

**IN MEMORIAM AGNES MIEGEL  
UMA EPOPEIA NAVAL GERMÂNICA:  
A OPERAÇÃO ANÍBAL**

Comunicação apresentada pelo académico  
Vasco Soares Mantas, em 13 de Março

A história europeia do século XX foi indiscutivelmente marcada pela evolução interna da Alemanha, potência cuja centralidade nos assuntos europeus se afirmou de forma irreversível depois da fundação do II Reich, perfilando-se como representante das grandes potências continentais cuja política foi orientada por um pensamento geoestratégico oposto ao dos impérios coloniais marítimos. Não quer isto dizer que o Reich alemão desprezasse o poder marítimo, antes pelo contrário, envolvendo-se nos anos que precederam a Primeira Guerra Mundial numa corrida aos armamentos navais com a Inglaterra, largamente inspirada pela Teoria do Risco desenvolvida pelo almirante Von Tirpitz.<sup>1</sup> Vencida e humilhada na guerra de 1914-1918, esmagada pela inflação e pela miséria que se lhe seguiram, a Alemanha estava madura para a solução totalitária que as eleições de 1933 permitiram e que a literatura explica por vezes melhor que a história: “*Encontrava-me, evidentemente, arruinado, e partilhava com sessenta milhões de homens uma completa ausência de futuro. Era a idade propícia para cair no laço sentimental de uma doutrina de direita ou de esquerda*”<sup>2</sup>.

Seis anos depois de Adolfo Hitler subir ao poder começava a guerra que as democracias não souberam evitar e que, mergulhando quase toda a Europa na tragédia, terminou com a destruição da Alemanha. Durante o conflito as marinhas alemãs, militar e mercante, tiveram uma actuação meritória, ainda que frequentemente obscurecida pela actividade da arma submarina. Nesta comunicação analisamos uma das mais interessantes operações navais alemãs da Segunda Guerra Mundial, quer pelos objectivos, quer pelas circunstâncias de extrema dificuldade com que se deparou, pois ocorreu em 1945, nos últimos meses da guerra, pondo à prova a capacidade técnica e a disciplina de todos os que nela foram empenhados, num momento em que a derrota da Alemanha era já evidente para a maioria. O cenário em que se desenrolou a Operação *Aníbal* é o das consequências do descalabro da Frente Leste nos primeiros dias de 1945, com o inexorável avanço das forças soviéticas através dos territórios alemães situados a oriente do Oder. O que então se passou na Prússia, na Pomerânia e na Silésia continua a ser razão de acalorados debates, ainda que exista consenso generalizado sobre a brutalidade

---

<sup>1</sup> J. Patrick Kelly, *Tirpitz and the German Imperial Navy*, Bloomington, 2011. Agradeço cordialmente ao Dr. Luís Madeira a preparação das figuras deste artigo.

<sup>2</sup> Marguerite Yourcenar, *O golpe de misericórdia*, Lisboa, 2012, p. 38.

das situações a que foram submetidas as populações civis na viragem definitiva de uma guerra ideológica<sup>3</sup>.

A confusão em que o final próximo da guerra mergulhou as zonas que iam sucessivamente sendo envolvidas pela frente em movimento contribuiu para que bastantes pormenores do que foi sucedendo sejam ainda hoje difíceis de precisar, tanto mais que parte muito importante da documentação oficial, nomeadamente de origem aliada, com particular destaque para a soviética<sup>4</sup>, só muito recentemente foi disponibilizada aos investigadores, existindo ainda muitas restrições quanto a determinadas operações, sobretudo quando subsistem versões oficiais cuja alteração pode revelar-se pouco conveniente, por recair em aspectos de particular sensibilidade. Não esqueçamos que à Segunda Guerra Mundial sucedeu a Guerra Fria, opondo os aliados de ontem, o que dificultou a análise de factos que, por uma ou por outra razão, não interessava evocar de nenhum dos lados.

Esta situação foi sentida de forma muito mais gravosa na República Democrática Alemã, por razões evidentes, tanto mais que grande parte dos alemães expulsos do Leste foram estabelecidos no que viria a ser a RDA, onde, como é lógico, não se podia discutir a actuação das forças soviéticas em 1945 e nos tempos que se lhe seguiram. Por razões um pouco diversas a abordagem desta problemática no Ocidente também se fez cautelosamente, quando se fez. Por um lado, os que foram testemunhas ou vítimas calaram durante muito tempo a expressão das suas experiências, uma vez que os traumas da derrota pesaram longamente sobre os que a viveram, enquanto por outro lado, no momento em que se começou a investigar e a publicar, nomeadamente episódios pessoais da pequena história, não faltaram acusações de revisionismo, pouco propícias ao estabelecimento da verdade, situação que subsiste ainda na actualidade<sup>5</sup>.

O desconhecimento de muitos dos acontecimentos que acompanharam o fim da centenária presença germânica nos territórios a leste do Oder continua a ser grande, particularmente em Portugal, onde não se traduziram praticamente nenhuma das obras que sobre este assunto foram editadas na República Federal Alemã a partir dos anos cinquenta, ou outras publicadas no estrangeiro. É sabido que a história dos vencedores suplanta a dos vencidos, não faltando neste caso a inegável influência da generalizada imputação de culpa pela guerra atribuída à Alemanha, suficiente, mesmo sem os meandros políticos dos tempos do bipolarismo terminado em 1990, para refrear mergulhos num passado muito sombrio, para vencidos e, não poucas vezes, para vencedores. Em Portugal, como dissemos, a divulgação dos acontecimentos que envolveram populações civis no Leste alemão em 1945, foi muito reduzida, pontual. Todavia, lembramos que o filme alemão *Nacht fiel über Gotenhafen*, do realizador Frank Wisbar, rodado em 1959 e cujo tema central é o torpedeamento do paquete *Wilhelm Gustloff* nos primeiros dias

---

<sup>3</sup> Anthony Beevor, *A queda de Berlim*. 1945, Lisboa, 2003, p. 63; Norman Davies, *A Europa em guerra – 1939-1945*, Lisboa, 2008, pp.13-29, 254.

<sup>4</sup> V. A. Zolotarev, *Stavka VGK: Dokumenty i Materialy 1944-1945*, Russkii Arkhiv: Velikaia Otechestvennaia, 16, 5, (4), Moscovo, 1999.

<sup>5</sup> Robert Möller, *German's as Victims? Thoughts on a Post-Cold War History of the Second World War*, History and Memory, 1, 2005, pp.147-194.

da Operação *Antibal*, passou em Portugal durante os inícios dos anos sessenta<sup>6</sup>, desaparecendo depois dos circuitos comerciais (Fig. 1).



Fig. 1 – Cartaz do filme *Nacht fiel über Gotenhafen*, realizado por Frank Wisbar

Anos depois, em 1975, um artigo de Jürgen Thorwald, autor que escreveu bastante sobre os acontecimentos de 1945, publicado numa acessível história da Segunda Guerra Mundial, aflorou a questão da evacuação de civis por via marítima e das circunstâncias dramáticas em que se verificou<sup>7</sup>, assunto que já tinha sido referido rapidamente alguns anos antes numa importante obra do historiador militar suíço Eddy Bauer, também publicada em Portugal<sup>8</sup>.

Nesta difícil questão das condições em que se processou a Operação *Antibal* verifica-se, uma vez mais, a importância da literatura como meio de divulgação e consequente estímulo ao debate, como prova a publicação por Günter Grass da novela *Im Krebsgang*, traduzida em Portugal com o título *A Passo de Caranguejo*<sup>9</sup>, obra que inquestionavelmente trouxe para o grande público internacional o conhecimento de factos até então obscuros, para não dizer mais. Naturalmente as polémicas à volta do tratamento das populações

<sup>6</sup> Tivemos oportunidade de visionar a película em 1963, no desaparecido cinema Recreios da Amadora. O filme teve como consultor o sobrevivente da tragédia Heinz Schön, que foi auxiliar de comissário a bordo do navio, e como protagonista principal a actriz Sonja Ziemann. Heinz Schön, que deixou vasta obra sobre o tema, faleceu em 7.4.2013.

