

Miscelânea de Estudos em Homenagem a Maria Manuela Gouveia Delille



Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
Centro de Investigação em Estudos Germanísticos
MinervaCoimbra

Título Miscelânea de Estudos em Homenagem a Maria Manuela Gouveia Delille, vol. 1

Coordenação Maria Teresa Delgado Mingocho, Maria de Fátima Gil e Maria Esmeralda Castendo

Fotografia em extratexto Rita Delille

Composição Pedro Bandeira

Impressão G.C. – Gráfica de Coimbra, Lda.

ISBN 978-972-9038-99-0 • 978-989-8007-13-1 • 978-972-798-295-0

Depósito Legal 327619/11

Edição

Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra
www.uc.pt/fluc

Centro de Investigação em Estudos Germanísticos
cieg@fl.uc.pt

MinervaCoimbra
minervacoimbra@gmail.com

Vasco Gil Mantas

Universidade de Coimbra/Academia de Marinha

A Operação Aníbal: início do fim da presença germânica a leste do Oder

A publicação por Günter Grass da novela *Im Krebsgang* e as polémicas literárias e políticas que se lhe seguiram tiveram a enorme vantagem de trazer para o grande público internacional uma temática timidamente abordada, até há pouco, fora da Alemanha (Grass, 2003; Garraio, 2007), num momento em que os historiadores começam, ainda com grandes restrições, é certo, a consultar os arquivos que se vão abrindo nos dois lados do Atlântico. As últimas semanas da Segunda Guerra Mundial na Europa são particularmente difíceis de estudar, devido à aceleração dos acontecimentos, ao caos que se foi estabelecendo, sobretudo no Leste do Reich (Beevor, 2003), e à prolongada dificuldade em conseguir informações fidedignas, ou simples testemunhos, de fonte soviética (Zolotarev, 1999). Esta situação contribuiu para um desconhecimento profundo em relação a muitos factos importantes sucedidos entre Janeiro e Maio de 1945, sobretudo em países como Portugal, onde o que se pode designar como opinião pública reflecte a imagem da história feita pelos vencedores ou, muito simplesmente, uma visão hollywoodesca do conflito. Qualquer análise que pretenda ser imparcial é obrigada a considerar a documentação disponível nos diversos campos em oposição, pois a história feita pelos vencedores não anula a existência de uma história dos vencidos, mais difícil de disponibilizar aos eventuais interessados, por razões evidentes, entre as quais não é de menor importância o trauma da derrota, inevitável em todos os que a experimentaram, e também uma certa vergonha em evocar situações de extremo desconforto, físico e moral. Mesmo em Portugal, e sem desejar comparar o incomparável, os relatos das guerras africanas do século passado contam ainda com poucos testemunhos directos, se excluirmos as obras de ficção que as utilizam como tema, não poucas vezes escritas com a preocupação do politicamente correcto, a qual se resume, afinal, a uma forma perniciosa de censura.

A história da Segunda Guerra Mundial, que foi o primeiro grande conflito ideológico, não entre as democracias e o que se designa por fascismos, como simplisticamente é apresentado, mas sim envolvendo três blocos representando concepções inconciliáveis da economia e da sociedade, presta-se, mais do que qualquer outro conflito bélico recente, a polémicas interpretativas (Wanty, 1968: 203-204, 212-216; Davies, 2008: 13-29), quer no tocante ao que então se passou, quer pelas consequências que dele ainda perduram. Não foi certamente por coincidência que o historiador Franz Altheim,

pouco depois do final da guerra, considerou ter a fronteira da Europa recuado até ao Elba, ao mesmo tempo que reflectia sobre a emancipação da Ásia e seu significado (Altheim, s/d: 7-17), sublinhando indirectamente a decadência do protagonismo europeu e o advento do que hoje designamos como globalização. Cabe aos historiadores a difícil tarefa de investigar os factos com o máximo de imparcialidade possível, o que nem sempre se verifica e é próprio da condição humana.

Neste artigo procuramos divulgar o essencial de uma das mais importantes operações navais da Segunda Guerra Mundial, quase desconhecida dos portugueses até há pouco, ressaltando desde já a grande dificuldade em encontrar nas nossas bibliotecas material com informação pertinente sobre a denominada Operação Aníbal, sem dúvida a maior evacuação por via marítima da história (Brustat-Naval, 2001), executada ao longo de quase quatro meses e em condições extremamente difíceis. A referida circunstância obrigou-nos a recorrer, tal como já fizemos quando tratámos de algumas das maiores tragédias que se viveram em 1945 no Báltico (Mantas, 2007), a fontes presentes na *Internet*, com a natural prudência que tal prática exige. Devemos acrescentar que não nos move nenhum intuito revisionista dos acontecimentos, acusação frequentemente dirigida a quem apenas procura esclarecer situações obscuras ou estabelecer alguma verdade onde ela é incómoda, ainda hoje, para muitos.

A evacuação gradual dos territórios alemães a oriente do Rio Oder, ritmada pelos progressos do avanço soviético, imparável a partir do Outono de 1944, constituiu um drama que envolveu milhões de pessoas, contando com aspectos em que nem sempre é fácil distinguir entre evacuação, mais ou menos organizada e disciplinada, e simples fuga. Esta circunstância explica as dificuldades que se levantam quando se procura precisar o número de refugiados evacuados por via marítima, da Prússia, Pomerânia e Silésia (Fig. 1), ou apenas o total transportado por este ou por aquele navio. Mesmo em relação à fatídica viagem do *Wilhelm Gustloff* os números oscilam, apesar da existência de numerosa documentação e de testemunhos directos fiáveis (Vollrath, 1981: 233; Schön, 2002: 11). Operações de evacuação em larga escala são particularmente difíceis, em especial quando executadas sob o fogo inimigo, como tantas vezes sucedeu na Operação Aníbal. Por outro lado, esta operação visava a retirada, das zonas ameaçadas, de militares fora de combate e, prioritariamente, de civis, cujo pânico nem sempre foi possível controlar. Assim, não é correcto comparar retiradas como a de Dunquerque, envolvendo apenas elementos militares, com a multiplicidade de acções que constituíram a Operação Aníbal e que permitiram deslocar para o Ocidente não menos de 2 000 000 de refugiados em pouco mais de três meses (Dobson/Miller/Payne, 1981: 235).

Enquanto as operações militares se desenrolaram relativamente longe, fora das fronteiras alemãs orientais, não houve qualquer preocupação com a retirada das populações das zonas que viriam a ser atingidas pela invasão soviética. Acresce ainda que parte dessas regiões se encontravam fora do alcance dos ataques aéreos aliados, o que contribuiu para uma sensação de segurança entre a população e para alguma imprevidência entre os responsáveis locais, ao que não foram alheias evidentes razões de ordem política. Durante o Outono de 1943 a situação começou a alterar-se, verificando-se os primeiros bombardeamentos norte-americanos a alvos na Prússia.



Fig. 1 – A Frente Leste e o Báltico em Fevereiro de 1945.

Num desses ataques, em 9 de Outubro, foi destruído no porto de Gotenhafen o navio-hospital *Stuttgart*, de 13 387 toneladas (<<http://www.feldgrau.com/hs-stuttgart.html>>), incidente que causou centenas de vítimas e que representou o primeiro golpe na confiança existente no litoral prussiano (<<http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/43-10>>).¹ Também por esta época os soviéticos receberam bombardeiros de fabrico norte-americano, tipo *Boston*, iniciando um período de intermináveis ataques contra o movimento naval alemão, particularmente perigosos para as pequenas unidades e navios mercantes mal protegidos.

Apesar de derrotas sucessivas, só em 1944 a atitude alemã começou realmente a fraquejar no Báltico, em especial depois da destruição pelos bombardeiros da RAF, na noite de 29 para 30 de Agosto, de grande parte de Königsberg,² capital histórica da Prússia e, sobretudo, depois da difusão das atrocidades cometidas pelas forças do Exército Vermelho contra civis na área fronteiriça da Prússia Oriental, pelos finais de Outubro, largamente utilizadas para estimular a vontade de resistência das populações (Bauer, 1970: 140-143; Beevor, 2003: 63). Na verdade, até finais de 1944 a fé na vitória final não era exclusiva das grandes figuras do partido nacional-socialista, como se deduz de insuspeitos testemunhos que nos ficaram:

Even in November 1944 the war in the East appeared to me still very far away and the thought that one day we may have to abandon Gdynia looked like high treason to me. But I believe it was not a month later, during December,

¹ A destruição do *Stuttgart* não foi considerada como crime de guerra pelas autoridades alemãs devido ao facto de o navio, apesar de correctamente identificado com os símbolos da Cruz Vermelha, se encontrar parcialmente camuflado.

