

O MISTÉRIO DO U-977

IVO GASTALDONI
Brigadeiro-do-Ar

SUMÁRIO

Introdução

O último cruzeiro

A assunção do comando

A partida da Alemanha

Rumo ao mar aberto

O desembarque de tripulantes e o encalhe

A viagem para a Argentina

Nas Ilhas de Cabo Verde

No Atlântico Sul

Na Argentina

Um comentário

INTRODUÇÃO

A intrigante história do U-977 foi contada por seu próprio comandante, através de um livro publicado em 1950, quando o ex-submarinista já residia na Argentina. Heinz Schaeffer, jovem, porém experiente capitão da força submarina alemã, abdicou de um longo anonimato para contestar o jornalista Ladislaw

Szabo, que publicou pela Editora Tabano, de Buenos Aires, um livro onde afirmava: *"Hitler Vivo! Fugiu para a Argentina a bordo do U-977"*.

À época, um jornal noticiou a chegada de pessoas importantes do III Reich que, fugindo dos julgamentos do pós-guerra, se abrigaram em território argentino com o beneplácito do General Perón. Contudo, alguns deles foram dali seqüestrados ou

extraditados para julgamento na Europa, enquanto outros se espalharam pelo Chile, Uruguai, Paraguai e Brasil, onde continuam vivos ou estão enterrados.

O diretor do Setor América Latina do Centro Simon Wiesenthal, Shimon Samuels, afirma que centenas de alemães foram para a Argentina, sendo que 14 deles eram criminosos de guerra; desses, os mais importantes eram Adolf Eichmann, Josef Mengele, Dinko Sakic, Erick Priebe, Josef Schwanberger e Walter Kutschmann. Entretanto, o número 1 deles todos, Martin Bormann, nunca foi encontrado. Tampouco foi esclarecido como esses personagens nazistas vieram ter na América Latina, mas não há dúvidas de que eles tiveram forte suporte da Alemanha, pois todos desfrutavam de boa situação econômica.

Vamos à narrativa do livro escrito pelo capitão do submarino alemão, cujo título é *U-BOAT-977*.

O ÚLTIMO CRUZEIRO

A assunção do comando

Era Natal de 1944, quando o Capitão Heinz Schaeffer, então instrutor na Escola de Submarinos, recebeu o comando do *U-977*.

O barco deveria ser preparado para combater em alto-mar e as revisões necessárias seriam executadas em Hamburgo. No princípio de abril de 1945 o serviço foi dado como pronto, mas o comandante, que tinha a obrigação de combater o inimigo, discordou e solicitou a troca das baterias que só acumulavam 70% da sua capacidade, a renovação de algumas peças que estavam em serviço há mais de um ano, a instalação

de uma blindagem na torreta, a substituição do equipamento de rádio e um tempo mínimo para treinar a tripulação no emprego do *schnorchel*. Tudo lhe foi recusado e recebeu ordens para aprestamento em Kiel.

A guerra estava prestes a acabar. Parecia que o destino do povo alemão seria o aniquilamento. Hamburgo preparava sua defesa, enquanto Kiel era bombardeada diariamente. Não se viam mais as esquadrilhas de caças alemães. Os sentimentos mais profundos de Schaeffer rebelavam-se contra a continuação inútil da guerra e revoltavam-se ao espetáculo de líderes civis incapazes e covardes, que incitavam e enviavam velhos e crianças para as frentes de combate, enquanto seus atos desmentiam suas palavras.

Quase tudo pronto, Schaeffer vai a Berlim para despedir-se da mãe. Vê bondes tombados e barricadas elevando-se por toda parte. Regressa para Kiel e encontra o porto envolto por espesso nevoeiro provocado pelo bombardeio intenso.¹

A partida da Alemanha

Em meados de abril, compondo um grupo com outros dois submarinos, o *U-977* rumava para a Noruega, onde receberia um complemento de combustível e teria dois dias de exercícios com o *schnorchel* recém-instalado. Nesse trecho, estava prevista uma parada em anteporto dinamarquês para receber mantimentos. Assim foi feito e, lá chegando, tiveram uma agradável surpresa: o inspetor de paiol permitiu que fossem recebidos barris de manteiga, presuntos, ovos e tudo o mais que se pudesse imaginar de bom.²

¹N.A.: Teria Schaeffer ido a Berlim simplesmente visitar sua mãe ou teria sido convocado para receber missão secreta?