<sup>7</sup> Jürgen Thorwald, *A avalanche vermelha*, Crónica da Segunda Guerra Mundial, 3, Lisboa, 1975, pp. 315-330.

<sup>8</sup> Eddy Bauer, *História polémica da Segunda Guerra Mundial*, VII, Lisboa, 1970, pp.172-173.

<sup>9</sup> Günter Grass, *A passo de caranguejo*, Lisboa, 2003 (Grass, 2003); Júlia Garraio, *A novela Im Krebsgang de Günter Grass: a História, outra vez*, Em torno da novela “Im Krebsgang” de Günter Grass, in *Cadernos do CIEG*, 28, 2007, pp. 9-77.

civis em fuga redobram de intensidade, umas exprimindo argumentos sensatos, outras perdendo-se em meandros ideológicos pouco credíveis, como facilmente se verifica em muitos sítios da *internet*, polémicas que se reflectem perfeitamente no caso desenvolvido à volta da fugaz passagem de Grass pelas fileiras das SS, que o autor refere em *Descascando a Cebola*<sup>10</sup>, ou da exposição organizada há poucos anos em Berlim por Erika Steinbach, deputada e presidente do *Bund der Vertriebenen* (Liga dos Expulsos), ilustrando a política de expulsão maciça da população alemã após a derrota, nalguns casos envolvendo claras situações de limpeza étnica<sup>11</sup>.

Movemo-nos, pois, no campo muito escorregadio da História Contemporânea, onde frequentemente se investiga apenas para comprovar o que já foi decidido. A verdade trágica é que, apesar das tentativas, tantas vezes desajeitadas, desenvolvidas por uns e por outros para obliterar um passado de conflitos, nomeadamente na União Europeia, não faltando legislação tendente a institucionalizar versões oficiais<sup>12</sup>, os ressentimentos e as situações dúbias persistem como heranças históricas inelutáveis. Cabe aos historiadores a tarefa de investigar livremente os factos com a máxima imparcialidade possível, o que nem sempre se verifica, mesmo involuntariamente, como é próprio da natureza humana, mais apta a julgar do que a compreender. A história da Europa é a história de grupos e de interesses que durante séculos, enfrentando-se ou aliando-se, criaram um cenário geopolítico e cultural em que nos reconhecemos, mas cuja estabilidade, por isso mesmo, pode ser enganadora, como os tempos presentes demonstram quotidianamente.



Fig. 2 – Civis em fuga numa estrada da Prússia Oriental nos inícios de 1945 (GAHS)

<sup>10</sup> Günter Grass, *Descascando a cebola. Autobiografia 1939-1959*, Lisboa, 2008 (Grass, 2008), pp. 101-146.

<sup>11</sup> Alfred de Zayas, *A Terrible Revenge. The Ethnic Cleansing of the East European Germans. 1944-1950*, Nova Iorque, 2006 (Zayas, 2006); L. Michel, *Les relations germano-polonaises fragilisées par le débat sur les expulsions*, Allemagne d'aujourd'hui. Politique, Economie, Société, Culture, 171, 2005, pp. 102-120.

<sup>12</sup> A existência de legislação restritiva da liberdade de investigação e da expressão dos resultados dessa investigação assenta claramente em pressupostos ideológicos, desde logo discutíveis em democracia, suscitando um reflexo natural de autocensura, apenas favorável às interpretações consideradas oficiais e, portanto, legais.

A evacuação dos territórios alemães a leste do rio Oder representou um drama envolvendo milhões de civis, não sendo fácil por vezes, considerando o caos que se foi estabelecendo à medida que o avanço soviético e a degradação das condições de vida contribuía para um sentimento de perigo iminente, distinguir entre evacuação e simples fuga (Fig. 2), mais ou menos desordenada. Esta circunstância deve ser tida em conta quando se procura precisar o número de refugiados evacuados por via marítima a partir dos portos da Prússia e da Pomerânia, nos quais se concentraram refugiados vindos de outras regiões, como a Silésia e a Curlândia. Por outro lado, muitos dos transportes de evacuação contavam com transbordos, pelo que num ou noutro caso pode haver contagens repetidas. Mesmo o cálculo de refugiados a bordo deste ou daquele navio nem sempre é fácil, como aconteceu em relação à malfadada viagem em que foi afundado o *Wilhelm Gustloff*, não obstante existirem testemunhos directos fiáveis e numerosa documentação sobre o caso<sup>13</sup>.

Operações de evacuação em larga escala são sempre difíceis, especialmente quando executadas sob fogo inimigo e sem domínio do espaço aéreo, como foi habitual na Operação *Anibal*, sobretudo durante as últimas semanas da mesma. A operação, embora hoje se levantem algumas dúvidas, visava em primeiro lugar, a retirada das zonas ameaçadas de militares feridos ou doentes e de civis, maioritariamente mulheres e crianças, 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 em que se desdobrou a Operação *Anibal* entre Janeiro e Maio de 1945, acções que permitiram deslocar para Ocidente cerca de 2.000.000 de refugiados e militares feridos<sup>14</sup>, entre os quais se incluíram também elementos das forças armadas, nomeadamente da Marinha, considerados essenciais para a continuação da guerra. Para realçar como a operação constituiu um êxito devemos considerar também as implacáveis condições climáticas em que se desenvolveu, com temperaturas extremamente baixas, que não deixaram de cobrar o seu quinhão de vítimas, sobretudo durante as deslocações a caminho dos portos de fuga ou a bordo de pequenas embarcações<sup>15</sup>.

As autoridades alemãs tinham já organizado anteriormente uma operação de evacuação maciça de civis por via marítima, em 1939-1940, denominada *Heim ins Reich* (regresso ao Reich), destinada a evacuar as comunidades alemãs da Estónia e da Letónia, ao abrigo de um acordo germano-soviético. Da Estónia saíram 13.700 alemães e da Letónia cerca de 51.000, transferidos através de portos como Memel, Danzig, Gotenhafen e Stettin para os territórios da desaparecida Polónia que constituíram uma unidade administrativa do Reich denominada *Warthegau* ou *Wartheland*. É frequente que fotografias deste êxodo mais ou menos forçado, repetido em 1941, quando foram transferidos mais 17.500 alemães da Estónia e da Letónia, sejam publicadas como testemunhos da

<sup>13</sup> Vasco Mantas, “Tragédias marítimas no Báltico em 1945, Em torno da novela *Im Krebsgang* de Günter Grass”, in *Cadernos do CIEG*, 28, 2007, pp. 79-142.

<sup>14</sup> C. Dobson / J. Miller / Th. Payne, *Die Versenkung der “Wilhelm Gustloff”*, 1981, p. 235.

<sup>15</sup> Beevor, pp. 86-91; Ian Kershaw, *Até ao fim. Destruição e derrota da Alemanha de Hitler. 1944-1945*, Lisboa, 2012, p. 670.

operação de evacuação de 1945, mesmo em publicações com alguma responsabilidade<sup>16</sup>. Como é evidente, embora este tipo de transporte tenha permitido ganhar alguma experiência, sobretudo a nível da logística, a verdade é que as condições eram muito diferentes e a escala da operação muito limitada.

Enquanto as operações militares se desenrolaram relativamente longe da fronteira alemã oriental, que só foi atingida pelas forças soviéticas em Outubro de 1944, não houve nenhuma preocupação com a retirada das populações residentes nas regiões que viriam a ser atingidas pela invasão, ainda que tenham sido elaborados planos de evacuação, em particular para a área mais ameaçada, a Prússia Oriental. Tais planos eram meticulosos e incluíam a retirada de equipamento industrial e de gado, mas não foram executados, principalmente por razões de ordem política. Em Königsberg, o *Gauleiter* Erich Koch, responsável pela Prússia Oriental, destacou-se entre todos pela irredutível oposição ao que rotulava de derrotismo (*Wehrkraftzersetzung*), equivalente na época, para os chefes políticos, como eram os *Gauleiter*, e para os militares, a um acto de alta traição, sumariamente punido<sup>17</sup>. Todavia, muitos responsáveis militares defenderam a necessidade de evacuar atempadamente as populações mais ameaçadas, sobretudo por razões estratégicas, garantindo assim maior liberdade de acção às forças alemãs. Os factos vieram provar que uma atitude de radical recusa em relação à retirada dos civis não combatentes, e dizemos não combatentes porque muitos foram alistados na *Volkssturm*, milícia militarizada, se saldou por perdas muito elevadas, sobretudo mulheres e crianças, quando a fuga se generalizou sob os ataques soviéticos, perdas que de outra forma poderiam ter sido mitigadas.

