

1942: A Diplomacia Brasileira em Guerra no Oceano Atlântico*

1942: Brazilian Diplomacy at War in the Atlantic Ocean.

João Claudio Platenik Pitillo

Doutorando em História Social – UNIRIO. Especialista em História Militar. Pesquisador NUCLEAS-UERJ.

Roberto Santana Santos

Doutor em Políticas Públicas e Mestre em História Política pela UERJ. Secretário-executivo da REG-GEN-UNESCO.

RESUMO

O artigo apresenta um estudo sobre as movimentações diplomáticas do Brasil para repatriar seus diplomatas ao declarar guerra aos países do Eixo. Essa operação se deu em um contexto de ataques às embarcações brasileiras no Oceano Atlântico, o que exigiu do Itamaraty uma série de negociações diplomáticas para garantir a segurança de embaixadores, cônsules e suas famílias no traslado da Europa e da Ásia para o Brasil, assim como dos representantes diplomáticos do Eixo na América do Sul de volta a seus países, em meio aos crescentes enfrentamentos no Atlântico. O artigo utiliza como fontes documentos diplomáticos do Arquivo do Itamaraty e bibliografia especializada sobre a participação brasileira na Segunda Guerra Mundial.

PALAVRAS-CHAVE: Diplomacia brasileira; Segunda Guerra Mundial; Batalha do Atlântico

ABSTRACT

The paper presents a study on the diplomatic movements of Brazil to repatriate its diplomats when declaring war on the countries of the Axis. This operation took place in the context of attacks on Brazilian vessels in the Atlantic Ocean, which required a series of diplomatic negotiations from the Itamaraty (Brazilian Foreign Ministry Affairs) to ensure the safety of ambassadors, consuls and their families in the transfer from Europe and Asia to Brazil, as well as Axis diplomatic representatives in South America back to their countries, amid the growing clashes in the Atlantic. The article uses diplomatic documents from the Itamaraty Archive and specialized bibliography on Brazilian participation in World War II as sources.

KEYWORDS: Brazilian diplomacy; World War II; Battle of the Atlantic

O Oceano Atlântico, especialmente sua parte Sul, foi palco de grandes batalhas durante toda a Segunda Guerra Mundial. O Brasil pela sua enorme costa tornou-se desde cedo um ponto estratégico para os dois blocos contendores. Tanto o Eixo quanto os Aliados compreenderam inicialmente que o litoral brasileiro, principalmente o Saliente Nordeste, pela sua proximidade com os continentes africano e europeu, era um ponto a ser cortejado. A enorme quantidade de produtos primários que o Brasil exportava e a sua posição geográfica o colocava em uma condição de destaque no cenário de guerra mundial (SILVA, 1975).

*Artigo recebido em 1 de abril de 2020 e aprovado para publicação em 15 de outubro de 2020.

Navegador: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 53-67 – 2020.

Com início do conflito em 1939, a Alemanha passa a necessitar cada vez mais de matérias-primas para a sua máquina de guerra, Brasil e Argentina são os seus maiores fornecedores na América Latina. Esses dois países também eram grandes parceiros comerciais dos anglo-estadunidenses. Isso transformava o Atlântico Sul em uma das vias marítimas mais importantes do mundo. Com a escalada do conflito alcançando Inglaterra e Estados Unidos, o Brasil passa a ser vital para os Aliados, que precisavam que o Brasil parasse de comercializar com o Eixo e aumentasse a sua relação política e comercial com os mesmos. Tal situação passa a ser moldada pelo governo Vargas, que transforma tal alinhamento em um projeto, tal processo pode ser compreendido hoje a partir do conceito de Primado da Política Interna sobre a Política Externa.

O Brasil pagou um preço alto pelo seu posicionamento anti-Eixo, com uma Marinha de Guerra inconsistente e uma aviação naval débil, patrulhar e defender o litoral era uma tarefa praticamente impossível. Foi dentro dessa impossibilidade que vários navios brasileiros foram afundados no Oceano Atlântico, causando a morte de mais de mil pessoas, a maioria delas civis (SANDER, 2007). Entretanto, há uma parte dessa história que continua desconhecida, que foi a árdua tarefa que o Itamaraty desempenhou para trazer os seus diplomatas de volta ao Brasil por essas águas infestadas de inimigos. Essa verdadeira operação de guerra só foi possível graças à firmeza das Marinhas de Guerra e Mercante e à destreza da diplomacia brasileira.

O rompimento das relações com os países do Eixo trouxe uma série de contratempos para o Brasil, um deles foi a necessidade de remover todos os diplomatas, funcionários, parentes e demais brasileiros que trabalhavam e residiam

nos países que acompanhavam o Eixo. Assim que o governo brasileiro anunciou, em 28 de janeiro de 1942, o rompimento de todas as relações com Alemanha, Itália e Japão iniciou-se uma complicada operação de repatriação desses brasileiros que estavam em terras que deixaram de ser amigas. Com as linhas de comunicações truncadas por causa da guerra e a aviação comercial engatinhando, localizar e transportar todos esses brasileiros era uma tarefa muito complexa. Sendo a pior fase o transporte marítimo por mares infestados de submarinos inimigos.

A adesão brasileira à causa Aliada teve início com a solidariedade ao EUA por ter sido vítima do surpreendente ataque japonês à Pearl Harbor no dia 7 de dezembro de 1941. A partir de compromissos continentais que envolviam todos os estados americanos, o governo brasileiro congelou as suas relações com os governos do Eixo nessa data. De imediato passou a sofrer uma série de pressões internas e externas por tal atitude, ainda mais por esta decisão ter sido tomada sem uma contrapartida significativa por parte dos anglo-estadunidenses que, por sinal, se negavam a suprir o Brasil com materiais bélicos que o país tanto precisava (LOCHERRY, 2015).

As discussões na esfera diplomática evoluíram para a realização da III Conferência de Chanceleres Americanos, realizada na cidade do Rio de Janeiro entre os dias 15 e 28 de janeiro de 1942. O objetivo era tirar uma declaração conjunta de todos os países do continente americano de rompimento total com o Eixo. Entretanto, Argentina e Chile se recusaram a assinar a declaração, fazendo com que apenas fosse redigido um documento que “sugeria” o rompimento. Entretanto, a partir de negociações adiantadas com os estadunidenses, o governo brasileiro divulgou no último dia do evento (28/1/1942) o seu rompimento total com a Alemanha, Itália e Japão.