² A cidade foi atacada a 29/30 de Agosto de 1944 por 184 bombardeiros que lançaram perto de 500 toneladas de bombas. Foi destruído todo o centro de Königsberg, incluindo os monumentos mais representativos, como a Catedral e o Castelo, prolongando-se o incêndio por vários dias. Calcula-se que 41% da área urbana ficou em ruínas.

that training was completely stopped and instead trainees, staff and old submarine crews were armed with spades and shovels and off we went to into the outer suburbs of Gdynia to dig tank trenches. Even then I explained this to myself to be no more than normal precautions and not of an urgent nature. (Vollrath, 1981: 226)

A situação geral na Frente Leste era já muito difícil no Outono de 1944. Por meados desse mesmo ano as autoridades alemãs começaram a traçar planos de evacuação para Ocidente da população civil das zonas consideradas mais ameaçadas, nomeadamente a Prússia Oriental. Tais planos, meticulosos e incluindo também equipamento industrial e gado, não tiveram execução, por razões de ordem política. Erich Koch, *Gauleiter* de Königsberg, destacou-se entre todos pela sua irredutível atitude em relação ao que se designava como derrotismo ('Wehrkraftzersetzung'), equivalente, na época, para a maioria dos chefes políticos e militares, a uma acto de alta traição (Bauer, 1970: 174s.). Por outro lado, e não é possível ignorar este aspecto, a execução, mesmo parcial, dos planos de evacuação, teria causado inevitável alarme entre a população e prejudicaria gravemente o movimento de tropas e de abastecimentos, sobretudo depois do começo dos combates na Normandia, ocupando vias de comunicação vitais para uma estratégia com largo recurso à movimentação por linhas interiores, vias já de si sob enorme pressão através dos crescentes bombardeamentos aéreos aliados.

Quando a situação se deteriorou irreversivelmente, a partir de finais de Janeiro de 1945, depois da ruptura da frente de Narew, os responsáveis militares foram, com frequência, muito duros para com os refugiados, quando se tratava de salvaguardar a operacionalidade das vias de comunicação terrestres (Beevor, 2003: 75, 92), repletas de fugitivos civis (Fig. 2), que a 'Wehrmacht' calculou, nessa altura, por defeito,



Fig. 2 – Fugitivos numa estrada da Prússia Oriental nos inícios de 1945.
© Gustloff-Archiv Heinz Schön (=GAHS)

em cerca de 3 500 000 nos territórios leste alemães (Duffy, 1991: 277). A rede ferroviária, único meio eficiente de evacuação em massa por terra, rapidamente ficou aquém das necessidades (Beevor, 2003: 88-89, 137), tendo mesmo deixado de funcionar em certas áreas, nomeadamente na Prússia Oriental, onde o último comboio de refugiados saiu de Königsberg a 20 de Janeiro (Manthey, 2006: 669). Por vezes, o material disponível foi utilizado noutro tipo de evacuações, como sucedeu com a famosa coudelaria de Trakehner, evacuada pouco antes da chegada dos soviéticos para Insterburg e daí para o Ocidente (Gibble, 2008). Tudo isto explica a importância da via marítima para garantir a retirada dos refugiados, maioritariamente constituídos por mulheres, crianças e idosos, uma vez que os homens válidos civis foram recrutados para a 'Volkssturm', milícia que no Leste registou alguma cooperação efectiva com as forças regulares (Noble, 2006: 200-216; Duffy, 1991: 276). Acumulados no litoral a partir de meados de Janeiro, em campos sem condições, como os de Peyse e Schwalbenberg, perto de Pillau, pequena cidade portuária onde em Fevereiro havia, pelo menos, 50 000 refugiados, e em Danzig, os fugitivos acabaram por ficar bloqueados, sem qualquer possibilidade de fuga por terra, ainda que muitos o tenham tentado, com consequências trágicas (Beevor, 2003: 86-91).

Os soviéticos assumiram a iniciativa estratégica a partir de Dezembro de 1943, exercendo permanente pressão sobre as forças do Reich, já bastante desgastadas, e que, ao longo de 1944 sofreram, na Frente Leste, um impressionante número de baixas (Glantz, 2001: 14). Apesar das vigorosas tentativas para estabilizar a frente em território alemão, inclusive através da criação de pontos fortes destinados a fixar o inimigo (Noble, 2001: 442-467), como sucedeu com diversas cidades promovidas à condição de fortaleza ('Festung'), com reduzido impacte no desenrolar da guerra e terríveis consequências para a população não evacuada (Duffy, 1991: 203-268; Glantz, 2001: 74s.), o inevitável acabou por acontecer e, na segunda quinzena de Janeiro de 1945, as forças do Exército Vermelho aproximam-se rapidamente de Königsberg, enquanto a sudoeste algumas unidades avançadas se preparam para atingir o Báltico entre Elbing e Heiligenbeil, perto de Tolkemit (Lingner, 2008), isolando o que restava da Prússia Oriental. Para a derrocada da Frente Leste concorreram diversos factores, que não se limitaram à nítida inferioridade numérica e à perda do domínio aéreo na zona de operações. Com efeito, a ofensiva desenvolvida nas Ardenas, em Dezembro de 1944, acabou por esgotar as últimas reservas do Reich, comprometendo definitivamente a possibilidade de contrariar o avanço soviético. Apesar das tentativas dos responsáveis militares, como Guderian, para que fossem concedidos os meios suficientes para tentar evitar o que se desenhava como uma enorme catástrofe militar e humana, Hitler entendeu que a Frente Leste devia aguentar-se sem reforços (Bauer, 1970: 140-143, 153-154), limitando drasticamente a capacidade de manobra aos comandantes das unidades envolvidas, o que teve como consequência o cerco e destruição de muitas delas.

Para complicar uma situação já de si gravíssima, os atritos e conflitos abertos entre dirigentes políticos e chefes militares tornaram-se cada vez mais frequentes, com resultados agravados pela incompetência de muitos dos primeiros. No decurso de 1945, no Leste, os militares recusaram frequentemente uma posição subalterna, o que foi,

por vezes, tacitamente aceite por Hitler. É talvez significativo que o noticiário filmado *Die Deutsche Wochenschau*, de 22 de Março de 1945, referindo a defesa de Königsberg, mostra em primeiro lugar o general Lasch e só depois o *Gauleiter* Köch. O general Von Saucken, valoroso defensor da Península de Hela até ao último dia da guerra na Europa, recusou terminantemente, como outros, ficar dependente de autoridades políticas: “As the commanding general, I assumed personal control of the whole operation, for I had refused to accept a subordinate under the gauleiter” (*apud* Duffy, 1991: 277).

A situação da guerra naval no Báltico era mais favorável ao Reich, circunstância que também pesou na decisão de evacuar por via marítima as regiões cercadas ou ameaçadas (Ruge, 1981). Do ponto de vista dos meios, a *Kriegsmarine* era ainda relativamente poderosa,³ controlando eficazmente os portos e as rotas e mantendo, até ao fim do conflito, as ligações com a Curlândia, onde se encontravam várias divisões alemãs isoladas. A intervenção dos navios de guerra, nomeadamente de unidades pesadas como os cruzadores *Prinz Eugen*, *Admiral Scheer*, *Lützow* e *Leipzig*, foi de enorme importância na manutenção de várias bolsas de resistência no litoral, participando ocasionalmente, no transporte de refugiados. O cruzador *Admiral Hipper*, que largou de Gotenhafen a 30 de Janeiro de 1945, levava a bordo bastante mais de um milhar de civis em fuga (Daehnhardt/Schön, 2000: 525). Os navios tiveram munições suficientes até aos últimos dias da guerra, como se deduz de vários relatos disponíveis. Por exemplo, o cruzador *Prinz Eugen* quando se rendeu aos britânicos em Copenhaga ainda tinha algumas granadas de grosso calibre a bordo, depois de, em menos de um mês, entre Março e Abril de 1945, ter feito mais de 7 500 disparos contra alvos em terra na zona de Danzig. Problema maior era o do combustível, cada vez mais escasso a partir de finais de 1944 (Beevor, 2003: 41; Davies, 2008: 47-49).