²N.A.: As iguarias introduzidas a bordo insinuam que o barco receberia passageiros importantes. Ou será que os alimentos estavam sobrando?



U-570



U-977

NO
AMRJ

EM
19 SET 45



ASPIRANTES
DA
ESCOLA NAVAL
EM
VISITA
AOS
SUBMARINOS
ALEMÃES

Os então aspirantes Brígido,
Léo Rosa e Márcio Lyra

Idem, Viegas, Rodolfo
Vasconcelos, Voned, Brígido,
Márcio Lyra e Melechi



A viagem das costas dinamarquesas em diante deveria ser feita em mergulho, pois estariam na área mais vigiada pelos ingleses, visto que qualquer submarino alemão em direção ao Atlântico teria forçosamente que passar por ali.

Tão logo entraram em mar aberto, a antena detetora de emissões de radar denuncia a aproximação de aviões e o barco é obrigado a mergulhar antes mesmo da tripulação se familiarizar com o emprego do *schnorchel*.

Passam pela região minada mais perigosa, navegando a 50 metros de profundidade.

Em breve, seria necessário recarregar as baterias num procedimento aparentemente fácil, pois o *schnorchel* permitiria o funcionamento dos motores diesel embaixo da água.

Mas não foi o que aconteceu.

A falta de treinamento do piloto (timoneiro) fazia com que o *schnorchel* se elevas-

se demais para, em seguida, o submarino embicar até 20 ou mais metros de profundidade. O barco parecia uma ondulante serpente do mar e, nesse sobe e desce, os tripulantes eram submetidos a um sofrimento doloroso e sufocante.

Explica-se: Quando o *schnorchel* mergulha e a válvula se fecha, o ar necessário aos diesels é tomado do ar que está no compartimento. Em seguida, o mastro do *schnorchel* torna a subir e a equalização da pressão revela-se por um mugido: os olhos parecem sair das órbitas e os tímpanos ficam a ponto de explodir.

A viagem segue seu curso e o submarino alcança a base de Christiansund, em 26 de abril de 1945.

Chega a notícia da morte de Hitler e da ascensão de Dönitz ao Comando Geral e a Chefe de Estado.

No dia 1º de maio, os 48 homens da tripulação têm sua última reunião em terra, convencidos de que o Reich, antes tão orgulhoso, está derrotado e ocupado pelas tropas inimigas.

Rumo ao mar aberto

No dia seguinte, partem com a determinação de navegar em submersão durante o dia e com *schnorchel* à noite, agora em me-

lhores condições porque o piloto já conseguia manter o barco nivelado. Poucos dias depois, o tubo principal do periscópio teve uma avaria irreversível e isso foi uma grande perda porque seriam obrigados a navegar às cegas, sem ver se os motores estavam soltando fumaça ou se havia grupos de caça

e destruição nas proximidades.

Estavam na maior ratoeira e aproveitavam as horas de escuridão para recarregar as baterias e esconder o rastro de bolhas deixado pelo mastro do *schnorchel*. Além disso, o ronco dos diesel trabalhando em mergulho e outros ruídos diversos praticamente impediam a utilização dos aparelhos de escuta.

Com frequência, o sensor anti-radar acusava emissões e o barco era obrigado a recolher o *schnorchel* para descer a maiores profundidades.

Já estavam há cinco dias nessa expectativa angustiante de receber bombas a qualquer momento, sem ver o sol ou qualquer outra claridade natural e, ainda por cima,

**Já estavam há cinco dias
nessa expectativa
angustiante de receber
bombas a qualquer
momento, sem ver o sol ou
qualquer outra claridade
natural e, ainda por cima,
proibidos de fumar**

proibidos de fumar, quando lhes chega uma mensagem oficial resumindo a situação e determinando capitular. Ocorre que a assinatura dessa mensagem ficou ignorada porque, no momento de sua transmissão, uma vaga cobriu a antena de recepção.