A atitude brasileira, que muito agradou aos anglo-estadunidenses, foi recebida com extremo desagrado pelos países do Eixo, que de imediato retrucaram a decisão, alegando que o Brasil estava se subordinando aos ditames imperialistas dos estadunidenses, que não demorariam em tratar o Brasil como uma colônia. A perda das elementares matérias-primas que o Brasil fornecia, sem sombra de dúvida causou um problema sério para a Alemanha, que estando agora em uma guerra de duas frentes, mais do que nunca precisaria das mesmas.

Com o Brasil passando a ser Aliado dos anglo-estadunidenses e tendo rompido todo e qualquer contato com os países do Eixo, teve início um grande problema, o fechamento de todas as embaixadas, consulados e demais representações brasileiras na Alemanha, Japão, Itália e em todos os países que estavam na esfera de influência do Eixo. Remover todos esses funcionários, salvaguardar documentos e proteger bens nacionais nesses países, transformou-se em uma delicada operação de guerra, que envolveu os governos e diplomatas de Portugal, Suíça, Suécia e Espanha, passando os mesmos a serem países de ligação. Principalmente Portugal, que ficou encarregado dos interesses brasileiros junto ao Eixo.

Devido ao rompimento das relações com o Eixo, os diplomatas brasileiros, funcionários e seus familiares passaram a ser considerados *persona non grata* nesses países. Com isso, o Brasil precisou montar operações de resgate em vários lugares da Europa e da Ásia, locais que só eram possíveis de serem acessados por navios, que deveriam antes estabelecer uma série de protocolos de navegação a fim de evitar serem vítimas de ataques. Nesse sentido, o Ministério das Relações Exteriores identificou cada brasileiro no exterior que quisesse e precisasse voltar

ao Brasil, para saber como e onde se dariam esses resgates. Muitos brasileiros residentes, que não tinham vínculos profissionais com o governo brasileiro, também decidiram regressar ao Brasil.

Importante assinalar que o rompimento das relações diplomáticas com o Eixo foi tomado pelo governo brasileiro com base na unidade continental. O Brasil tinha interesse em evitar que o conflito se estendesse para as Américas por dois motivos: o primeiro era a manutenção das atividades comerciais, que passavam prioritariamente pela navegação marítima; e o segundo, era a estabilidade do regime, já que as ameaças de golpes de Estado pairavam sobre a região. O próprio Vargas temia tal ação. Por várias vezes o mesmo foi informado sobre a possibilidade de ataques ao território vindos de uma invasão ao Nordeste, como também, ameaças oriundas do Cone Sul.

A necessidade de consolidar uma relação comercial vigorosa com os Estados Unidos não residia somente no contexto político/militar; ela era uma necessidade perene, já que o Bloqueio Atlântico produzido pelos anglo-estadunidenses inviabilizaram o vantajoso comércio compensado que o Brasil mantinha com a Alemanha. Por isso, a decisão de rompimento tomada pelo governo brasileiro no início de 1942 não pode ser vista somente como uma troca de parceiro. Era necessária para a edificação do projeto de modernização da economia pensado por Vargas e a consequente sobrevivência do Estado Novo.

A TROCA DE PARCEIRO

Sobre os afundamentos de navios brasileiros, o Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) censurou muitas informações. O governo brasileiro temia que tal informação gerasse uma onda de

insatisfação que ameaçasse o sistema político. Vargas também temia que setores golpistas (quinta-coluna), que foram radicalmente contra o rompimento, aproveitassem tal insatisfação para agir contra o governo. O ano de 1942 foi o mais difícil, setores do governo temiam que a falta de ajuda estadunidense para defender as rotas marítimas pudesse colapsar por completo o comércio atlântico e com isso inviabilizar Getúlio Vargas. Temores de uma invasão estadunidense ao Saliante Nordeste, uma possível escalada do conflito na Região Sul com Argentina e Chile e até mesmo uma ação direta do Eixo via África, colocaram o Estado Novo em alerta máximo.

No primeiro momento o problema foi a mudança no tratamento, se antes os diplomatas brasileiros eram benquistos na Alemanha, com o rompimento das relações foram privados da comunicação com o mundo exterior e tiveram o seu direito de ir e vir restrito. De imediato foram todos removidos para um hotel na cidade de Baden-Baden, de onde o embaixador Freitas Vale, sob a vigilância dos alemães, pôde coordenar a retirada dos brasileiros em direção a Lisboa, assim como, entregar à diplomacia portuguesa na Alemanha todo o patrimônio brasileiro (documentos, mobiliário, arquivos e utensílios), não sem antes destruir todo e qualquer documento de cunho sigiloso. Essa foi a regra geral para todos os diplomatas brasileiros em postos onde as relações estavam sendo encerradas (CADERNOS DO CHDD, 2013, p. 467).

Entre diplomatas, funcionários, parentes, militares e civis, o embaixador Freitas Vale informou ao governo brasileiro via Itamaraty, no dia 9 de fevereiro de 1942, que estavam em Baden-Baden 88 brasileiros, inclusive alguns menores de idade. Eles eram oriundos de diversas cidades europeias onde o Brasil mantinha alguma representação: Alemanha (Berlim,

Hamburgo, Frankfurt, Colônia, Essen e Bremen), Áustria (Viena), França (Paris) e Dinamarca (Copenhague) (CADERNOS DO CHDD, 2013, p. 467).

A ruptura das relações com os países do Eixo estava prevista, diplomatas mais experientes que trabalhavam na Europa puderam perceber que dificilmente o Brasil continuaria ligado à Alemanha depois desta declarar guerra aos EUA (11/12/1941). Como também era sabido entre os membros do governo Vargas que o vigoroso comércio entre Brasil e Alemanha ficaria mais restrito ainda com as operações conjuntas dos anglo-estadunidenses no Oceano Atlântico, sendo assim, as vantagens da neutralidade tinham acabado, era hora de o Brasil definitivamente tomar partido da causa Aliada se quisesse ganhar algo com a guerra.