A investida das tropas soviéticas, a de 14 de Janeiro, mostrou à maioria dos chefes militares alemães que a perda das províncias orientais era uma questão de tempo, pelo que se tornava urgente, considerando as características especiais da luta no Leste, retirar o maior número possível de civis antes da chegada das tropas inimigas, pouco condescendentes com a condição dos vencidos. Ainda que alguns responsáveis políticos nacional-socialistas tenham procurado continuar a protelar a evacuação, a verdade é que a chegada de enormes massas de fugitivos ao litoral, cada vez mais desesperados com o que haviam visto e ouvido, obrigou a considerar as realidades e a urgência de uma solução. Infelizmente, em muitos casos, a ordem de retirada chegou tarde e a fuga fez-se já debaixo de fogo, ficando os fugitivos no meio dos combates, ou tornou-se simplesmente impossível (Beevor, 2003: 43-45). Esta circunstância atingiu toda a população, não poupando a elite local, incluindo mesmo familiares de figuras proeminentes no Reich. A esposa do general Heinz Guderian, militar que era então Chefe do Comando Supremo do Exército (OKH), abandonou a sua mansão rural,

³ Em 1945 a guerra naval no Atlântico era efectuada praticamente apenas pelos submarinos, encontrando-se no Báltico a maior parte das grandes unidades de superfície que restavam à *Kriegsmarine*.

o Castelo de Deipenhof, no último momento, já quase sob o fogo inimigo (Beevor, 2003: 56). Guderian, menos de uma semana antes do início da grande ofensiva soviética afirmara peremptoriamente a Hitler, e sem rodeios, que o dispositivo alemão na Frente Leste cederia como um castelo de cartas se fosse perfurado num único ponto e que a Prússia estaria perdida (Bauer, 1970: 140-142; Beevor, 2003: 43-45). A tragédia só não foi maior porque a tenacidade e a habilidade dos soldados germânicos conseguiram a manutenção de bolsas a partir das quais a Operação Aníbal se processou praticamente até às últimas horas do conflito.

A evacuação dos civis, atormentados por condições climáticas extremamente duras, sobretudo nos meses de Inverno, com temperaturas noturnas que chegaram a descer abaixo de 30 graus negativos, é indicada por diversos chefes militares alemães como razão principal da obstinada resistência oposta aos invasores soviéticos. Assim o afirmaram expressamente os generais Otto Lasch, responsável pela defesa da região de Königsberg, e Von Saucken, que manteve, até 9 de Maio de 1945, o pequeno porto de Hela. Este último oficial deixou-nos o seguinte testemunho:

We formed a shield for all the people who were seeking to reach the West from the area of Danzig, Pillau and Hela. Well over a million Germans – children, women, old folk, wounded and sick – had found protection behind that shield. (*apud* Duffy, 1991: 277)

O almirante Karl Dönitz fez idêntica afirmação pouco antes de a guerra terminar, já como sucessor de Hitler na chefia do Reich (Fig. 3): “As the present stage of affairs the principal aim of the government must be to save as many as possible of our German men from destruction by Bolshevism” (*apud* Duffy, 1991: 298). Este tipo de declarações



Fig. 3 – O Grande-Almirante Karl Dönitz.
© Bundesarchiv (=BA) [BA-146-1976-127-06]

não deixa dúvidas quanto à real preocupação de muitos dos dirigentes da época, sobretudo militares, quanto à sorte das populações que ficassem nas áreas ocupadas pelo Exército Vermelho. Estas preocupações resultavam também da consciência das violências cometidas pelas tropas alemãs na União Soviética e do evidente e publicitado desejo de vingança que motivava o Exército Vermelho para um comportamento brutal (Müller/Ueberschär, 2002: 207-281). Os que tinham conhecimento dos factos contribuíram não poucas vezes para alarmar os que os ouviam, como sucedeu em Berlim, onde um soldado comentou em alta voz, numa carruagem do Metropolitano, em meados de Abril, que, se fossem vencidos e os vencedores imitassem só uma parte do que fora feito nos territórios ocupados, em pouco tempo não ficaria um alemão vivo (Beevor, 2003: 254).

Assim, é nesta situação de múltiplas dificuldades e insuficientes planeamentos, própria do final de uma guerra perdida, que se vai desenrolar a Operação Aníbal. Do que dissemos acima fica muito claro o objectivo principal da mesma, a retirada de civis fugitivos das províncias orientais do Reich, abrangendo igualmente transporte de militares, mas em condições muito especiais, como veremos. O nome de código que lhe foi atribuído por Dönitz também merece uma reflexão. Com efeito, a escolha do nome do célebre chefe cartaginês que colocou Roma em perigo mortal durante a Segunda Guerra Púnica, pode ser interpretada duplamente, tanto mais considerando a personalidade do responsável máximo pela operação. Se a alusão a Aníbal recorda o perigo sofrido por Roma, idêntico ao que ameaçava o Reich em 1945, não é menos verdade que o cartaginês, depois de atravessar vitorioso toda a Itália, acabou por retirar e sofrer uma derrota total no seu próprio território (Christol/Nony, 1995: 67-69). Cremos que a ideia subjacente à designação escolhido foi esta, o que está de acordo com o pensamento de muitos responsáveis germânicos acerca do conflito no início de 1945, e, seguramente, com o do próprio almirante: a guerra ainda não está perdida.

São conhecidas as simpatias de Karl Dönitz pelo regime nacional-socialista, que nunca negou, circunstância que, entre outras, parece apoiar o que pensamos. Oficial com uma brilhante folha de serviços, é mais conhecido pelo seu eficiente emprego estratégico da arma submarina, na qual servira na Primeira Guerra Mundial. Substituiu o almirante Erich Raeder, em 1943, como Comandante-Chefe da Marinha ('Oberbefehlshaber der Kriegsmarine'), cargo que manteve até ao final da guerra (Dönitz, 1958). O almirante demonstrou sempre grande empenhamento no desenrolar da operação, a qual não poderia ter contado com os meios disponibilizados, que incluíram quase todos os navios mercantes ainda operacionais, além de significativos meios navais, sem a intervenção directa de Dönitz. Podemos afirmar que, nos últimos meses da guerra, o almirante centrou a sua actividade na continuação da guerra submarina no Atlântico, ainda que com resultados quase nulos (Peillard, 1989: 247-257) para o que procurou preservar logo em Janeiro de 1945 o pessoal das unidades de instrução baseadas em portos bálticos, evacuadas no início da operação, e em assegurar, até ao limite, o transporte de civis para zonas de refúgio no Ocidente.

Parece claro ter Dönitz subtraído os navios ainda em condições de navegar aos planos de destruição sistemática expedidos por Hitler e por outros altos dirigentes nacional-socialistas, aplicados nas últimas semanas da guerra (Bauer, 1970: 280s.),

com os quais o almirante não discordava em princípio. Aliás, Dönitz não tinha dúvidas quanto ao facto de que, terminado o conflito, o que ainda existisse das marinhas alemãs seria repartido pelos Aliados ou simplesmente destruído, a exemplo do sucedido na Primeira Guerra Mundial. Na verdade, só foram sacrificados navios irremediavelmente inutilizados, incapazes de voltar ao mar, como o cruzador pesado *Gneisenau*, afundado nos finais de Março de 1945 na barra do porto de Gotenhafen para o bloquear. A lógica da conservação dos navios, em especial dos navios mercantes, só se compreende no contexto geral da Operação Aníbal.