Permaneceu, então, uma dúvida: teria a mensagem sido enviada por Dönitz ou seria astúcia do inimigo, que se apoderara de algum posto de transmissão, com os respectivos códigos?

Na noite seguinte chega uma mensagem assinada pelo "Comitê Aliado", determinando vir à tona, informar posição e içar galhardetes azuis ou brancos.

O Comandante Schaeffer discute o assunto com seus homens, entre os quais há um marinheiro que conhece a Argentina e lhes fala sobre as oportunidades que o grande país da América do Sul poderia oferecer. Resultam duas hipóteses: seguir para a Argentina ou desembarcar em um trecho deserto da costa norueguesa, de onde se poderia tentar o regresso para a terra pátria viajando de carona. Adota-se a solução mista, pois 16 tripulantes preferem desembarcar e o comandante, com os outros 31, prosseguiria para a Argentina³.

O desembarque de tripulantes e o encalhe

O desembarque seria feito nas proximidades de Bergen. O U-977 estava completando oito dias de mergulho, era noite e deveria estar muito escuro. O submarino emerge e vai se aproximando lentamente da costa. A navegação ao longo de um litoral desconhecido, sem qualquer luz ou auxílio rádio, é extremamente difícil, principalmente em se tratando da Noruega, devido aos prolongamentos rochosos sob a

superfície das águas. O vento soprava de terra e a sonda acusava 10 metros de profundidade. O submarino movimentava-se apenas com um motor elétrico, mantendo o outro motor engatado a ré. A sonda indica 8 metros, depois 5 metros e raspa no fundo de areia para, em seguida, a proa empinar-se sem choque nem barulho e adernar cerca de 30 graus. O barco parece preso e não recua nem com toda força a ré.

Os botes de borracha são lançados com os 16 tripulantes para aliviar o peso, mas nem assim o submarino se mexe.

O engenheiro-mecânico trabalha febrilmente: a água de lastro é bombeada para fora e os motores elétricos giram em rotação máxima. Inútil. Resta uma esperança: as garrafas de ar comprimido estão cheias e talvez a embarcação consiga erguer-se quando o ar expandido nos tanques de lastro estiver escapando por baixo. Dito e feito. Ouve-se o assobio do escape de ar. Os motores roncam. Sobre o convés, sente-se nitidamente a enormidade do esforço. O submarino vibra. Leme a boreste e força total. Viva! O barco se mexe, recua. A proa abaixa-se. A sonda indica 10 metros e o timoneiro vira de bordo. Amanhece. As águas ainda são pouco profundas, cerca de 100 metros. O comandante ordena pouso no fundo. Há muito tempo pela frente.

A viagem para a Argentina

O instante de trégua concedido pelo comandante esgota-se. A viagem até a Argentina, contornando por cima da Inglaterra, vai começar em 10 de maio. Era necessário agir com extrema prudência, visto que os ingleses vigiavam a área severamente. Nenhum dirigente do Terceiro Reich deveria evadir-se (palavras do próprio Schaeffer)⁴.

³N.A.: A decisão de prosseguir para a Argentina é, no mínimo, insólita, pois é sabido que, acabada a guerra, o que os combatentes mais querem é voltar para casa.

⁴N.A.: Quem teria dito a Schaeffer que os ingleses envidariam maior esforço para impedir que nazistas lhes escapassem? Teria ele ouvido isso por ocasião de sua ida a Berlim?

Sem ver o céu ou o sol, seguem navegando por uma semana, sempre acompanhados pela mesma tensão interior e a mesma incerteza.

Durante o dia, o U-977 desloca-se a 50 m de profundidade e a noite em imersão *schnorchel*.

Nem sempre podem mergulhar ao amanhecer, porque precisam de mais uma ou duas horas com os motores diesel para carregar as baterias defeituosas.