É verdade que até finais de 1943 se viveu no Leste da Alemanha uma situação de falsa segurança, tanto mais que os bombardeamentos aliados que já se faziam sentir pesadamente sobre grande parte do território alemão quase não atingiam a Prússia e que o Báltico estava seguramente controlado pelas forças navais germânicas. A situação alterou-se a partir do Outono de 1943 quando a aviação aliada anglo-americana começou a atingir portos prussianos, nomeadamente Gotenhafen, onde a força aérea norte-americana destruiu em 9 de Outubro o navio hospital *Stuttgart*, de 13.387 toneladas, o qual apesar de ostentar os símbolos da Cruz Vermelha se encontrava camuflado, causando centenas de vítimas. Pela mesma época, a aviação soviética, reforçada com os excelentes bombardeiros de fabrico americano tipo *Boston* (Douglas A20), iniciava uma fase de ataques constantes contra o movimento naval germânico, ataques que foram ganhando eficiência em 1944, sobretudo contra pequenas unidades e navios mercantes fracamente protegidos. Como é óbvio, o recuo da frente alemã permitiu incursões aéreas cada vez mais perigosas sobre alvos compensadores na Alemanha, alargando o raio de acção útil da aviação estacionada em campos na rectaguarda soviética.

<sup>16</sup> Gerhard Richning, *Die deutschen Vertriebenen in Zahlen*, 1, Bona, 1995, pp. 23-27; Marcin Jamkowski, *Busca ao navio maldito*, National Geographic, 2005, 47, pp. 32-49.

<sup>17</sup> Bauer, pp. 174-175. Koch opôs-se mesmo a um plano de evacuação de refugiados proposto por Goebbels: Kershaw, p. 58.

O ano de 1944 revelou-se desastroso para situação alemã no Leste<sup>18</sup>. Embora as tropas soviéticas só tenham violado a fronteira prussiana em Outubro, o sentimento de segurança começou a fraquejar depois dos demolidores ataques aéreos da RAF à capital histórica da Prússia, a bela cidade de Königsberg, nos finais de Agosto, do qual resultou a destruição de todo o centro histórico e numerosas vítimas civis, sobretudo em resultado do segundo bombardeamento na noite de 29 para 30 de Agosto<sup>19</sup>. A partir desse momento a tragédia acelerou-se e a tranquilidade foi desaparecendo, ainda que a maior parte da população continuasse a não acreditar na possibilidade de uma derrota, o que também explica a lentidão que muitos tiveram ao empreender a fuga para Ocidente. As atrocidades cometidas pelos invasores no Leste da Prússia, em Outubro, marcaram o início de um movimento generalizado de evasão que as autoridades tentaram controlar e mesmo inverter numa férrea vontade de resistência, recorrendo largamente à difusão das barbaridades infligidas aos civis na zona fronteira, as quais, por muito que se prestem a polémicas, foram bem reais<sup>20</sup>. Em breve a fuga se transformou numa debandada que, em meados de Janeiro de 1945, inundara já as cidades costeiras com muitos milhares de refugiados, mal alojados, quando o eram, em acantonamentos improvisados, caso dos campos de Peyse e de Schwalbenberg, perto de Pillau.

Temporariamente repelida na Prússia Oriental, a ofensiva soviética não tardou a recuperar o terreno perdido e a continuar a progressão em direcção ao Báltico, seguindo em parte uma directriz semelhante à da ofensiva russa de 1914, detida então na batalha dita de Tannenberg. Não sucedeu assim em 1944, pois os meios atribuídos para defesa da Prússia, depois da sangria sofrida pelas forças alemãs na Frente Leste durante o ano, eram nitidamente insuficientes<sup>21</sup>. Para agravar a gravidade da situação, a deslocação das últimas reservas operacionais para a ofensiva nas Ardenas, nos finais do ano, impediu definitivamente qualquer reforço significativo a leste, tanto mais que, para além das perdas sofridas e do consumo de combustível, a dificuldade de deslocar tropas e material de uma para outra frente se tornou cada vez maior devido aos ataques aéreos constantes às linhas de comunicação no interior da Alemanha.

Apesar de muitos chefes militares terem aceitado a situação resignadamente, o que não é totalmente estranho considerando o ambiente que se estabeleceu depois do atentado contra Hitler em Julho de 1944, outros houve que manifestaram abertamente os seus receios quanto ao futuro, caso não houvesse reforço da frente. Entre os que assim actuaram devemos destacar o general Heinz Guderian, chefe do Comando Supremo do Exército (OKH), cujas discussões com Hitler deixavam atónitos os que a elas assistiam. Guderian, poucos dias antes do começo da grande ofensiva soviética de Janeiro de 1945

---

<sup>18</sup> David Glantz, *The German-Soviet War 1941-1945: Myths and Realities: A Survey Essay*, Clemson, 2008, p. 14.

<sup>19</sup> Brian Taylor, *The Battle of Königsberg. The Struggle for the East Prussian Capital, October 1944 to April 1945*, Oxford, 2012, pp. 18-20.

<sup>20</sup> Rolf-Dieter Müller/Gerd Ueberschär, *Hitler's War in the East, 1941-1945. A Critical Assessment*, Nova Iorque, 2002, pp. 207-281; Beevor, pp. 77-92, 173-177.

<sup>21</sup> Prit Buttar, *Battleground Prussia: The Assault on Germany Eastern Front 1944-1945*, Oxford, 2010, pp. 115-137.

afirmara peremptoriamente ao ditador que, se a frente fosse perfurada num único ponto, todo o dispositivo cederia como um castelo de cartas, selando o destino da Prússia<sup>22</sup>. Hitler, todavia, não cedeu praticamente em nenhuma das suas posições, determinando que a Frente Leste devia aguentar-se com o que tinha, limitando ainda mais a capacidade de manobra dos comandantes no terreno e promovendo uma série de cidades à condição de fortaleza (*Festung*), pretensamente com o objectivo de fixar o inimigo, o que teve pouco impacto no plano militar mas terríveis consequências para os habitantes não evacuados<sup>23</sup>. É fácil compreender o desespero de Guderian e de outros chefes militares oriundos da Prússia perante o que consideravam inevitável face à obstinação hitleriana, pelo que consideramos algo injustas as apreciações que Ian Kershaw tece a seu propósito num livro recente e bem documentado<sup>24</sup>.

O momento decisivo verificou-se a 14 de Janeiro, quando a ofensiva soviética suplantou a defensiva alemã e a ruptura da frente de Narew abriu o caminho para o Báltico às tropas sob o comando de Rokossovsky, que a 25 de Janeiro se encontravam a 15 quilómetros de Königsberg. Aquilo que a muitos pareceram, nos finais de 1944, medidas normais de precaução, quando se iniciaram trabalhos de reforço das defesas, ganhava agora outro significado e uma urgência evidente<sup>25</sup>, a que se associava o emprego maciço de civis recrutados para a *Volkssturm*, milícia que no Leste não deixou, apesar das suas evidentes limitações, de prestar uma colaboração efectiva com as forças regulares<sup>26</sup>. Nas duas últimas semanas de Janeiro o desastre militar, caracterizado por desesperados combates retardadores, dificultados pelas imperiosas ordens de Hitler que tiveram como resultado a perda de numerosas unidades alemãs, conjugou-se com uma enorme tragédia humana, de proporções indescritíveis.