O sucesso da operação dependia, naturalmente, não apenas dos meios de transporte existentes, mas também do bom funcionamento da cadeia de comando e das qualidades militares dos responsáveis em todos os escalões. Como nos é impossível apresentar aqui a ordem de batalha da “Kriegsmarine” no Báltico, difícil de reconstituir para a fase final da guerra, limitar-nos-emos a indicar apenas os oficiais mais directamente envolvidos na execução das directrizes de Dönitz, nomeadamente o almirante Oskar Kummetz, responsável pelo “Marineoberkommando Ost”, e os almirantes Burchardi e Thiele, no Báltico Oriental, assim como Lange e Schubert, no Báltico Ocidental. Theodor Burchardi, homem da resistência a todo custo (Dobson/Miller/Payne, 1981: 61, 84-86), dirigiu as operações a partir de Libau e, desde Fevereiro de 1945, de Gotenhafen (Fig. 4). Foi substituído, por ter sido afectado por um ataque cardíaco, por August Thiele, em 28 de Abril, o qual se manteve em Hela até à rendição, a 12 de Maio de 1945 (<<http://www.lexicon-der-werhmacht.de/Gliderungen/Oberkommando/OKM.htm>>). Colaboradores da maior importância foram o responsável pela coordenação geral dos transportes civis, o almirante Konrad Engelhardt, directamente dependente do almirante Dönitz (Schön, 2002: 169-174; Müller/Ueberschär, 2002: 131), e o comandante Heinrich Bartells, oficial incumbido da logística, naturalmente complexa.



Fig. 4 – Postal com vista parcial do porto de Gotenhafen, no Inverno.
Colecção do autor.

Numa operação de evacuação em larga escala de civis, os problemas logísticos são particularmente difíceis de resolver. Se na fase inicial da operação, em Janeiro, o fornecimento de víveres aos fugitivos e, pelo menos em Gotenhafen e nos portos vizinhos, o embarque se processou com alguma ordem (Daehnhardt/Schön, 2000: 343-345, 349-353), a situação piorou rapidamente com a chegada de milhares e milhares de refugiados, quase sempre em más condições físicas e moralmente abatidos. A partir de determinado momento tornou-se praticamente impossível alojar ou alimentar os fugitivos, fustigados por um clima impiedoso, multiplicando-se os dramas envolvendo mulheres com filhos pequenos em busca de um pouco de alimento para sobreviverem até ao dia seguinte (Thorwald, 1975: 315-319; Beevor, 2003: 89). O abrandamento da ofensiva soviética em Fevereiro, devido à obstinada resistência alemã ou a uma decisão política de Estaline (Glantz, 2001: 93), contribuiu para aumentar o fluxo de refugiados, tanto mais que o gelo se manteve no Frisches Haff, a única via de acesso ainda aberta, apesar dos ataques da aviação soviética, para os fugitivos que, da bolsa de Heiligenbeil e de Königsberg cercada, pretendiam atingir portos como Pillau (Fig. 5) ou Danzig. Para auxiliar os refugiados na sua perigosa caminhada sobre as águas geladas, o Exército colocou postes e luzes de sinalização, marcando rudimentarmente o percurso a seguir (Duffy, 1991: 289). Sem desejarmos insistir no cenário de catástrofe que originou a Operação Aníbal, cremos ser necessário insistir neste aspecto, cujas tragédias começam a ser referidas pelos sobreviventes, finalmente reconhecidos como vítimas (<<http://www.bundespraesident.de/Downloads/Dayoftheland.pdf>>).

A ordem de Dönitz para iniciar a operação foi enviada para Gotenhafen a 23 de Janeiro de 1945, precedida, a 20 do mesmo mês, pela ordem do “Gauleiter” Koch, que permitiu o início, infelizmente muito tardio, da evacuação dos refugiados de Königsberg (Schön, 2002: 177-180; <<http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-01.htm>>). Como dissemos, uma das preocupações de Dönitz foi a de pôr a salvo o pessoal

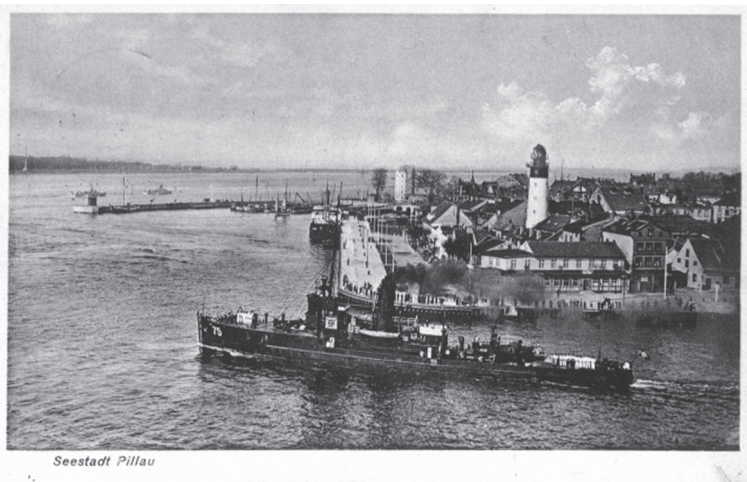


Fig. 5 – Postal com um aspecto do porto prussiano de Pillau.
Colecção do autor.

das unidades de instrução de submarinistas que se encontravam em Pillau e em Gotenhafen. Não se tratava, portanto, de evacuar tropas combatentes, mas apenas elementos cujo contributo para o esforço de guerra justificava a sua deslocação para zonas mais seguras. Como é sabido, Hitler proibiu terminantemente, sob pena de execução, quaisquer movimentos de tropas que não autorizasse, especialmente manobras de retirada (Bauer, 1970: 249s.). Desta forma, só podiam ser evacuados militares feridos ou doentes, assim como elementos a salvar, como as tripulações de submarinos em fase de instrução. É claro que o deteriorar da situação militar levou a que, nos últimos dias da guerra, fossem evacuados tanto civis como militares, de acordo com realidades que escapavam cada vez mais às directrizes de Berlim e com as razões expressas por Dönitz, que referimos anteriormente.

Os principais portos de evacuação foram os de Libau, Memel, Pillau, Danzig, Gotenhafen (Gdingen) e Hela, além de muitos outros menores, como o Rosenberger Hafen, perto de Heiligenbeil, os quais, como este, frequentemente só davam acesso a embarcações de pequeno porte, utilizadas para transbordo dos fugitivos para navios maiores, surtos ao largo (Beck, 2008). Distinguiram-se nestas operações, cujo maior perigo consistia nos súbitos ataques aéreos a baixa altitude e, a partir de determinada altura, o tiro ajustado dos carros de combate soviéticos, as pequenas unidades da “Kriegsmarine”, cujas tripulações pagaram um elevado tributo em mortos e feridos no decurso da operação. Exemplo do que essas unidades fizeram ao longo da Operação Aníbal é acção do torpedeiro T-36, navio que esteve permanentemente empenhado em missões de escolta e que participou na operação de salvamento dos naufragos do *Wilhelm Gustloff*.⁴

Os portos de destino variaram entre Janeiro e Maio de 1945, pois alguns deles também acabaram por ser evacuados, de forma que muitos refugiados conheceram diversas viagens marítimas durante a fuga. Entre os portos principais de destino podemos referir Kiel, Kolberg (Fig. 6), Rügenwaldermünde, Swinemünde, Stettin, Stralssund, Sassnitz e, mais tardiamente, Copenhaga. Quanto mais distante se situava o porto de destino, maior era o consumo de combustível, cada vez mais escasso, o que não deixava de suscitar algumas reservas à operação, e maiores os perigos oferecidos pela travessia. Havia duas grandes rotas para ocidente utilizadas pelos navios envolvidos na evacuação, uma ao longo do litoral e outra ao largo, passando a sul da Ilha de Bornholm. A primeira era perigosa devido à existência de campos de minas, mas os navios atingidos podiam contar com as fracas profundidades do mar para não se afundarem por completo, como sucedeu em várias ocasiões (Mantas, 2007: 105s.). A segunda era mais vulnerável aos submarinos, devido às maiores profundidades, que lhes facilitavam o ataque e a fuga. Foi nesta rota, o famigerado corredor marítimo (‘Zwangsweg’) 58, particularmente percorrido pelos navios de guerra, que se deram as maiores tragédias da Operação Aníbal, nomeadamente as do *Wilhelm Gustloff*,

⁴ O torpedeiro T-36, afundado ao largo de Swinemünde em 5 de Maio de 1945, pertencia à excelente classe *Elbing*, notável para a sua categoria. O T-36 salvou 564 naufragos do *Wilhelm Gustloff*.



Fig. 6 – Evacuação de Kolberg, Pomerânia, em Março de 1945.
© Württembergische Landesbibliothek (=WLB)

do *Steuben* e do *Goya* (Ries, 1992: 371-381). Os navios que partiam de Libau recorriam a uma terceira rota, que passava entre a Ilha de Bornholm e a costa sueca.