Alguns, como os alemães, chegaram a sugerir que o Brasil tivesse uma postura semelhante à de Portugal e Espanha, que ostentavam uma neutralidade tamanha, que comercializavam com todos os contendores sem se comprometer com nenhum dos lados. Só que o Estado brasileiro tinha interesses vívidos e suas matérias-primas poderiam alavancar o processo de industrialização e modernização, caso as mesmas fossem fornecidas aos anglo-estadunidenses dentro do contexto do esforço de guerra, para isso era preciso fazer parte do conjunto Aliado, a neutralidade pura e simples não iria garantir ao Brasil apoio material dos estadunidenses, não como Vargas desejava.

Segundo documentação do Itamaraty, no dia 21 de janeiro de 1942, momento em que se desenrolava a III Conferência de Chanceleres das Américas na cidade do Rio de Janeiro (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5), a Secretaria de Estado das Relações Exteriores (Itamaraty) endereçou à embaixada brasileira, em Lisboa, uma solicitação de consulta junto às auto-

ridades portuguesas sobre a possibilidade do Estado português se encarregar dos interesses brasileiros em uma “eventual” ruptura das relações brasileiras com os países do Eixo. Isso demonstrava que os preparativos para a ruptura vinham se efetivando, esperando o governo Vargas somente o bloco continental se posicionar.

No dia 24 do corrente mês, o governo brasileiro voltou a se comunicar via Itamaraty com os portugueses solicitando que Portugal também fosse procurador dos interesses brasileiros junto à Hungria e Romênia, já que o rompimento com o Eixo englobou esses países (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5). Em um efeito cascata, o Brasil foi perdendo contato com todos os países que eram satélites da Alemanha, aumentando assim os problemas do Itamaraty com relação ao seu pessoal diplomático, documentos e bens brasileiros como: imóveis, carros, contas bancárias, saldos a pagar e a receber, mobiliário e documentos dessas representações diplomáticas por toda Europa e Ásia.

No dia 30 de janeiro de 1942, o governo brasileiro informou à embaixada brasileira em Lisboa que estava pensando em enviar um navio do Lloyd Brasileiro para resgatar os cerca de 500 brasileiros que estavam na Europa aguardando para regressar ao Brasil. O Itamaraty solicitou que o embaixador brasileiro em Lisboa, Araújo Jorge, consultasse as autoridades portuguesas sobre a possibilidade de elas ajudarem nessa ideia. Para que tal procedimento funcionasse, era preciso que o governo alemão permitisse tal ação e isso dependia da intermediação dos portugueses, já que o trajeto era longo e patrulado pelos ítalo-germânicos (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5).

Ainda sobre os brasileiros que estavam na Alemanha, no dia 19 de fevereiro de 1942, o embaixador brasileiro em Berlim Ciro de Freitas Vale informou ao Bra-

sil que todos, inclusive os representantes dos demais países americanos estavam em Baden-Baden. Recolhidos no hotel Brenners Parkhotel Kurhof, que ele descreveu como confortável, inclusive narrou que não eram cobradas as cervejas bebidas por eles, contudo a mobilidade e a comunicação estavam restritas. Diplomatas suíços, portugueses e espanhóis ajudavam todos os membros dos países americanos que ali estavam internados aguardando o traslado para os seus países de origem (CADERNOS DO CHDD, 2013, p. 469).

De pronto o Itamaraty começou a consultar todos os seus postos para saber como estavam sendo tratados os brasileiros nos países onde houve a ruptura diplomática, não só pelo interesse sobre a segurança dos mesmos, assim como para se estabelecer o princípio da reciprocidade, já que no Brasil estavam instaladas diversas representações diplomáticas desses países. Foi nesse contexto que o Brasil consultou o seu embaixador em Lisboa no dia 30 de janeiro para saber se os brasileiros que estavam no Japão tinham sido internados, já que o governo brasileiro estava concedendo total liberdade aos diplomatas estrangeiros, inclusive os japoneses, só pedindo que eles não se ausentassem da capital (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-2).

A embaixada brasileira em Lisboa informou que os brasileiros estavam detidos e incomunicáveis no Japão. Contudo, a S.E.R.E. (Secretaria de Estado das Relações Exteriores) pediu à embaixada brasileira em Lisboa que confirmasse com detalhes tal fato, para que a reciprocidade fosse aplicada imediatamente. Nesse momento, o embaixador alemão no Brasil informou a S.E.R.E. que estavam dispostos a voltar à Alemanha cerca de 370 pessoas, causando espanto nas autoridades brasileiras o número tão elevado (AHI, Estan-

te 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-27). Os “boatos” de que os brasileiros estavam sendo confinados pelas autoridades japonesas surgiram por intermédio de várias fontes diplomáticas, causando grande preocupação no governo brasileiro (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-22).

Os problemas causados pela ruptura eram os mais variados, no dia 11 de fevereiro de 1942, o Itamaraty solicita ao seu embaixador em Portugal que fizesse chegar ao seu análogo alemão que não poderia deixar os três representantes seus no Brasil, que havia a diplomacia alemã solicitada para cuidar dos interesses alemães, porque os franceses expulsaram o porteiro da embaixada brasileira em Paris. Impedindo assim que a reciprocidade fosse aplicada. A embaixada brasileira em Paris era uma das mais importantes, possuía muito mobiliário e uma infinidade de documentos. O Brasil manteve representantes na embaixada em Vichy e, depois, também estabeleceu diplomatas em Argel na França Livre (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-37).

Essa postura de se permitir que ficassem alguns poucos representantes para cuidar dos imóveis e dos demais pertencentes das representações foi muito comum. O Brasil deixou de um a três funcionários cuidando de algumas de suas representações na Europa. Aqui no Brasil ficaram três funcionários alemães cuidando de sua embaixada. Esses funcionários não tinham nenhuma autoridade diplomática, eram meros zeladores dos imóveis. Contudo, o governo brasileiro manteve os alemães sob a mais estrita vigilância durante toda a Guerra.