É Schaeffer quem diz: "*Talvez tripulemos o último submarino alemão e suspeitem que esteja a nosso bordo algum personagem que esteja sendo procurado.*"

A viagem se estende por 18 dias quase sem alterações. A tripulação apresenta sintomas de nervosismo e a maior parte dos homens está com olheiras. Os rostos começam a empalidecer e assumem um tom esverdeado. É visível a falta que sentem da

claridade do dia: não há sol nem ar puro. Faz frio e tudo é úmido. As anteparas revestem-se de mofo. Não se pode jogar fora os detritos da cozinha, que se amontoam. O cheiro é repugnante e, ainda por cima, há moscas. A vida parece cada vez mais insuportável e os problemas mecânicos começam a surgir.

A junta do cabeçote de um dos motores diesel apresenta vazamento do óleo. Era só o que faltava! A tripulação se desdobra e em dois dias a avaria é reparada.

A falta de sorte não termina aí, pois o segundo diesel também pára. A partir desse dia, não se passam 24 horas sem algum enguiço. A revisão geral, tão necessária, não fora feita; agora, pagavam um alto preço.

Seis semanas intermináveis.

Nenhuma distração. Sempre os mesmos rostos macilentos. Os nervos são submeti-

dos às mais rudes provas. Avarias e sujeiras dominavam. Só havia uma solução: jogar fora o lixo por um dos tubos lança-torpedos. Para isso, o torpedo seria arrastado para dentro do barco, os detritos colocados dentro do tubo e ejetados com ar-comprimido. O primeiro oficial sugere disparar o torpedo para poupar o trabalho de arrastá-lo, mas Schaeffer tinha consciência da importância de manter todos os torpedos para poder provar, se fosse o caso, que nenhum havia sido empregado.

A navegação em mergulho já durava 50 dias. Estavam ao largo da França. O verão se fazia sentir e as roupas colavam no corpo. O contato permanente do sal com a pele provocava coceiras. Alguns

tinham erupções cutâneas, outros, furúnculos. Mas era preciso suportar, pelo menos até a altura de Gibraltar.

Sessenta dias de baixo d'água. Um sol ofuscante deve reinar na superfície e eles

nem sabem mais como são o céu e o sol.

Os homens também começam a mofar e os tubos de cobre ligados aos instrumentos de bordo estão cobertos pelo azinhave.

Os olhos sem brilho e os acessos de tosse passam a ser características comuns.

Em 15 de julho, os tripulantes completam 66 dias sob a água e são informados que irão à superfície durante a noite. Os homens antegozam as delícias do ar fustigando seus rostos, das ondas embalando seus pensamentos e das estrelas compondo um cenário bem mais aprazível.

Nas Ilhas de Cabo Verde

Avistam as Ilhas de Cabo Verde e animam-se com a idéia de abordar a Ilha Branca, praticamente desabitada. Tinham con-

sumido 40 toneladas de combustível nas 1.800 milhas percorridas em 66 dias e restavam outras 40 para percorrer 5.500 milhas até alcançar a Argentina⁵.

A tentativa de abordar a ilha fracassa devido à ressaca e o comandante resolve fundear para dar um descanso aos seus homens e permitir-lhes pegar um pouco de sol. Divertem-se a valer em barcos de borracha, navegando em todas as direções; alguns deles tentam cavalgar nos golfinhos, outros apenas relaxam dentro d'água.

A noite é quente e organizam uma festa para cantarem juntos, coisa que não faziam há muito tempo. Lembram-se dos companheiros que desembarcaram na Noruega e cisnam: estariam eles atrás de arames farpados ou teriam conseguido voltar para casa?

No Atlântico Sul

Dia seguinte, levantada a âncora, um diesel ronca suavemente e tomam a direção Sul.

Passou-se a última ilha do arquipélago e o sol queima no céu. O mar se estende a perder de vista e os tripulantes de folga espreguiçam-se sobre o convés, ocupados em bronzear seus corpos pálidos. Comparada com o período anterior, a viagem passa a ser vilegiatura. Em poucos dias, as manchas e erupções de pele desaparecem. E por aí vão, sempre afastando-se de qualquer tráfego. Fazem um aquaplano de madeira que, rebocado no costado do barco, permite que os homens se revezem no surfar e tomar banho. Disfarçam o barco para pa-

recer um pesqueiro, construindo uma amurada e até uma chaminé fictícia.