Parece-nos muito interessante a observação que o almirante Engelhardt fez após a guerra a propósito da pouca eficiência demonstrada pelos soviéticos em impedir a evacuação, considerando que o recurso a alguns destróieres e a um cruzador da classe *Gorki*, entre Pillau e Hela, teria impossibilitado ou prejudicado gravemente a operação, o que a aviação e os submarinos não conseguiram (*apud* Brustat-Naval, 2001: 170). Para o Alto Comando da Marinha, o perigo maior era o dos ataques aéreos anglo-americanos, que mantinham parte dos portos envolvidos na operação sob permanente ameaça. O embarque ou desembarque de milhares de pessoas era moroso e representava um momento de grande perigo para os navios. O *Robert Ley*, grande navio da KdF, foi incendiado em Hamburgo, em 9 de Março de 1945, no final de uma viagem com refugiados, o mesmo acontecendo com o vapor *Andros*, em Swinemünde, ataque acontecido no mesmo mês e que causou cerca de 600 mortos entre os refugiados que ainda se encontravam a bordo (<<http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-03.htm>>), demonstrando a vulnerabilidade da operação. Muitos destes ataques eram efectuados em vôo rasante, sobretudo pelos caças-bombardeiros “Mosquitos” e “Typhoons”. Em 5 de Abril de 1945, perto de Anholt, no ataque a dois pequenos navios, um dos aviões atacantes, um “Mosquito”, colidiu com o mastro do navio que metralhava, o que dá uma ideia da forma como eram efectuadas estas acções. Os portos alemães foram submetidos a bombardeamentos contínuos, com a finalidade de dificultar as actividades militares, mas também, e hoje não há dúvidas sobre isso, para quebrar o moral da população e dificultar ou impedir acções de evacuação (Jörg, 2006; Davies, 2008: 123-125). O bombardeamento de Swinemünde, a 12 de Março de 1945, efectuado

por aviões americanos, causou gravíssimas destruições na cidade, provocando milhares de mortos, grande parte dos quais refugiados do Leste. Este porto era particularmente importante para a Operação Aníbal, pois permitia continuar a evacuação dos refugiados utilizando a via férrea, o que explica o elevado número de vítimas registado no porto e gares ferroviárias. A destruição de infraestruturas essenciais, como as redes de distribuição de água e de energia eléctrica, difíceis ou impossíveis de recuperar, contribuíram para dificultar a marcha das operações. Em Pillau, por exemplo, foi preciso fornecer energia eléctrica a partir de um submarino, o U-351, pois as instalações portuárias se encontravam já destruídas pelos ataques aéreos em Janeiro de 1945 (Vollrath, 1981: 227).

Os meios de transporte utilizados na Operação Aníbal incluíam uma enorme diversidade de navios e de embarcações de pequeno porte. Embora seja muito difícil estabelecer o número exacto, sobretudo no que se refere às embarcações menores (Fig. 7), calcula-se que os navios empenhados na operação possam ter atingido os 1080, mesmo que nem todos tenham sido utilizados simultaneamente (Koburger, 1989: 92). Com efeito, se é relativamente fácil listar os navios de passageiros e mercantes de diferentes tipos, estivessem ou não ao serviço da “Kriegsmarine”, e quase todos estavam nessa situação, é quase impossível conhecer com alguma certeza o número de pequenas embarcações que participaram de alguma forma na operação. Nos dias finais do Reich foi frequente que embarcações de reduzido porte, incluindo barcos de pesca e de recreio, navegassem para Ocidente, fora de controlo das autoridades ainda em exercício. Barcaças de transporte de madeira, de minério e de carvão foram também utilizadas em larga escala, em percursos longos ou em pequenas viagens para transbordo, como em Königsberg, através do Pregel e a coberto da noite, até Pillau, o que por vezes redundou em massacre dos fugitivos (Goertz, 2008; Beevor, 2003: 251-252).



Fig. 7 – Flotilha de embarcações com refugiados da Prússia Oriental.

© BA [BA-146-1972-092-05].

Também entre os navios se encontrava grande variedade de tipos, alguns inesperados, como os “ferries” do Vístula e os pequenos vapores costeiros como o *Tolkemit* (Fig. 8) que faziam o circuito das praias do Báltico e no interior das lagunas durante o Verão, ou o grande navio-fábrica baleeiro *Walter Rau* (Fig. 9), de 14.869 toneladas (Tønnessen/Johnsen, 1982: 428s.), que em 24 de Março de 1945 transportou 6 000 refugiados de Gotenhafen para Ocidente.⁵ A frota da Operação Aníbal revela a urgência da situação e a grande capacidade organizativa da “Kriegsmarine”, qualidade sempre reconhecida aos alemães, mas que, neste caso, correu a par de uma outra considerada menos usual, a da eficiente improvisação. Certos episódios, como é evidente, explicam-se pelo desespero da situação, caso do transporte no submarino U-3505, em 28 de Março, dia da queda de Gotenhafen, para Travemünde, de 105 crianças e três mulheres (<<http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-03.htm>>).



Fig. 8 – O vapor *Tolkemit*.
Foto cedida por H. Martin Buschmann, Herzogenrath

Na operação participaram todos os grandes navios de passageiros disponíveis, em primeiro lugar os que se encontravam nos portos de Pillau, Danzig e Gotenhafen, na maior parte como navios-casernas (‘Wohnschiffe’) ou navios de transporte de feridos (‘Verwundetentransportschiffe’). Muitos destes navios encontravam-se imobilizados praticamente desde o início da guerra, pelo que a sua manutenção, em muitos casos não era a melhor, repetindo-se os problemas mecânicos, como o que impediu a continuação da viagem do *Hansa* em comboio com o *Wilhelm Gustloff*, a 30 de Janeiro

⁵ O *Walter Rau* foi cedido à Noruega depois da guerra, recebendo o nome de *Kosmos IV*. Um navio semelhante, o *Unitas*, serviu também de transporte de refugiados.



Fig. 9 – O navio-fábrica baleeiro *Walter Rau* em 1938.

(Daehnhardt/Schön, 2000: 405-411). Neste dia de estranhas coincidências, Hitler proferiu o seu último discurso, comemorativo da subida ao poder dos nacional-socialistas, lembrando, entre outras coisas, um passado no qual os portos alemães eram cemitérios de navios, como então sucedia a uma escala sem precedentes; em Berlim estreou um filme adequado à situação que se vivia, o famoso *Kolberg*, dirigido por Veidt Harlan, uma superprodução que relata a heróica resistência desta cidade às tropas napoleónicas. O afundamento do *Wilhelm Gustloff*, que parece ser a maior tragédia marítima da história (Daehnhardt/Schön, 2000: 421-425), pode considerar-se premonitório da queda do regime, de que era um dos símbolos, e da presença germânica a oriente do Oder.

Os primeiros navios da Operação Aníbal largaram a 25 de Janeiro de Pillau, com refugiados da Prússia Oriental e de Königsberg, cidade que em breve conheceria as misérias de um violentíssimo cerco (Lasch, 2002; Denny, 2007). Foram o *Robert Ley*, grande navio da KdF, de 27 288 toneladas, o *Pretoria*, de 16.662 toneladas, e o *Ubena*, de 9.554 toneladas, acompanhados pelo cargueiro *Duala*, transportando cerca de 30 000 refugiados e pessoal da 1ª Divisão de Instrução Submarina (Schön, 2002: 211). Em Gotenhafen estavam acostados outros grandes paquetes, imediatamente preparados para largar com refugiados e, no caso do *Wilhelm Gustloff*, também com elementos militares (Fig. 10). Este imponente navio tinha 25 484 toneladas e, depois de utilizado como navio-hospital ('Lazarettsschiff'), servia como alojamento do pessoal da 2.ª Divisão de Instrução Submarina, também instalado no *Hansa*, de 21 131 toneladas, e em dois navios mais pequenos, o *Oceana* e o *Antonio Delfino*. Encontravam-se em Gotenhafen outros paquetes requisitados, como o formidável *Cap Arcona*, de 27 561 toneladas, o *Hamburg*, de 22 117 toneladas, e o *Deutschland*, de 21 646 toneladas.