As autoridades alemãs calcularam o número de refugiados civis em movimento nas províncias orientais da Alemanha, nos finais de Janeiro, em cerca de 3.500.000, o que levantava complicados problemas quando se tratava de salvaguardar a operacionalidade das vias de comunicação terrestres, concedendo prioridade absoluta aos movimentos operacionais, para o que os responsáveis militares foram com frequência muito duros para com os fugitivos<sup>27</sup>. A rede ferroviária, único meio eficiente de evacuação em massa por terra, ficou rapidamente aquém das necessidades, deixando de funcionar antes do final de Janeiro em diversas zonas. Na Prússia Oriental, o último comboio saiu de Königsberg a 20 de Janeiro, ficando a linha para Berlim definitivamente cortada a 23 do mesmo mês. Dias antes, a 21, levantara vôo de Devau, o aeródromo da cidade, o último avião com refugiados. Em breve as forças soviéticas, comandadas neste sector pelo enérgico Tcher-

---

<sup>22</sup> Bauer, pp. 140-142; Beevor, pp. 43-45.

<sup>23</sup> Christopher Duffy, *Red Storm on the Reich. The Soviet March on Germany, 1945*, Londres, 1991, pp. 203-268; Glantz, pp. 74-75; Alastair Noble, *The Phantom Barrier: Ostwallbau 1944-1945*, *War in History*, 8, 2001, pp. 442-467.

<sup>24</sup> Kershaw, pp. 90-91, 264.

<sup>25</sup> Vollrath, p. 226; Kershaw, p. 175.

<sup>26</sup> Alastair Noble, *The First Frontgau: East Prussia*, *War in History*, 13, 2006, pp. 200-216.

<sup>27</sup> Duffy, p. 277; Beevor, pp. 75, 92.



niakovsky, atingiam a costa do Báltico entre Elbing e Heilingenbeil, em Tolkemit, a 26 de Janeiro, isolando o que restava da Prússia Oriental (Fig. 3).



Fig. 3 – A Frente Leste e o Báltico nos inícios de Fevereiro de 1945

Desta forma, a evacuação dos civis isolados nas diversas bolsas de resistência situadas na costa só poderia fazer-se por via marítima, e com urgência, pois a ofensiva soviética, apesar de perder algum ímpeto em Fevereiro, não dava sinais de se deter por muito tempo, apesar dos esforços desenvolvidos pelos militares germânicos. Nesta fase dos acontecimentos muito civis em fuga foram apanhados pelos combates e dizimados, enquanto as condições climáticas se agravaram, passando da chuva e da lama à neve e ao gelo, com temperaturas que caíram muitas vezes abaixo dos 20 graus negativos, com as inevitáveis consequências sobre os fugitivos, já si debilitados física e moralmente. Por alguma destas razões verificaram-se perdas que se calculam, sem exagero, em várias centenas de milhares de mortos, sobretudo velhos, mulheres e crianças, entre os quais se devem incluir também as vítimas da violência que se exerceu sobre os habitantes que permaneceram nas zonas gradualmente ocupadas pelas forças soviéticas<sup>28</sup>.

Para agravar esta situação, já de si particularmente difícil, não faltavam atritos e conflitos entre os dirigentes políticos e os chefes militares, os primeiros dos quais mostraram com frequência uma grande incapacidade. No decurso de 1945, no Leste, os militares recusaram repetidamente uma posição subalterna, que Hitler, em certos casos, foi obrigado a aceitar, ainda que tacitamente. Julgamos significativo, num cenário em que a propaganda se tornara essencial, como o valor então atribuído ao impacte da película *Kolberg* para estimular a resistência alemã parece demonstrar<sup>29</sup>, que o noticiário filmado *Die Deutsche Wochenschau*, de 22 de Março de 1945, a propósito de defesa de Königsberg, mostre em primeiro lugar o general Lasch e só depois o *Gauleiter* Köch. A este propósito lembramos o que escreveu o general Von Saucken, destacado representante

<sup>28</sup> Kershaw, pp. 277-279, 670.

<sup>29</sup> Kershaw, pp. 231-232.

dos valores da *Preußentum* e valoroso defensor da Península de Hela, zona de extrema importância na fase final da Operação *Aníbal* e cuja resistência só terminou uma semana depois da rendição incondicional, oficial que, como outros, se opôs terminantemente a 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*”<sup>30</sup>.

A investida das tropas soviéticas, a 14 de Janeiro, e a velocidade a que se fez o seu avanço obrigou a considerar as realidades e a procurar uma solução que permitisse salvaguardar o maior número possível de civis, deslocando-os para Ocidente, tanto mais que a condescendência dos atacantes para com a população alemã era nula, por razões que se prendem em grande parte com a actuação germânica na União Soviética, tanto como com uma desabrida propaganda anti-alemã, totalmente centrada numa ideologia de absoluta vingança<sup>31</sup>. A tenaz resistência das forças alemãs na manutenção de bolsas de resistência no litoral, a partir das quais a Operação *Aníbal* se processou praticamente até às últimas horas do conflito, deve entender-se como uma tremenda prova de disciplina e de espírito combativo, mas também como uma forma de ganhar tempo para os fugitivos.

Esta intenção prioritária reflecte-se em numerosos testemunhos de responsáveis, como o dos generais Otto Lasch e Von Saucken, respectivamente defensores de Königsberg e do pequeno porto de Hela, os quais confirmaram expressamente que assim era. O último destes oficiais declarou a propósito: “*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*”<sup>32</sup>. O almirante Karl D, comandante-chefe da *Kriegsmarine* depois de 1943 e mentor da Operação *Aníbal*, fez afirmações com o mesmo sentido nos últimos dias da guerra, como chefe de governo do Reich, após o suicídio de Hitler: “*As the presente 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*”<sup>33</sup>. Por esta altura a Operação *Aníbal* aproximava-se do seu final e podia considerar-se um dramático êxito.

Pelos finais de 1944 a situação da guerra naval no Báltico era mais favorável ao Reich, circunstância que não deixou de influenciar o plano de evacuação<sup>34</sup>, sem esquecer que para as regiões cercadas não havia outra possibilidade. Do ponto de vista dos meios, a *Kriegsmarine* era ainda relativamente poderosa, controlando eficazmente os portos e o litoral e mantendo até ao fim do conflito as ligações com a Curlândia, onde se encontravam várias divisões alemãs, isoladas mas aguerridas, contando com cerca de 180.000 homens e forte apoio local. Para além de numerosos submarinos, em parte adstritos ao treino de novas tripulações, encontravam-se nos portos bálticos, sobretudo em Gotenhafen (Fig. 4), a maior parte das grandes unidades de superfície que restavam à Alemanha, bem como numerosos navios mercantes e grandes paquetes, quase todos transformados

<sup>30</sup> *Apud* Duffy, p. 277.

<sup>31</sup> Alfred de Zayas, *Nemesis at Potsdam. The expulsion of the Germans from the East*, Lincoln, 1989, pp. 61-66, 201; Beevor, pp. 60, 262-265; Müller / Ueberschär, pp. 207-281.

<sup>32</sup> *Apud* Duffy, p. 277.

<sup>33</sup> *Apud* Duffy, p. 298.

<sup>34</sup> Friedrich Ruge, *Die Sowjetflotte als Gegner im Seekrieg 1941-1945*, Estugarda, 1981.

em navios-casernas (*Wohnschiffe*). A intervenção dos navios de guerra, nomeadamente de unidades como os cruzadores *Prinz Eugen*, *Admiral Scheer*, *Lützow* e *Leipzig*, foi da maior importância no apoio de fogo às tropas que defendiam as diferentes bolsas de resistência na costa, participando ocasionalmente no transporte de refugiados, como sucedeu com o cruzador *Admiral Hipper*, o qual, embora com uma das suas turbinas avariada, largou de Gotenhafen em 30 de Janeiro de 1945 com cerca de 1.500 evacuados a bordo<sup>35</sup>.