No momento em que o Itamaraty tentava contatar todos os seus diplomatas pelo mundo afora e lutava para trazer os brasileiros que estavam na Europa, o governo brasileiro percebeu o peso de estar contra

uma potência beligerante. Nos dias 16 e 18 de fevereiro de 1942 foram afundados os navios mercantes brasileiros *Buarque* e *Olinda* (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-48). Ambos foram atacados no litoral estadunidense, ocasionando a morte de um brasileiro que estava a bordo do *Buarque*. Esse foi o segundo brasileiro morto em um ataque contra navios brasileiros, o primeiro foi um tripulante do navio *Taubaté* em 22 de março de 1941 na costa do Egito. Tal fato colocou as autoridades diplomáticas brasileiras em estado de alerta, já que o plano de repatriar os diplomatas brasileiros por via marítima agora tinha um risco efetivo.

Esses afundamentos foram alvos de protestos veementes por parte do governo brasileiro, que os fizeram por intermédio da diplomacia portuguesa via Itamaraty. Os mesmos foram reiterados por diversas vezes, mas nunca receberam uma resposta oficial por parte dos ítalo-germânicos. Esses dois afundamentos, que foram tratados de forma sigilosa no primeiro momento pelo governo brasileiro, causaram grande perturbação, pois evidenciava uma mudança brusca nas relações com Eixo, de maneira a expor a fragilidade da Marinha brasileira naquele momento e que era tão importante para a economia nacional.

No dia 20 de fevereiro o Itamaraty informou à embaixada brasileira em Lisboa que o embaixador alemão comunicara que o governo nazista aceitava a troca de diplomatas a partir de navios brasileiros, isto é, o navio brasileiro que levasse os diplomatas do Eixo para a Europa, retornaria trazendo os brasileiros. Nesse mesmo momento o governo brasileiro foi avisado que todo o seu pessoal que estava no Japão encontrava-se em processo de traslado para encontrar outros brasileiros que estavam nas legações de Xangai e Peiping (Beijing/Pequim) (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-50).

No dia 26 de fevereiro o governo brasileiro reiterou com o embaixador Araújo Jorge o protesto junto aos alemães com relação aos afundamentos dos navios brasileiros. A resposta da embaixada brasileira em Lisboa era que Portugal havia entregue a nota brasileira ao governo alemão, sem que esse tivesse feito nenhum comunicado oficial sobre o assunto. Uma série de protestos populares foi realizada em todo o país contra os ataques aos navios brasileiros. A revolta contra os súditos do Eixo tomou conta dos brasileiros, levando o governo brasileiro a temer que o rompimento das relações com os países do Eixo se transformasse em guerra, coisa que o país não estava preparado para enfrentar naquele momento (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-56).

Com poucos navios de guerra, uma pequena aviação e uma defesa de costa insuficiente, o Brasil temia que os poderosos submarinos ítalo-germânicos atacassem a frota mercante brasileira e investissem contra a sua costa. A polícia brasileira sabia que os alemães em conjunto com italianos operavam uma minuciosa rede de espionagem no Brasil desde o Levante Integralista de 1938. A ameaça de uma “Quinta Coluna” agindo a soldo do Eixo causava grande preocupação no governo brasileiro, que montara uma grande rede de contraespionagem para deter essa ação, não demorou para que as autoridades brasileiras identificassem e prendessem uma série de estrangeiros e brasileiros identificados com o fascismo no ano de 1942 (HILTON, 1977).

No dia 28 de fevereiro a S.E.R.E. informou a embaixada brasileira em Lisboa sobre a intenção de usar dois navios brasileiros para resgatar os diplomatas que estavam na Europa. Os brasileiros que estavam na Itália também já estavam sendo preparados pelo governo fascista para serem devolvidos ao Brasil, a ideia era en-

viá-los para Portugal. O Itamaraty também tentava resgatar os brasileiros que estavam na Ásia com a maior brevidade possível, a ideia era que eles pudessem chegar à Europa para embarcarem junto com os outros a tempo de retornar logo ao Brasil. O maior problema eram as comunicações, que já não eram boas e que se agravaram com a guerra. Ao conseguir contatar a embaixada brasileira em Tóquio, o Itamaraty descobriu que o embaixador não havia partido para a China com o grupo de brasileiros que fora relatado anteriormente. A S.E.R.E. informou ao mesmo em 5 de março que confiasse aos portugueses os materiais das embaixadas em Tóquio, Kobe e Yokohama (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-61).

O RESGATE

Para que a operação de resgate fosse bem-sucedida o Brasil precisava sintonizar as informações referentes às rotas dos navios de forma precisa com ingleses, estadunidenses, alemães e italianos, esses quatro países encontravam-se em guerra no Oceano Atlântico e o Brasil não era mais amigo dos últimos dois, que operavam muitos submarinos na região, isso aumentava o risco da missão. O governo alemão fez uma série de exigências para autorizar a navegação dos navios pelo Atlântico e a sua consecutiva atracagem no litoral português. Para evitar qualquer incidente, o governo brasileiro transmitiu via embaixada brasileira em Lisboa para os alemães as características dos navios brasileiros que iriam fazer o resgate (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-65).

No dia 2 de março o embaixador brasileiro em Lisboa havia informado ao Itamaraty que, de fato, os navios brasileiros corriam perigo a partir de então. De maneira não oficial, a diplomacia portuguesa em Berlim ouvira nas rádios que os navios brasileiros seriam atacados caso

navegassem em comboios inimigos e/ou se armassem (AHI, Estante 27, Prateleira 1, Volume 13). No dia 9 de março de 1942, o Itamaraty informou todas as características dos dois navios (*Bagé* e *Almirante Jaceguaí*) para as autoridades estadunidenses, inglesas, italianas e alemãs. Relatou o tamanho e número de cobertas, velocidade que iria navegar, além do peso, cor, número de mastros, distância entre mastros, altura dos mastros e pintou em grandes dimensões a palavra “diplomatas”, além, é claro, da bandeira do Brasil em ambos os lados dos navios (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-65).

No dia 8 de março foi informado que o cônsul brasileiro em Bucareste (Romênia) estava partindo da referida capital por volta do dia 19, já que o governo romeno em solidariedade ao Eixo rompeu relações com o Brasil. Dessa forma o número de pessoas que o governo brasileiro precisaria repatriar estava aumentando, juntamente com o tempo que precisaria para concentrar a todos em Portugal, lugar destinado para atracagem dos navios de resgate (AHI, Estante 27, Prateleira 1, Volume 13).