Fig. 10 – O *Wilhelm Gustloff* e o *Hansa* prontos a largar de Gotenhafen.
© GAHS.

A Marinha dispunha, portanto, de meios de transporte suficientes,⁶ pelo que só o atraso no início da evacuação dificultou a execução da mesma, devido à acumulação de refugiados.

Quando a derrocada da frente se acelerou, a necessidade de transportes era de tal ordem que, apesar do perigo, mesmo navios gravemente avariados foram rebocados repletos de refugiados. Assim aconteceu, por exemplo, com o *Monte Rosa*, paquete de 13 882 toneladas, atingido por uma mina a 16 de Fevereiro de 1945 e que, depois de aportar a Gotenhafen para reparações de emergência, foi rebocado, com 5 000 refugiados a bordo, até Copenhaga, onde o encontrou o fim da guerra (Daehnhardt/Schön, 2000: 597-599). Curiosamente, um aspecto que tem sido pouco tratado pelos investigadores da Operação Aníbal é o que se refere às proezas técnicas navais acontecidas durante a operação.

Outro problema que se levantava ao bom desenvolvimento de uma acção prolongada quase por quatro meses, sempre em rotas perfeitamente conhecidas pelo inimigo, foi o das escoltas. Muitas vezes, as pequenas unidades disponíveis, torpedeiros, lanchas rápidas, caça-minas e outros navios auxiliares, também transportavam refugiados, como sucedeu com o T-36, torpedeiro que ao socorrer os naufragos do *Wilhelm Gustloff* já tinha a bordo 250 refugiados. As grandes unidades de superfície também escoltaram, eventualmente, os navios de refugiados, transportando, eles próprios, muitas centenas de civis em fuga. Todavia, a necessidade de os utilizar cada vez mais no apoio às bolsas de resistência alemãs na costa dificultou a sua participação, aliás tacticamente pouco

⁶ De uma maneira geral, embora nem sempre fosse assim, os grandes paquetes deviam transportar entre 9 000 e 10 000 refugiados e os navios menores uns 5 000.

adequada. Como a “Luftwaffe” perdera, há muito, o domínio do espaço aéreo, a escolta era importante, quer para manter os submarinos à distância, quer para garantir defesa contra aviões, ainda que os navios mercantes envolvidos na operação tenham recebido algum armamento antiaéreo. Era habitual a escolta vinda de Pillau ser substituída por outra ao largo de Hela, continuando a segunda escolta até ao porto de destino dos navios, ou até nova rendição. O problema da velocidade dos comboios navais era também relevante, pois estes deviam regular a velocidade máxima pela do navio mais lento. O torpedeamento do *Goya* talvez tivesse sido evitado se o navio pudesse navegar a toda a velocidade, o que não foi possível devido à lentidão do pequeno *Kronenfelds*, que não ultrapassava 9 nós por hora (Mantas, 2007: 122s.).

Em teoria era dada prioridade no embarque às crianças e às mães acompanhando crianças pequenas. Estas foram frequentemente utilizadas como meio de conseguir entrada nos navios, não sendo raros terríveis relatos de bebés caídos à água quando passados a refugiados no cais por outros já embarcados (Thorwald, 1975: 315-319). Seja como for, as crianças constituíam uma elevadíssima percentagem dos refugiados embarcados. No *Wilhelm Gustloff*, navio para o qual dispomos de abundante informação, havia muitas centenas de crianças a bordo, tendo as mais velhas embarcado no *Hansa*, o que dividiu numerosas famílias pelos dois navios (Daehnhardt/Schön, 2000: 357).

Nas últimas semanas da guerra a confusão tornou-se maior e os embarques mais caóticos. Acontecia, também, que navios superlotados recebiam, em pleno mar, de navios menores, novos grupos de refugiados, como aconteceu logo no início com o *Wilhelm Gustloff* ao largo de Hela, embarcando 500 fugitivos de Pillau transportados no pequeno vapor *Reval*. As famílias das autoridades locais não terão fruído de facilidades especiais durante as operações de embarque, ainda que se conheçam tentativas de aproveitamento de uma situação para obter tratamento privilegiado. No decorrer da operação não houve apenas evacuação de pessoas. Logo no início, o cruzador *Emden* transportou, juntamente com refugiados, os restos mortais do marechal Hindenburg e da esposa, retirados do memorial de Tannenberg, destruído pelas tropas alemãs em retirada (Tietz, 1999; Darman, 2004: 14). O transporte de obras de arte, particularmente as consideradas mais representativas da cultura germânica no Leste, também foi contemplado, o que não deixou de suscitar muita especulação até ao presente. De uma maneira geral, os refugiados viajavam apenas com escassa bagagem de mão, ou sem bagagem, por falta de espaço, em particular nas últimas semanas da operação. Fotografias dos cais de embarque nos portos da Prússia e da Pomerânia peçados de carroças repletas de fardos e utensílios domésticos, carrinhos-de-mão, animais e bagagens de toda a espécie ilustram com eloquência este face da tragédia (Fig. 11).

Outra questão que se levanta a propósito da Operação Aníbal, e esta fundamental, é a de saber até que ponto estes navios, e aqui referimos apenas os navios mercantes mobilizados, eram ou não alvos militares. Trata-se, evidentemente, de uma questão ética, muito complexa quando encarada de forma pragmática. É claro que os navios não tinham interesse militar, mas, a partir do momento em que se misturavam elementos operacionais com refugiados civis, como sucedeu no *Wilhelm Gustloff*, ficava aberta a justificação para o seu afundamento pelo inimigo. Este ponto de vista tem



Fig. 11 – Refugiados e bagagens no cais de Pillau.

© WLB

sido sustentado permanentemente pelas autoridades russas, sobretudo quando se trata do ataque contra aquele famoso navio. Acresce ainda que muitos destes navios tinham pintura camuflada, o que os identificava como navios militares. São, por vezes, referidos como navios-hospitais ou navios de transporte de feridos, o que pretensamente os colocaria ao abrigo de ataques inimigos, no caso de os soviéticos respeitarem os acordos internacionais relacionados com a guerra no mar, que não subscreveram, mas essa classificação só cabia a alguns deles, como o *Steuben*, embora este navio não tivesse qualquer sinal que o identificasse como transporte de feridos. Todavia, a situação é muito clara, não havendo razões para duvidar de que seriam sempre atacados. Tomemos o caso dos navios-hospitais, cuja destruição deliberada é sempre considerada um crime de guerra gravíssimo. Uma vez que a União Soviética declarou, em resposta a um memorando alemão enviado no início da guerra, em 1941, que não respeitaria os navios-hospitais alemães, considerando-os alvos legítimos, tudo fica perfeitamente esclarecido. De acordo com esta decisão, os soviéticos afundaram quatro navios-hospitais e oito transportes de feridos (De Zayas, 1989: 261). Questões ideológicas e o declarado desrespeito pelas regras e convenções da guerra conferiram ao conflito no Leste, que Hitler definiu como “a maior luta da história”, uma invulgar ferocidade. Estava fora de questão demonstrar qualquer piedade pelo inimigo; fazê-lo podia custar muito caro, como sucedeu, entre outros, a Lev Kopelev e a Alexander Solzhenitsyn.

A operação conheceu desaires terríveis, agravados pela época do ano em que se desenvolveu, uma vez que a sobrevivência na água se reduzia a alguns minutos, devido às baixas temperaturas, desaires reconhecidos pelo Alto Comando da Marinha, como no caso do *Goya*, ainda que considerados de forma relativa atendendo aos resultados globais, opinião mais tarde expressa de igual forma pelo almirante Dönitz (Dobson/Miller/Payne, 1979: 168s.). Assinalaremos muito rapidamente alguns dos afundamentos

mais trágicos verificados no decorrer da Operação Aníbal (Hümmelchen/Rohwer, 2008). O primeiro, a 30 de Janeiro de 1945, foi o do paquete *Wilhelm Gustloff*, que teria cerca de 10 000 pessoas a bordo, das quais se salvaram perto de 1 200, torpedeado ao largo do Banco de Stolpe pelo submarino S-13, comandado pelo controverso Alexandre Marinesko (Mantas, 2007: 104-115; <http://www.en.wikipedia.org/wiki/alexander_marinesko>). Um dia depois, perto de Swinemünde, afundou-se, devido a ter colidido com uma mina, o navio auxiliar *Memel*, de 1 157 toneladas, com a perda de 600 vidas. Dias mais tarde, Marinesko voltou a conseguir outro êxito, afundando na noite de 10 de Fevereiro, o *Steuben*, em rota de Pillau para Swinemünde, na sua segunda viagem no âmbito da operação de evacuação, com umas 5 200 pessoas a bordo, 2 800 das quais soldados feridos, salvando-se apenas 659 devido à intervenção dos navios de escolta (Mantas, 2007: 115-121). Ainda em Fevereiro perderam-se, perto de Libau, o pequeno transporte *Eifel* e, a caminho de Stettin, o cargueiro *Göttingen*, de 6 200 toneladas, afundamentos que causaram no conjunto perto de 1 300 baixas.

