventud: Barcelona, 1970.
- DE LA SIERRA, Luis. *La guerra naval en el Atlántico*. Editorial Juventud: Barcelona, 1974.
- DE LA SIERRA, Luis. *Corsarios alemanes en la Gran Guerra*. Editorial Juventud: Barcelona, 1985.
- HUMBLE, Richard. *La flota de alta mar de Hitler*. Editorial San Martín: Madrid, 1977.
- LAURENCE, Ricardo. *Operativo Graf Spee*. Edición del autor. Rosario: Argentina, 1996.
- LOPEZ, José Martín. *Acorazados*. Editorial San Martín: Madrid, 1972.
- MILLINGTON-DRAKE, Eugen. *El drama del Graf Spee y la batalla del Río de la Plata*. Editorial Barreiro & Ramos: Montevideo, 1966.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE LA ROU. Libro azul. “Antecedentes relativos al hundimiento del *Admiral Graf Spee* y a la internación del barco mercante *Tacoma*”. Montevideo: 1940.
- PRADERI, Raúl. *Los barcos y el mar*. Ediciones de la Plaza: Montevideo, 2005.
- RASENACK, Wilhelm F. *La batalla del Río de la Plata*. Beutelspacher: Buenos Aires, 1989.
- REVISTA NAVAL. Número monográfico “A 60 años del combate naval de Punta del Este”. Montevideo. Revista nº 35, Dezembro de 1999.
- Diversas consultas à biblioteca do chefe de Máquinas Omar Medina Soca, da Marinha Mercante, diretor do extinto Museu Marítimo Malvín. (atualmente na Biblioteca da Academia Uruguia de História Marítima e Fluvial).
- Arquivos: *El Diario Español*, *El País*, Biblioteca Nacional e Biblioteca do Palácio Legislativo.