Na primeira quinzena de março, o governo japonês informou aos portugueses que os brasileiros estavam sendo bem tratados e ocupando o prédio de sua embaixada em Tóquio, apesar das comunicações estarem proibidas, eles estavam sendo bem tratados e esperando a repatriação. Inclusive, o governo japonês colocara guardas para garantir a integridade do imóvel e do pessoal brasileiro. Entretanto, a diplomacia portuguesa informou ao embaixador brasileiro em Lisboa no dia 14 de março que os japoneses estavam averiguando se seus súditos tinham sido vítimas de ataques de populares no Brasil, caso fosse positiva tal informação, eles iriam retaliar (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-72).

Os diplomatas brasileiros que estavam na Ásia tinham grande dificuldade para se deslocar rumo ao Brasil. A distância e a guerra ofereciam alto risco. Caso emblemático foi o do vice-cônsul brasileiro em Kobe (Japão) Heraldo Pacheco de Oliveira, que ficou preso em Manila (Filipinas) durante a sua tentativa de retorno ao Brasil. Em março de 1942, as Filipinas estavam prestes a sucumbir à invasão japonesa iniciada em dezembro de 1941. Com a queda de Manila, o embaixador brasileiro, que estava em trânsito no país, acabou retido devido à invasão japonesa.

O temor por qualquer incidente fez com que o Itamaraty solicitasse à embaixada brasileira em Lisboa no dia 7 de abril, que confirmasse com as autoridades italianas e alemãs as garantias para que os navios brasileiros fizessem a travessia do Atlântico rumo à Europa levando os diplomatas do Eixo e na volta trouxessem em segurança os diplomatas brasileiros e seus familiares. Toda essa negociação foi tratada de forma sigilosa pelo governo Vargas, que manteve tudo afastado da imprensa, que já operava com dificuldade por conta do Estado Novo (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-108).

No dia 11 de abril, o Itamaraty solicitou à sua embaixada em Lisboa que informasse aos ítalo-germânicos que, no dia 27 do corrente mês, o vapor *Bagé* partiria com os diplomatas italianos e no dia 29 seria a vez do vapor *Siqueira Campos* (foi escalado no lugar do *Almirante Jaceguaí*) com o pessoal alemão. Os navios fariam a rota de navegação direta até Lisboa, só parando em Recife para reabastecer. Já o vapor português *Serpa Pinto* partiria no dia 30 levando todos os outros funcionários italianos e alemães (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-115).

A tensão envolvendo a partida dos navios era muito grande. O governo brasileiro tratou o caso com o máximo de sigilo,

somente as autoridades do Itamaraty e do Lloyd Brasileiro sabiam da missão. No dia 23 de abril, o governo brasileiro comunicou a Lisboa que os navios só poderiam partir no dia 2 de maio (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-129). A preocupação do governo brasileiro com o seu pessoal que estava na Ásia, principalmente na China no início de maio redobrou, pois fazia tempo que o Brasil não tinha informações precisas sobre a evacuação do pessoal que estava em Pequim e Xangai. Além disso, as operações militares japonesas na região recrudesciam, aumentando o perigo (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-130).

No dia 24 de abril o vapor espanhol *Cabo da Boa Esperança* passou pelo Brasil transportando diplomatas do Eixo oriundos do Uruguai, como combinado, o Itamaraty comunicou à embaixada em Lisboa o deslocamento do navio espanhol. No mesmo comunicado (telegrama NC-135) foi confirmado que a palavra “diplomatas” já havia sido pintada nos navios. Tal confirmação deveu-se ao fato de uma nova informação vinda da Alemanha para que os navios ostentassem apenas a cor cinza escuro. Tal desencontro de informações gerou grande apreensão entre a diplomacia brasileira (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-135). Já que havia sido acordado que qualquer alteração deveria ser comunicada com 12 dias de antecedência.

No dia 28 de abril, o Itamaraty enviou à embaixada do Brasil em Lisboa um telegrama de três laudas para ser apresentado às autoridades portuguesas encarregadas de representar os interesses brasileiros junto ao Eixo para explicar que o embaixador alemão no Brasil exigia partir levando consigo uma série de cidadãos alemães não ligados diretamente à diplomacia. Tal demanda atrasaria a partida e obrigaria o Brasil a mobilizar de cinco a

seis navios. Depois de sanados os problemas com o embaixador alemão no Rio de Janeiro, o Itamaraty comunicou, no dia 7 de maio, que os três navios (*Bagé*, *Siqueira Campos* e *Serpa Pinto*) haviam partido no dia anterior levando 460 pessoas. O comunicado pedia que as autoridades portuguesas agilisassem para que os brasileiros pudessem embarcar para o retorno à sua pátria o mais rápido possível (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-141).

Entre o dia 25 de fevereiro e 1º de maio de 1942, mais quatro navios brasileiros foram atacados por forças ítalo-germânicas, causando a morte de 110 brasileiros que estavam a bordo dos Navios Mercantes *Cabedelo*, *Arabutã*, *Cairu* e *Parnaíba*. Essa série de ataques levou o Brasil a fazer mais um protesto veemente junto à diplomacia portuguesa, único canal de comunicação com o Eixo. Mas o silêncio por parte do governo alemão continuava a imperar. O barulho ficou por parte dos brasileiros, que promoveram outra onda de protestos contra tudo que lembrasse os países do Eixo, só que dessa vez mais radicalizados. As autoridades diplomáticas brasileiras ficaram mais temerosas com a segurança de seus funcionários, um afundamento de um navio repleto de diplomatas poderia ter consequências graves para a conjuntura política interna do país, já que setores militares e civis de grande representatividade se opuseram veementemente com a decisão de ruptura tomada pelo Presidente Getúlio Vargas (PEIXOTO, 2017).