O mês de Março, que viu a queda de Gotenhafen e de Danzig, foi assinalado por algumas perdas significativas, como são o navio-hospital *Robert Mohring*, ao largo de Sassnitz, vítima de ataque aéreo, tal como o vapor *Andros*, em Swinemünde. Em Abril destaca-se o afundamento do vapor *Vale*, de 5 950 toneladas, ao largo de Pillau, com uma perda de 256 vidas; do pequeno transporte *Neuwerke*, quando embarcava refugiados na zona de Danzig transferidos de pequenas embarcações, com mais 1 000 mortos; do transporte *Moltkefels*, de 7 862 toneladas (Fig. 12), afundado a 11 de Abril ao largo de Hela por um ataque aéreo soviético, do que resultaram não menos de 500 baixas; do pequeno navio-hospital *Posen*, que causou 300 mortos; do afundamento do vapor *Karlsruhe*, em Hela, que juntou mais 970 infelizes à crescente lista de perdas. O mês de Abril contaria, porém, com uma tragédia de grandes dimensões, a ponto de alguns investigadores a considerarem superior à do *Wilhelm Gustloff*. Trata-se do torpedeamento

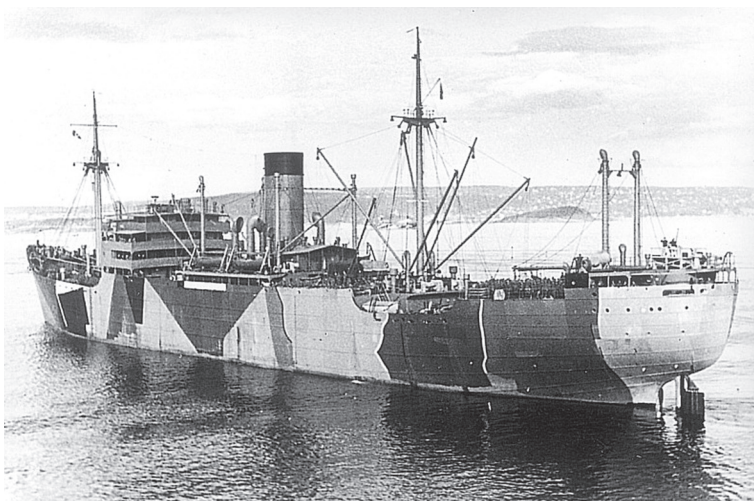


Fig. 12 – O cargueiro *Moltkefels*, transporte militar camuflado.

pelo submarino L-3, comandado por Vladimir Konovalov, do transporte *Goya*, um cargueiro de 5 330 toneladas, saído de Pillau a caminho de Copenhaga. O navio, com pintura camuflada, transportava no mínimo 7 000 refugiados, entre os quais se contavam militares, tendo sido afundado a 16 de Abril, poucos minutos antes da meia-noite. Apenas conseguiram sobreviver ao afundamento, que não durou mais de sete minutos, 384 das pessoas embarcadas (Mantas, 2007: 122-126). Nesse mesmo dia, ao largo de Pillau, um ataque aéreo destruiu o transporte *Cap Guir*, causando 770 mortos.

Esta breve listagem não refere os navios afundados nos portos pelos ataques aéreos diários, nos quais se verificaram baixas significativas para a capacidade de transporte da Operação Aníbal, na qual se terão perdido, sem contar as embarcações menores, 158 navios (Koburger, 1989: 107). Todavia, mencionaremos também a destruição do *Cap Arcona*, do *Deutschland* e do cargueiro *Thielbek* na Baía de Lubeque, no dia 3 de Maio de 1945, ainda que o primeiro e o último estivessem repletos de prisioneiros deslocados de campos de concentração, nomeadamente o de Stutthof, perto de Danzig, operação da RAF que causou perto de 8 000 mortos (Mazoyer/Vancouwenberghe, 2005: 20s.). O *Cap Arcona* e o *Deutschland* haviam transportado de Hela, no começo de Abril, 19 000 refugiados. Fazemos referência a esta tragédia porque houve também transporte de prisioneiros, ainda que em pequena escala, no âmbito da Operação Aníbal, sem que isso agradasse aos responsáveis da mesma, e também por considerarmos o ataque uma forma de pressionar Dönitz para aceitar a rendição sem excluir os navios ainda operacionais, que o almirante queria preservar para continuar a evacuação dos refugiados (Dönitz, 1975: 353, 358-360; Mantas, 2007: 128-130). As últimas acções conhecidas, já a 8 de Maio, foram a retirada por uma heterogénea frota de pequenas embarcações, de Libau e de Windau, de uns 26 000 refugiados, na maioria militares, e a fuga da Península de Hela, nos cargueiros *Paloma* e *Weserberg* e no pequeno navio costeiro *Rugard* (Fig. 13), de 7 230 refugiados, civis e militares (<<http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/45-05>>).

É indiscutível que a operação representou um grande êxito alemão, apesar dos 25 000 a 30 000 mortos verificados, uma vez que atingiu o seu objectivo principal, retirando dos territórios alemães do Leste um número de refugiados que poderá ter ultrapassado os 2 300 000. A título de exemplo, referimos que, só entre 1 e 5 de Maio de 1945, foram transportados para Hela 150 000 refugiados e soldados, a maior parte dos quais ainda conseguiu atingir portos no Ocidente. Em Abril haviam sido transportados para Hela cerca de 387 000 refugiados. Calcula-se que a partir da área da Baía de Danzig foram evacuados por via marítima cerca de 1 400 000 refugiados, maioritariamente civis, e da zona de Heiligenbeil uns 450 000; de Pillau, a partir de 25 de Janeiro terão sido evacuados 141 000 feridos e 451 000 refugiados civis (Duffy, 1991: 290; Schwendemann, 2005). Atendendo às condições extremamente duras em que a operação decorreu, sob todos os aspectos, pode considerar-se um extraordinário sucesso.

Porém, o resultado positivo da Operação Aníbal contribuiu para facilitar os objectivos soviéticos planeados para o pós-guerra, uma vez que a saída em massa das populações alemãs da Prússia, da Pomerânia e da Silésia, que Estaline não deixou de referir



Fig. 13 – O vapor costeiro Rugard no início da guerra.

© WLB

apropriadamente aos outros chefes aliados (Bauer, 1970: 216s.; Beevor, 2003: 127), simplificou radicalmente a política de expulsão conduzida a partir de 1945, com desrespeito evidente por compromissos assumidos e grande brutalidade (De Zayas, 2006). Esta política de limpeza étnica visava a transformação total do mapa político da região e o apagamento, a qualquer custo, da secular presença germânica a leste do Oder, ideia que foi aceite por ingleses e americanos em Ialta e confirmada em Potsdam (Bauer, 1970: 208-220; Davies, 2008: 18). Talvez a ineficácia demonstrada pela Frota da Bandeira Vermelha no bloqueio dos portos de evacuação alemães, como já referimos, reflecta, pelo menos em parte, o interesse soviético em encontrar no final do conflito o menor número possível de alemães nos territórios que já lhe haviam sido prometidos na Conferência de Ialta e naqueles que Estaline destinava para a Polónia satélite (Beevor, 2003: 74; Davies, 2008: 218-221). Recordamos que o afundamento do *Wilhelm Gustloff* resultou do facto de Marinesko, contrariando ordens, ter deslocado o seu submarino para um sector de patrulhamento diferente do que lhe fora atribuído. Só a divulgação de novos documentos poderá, eventualmente, esclarecer dúvidas deste tipo, sugeridas pelo que se passou depois de 1945. Com efeito, e tomando apenas o exemplo da Prússia Oriental, dos 164 000 alemães registados pelas autoridades ocupantes em 1950, poucos restaram após terminarem as truculentas medidas de expulsão empreendidas por soviéticos e polacos (Beevor, 2003: 523s.; Kossert, 2008: 168). Embora as estatísticas oficiais não mereçam total confiança, é evidente que a região, como outras, foi esvaziada da maioria da população alemã que sobrevivera ao fim da guerra, de acordo com o que Churchill considerou a única forma de resolver o problema de uma previsível instabilidade futura (Davies, 2008: 18, 384.). Assim, não é possível separar a Operação Aníbal, brilhante episódio da história marítima, do fim dramático de um longo e relevante capítulo do germanismo a oriente do Oder.