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

Os navios tiveram munições suficientes até ao final das hostilidades, como se deduz de vários relatos disponíveis e de relatórios oficiais, ainda que o remuniamento fosse difícil devido às perturbações na rede de transportes. Assim, por exemplo, o cruzador *Prinz Eugen* quando se rendeu aos britânicos em Copenhaga ainda dispunha de granadas para a sua artilharia principal, isto depois de, em menos de um mês, entre Março e Abril, ter feito mais de 7.500 disparos contra alvos em terra na zona de Danzig. Problema maior, e de grande importância para o desenrolar da Operação *Anibal*, foi o da penúria de combustível, em grande parte reservado para os submarinos, combustível cada vez mais escasso a partir de finais de 1944<sup>36</sup>. Outro problema com o qual os responsáveis pela evacuação tiveram que se defrontar foi o do mau estado de alguns navios mercantes, nomeadamente dos seus sistemas de propulsão, em parte devido a deficiente manutenção durante longos períodos aportados, ou provocado por ações de guerra. Assim aconteceu, por exemplo, com o paquete *Monte Rosa*, navio de 13.882 toneladas (Fig. 5), atingido

<sup>35</sup> Rainer Daehnhardt / Heinz Schön, *Do céu ao inferno. Do Funchal ao Báltico: o maior desastre naval da História*, Lisboa, 2000, p. 525; Gordon Williamson, *German Heavy Cruisers 1939-1945*, Oxford, 2003, pp. 20-21.

<sup>36</sup> Davies, pp. 47-49; Beevor, p. 41. A penúria de combustíveis obrigou Dönitz a salvaguardar a capacidade operacional da *Kriegsmarine* durante a maior parte da evacuação: Heinrich Schwendemann, *Endkampf und Zusammenbruch im deutschen Osten*, Freiburger Universitätsblätter, 10, 1996, p. 20.

por uma mina a 16 de Fevereiro de 1945 e que, depois de ganhar o porto de Gotenhafen para reparações de emergência, foi rebocado para Copenhaga com 5.000 refugiados a bordo<sup>37</sup>. Este episódio mostra claramente o desespero da situação e a capacidade de improvisação demonstrada pelos marinheiros alemães durante a crise, repleta de proezas técnicas navais pouco conhecidas, valorizadas ainda pelas difíceis condições climáticas.



Fig. 5 – O paquete *Monte Rosa*, antes de requisitado pela *Kriegsmarine* em 1940

Assim, é nesta situação de múltiplas dificuldades e de planeamentos apressados, próprios de uma guerra perdida, que se vai desenrolar a Operação *Anibal*, cujos objectivos, recordamos, consistiam na retirada de civis, bem como de militares feridos e doentes, e ainda de elementos das forças armadas, em especial da *Kriegsmarine*, que convinha salvaguardar da ofensiva soviética. Este último aspecto tem alimentado acesas polémicas, que continuam, centradas na questão da legitimidade dos ataques aos navios mercantes, ainda que mobilizados pela *Kriegsmarine*, empenhados na operação. Aliás, consideramos esta questão do direito da guerra um tanto académica, antes de mais considerando as características do conflito no Leste. É evidente que os navios não tinham interesse militar, mas, desde que se misturassem a bordo refugiados civis com elementos militares operacionais, como sucedeu no *Wilhelm Gustloff*, ficava aberta a justificação para o seu afundamento pelo inimigo. Este ponto de vista foi sempre sustentado pelas autoridades soviéticas e agora russas, o que justifica a concessão a título póstumo, em 1990, pelo Presidente Mikail Gorbachev, do título de *Herói da União Soviética* ao capitão Alexandre Marinesko, que torpedeou o *Wilhelm Gustloff* e o *Steuben*.

<sup>37</sup> Daehnhardt/Schön, pp. 597-599.



Fig. 6 – O *Steuben* no porto de Danzig em Abril de 1941 (BA)

Com efeito, muitos destes navios tinham pintura camuflada ou exibiam o cinzento-naval da *Kriegsmarine*, o que os identificava como navios militares (Fig. 6). São, por vezes, referidos como navios-hospitais (*Lazaretschiffe*) ou navios de transporte de feridos (*Verwundetentransportschiffe*), o que pretensamente os colocaria a salvo de ataques, caso os soviéticos tivessem subscrito os acordos internacionais sobre a guerra no mar, nomeadamente as convenções de Haia e de Genebra e o protocolo de Londres, o que não fizeram. É evidente que estes navios, identificados ou não convenientemente, seriam sempre atacados. Tomemos o caso dos navios-hospitais, cuja destruição deliberada é sempre considerada um crime de guerra gravíssimo, os quais a resposta soviética a um memorando alemão enviado a esse propósito no início da guerra, em 1941, classificou como alvos legítimos, o que esclarece perfeitamente a situação e pode explicar a destruição pelos alemães do transporte misto soviético *Arménia*, em Novembro de 1941, no Mar Negro. De acordo com o princípio enunciado, os soviéticos afundaram quatro navios-hospitais e oito transportes de feridos<sup>38</sup>. Estava fora de questão demonstrar qualquer piedade pelo inimigo, civil ou militar, circunstância que, considerando a data do memorando, dificilmente poderá reflectir uma reacção às violências cometidas pelas forças alemãs na União Soviética.

O nome de código atribuído à operação pelo Grande-Almirante Karl Dönitz (Fig. 7), comandante supremo da *Kriegsmarine* depois do afastamento do almirante Erich Raeder, em 1943, merece alguma reflexão. Com efeito,



Fig. 7 – O Grande-Almirante Karl Dönitz (1891-1980)

<sup>38</sup> Zayas, 2006, p. 261.

a escolha do nome do célebre chefe cartaginês que colocou Roma em perigo extremo durante a Segunda Guerra Púnica, pode ser interpretado duplamente, sobretudo tendo em conta a personalidade de Karl Dönitz, cujas simpatias pelo regime nacional-socialista e fidelidade a Hitler eram evidentes, o que nunca negou. Se a alusão a Aníbal recorda o perigo sofrido por Roma, semelhante ao que ameaçava o Reich em 1945, também é verdade que o cartaginês, depois de atravessar vitorioso toda a Itália, acabou por retirar e sofrer uma derrota definitiva no seu próprio território. Cremos que a ideia subjacente à denominação escolhida foi esta, o que está de acordo com o pensamento de muitos responsáveis germânicos acerca do conflito nos inícios de 1945, entre os quais devemos situar o próprio almirante: “*a guerra ainda não está perdida e é preciso preservar a capacidade de resistência*”<sup>39</sup>.

Karl Dönitz demonstrou sempre grande empenho no desenrolar da operação, a qual não poderia ter contado com os meios disponibilizados, que incluíram quase todos os navios mercantes ainda operacionais no Báltico, além de numerosas unidades navais. Podemos afirmar que, nos últimos meses da guerra, o almirante Dönitz, que prestara serviço na arma submarina na Primeira Guerra Mundial, centrou a sua actividade na continuação da guerra no Atlântico, da qual foi brilhante estratega, ainda que em 1945 os Aliados tivessem praticamente neutralizado a ameaça que aquela havia representado<sup>40</sup>. Por isso, e na perspectiva da construção rápida de um número avultado de submarinos do tipo XXI e XXIII, o almirante procurou salvaguardar o pessoal das unidades de instrução baseadas em portos do Báltico oriental, evacuadas logo no início da operação.



Fig. 8 – O cruzador *Leipzig* dispara, em Gotenhafen, contra as forças soviéticas. (BA)

<sup>39</sup> Michel Christol / Daniel Nony, *Rome et son Empire*, Paris, 1995, pp. 67-69; Dieter Hartwig, *Großadmiral Karl Dönitz. Legende und Wirklichkeit*, Paderborn-Munique, 2010, pp. 125-139.

<sup>40</sup> Léonce Peillard, *A batalha do Atlântico*, 1, Lisboa, 1989, pp. 247-257.

Em 1943, Dönitz conseguiu demover Hitler de um plano de demolição total dos grandes navios de superfície, que o *Führer* considerava inúteis, plano que estivera na origem da demissão de Raeder<sup>41</sup>, êxito que garantiu liberdade de manobra no Báltico até ao fim da guerra e um inestimável apoio de artilharia às tropas acossadas pelas forças soviéticas, como sucedeu com o cruzador *Leipzig* em Gotenhafen (Fig. 8), para além da participação no transporte de refugiados civis e feridos militares, nomeadamente quando se deslocavam para remenicar a ocidente. Foi numa destas missões, com um milhar de feridos a bordo, que o velho cruzador de batalha *Schlesien*, em rota para Swinemünde, chocou com uma mina ao largo de Zinnowitz, afundando-se a 3 de Maio em águas pouco profundas, o que permitiu continuar a utilizar parte das suas bocas de fogo ainda durante algum tempo no apoio às tropas em terra<sup>42</sup>.