A indignação do povo brasileiro era muito grande por causa dos mais de cem brasileiros mortos, vítimas do afundamento de navios mercantes que não possuíam defesa. Isso fez com que o grau de tensão aumentasse no Itamaraty, já que no dia 30 de maio estava programada a partida do navio brasileiro *Cuiabá*, que

levaria os diplomatas italianos e alemães que atuavam no Paraguai. A tensão também se ampliava porque até a data de 11 de maio não havia por parte das forças do Eixo nenhuma explicação sobre os ataques aos navios brasileiros. O silêncio por parte dos eixistas era interpretado pelo Itamaraty como uma negativa em cessar os ataques.

Na segunda quinzena de maio o Itamaraty foi surpreendido pela negativa do governo alemão em autorizar a partida de quatro cidadãos brasileiros, sob a alegação de que o governo brasileiro não estaria permitindo que cidadãos alemães regressassem para a Alemanha. De pronto o Itamaraty retrucou tal informação e exigiu reciprocidade da Alemanha, lembrando que em nenhum momento dificultou a partida dos alemães, pelo contrário, tinha até aquela data ajudado de todas as formas (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-182).

Os navios *Bagé* e *Siqueira Campos*, que se aproximavam de Portugal levando o pessoal do Eixo, receberam uma nova recomendação no dia 22 de maio dos diplomatas suíços e espanhóis que ajudavam na troca. Devido aos últimos incidentes os dois comandantes deveriam informar todos os dias às 12h00min sua posição ao governo português, para que a localização de ambos pudesse ser acompanhada e protegida (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-185).

O regresso dos navios *Siqueira Campos* e *Bagé* trazendo o pessoal brasileiro também foi cercado de cuidados. O Itamaraty temia um novo ataque contra os seus navios. A angústia do governo brasileiro era muito grande, já que não tinha meios para proteger os seus navios e muitos menos podia revidar à altura a agressão que vinha sofrendo. Nem em guerra contra o Eixo o Brasil estava para justificar tamanha hostilidade contra os navios brasileiros. Sen-

do assim, as ações de ataques aos navios brasileiros foram classificadas pelo governo Vargas de covardes. Causando grande mobilização da sociedade contra os súditos e simpatizantes do Eixo. Na vanguarda dessa insatisfação estavam os estudantes, que capitaneados pela UNE (União Nacional dos Estudantes) fizeram uma série de protestos em todo Brasil, exigindo que o Brasil declarasse guerra ao Eixo imediatamente em resposta aos ataques.

O Itamaraty informou à embaixada brasileira em Lisboa que já havia solicitado ao Lloyd Brasileiro informações sobre a rota de retorno dos navios *Siqueira Campos* e *Bagé* que estavam em Portugal depois de terem levado o primeiro grupo de cidadãos do Eixo. Também informou a rota que o navio *Cuiabá* faria a Europa levando mais cidadãos do Eixo. A previsão da partida era 5 de junho de 1942. No dia 18 de maio, novamente, um navio brasileiro fora atacado, o *Comandante Lira*, que não fora afundado, mas perdeu dois de seus tripulantes vitimados pelo torpedo de um submarino italiano (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-193).

No início de junho o Itamaraty ainda tinha dificuldades em saber a real condição dos diplomatas brasileiros que estavam no Oriente. A situação do cônsul Heraldo Pacheco de Oliveira que estava detido em Manila ainda era desconhecida. Outro problema eram os diplomatas que estavam na Hungria, que só poderiam ser evacuados nos próximos 60 dias e que estavam vivendo em condições que o governo brasileiro desconhecia. Entre os vários temores do governo brasileiro, existia o de que os alemães tentassem impedir o retorno do embaixador brasileiro Freitas Vale, por isso as autoridades brasileiras tinham pressa em zarpar com os seus navios de Portugal.

O governo alemão continuava a criar problemas a fim de dificultar o retorno dos brasileiros, o impedimento do gover-

no alemão em liberar os navios *Bagé* e *Siqueira Campos* ia desde a negativa em emitir o salvo-conduto até a cobrança de taxas dos brasileiros. Mais uma vez a diplomacia brasileira protestou com veemência pela falta de clareza e sensibilidade por parte dos alemães. No meio desse problema todo, o Brasil liberou o navio *Cuiabá* para rumar à Europa levando a bordo 38 alemães e 8 italianos, o navio partiu do Rio de Janeiro no dia 11 de junho e tinha previsão de chegada a Lisboa no dia 29 do referido mês (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-225).

Entre os dias 24 de maio e 5 de junho de 1942 mais três navios brasileiros foram atacados, *Gonçalves Dias*, *Alegrete* e *Paracuri*, os três foram afundados e só o primeiro teve mortes, seis ao todo. Além dos ataques, o governo brasileiro ainda tinha que enfrentar os problemas criados pelos alemães em Lisboa, que para liberar os navios brasileiros exigiam retirar a carga, que era proveniente de comércio português e nada tinha a ver com vendas brasileiras. O *Itamaraty* foi obrigado a pedir ajuda da diplomacia espanhola, para que junto da diplomacia portuguesa pudessem pressionar os alemães a liberarem os navios brasileiros. Teve início uma cansativa triangulação diplomática para liberar os navios brasileiros que se mostrou exitosa. Enfim os navios partiram para o Brasil, onde recarregariam com pessoal do Eixo e então regressariam para a Europa.

No dia 6 de julho foi a vez de o navio *Grispsholm* zarpar do Rio de Janeiro levando 369 diplomatas e particulares japoneses que estavam no Brasil e 14 no Paraguai (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-271). Dessa maneira o Brasil ia cumprindo de forma exitosa o seu compromisso com os Estados do Eixo, porém a recíproca não era verdadeira. Até aquele momento, o Brasil ainda não havia recebido nenhum dos seus di-

plomatas que estavam servindo na Europa e na Ásia, situação que causava muita apreensão ao *Itamaraty*. Apesar da forte censura, os questionamentos rondavam a sociedade, que cobrava nas ruas uma resposta à altura do governo Vargas pelos constantes desrespeitos aos brasileiros por parte dos países do Eixo.