Bibliografia citada

- Altheim, Franz (s/d), *A Ásia a caminho da Europa*, trad. Aníbal Garcia Pereira, Lisboa, Livros do Brasil.
- Bauer, Eddy (1970), *História Polémica da Segunda Guerra Mundial. 1945*, trad. Manuel Correia Leite, VII, Mem Martins, Publicações Europa-América.
- Beck, Heinz (2008), “Memoirs”, <<http://www.wiilectureinstitute.com/stories/beck.htm>>.
- Beevor, Antony (2003), *A Queda de Berlim. 1945*, trad. Maria Helena Lopes, Lisboa, Bertrand.
- Brustat-Naval, Fritz (2001), *Unternehmen Rettung*, Hamburg, Koehlers Verlagsgesellschaft [1970].
- Christol, Michel/Daniel Nony (1995), *Rome et son Empire*, Paris, Hachette.
- Daehnhardt, Rainer/Heinz Schön (2000), *Do Céu ao Inferno. Do Funchal ao Báltico: o maior desastre naval da História / From Heaven to Hell. From the Island of Madeira to the Baltic: the biggest ever naval disaster*, trad. Mariana Sietra e Ronnie Percival, Lisboa, Edições Quipu.
- Darman, Peter (ed.) (2004), *Warships and Submarines of World War II*, London, Grange Books.
- Davies, Norman (2008), *A Europa em Guerra – 1939-1945*, trad. Patrícia Xavier, Lisboa, Edições 70.
- Denny, Isabel (2007), *Fall of Hitler's Fortress City: The Battle of Königsberg. 1945*, London, Greenhill Books.
- De Zayas, Alfred-Maurice (1989), *The Wehrmacht War Crimes Bureau, 1939-1945*, Lincoln, University of Nebraska Press.
- (2006), *A Terrible Revenge. The Ethnic Cleansing of the East European Germans. 1944-1950*, New York, Palgrave & MacMillan.
- Dobson, C./J. Miller/Th. Payne (1979), *The Cruellest Night: Germany Dunkirk and the Sinkink of the Wilhelm Gustloff*, Boston, Little Brown.
- (1981), *Die Versenkung der “Wilhelm Gustloff”*, trad. Ilse Winger, München, Heine.
- Dönitz, Karl (1958), *“Zehn Jahre, Zwanzig Tage”*, Bonn, Athenaem.
- (1975), “A Capitulação”, *Crónica da Segunda Guerra Mundial*, 3, Lisboa, Selecções do Reader's Digest, 351-366.
- Duffy, Christoffer (1991), *Red Storm on the Reich. The Soviet March on Germany, 1945*, London, Routledge.
- Garraio, Júlia (2007), “A novela *Im Krebsgang* de Günter Grass: a História, outra vez...”, in Maria Manuela Gouveia Delille (coord.), *Em torno da novela “Im Krebsgang” de Günter Grass*, Coimbra, Centro Interuniversitário de Estudos Germanísticos, *Cadernos do CIEG*, 28, p. 9-77.
- Gibble, Helen (2008), “The Trakehner”, <<http://www.kovington.com/trakehner.pdf>>.
- Glantz, David (2001), *The German-Soviet War 1941-1945: Myths and Realities: A Survey Essay*, Clemson, Clemson University Press.
- Goertz, Adalbert (2008), “Chronicle”, <users.foxvalley.net/~goertz/chr1.html-43k>.

- Grass, Günter (2003), *A Passo de Caranguejo*, trad. Maria Antonieta Mendonça, Lisboa, Editorial Notícias.
- Hümmelchen, Gerhard/Jürgen Rohwer (2008), *Chronik des Seekrieges 1939-1945*, <<http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/chronik.htm>>.
- Jörg, Friedrich (2006), *The Fire: The Bombing of Germany, 1940-1945*, trad. Allison Brown, New York, Columbia University Press.
- Koburger, Charles (1989), *Steel Ships, Iron Crosses and Refugees*, New York, Praeger Publishers.
- Kossert, Andreas (2008), *Damals in Ostpreussen. Der Untergang einer deutschen Provinz*, München, DVA.
- Lasch, Otto (2002), *So fiel Königsberg*, Stuttgart, Motorbuch Verlag [1958].
- Lingner, Helmut (2008), “Tolkemit. Die kleine Stadt am Frischen Haff”, <<http://www.tolkemit-online.de>>.
- Mantas, Vasco (2007), “Tragédias marítimas no Báltico em 1945”, in Maria Manuela Gouveia Delille (coord.), *Em torno da novela “Im Krebsgang” de Günter Grass*, Coimbra, Centro Interuniversitário de Estudos Germanísticos, *Cadernos do CIEG*, 28, p. 79-142.
- Manthey, Jürgen (2006), *Königsberg*, München, DTV.
- Mazoyer, Frank/Alain Vancauwenberghe (2005), “La tragédie du paquebot-prison Cap Arcona”, *Le Monde Diplomatique*, 118, p. 20-21.
- Müller, Rolf-Dieter/Gerd Ueberschär (2002), *Hitler’s War in the East, 1941-1945: A Critical Assessment*, trad. Bruce Little, New York, Berghahn Books [2.ª ed.].
- Noble, Alastair (2001), “The Phantom Barrier: Ostwallbau 1944-1945”, *War in History*, 8, p. 442-467.
- (2006), “The First Frontgau: East Prussia”, *War in History*, 13, p. 200-216.
- Peillard, Léonce (1989), *A Batalha do Atlântico*, trad. Pilar Delvaulx, I, Lisboa, Europa-América.
- Ries, John (1992), “History’s greatest naval disasters. The little-known stories of the *Wilhelm Gustloff*, the *General Steuben* and the *Goya*”, *The Journal of Historical Review*, 12, 3, 371-381.
- Ruge, Friedrich (1981), *Die Sowjetflotte als Gegner im Seekrieg 1941-1945*, Stuttgart, Motorbuch.
- Schön, Heinz (2002), *Die „Gustloff“-Katastrophe. Bericht eines Überlebenden über die größte Schiffkatastrophe im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart, Motorbuch (6ª ed., 1984).
- Schwendemann, Heinrich (2005), “Inferno und Befreiung: Schickt Schiffe!”, <<http://www.zeit.de/2005/03>>.
- Thorwald, Jürgen (1975), “A avalanche vermelha”, *Crónica da Segunda Guerra Mundial*, 3, Lisboa, Selecções do Reader’s Digest, p. 315-330.
- Tietz, Jürgen (1999), *Das Tannenberg-Nationaldenkmal. Architektur, Geschichte, Kontext*, Berlin, Bauwesen.
- Tønnessen, J. N./A. O. Johnsen (1982), *The History of Modern Whaling*, trad. R. I. Christophersen, London, C. Hurst & Co. Publishers.
- Vollrath, Paul (1981), “Tragedy of the *Wilhelm Gustloff*”, *Sea Breezes*, 55, 424, p. 225-234.

Wanty, Emile (1968), *L'Art de la Guerre*, 3, Verviers, Éditions Gérard.

Zolotarev, V. A. (1999), "Stavka VGK: Documenty i Materialy 1944-1945", *Russkii Arkhiv: Velikaia Otechestvennaia*, 16, 5, (4), Moskwa, Terra.

—

<<http://www.bundespraesident.de/Downloads/Dayofthehomeland.pdf> > (2008).

<http://www.en.wikipedia.org/wiki/alexander_marinesko> (2006).

<<http://www.feldgrau.com/hs-stuttgart.html>> (2008).

<<http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Oberkommando/OKM.htm> >(2008).