Parece claro ter o almirante 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, com os quais o almirante não discordava em princípio. Dönitz não tinha dúvidas quanto ao facto de que, terminada a guerra, o que ainda sobrevivesse das marinhas germânicas seria repartido pelos Aliados ou destruído, tal como sucedera na Primeira Guerra Mundial. Na verdade, só foram sacrificados navios irremediavelmente inutilizados, como o veterano cruzador *Zähringen* e o cruzador de batalha *Gneisenau*, afundados no porto de Gotenhafen, em 26 e 27 de Março de 1945, para dificultar o acesso ao mesmo (Fig. 9). A lógica da conservação dos navios, em particular dos navios mercantes, só é compreensível no contexto geral da Operação *Aníbal*. No final da guerra, os Aliados apresaram um total de 502 navios, de todos os tipos.



Fig. 9 – O *Gneisenau* afundado numa das barras do porto de Gotenhafen

<sup>41</sup> Gerhard Weinberg, *A World at Arms: A Global History of World War II*, Cambridge, 2005, pp. 368-369; Keith Bird, Erich Raeder, *Admiral of the Third Reich*, Annapolis, 2006, p. 203.

<sup>42</sup> Erich Gröner / Dieter Jung / Martin Maass, *Die deutschen Kriegschiffe 1815-1945*, 1, Munique, 1982, p. 46.

O sucesso de uma operação tão complexa, dilatada no tempo, recorrendo a rotas perfeitamente conhecidas pelo inimigo e utilizando portos sistematicamente bombardeados, dependia não só dos meios de transporte disponíveis, mas também do bom funcionamento da cadeia de comando e das qualidades militares dos responsáveis em todos os escalões. Sem desejar ignorar outros e porque a reconstituição da ordem de batalha da *Kriegsmarine* no Báltico nas semanas finais do conflito é difícil, apenas indicaremos alguns dos oficiais mais directamente envolvidos na execução das directrizes operacionais de Dönitz, caso do 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 Buchardi, homem da resistência a todo o custo, dirigiu as operações a partir de Libau e, desde Fevereiro de 1945, a partir de Gotenhafen<sup>43</sup>. Foi substituído por razões de saúde por August Thiele, em 28 de Abril, o qual se manteve em Hela até à rendição, neste caso a 12 de Maio de 1945. Colaboradores da maior importância foram o responsável pela coordenação geral dos transportes civis, o almirante Konrad Engelhardt, directamente dependente do almirante Dönitz, e o comandante Heinrich Bartells, oficial incumbido da complicada logística da operação<sup>44</sup>. Na fase inicial da mesma, em Janeiro, o fornecimento de víveres aos fugitivos e o embarque destes, pelo menos em Gotenhafen e nos portos vizinhos, fez-se com alguma ordem, situação que se degradou rapidamente e que atingiu situações de colapso com a concentração de multidões de civis procurando embarcar em cais atravancados de viaturas de toda a espécie, animais e bagagens abandonadas (Fig. 10), vivendo-se tragédias incontáveis, sobretudo de mulheres impossibilitadas de abrigar e alimentar filhos pequenos, ainda que estas tivessem prioridade no embarque<sup>45</sup>.

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 autorizando o início da tardia evacuação de Königsberg, cujo cerco pelo exército soviético estava iminente. Embora se conheçam situações de favorecimento, quase sempre inevitáveis em situações como esta, as famílias das autoridades locais não terão fruído de facilidades especiais. A esposa do general Guderian, militar que era então Chefe do Comando Supremo do Exército (OKH), a quem competia a Frente Leste, abandonou a sua mansão rural na Wartheland, o Castelo de Deipenhof, quase sob o fogo inimigo<sup>46</sup>. Em Königsberg, Koch fez partir a esposa a 20 de Janeiro, e a secretária a 21. Ele próprio partiu para Berlim, mas regressou a 28, provavelmente pressionado para o fazer, uma vez que era o responsável pela *Volkssturm*, estabelecendo-se em Pillau, aí permanecendo até 23 de Abril, dois dias antes da queda deste porto que fora essencial para as operações de evacuação da bolsa de Königsberg, quando partiu com outros refugiados para Hela e daí para Copenhaga. Naturalmente, os notáveis do partido tinham mais facilidade em organizar a

<sup>43</sup> Dobson / Miller / Payne, pp. 61, 84-86.

<sup>44</sup> Heinz Schön, *Die "Gustloff" Katastrophe. Bericht eines Überlebendenn über die größte Schiffkatastrophe im Zweiten Weltkrieg*, Estugarda, 2002, pp. 169-174; Müller / Ueberschär, p. 131.

<sup>45</sup> Thorwald, pp. 315-319.

<sup>46</sup> Beevor, p. 56.



fuga, mas muitos deles ficaram, por coerência ou por medo, pois a partir de determinado momento os controlos da Polícia Militar passaram a ser uma ameaça constante, não havendo condescendência para todos os que não pudessem justificar convenientemente os seus movimentos<sup>47</sup>.



Fig. 10 – Refugiados e bagagens no cais de Pillau em 1945 (GAHS)

Os meios de transporte utilizados na Operação *Aníbal* incluíam uma grande diversidade de navios e de embarcações de pequeno porte. Embora seja difícil estabelecer o seu número, sobretudo em relação às pequenas embarcações, calcula-se que possa ter atingido os 1.080, ainda que não utilizados simultaneamente, total que incluiria 494 navios mercantes<sup>48</sup>. As pequenas embarcações foram particularmente úteis nos últimos tempos da operação, quando barcos de pesca e de recreio foram largamente utilizados, assim como barcas de transporte de madeira, de minério ou de carvão, em percursos longos ou curtos, especialmente de transbordo. Com efeito, em muitos portos pequenos não era possível a acostagem de navios de maior tonelagem, pelo que os fugitivos eram transferidos para navios que pairavam ao largo, operação que oferecia algum perigo mas que se tornava inevitável. Muitos dos fugitivos de Königsberg, que depois de isolada voltou a estar ligada por terra ao porto de Pillau após um contra-ataque alemão a 19 de Fevereiro, escaparam de noite pelo rio Pregel, em barcas, sofrendo numerosas baixas quando descobertos<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> Kershaw, pp. 389-394, 471-476; Grass, 2008, pp. 119-120.

<sup>48</sup> Charles Koburger, *Steel Ships, Iron Crosses and Refugees*, Nova Iorque, 1989, p. 92; David Williams, *Wartime Disasters at Sea*, Yeovil, 1997, p. 225.

<sup>49</sup> Beevor, pp. 251-252; Adalbert Goertz, *Chronicle*, users.foxvalley.net/~goertz/chrl.html-43k (2008).

No início da ofensiva, quando as forças soviéticas, atingiram o Báltico, numerosas embarcações menores, sobretudo à vela, foram destruídas na costa, como sucedeu em Tolkemit. O recurso a embarcações à vela também foi limitado pelo facto dos portos se encontrarem gelados, dificultando-lhes a navegabilidade. Lembramos que a temperatura nocturna chegou a descer quase aos 30 graus negativos e que, para fazer ganhar o mar aberto a três torpedeiros que se encontravam em Elbing, no Frisches Haff, foi preciso quebrar o gelo, cortando assim a via de fuga sobre a laguna gelada que era percorrida pelos fugitivos e que para muitos representava a única possibilidade de escapar ao inimigo, ainda que expondo-se a devastadores ataques aéreos a baixa altitude. Para auxiliar os refugiados na sua perigosa caminhada sobre as águas geladas, os militares colocaram postes e luzes de sinalização, marcando rudimentarmente o percurso a seguir<sup>50</sup>.