Os tripulante permanecem o maior tempo possível no convés, onde degustam suas refeições enriquecidas com peixe fresco. Ouvem música e o noticiário pelo rádio. Ficam sabendo da rendição do *U-530* em Mar del Plata e do aprisionamento de toda a tripulação. Distinguem no céu os reflexos das luzes do Rio de Janeiro.

Schaeffer reúne a tripulação para um exame de situação. Seria aconselhável afundar o barco e cada um tentar a fuga por conta própria? Breve um de nós estará nas mãos da polícia e os aliados porão nossas pessoas em leilão. Suspeitarão estar entre nós, só Deus sabe, quais personagens do Reich. Na minha opinião, diz o comandante, a melhor solução é entrar no porto. Não poderão nos culpar de nada.

Em 17 de agosto de 1945, dia de sol brilhante, avistam a costa argentina. Alguns homens alimentam o desejo de desaparecer por ocasião da chegada ao porto, o que deverá ocorrer no princípio da noite, mas Schaeffer os desencoraja porque isso prejudicaria seu plano. Como provar que não houve, além dos membros da tripulação, personalidades alemãs desembarcadas secretamente?⁶

Na Argentina

O *U-977* entra no porto e lança âncora. Três embarcações da esquadra argentina aproximam-se, o Caça-Minas *Py-10* e dois

⁵N.A.: Percorrer 1.800 milhas em 66 dias significa a ridícula velocidade de 1,13 nós. Ainda que em regime bem econômico, a velocidade em submersão é da ordem de 3 nós e quando em operação com *schmorchel* é de cerca 6 nós, ou seja, 4,5 nós em média, portanto, as 1.800 milhas poderiam ter sido percorridas em 17 dias e haveria um lapso de 48 dias sumidos. Este lapso de tempo seria mais do que suficiente para passar ao largo da Patagônia, realizar um desembarque secreto no extremo sul e regressar para Mal del Plata.

⁶N.A.: Curioso esse raciocínio de Schaeffer, pois a tripulação já estava desfalcada dos 16 que ficaram na Noruega. Há suspeitas de que, por ocasião do desembarque ocorrido em 10 de maio, outros personagens embarcaram no misterioso submarino.

submarinos, quando uma equipe de inspeção sobe a bordo. Depois de pequeno interrogatório, o pessoal é transferido para o Cruzador *Belgrano*, cuja tripulação, em uniforme branco, os recebe perfilada no convés. Diz Schaeffer: “*Sinto um vivo reconhecimento por essa atitude cavalheiresca. Conduzido para o refeitório de oficiais, faço meu relatório apoiado nos documentos e cartas marítimas que trago comigo.*”

Schaeffer é mantido preso em excelente cabine onde nada lhe falta, nem mesmo o bom uísque escocês. O interrogatório prossegue, desta feita sendo conduzido pelos argentinos auxiliados por uma equipe norte-americana recém-chegada.

As sessões continuaram sendo feitas nos Estados Unidos, onde Schaeffer permanece preso por alguns meses.

A pergunta básica em todos os interrogatórios foi: “*Capitão, temos motivos para acreditar que pessoas importantes esta-*

vam em seu navio e foram desembarcadas em algum ponto sul do continente?”

As respostas de Schaeffer foram sempre negativas, mas há quem pense que ele mentiu.

UM COMENTÁRIO

Ao longo de toda a sua narrativa, Schaeffer demonstra obsessiva preocupação em defender-se de uma acusação que ainda não lhe fora feita: a de ter tido passageiros clandestinos a bordo. Aliás, esta hipótese é bastante plausível, como se infere nas notas finais.

A possibilidade de criminosos nazistas terem se evadido escondidos em submarinos sempre foi considerada, haja vista o caso do *U-534*, que, afundado em 5 de maio de 1945 e resgatado em agosto de 1993, revelou em seu interior uma centena de garrafas de vinho francês e alguns baús vazios.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra submarina /; *U-977*; Fuga para a Argentina;