No dia 13 de julho de 1942, o *Itamaraty* informou ao Embaixador Araújo Jorge em Lisboa e às representações da Espanha e da Suíça que os navios *Bagé* e *Siqueira Campos* partiriam do Rio de Janeiro para a sua segunda viagem à Europa no dia 30 do corrente mês, levando os embaixadores da Alemanha e da Itália, assim como todo o restante do pessoal desses dois países. Mais uma vez o governo brasileiro exigiu dos países do Eixo garantias para o retorno ao Brasil desses dois navios. O governo brasileiro também solicitou que o seu embaixador deixasse a Alemanha no mesmo dia que o embaixador alemão saísse do Brasil, e que a troca de diplomatas fosse feita em Lisboa no mesmo momento. O *Itamaraty* também informou que o vapor *Bagé* levaria a ex-missão húngara para Lisboa (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-283).

No dia 28 de julho o *Itamaraty* informou sobre a mudança dos planos, devido à necessidade de reparos, o *Siqueira Campos* foi trocado pelo *Cuiabá* na missão de levar à Europa os embaixadores da Alemanha e Itália que trabalhavam no Brasil. A data da partida também foi alterada de 30 de julho para 10 de agosto de 1942 (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-304). Nessa mesma leva, o *Itamaraty* informou que o *Bagé* levaria a missão diplomática húngara para a Europa (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-302). No dia 4 de agosto foi informado que o vapor espanhol *Cabo da Boa Esperança* tinha partido para mais uma viagem levando 74 funcionários da

embaixada alemã (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-310).

Por causa de problemas técnicos, mais uma mudança de data, no dia 5 de agosto o Itamaraty informou que o navio *Bagé* com o pessoal húngaro só partiria do Rio de Janeiro no dia 15 de agosto. Solicitou que a embaixada brasileira tratasse com a diplomacia portuguesa, para junto da diplomacia húngara, agilizar a saída dos brasileiros daquele país (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-315). No dia 10 de agosto, o vapor *Gripsholm* retornou ao Brasil trazendo todos os diplomatas brasileiros que estavam no Oriente. Pondo fim a uma grande preocupação do governo brasileiro. O mesmo vapor seguiu viagem rumo à Nova Iorque levando pessoal estadunidense. Nesse mesmo período, o governo brasileiro tentava através da diplomacia espanhola, conseguir liberar todos os brasileiros que estavam detidos na França, para juntá-los com os que já aguardavam repatriação em Lisboa e aproveitarem para retornar todos no navio *Cuiabá* (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-324).

A TROCA

A problemática envolvendo o retorno dos diplomatas brasileiros parecia não ter fim. Quando tudo parecia caminhar para uma solução, os embaixadores Kurt Pruefer (Alemanha) e Ugo Sola (Itália) se negaram a embarcar para Lisboa. Alegavam não poderem viajar sem que o governo inglês emitisse salvo-condutos para os navios que os levassem. O Itamaraty tentou reverter tal situação, alegando que os anglo-estadunidenses já haviam dado tal documento para as pessoas e suas bagagens e que essa exigência para os navios era descabida. Mais uma longa negociação se estabeleceu entre o Itamaraty e os embaixadores (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-340).

Entre os dias 26 de junho e 19 de agosto de 1942, os nazistas afundaram dez navios mercantes brasileiros, matando 642 pessoas. Tamaña tragédia fez com que o governo brasileiro reagisse decretando “Estado de Beligerância” no dia 22 de agosto. Tal decreto gerou dúvidas em todos os beligerantes sobre o que seria esse ato do governo brasileiro, que logo evoluiu para “Estado de Guerra”, decretado do dia 31 do mesmo mês. Com a entrada do Brasil na Guerra, toda a mobilização de resgate de diplomatas, funcionários e demais cidadãos brasileiros pelo mundo se tornou mais difícil e perigosa.

No dia 22 de agosto, o governo brasileiro solicitou novamente ao governo português que contatasse os países do Eixo, para que eles emitissem garantias para os navios *Bagé* e *Cuiabá* em seu retorno ao Brasil. Que naquele momento os referidos navios estavam prontos para partirem do Rio de Janeiro e já de posse dos salvo-condutos que os embaixadores do Eixo exigiam para embarcar. Contudo, o governo brasileiro impediria a sua saída até que os países do Eixo fizessem as garantias de retorno (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-354).

No dia 11 de setembro, o Itamaraty informou às diplomacias portuguesa e espanhola que o navio *Gripsholm* iria iniciar a sua segunda viagem de troca do pessoal estadunidense e japonês. Que no Brasil embarcariam cerca de 150 nipônicos. Os navios *Bagé* e *Cuiabá* receberam uma nova data para a partida, dia 16 de setembro era apontada pelo Itamaraty como provável (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-376). O Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) emitiu uma ordem proibindo toda e qualquer publicação referente à viagem dos diplomatas do Eixo nos navios *Bagé* e *Cuiabá* (APERJ-Pol/Pol-ADM: 13/01).

Depois de receber as garantias solicitadas dos países do Eixo, os dois navios

brasileiros com os embaixadores alemão, italiano e húngaro partiram do Rio de Janeiro para Lisboa no dia 16 de setembro. Os dois navios seguiram caracterizados como antes, pintados de cinza escuro e com a palavra “diplomata” escrita nos dois lados, além de ostentarem uma enorme bandeira brasileira e as luzes todas acesas. Em média essa viagem levava cerca de 20 dias por conta das escalas. Ao chegarem em águas portuguesas, os comandantes dos navios tinham ordem de se comunicarem com a embaixada brasileira em Lisboa antes de adentrarem o porto. Deveriam confirmar se os brasileiros oriundos da Itália, Alemanha e Hungria já estavam em território português (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-378).

O Itamaraty avisou ao embaixador brasileiro em Lisboa no dia 19 de setembro que a atual viagem do *Bagé* e do *Cuiabá* deveria ser a última de um navio brasileiro à Europa. Que o mesmo deveria avisar aos brasileiros no continente que quisessem regressar à pátria poderiam fazer por intermédio desses navios, mesmo quem não tivesse dinheiro. Contudo, elementos suspeitos e naturalizados e de origem dos países do Eixo não poderiam embarcar. Como medida de segurança, o governo brasileiro solicitou ao Embaixador Araújo Jorge que providenciasse que as bandeiras brasileiras pintadas nos cascos dos navios deveriam ser repintadas em tamanho dobrado. Que a iluminação externa das bandeiras e das palavras “diplomata”, assim como do costado deveriam triplicar, além de pintar de branco os anteparos dos conveses. Tudo isso deveria ser verificado pessoalmente pelo embaixador antes do regresso dos navios (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-392).