Entre os navios empenhados na operação havia grande variedade de tipos, alguns inesperados, como os *ferries* do Vístula e os pequenos vapores costeiros (*Seebäderschiffen*), utilizados no circuito das praias do Báltico e das lagunas costeiras durante o Verão, ou os grandes navios-fábrica baleeiros *Unitas* e *Walter Rau*, o último dos quais transportou 6.000 refugiados de Gotenhafen para o Ocidente<sup>51</sup>, a 24 de Março de 1945. A frota da Operação *Aníbal* revela a urgência da situação e o perigo real em que se encontravam os refugiados e o enorme número de soldados incapacitados por ferimento ou doença que necessitavam de evacuação. Só na pequena cidade de Pillau (Fig. 11), no mês de Fevereiro, o número de refugiados evacuados diariamente orçava pelos 10.000, calculando o *Gauleiter* Koch que em Königsberg e em Pillau haveria pelo menos uns 250.000 a aguardar evacuação. Nos últimos dias da guerra, apesar das ordens de Hitler, a operação acabou por abranger tanto civis como militares, de acordo com realidades que escapavam cada vez mais às directrizes de Berlim<sup>52</sup>.



Fig. 11 – Vista da cidade portuária de Pillau em 1939

<sup>50</sup> Duffy, p. 289.

<sup>51</sup> Johan Tønnessen / Arne Johnsen, *The History of Modern Whaling*, Londres, 1982, p. 428.

<sup>52</sup> Buttar, pp. 218-235.

No decorrer da operação não houve apenas transporte de pessoas. Logo no início, o cruzador ligeiro *Emden*, em fabricos no estaleiro *Sichau-Werff*, no porto de Königsberg, albergou temporariamente as urnas do Marechal Hindenburgo e da esposa, retiradas do Memorial de Tannenberg, parcialmente destruído no dia 22 de Janeiro de 1945 pelas tropas alemãs em retirada<sup>53</sup>. O cruzador foi rebocado até Pillau, onde os caixões e os estandartes militares, também recolhidos do monumento na mesma altura, passaram para bordo do paquete *Pretoria*, que entre 1936 e 1939 fez a carreira Hamburgo-Lourenço Marques, paquete prestes a zarpar com outros para Stettin, enquanto o *Emden* se arrastou para Gotenhafen a 6 nós à hora para embarcar, a 6 de Fevereiro, 1.300 refugiados que transportou até Kiel<sup>54</sup>. No mesmo mês, a grande doca flutuante do estaleiro Schichau de Danzig foi rebocada para Lubeque e em Março parte do pessoal do estaleiro acompanhou submarinos incompletos que foram rebocados para Bremerhaven. O transporte de obras de arte, em especial das que se consideravam mais representativas da cultura germânica no Leste, também foi contemplado, o que não deixou de provocar muita especulação até ao presente, como é o caso da Sala de Âmbar, desmontada do palácio de Tsarskoye Selo, nos arredores de São Petersburgo, e que teria sido embarcada num dos navios da Operação *Aníbal*, mais concretamente no *Wilhelm Gustloff*. Cremos que o célebre monumento foi destruído em Königsberg pelos bombardeamentos que arruinaram a cidade em 1944, não havendo razão para admitir que tenha sido evacuado no malfadado navio, tanto mais que este largou no fim de Janeiro de Gotenhafen e não de Pillau, altura em que já seria praticamente impossível transportá-lo da antiga capital prussiana para Gotenhafen<sup>55</sup>.

Nem todas as autoridades militares concordaram com a amplitude da Operação *Aníbal*, pretextando que a evacuação de civis consumia grandes quantidades de combustível, cada vez mais difícil de obter, perdidos os campos petrolíferos e bombardeadas sistematicamente as fábricas que produziam gasolina e óleos sintéticos. O *Gauleiter* de Hamburgo e *Reichskommissar für die Seeschifffahrt*, Karl Kaufmann, objectou que tinha dificuldade em garantir os transportes necessários no Báltico, pois devia assegurar o abastecimento do Grupo de Exércitos Norte, na Curlândia, o que, sendo verdade, não impedia, no retorno, a evacuação de refugiados. O próprio Himmler nem sempre terá tido êxito em conseguir o número de transportes desejado, como aconteceu quando pediu navios para acelerar a evacuação de Danzig, nos inícios de Março, a pedido do *Gauleiter* local<sup>56</sup>. Todavia, não é impossível que este pedido tivesse como objectivo a evacuação de prisioneiros de campos de concentração existentes na zona, como o de Stutthof, e não de civis, como viria a suceder no final de Abril, quando parte dos prisioneiros sobreviventes do referido campo foram evacuados em cinco barcaças para a costa ocidental do Báltico, acabando muitos deles como vítimas da destruição do *Cap Arcona* e do *Thielbek* na baía

<sup>53</sup> Jürgen Tietz, *Das Tannenberg - Nationaldenkmal. Architektur, Geschichte, Kontext*, Berlim, 1999.

<sup>54</sup> Gordon Williamson, *German Light Cruisers 1939-1945*, Oxford, 2003, pp. 12-13.

<sup>55</sup> A Sala de Âmbar foi oferecida ao czar Pedro, o Grande, pelo rei Frederico Guilherme I da Prússia, em 1716. Desenhada pelo arquitecto italiano Francesco Rastrelli, contava com seis toneladas de caríssimo âmbar nos seus vários painéis. A estrada que comunicava Königsberg com Pillau foi cortada no final de Janeiro, embora tenha sido reaberta mais tarde, em condições muito precárias.

<sup>56</sup> Kershaw, p. 635.

de Lubeque, a 3 de Maio de 1945, depois de transbordados para estes navios. Como é evidente, as autoridades militares não apoiavam este tipo de movimentos, mas tinham alguma dificuldade em se lhes opor abertamente, dada a inflexível dureza dos responsáveis políticos e o caos em que a Alemanha mergulhava, apesar dos esforços, por vezes brutais, para assegurar alguma ordem nas áreas ameaçadas (Fig. 12).



Fig. 12 – Exortações à disciplina e à calma, afixadas em Danzig em Março de 1945 (BA)

Como a partir de determinada altura, e apesar dos esforços desenvolvidos pelas autoridades partidárias locais para controlar o fluxo de refugiados e fornecer-lhes algum apoio através dos serviços sociais do partido (NSV) e com ajuda da Cruz Vermelha, o êxodo para a costa se agravou significativamente, sobretudo quando a ofensiva soviética enfraqueceu no mês de Fevereiro, numerosos fugitivos tentaram a sua sorte à margem dos controlos oficiais. Muitos procuraram fugir por terra, normalmente com maus resultados, outros atravessaram as lagunas, que continuavam geladas, procurando abrigo em Pillau e em Danzig, onde não tinham outra alternativa a não ser esperar evacuação por via marítima. Com o aproximar do fim da guerra e com as forças soviéticas nas proximidades dos pequenos portos do litoral prussiano e pomerânio, muitos civis aventuraram-se em pequenas embarcações, sem qualquer escolta, navegando para zonas a oeste ainda controladas pelos alemães. É quase impossível saber exactamente quantos o fizeram e quantos foram vítimas dessas tentativas de fuga à margem da Operação *Anibal*.

A ordem para iniciar a operação foi emitida para Gotenhafen a 23 de Janeiro, precedida, a 20 do mesmo mês, pela ordem do *Gauleiter* Koch ordenando a evacuação de Königsberg, o que, por essa altura muito tardia, praticamente já só era possível por via marítima<sup>57</sup>. Como referimos, uma das preocupações iniciais do almirante Dönitz foi a de colocar a salvo o pessoal das unidades de instrução de submarinistas que se encontra-

<sup>57</sup> Schön, pp. 177-180; Jurgen Manthey, *Königsberg*, Munique, 2006, p. 669; Kershaw, pp. 271-272.

vam em Pillau e em Gotenhafen. Hitler proibira terminantemente qualquer movimento de tropas que não autorizasse previamente, em particular manobras de retirada. Assim, como é evidente e convém sublinhar, só podiam ser evacuados civis, militares incapacitados e elementos considerados essenciais para a continuação do esforço de guerra, como era o caso dos submarinistas. Recordamos que, em 1945, a guerra naval no Atlântico era efectuada praticamente só pelos submarinos, aguardando-se a entrada em combate de novas unidades do formidável tipo XXI, para as quais Dönitz procurou resguardar o pessoal estacionado na Prússia.