No dia 23 de setembro o Itamaraty comunicou ao embaixador brasileiro em Lisboa que os navios *Cuiabá* e *Bagé* de-

veriam entrar em contato com o referido embaixador e aguardar ordens do mesmo para atracar em Lisboa, já que o pessoal brasileiro que estava fora de Portugal faria o traslado por trem. A ordem era esperar até que todos tivessem reunidos e prontos para embarcarem (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-396). Os comandantes dos dois navios também receberam instruções de informar ao embaixador brasileiro a sua posição a partir do sexto dia depois de ter zarpado do Brasil (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-397).

No dia 25 de setembro, o Itamaraty determinou ao embaixador brasileiro em Lisboa que providenciasse para triplicar a iluminação dos navios na área que estivesse pintada a bandeira brasileira, que também deveria ser repintada com as dimensões duplicadas. As anteparas dos conveses deveriam ser pintadas de branco e ter a sua iluminação ampliada, assim como, a palavra “diplomatas” e símbolos que estava no costado antes de zarpar de volta para o Brasil (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-402).

Se já não bastassem os problemas criados pela Guerra, o Itamaraty teve que lidar com um embargo da partida de seus navios, feito pelo governo português que cobrava uma dívida alfandegária brasileira que ainda estava em julgamento, que envolvia um suposto contrabando de charutos e pasta “dentifrícia”. O Itamaraty emitiu uma nota dura exigindo que Portugal liberasse os navios imediatamente. Com a insistência portuguesa em não permitir a partida dos navios, o governo brasileiro teve que pagar como calção o valor de 1.200 contos de réis no dia 24 de outubro (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-437/437/439).

Sobre a relação do governo brasileiro com o seu homólogo português, é importante salientar que Portugal vivia uma

grave crise econômica. Dependente de importações, Lisboa fazia um jogo duplo, tentando atender interesses ingleses, ao mesmo tempo em que se submetia a Berlim, temendo que seu território fosse ocupado como a Itália. Ideologicamente afinado com o fascismo, o governo português tentava se equilibrar entre os dois blocos. Os documentos diplomáticos revelam que as autoridades portuguesas estavam mais preocupadas com os comunistas internos a partir de 1943, do que com a própria guerra.

Sem valor estratégico, toda a Península Ibérica fora vista como uma área de trânsito para a espionagem. A herança cultural ajudou o governo brasileiro a transitar entre a diplomacia portuguesa, mas sem grandes trocas. Apesar da discordância de Salazar com o caminho adotado por Vargas, o mesmo hipotecou solidariedade com as vítimas brasileiras dos afundamentos. O governo brasileiro mantinha a diplomacia portuguesa e espanhola sob vigilância, mostrando que a guerra não permitia confiança incondicional.

A troca dos diplomatas fora finalmente feita no início de outubro, sem nenhum problema, tudo ocorreu como planejado depois de quitado o saldo com as autoridades portuguesas. Porém, todas as informações sobre a chegada dos navios brasileiros a Lisboa foram censuradas e a imprensa brasileira proibida de divulgar qualquer coisa sobre o tema. O seu retorno no final do referido mês também foi cercado de sigilo, já que agora o Brasil estava em guerra.

No dia 20 de novembro de 1942, os navios *Bagé* e *Cuiabá* chegaram ao Brasil trazendo os últimos diplomatas que aguardavam em Lisboa a repatriação. Entre o dia 19 de agosto e 20 de novembro, data da chegada dos brasileiros, mais quatro navios brasileiros foram atacados pelas forças do Eixo, ocasionando mais

25 mortes. Mesmo com o retorno exitoso dos diplomatas que estavam na Europa Ocidental, a diplomacia não pôde relaxar, ainda havia toda uma guerra para se lutar.

Em meados de novembro de 1942, a embaixada brasileira em Vichy foi invadida por militares alemães com o consentimento dos franceses. Ocasionalmente na prisão do embaixador brasileiro Souza Dantas por 14 meses na Alemanha, posteriormente trocado por prisioneiros alemães e repatriado ao Brasil. Tal situação gerou grande desconforto entre a diplomacia brasileira que lamentava não poder resgatar o seu emblemático embaixador (AHI, Estante 27, Prateleira 2, Volume 5, Telegrama N-452).

Os ataques contra navios brasileiros perduraram durante todo o ano de 1943, mas com o incremento das patrulhas navais estadunidenses no Atlântico Sul e o aprimoramento da Marinha de Guerra Brasileira e da Força Aérea Brasileira, os alemães se tornaram menos exitosos. O revés que o Eixo sofrera para os soviéticos combaliu a sua capacidade de produção de submarinos, limitando assim as suas ações. No ano de 1944, somente um ataque fora registrado contra navios brasileiros, em julho no litoral do Rio de Janeiro. Com o avanço das forças soviéticas e a abertura de uma Segunda Frente na Europa, a Alemanha praticamente abandonou a luta submarina.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CADERNOS DO CHDD / Fundação Alexandre de Gusmão, Centro de História e Documentação Diplomática. Ano 12, número 23, Fundação Alexandre de Gusmão, 2013.

CORSI, Francisco Luiz. *Estado Novo: política externa e projeto nacional*. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

HILTON, Staley E. *Suástica sobre o Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1977.

LOCHERY, Neill. *Brasil. Os frutos da Guerra*. Rio de Janeiro: Editora Intrínseca, 2015.

MOURA, Gerson. *Relações Exteriores do Brasil 1939-1950*. FUNAG: Brasília, 2012.

PEIXOTO, Alzira Vargas do Amaral. *Getúlio Vargas, Meu pai*. Rio de Janeiro, Objetiva, 2017.

PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil - O ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler: A história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

SILVA, Hélio. *1944: O Brasil na Guerra*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974.

_____. *Guerra inevitável 1939-1942*. Editora Três. 1975.

_____. *O Brasil declara guerra ao Eixo 1943-1945*. São Paulo: Editora Três, 2006.

FONTES

Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI).

Arquivo Público do Estado do Rio de Janeiro (APERJ).