Fig. 13 – Flotilha de embarcações com refugiados da Prússia (BA)

Os principais portos de evacuação foram os de Libau, Memel, Pillau, Danzig, Gotenhafen (Gdigen) e Hela, além de muitos outros menores, como o Rosenberger Hafen, perto de Heilingenbeil, os quais, como este, frequentemente só permitiam o acesso a pequenas embarcações, obrigando ao transbordo para os navios surtos ao largo<sup>58</sup>. Nestas morosas operações distinguiram-se as pequenas unidades da *Kriegsmarine* (Fig. 13), cujas tripulações pagaram um elevado preço em vidas, sobretudo devido aos ataques aéreos a baixa altitude e ao tiro ajustado dos carros de combate soviéticos. Uma destas unidades, o torpedeiro T-36, pertencente à excelente classe *Elbing*, cujas unidades foram construídas no estaleiro *Sichau-Werft*, na cidade de Elbing, afundado ao largo de Swinemünde a 5 de Maio de 1945, representa bem o esforço desenvolvido por estes navios nas últimas semanas da guerra. O T-36 esteve permanentemente empenhado em missões de escolta, participando nas operações de salvamento dos sobreviventes do *Wilhelm Gustloff*, resgatando 564 deles, quando já tinha a bordo 250 refugiados<sup>59</sup>.

<sup>58</sup> Heinz Beck, *Memoirs*, <http://www.wwiilectureinstitute.com/stories/beck.htm> (2008). Em Memel a evacuação desejada pelos militares foi retardada pelo Gauleiter, com as consequências habituais: Ker-shaw, pp. 177-178.

<sup>59</sup> R. Gardiner / R.Chesneau, (eds), *Conaway's All the World's Fighting Ships 1922-1946*, Annapolis, 1980, p. 238; Mantas, pp. 111-112.

Os portos de destino variaram durante os meses que durou a operação, reflectindo a evolução do avanço soviético, pois alguns deles também acabaram por ser evacuados, de maneira que muitos refugiados conheceram várias viagens marítimas durante a fuga. Entre os portos de destino mais importantes podemos referir, Kolberg, Rügenwaldermünde, Swinemünde, Stettin, Stralssund, Sassnitz, Flensburg, Kiel e, mais tardiamente, Copenhaga, porto onde numerosos refugiados chegaram já depois do final da guerra. Muitos dos fugitivos desembarcados na ilha de Rügen foram alojados no enorme complexo balnear da *Kraft durch Freude* (KdF), situado em Prora, mas nem sempre foi possível encontrar instalações semelhantes, dada a destruição que se abatera sobre as cidades alemãs, onde os refugiados frequentemente não foram bem recebidos pela população local, ela própria em condições cada vez mais difíceis a nível de alojamentos, abastecimentos e serviços devido aos implacáveis bombardeamentos aliados<sup>60</sup>.

Quanto maior era a travessia maiores eram os perigos, principalmente os ataques aéreos, os submarinos e as minas. Havia duas grandes rotas para ocidente utilizadas na evacuação, uma ao longo do litoral e outra mais ao largo, passando a sul da ilha de Bornholm. A primeira era perigosa devido à existência de campos de minas<sup>61</sup>, mas os navios atingidos podiam contar com as fracas profundidades do mar para não se afundarem por completo, como sucedeu várias vezes. A segunda era mais vulnerável aos submarinos, devido às maiores profundidades, que lhes facilitavam o ataque e a fuga sem perigo de encalhe. Foi nesta rota, o corredor marítimo normalmente utilizado pelos grandes navios de guerra (*Zwangsweg* 58), que aconteceram as maiores tragédias da Operação *Aníbal*, nomeadamente as do *Wilhelm Gustloff*, do *Steuben* e do *Goya*<sup>62</sup>. Os navios que partiam de Libau, na Curlândia, utilizavam uma terceira rota, que passava entre Bornholm e a costa sueca.

Os portos mais importantes da operação de evacuação estiveram constantemente sob a ameaça de ataques aéreos aliados, quer soviéticos, quer anglo-americanos, estes considerados particularmente perigosos por parte do Alto Comando da *Kriegsmarine*. O embarque e desembarque de milhares de pessoas, quase sempre em más condições físicas e moralmente abatidas, era moroso e representava um momento de grande vulnerabilidade, tanto mais que as instalações portuárias se encontravam frequentemente destruídas ou em mau estado, agravando o que já de si era complicado. A destruição de infraestruturas essenciais, como as redes de distribuição de água e de energia eléctrica, dificilmente recuperáveis, contribuíram para dificultar a marcha das operações, tanto mais que os refugiados eram muitas vezes obrigados a esperar por embarque durante dias. Em Pillau, por exemplo<sup>63</sup>, foi preciso fornecer energia eléctrica a partir de submarinos como o U-78

<sup>60</sup> Hasso Spode, *Fordism, Mass Tourism and the Third Reich: The Strength Through Joy Seaside Resort as an Index Fossil*, *Journal of Social History*, 38, 2004, pp. 127-155; Davies, pp. 123-125, 329-331.

<sup>61</sup> Mantas, pp. 105-106.

<sup>62</sup> John Ries, *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, 1992, pp. 371-381.

<sup>63</sup> Vollrath, p. 227. Esta solução de emergência em consequência dos bombardeamentos, foi cedo suscitada pelos Aliados: *Adelaide Advertiser*, 26438, p.1 (30/6/1943). O submarino U-78 foi afundado em Pillau, a 16 de Abril de 1945, pela artilharia soviética, enquanto o U-351 sobreviveu até ao final da guerra.

e o U-351, unidades de instrução do tipo VIIC, pois as instalações portuárias já se encontravam muito degradadas pelos bombardeamentos em Janeiro de 1945. Alguns faróis continuavam funcionais, como o que ainda restava no porto de Stettin em 23 de Março de 1945, facilitando eventualmente a manobra de navios que ali procuravam aportar na escuridão.

Um ataque aéreo coincidindo com uma operação de desembarque podia ter consequências trágicas, como sucedeu com o paquete *Robert Ley*, grande navio da KdF, incendiado em Hamburgo, em 9 de Março de 1945, no final de uma viagem com refugiados, o mesmo acontecendo com o vapor *Andros* no porto de Swinemünde no mesmo mês, ataque que causou 600 mortos entre os refugiados de Pillau que permaneciam a bordo<sup>64</sup>. Os portos alemães foram submetidos a bombardeamentos contínuos, com a finalidade de dificultar movimentos militares e envio de reabastecimentos para as frentes de combate, mas também, não restando dúvidas a esse respeito, para minar o moral da população e perturbar as acções de evacuação. O bombardeamento de Swinemünde, a 12 de Março de 1945, efectuado por aviões norte-americanos, causou gravíssimas destruições na cidade, cujo porto era dos mais importantes da Operação *Anibal*, provocando milhares de mortos, muitos deles refugiados do Leste concentrados no porto e nas gares ferroviárias a partir das quais se procedia à sua evacuação por via férrea, calculando-se entre 8.000 a 23.000 as perdas humanas<sup>65</sup>.

Parte destes ataques aéreos era efectuada em vôo rasante, por caças-bombardeiros, enquanto a leste os aviões soviéticos seguiam a mesma táctica, com resultados menos evidentes, mas que se tornaram gradualmente mais perigosos, sobretudo contra navios ao largo, com fraca protecção antiaérea, em especial ataques com torpedos. Outro problema que dificultava o bom desenvolvimento da operação era o das escoltas, pois não havia muitos navios disponíveis, sobretudo torpedeiros, lanchas rápidas, caça-minas e outras pequenas unidades, cada vez mais necessárias no apoio às bolsas de resistência alemãs na costa. Era habitual a escolta vinda de Pillau ser substituída por outra ao largo de Hela, continuando a segunda escolta até ao porto de destino ou até nova rendição. O problema da velocidade dos comboios navais era relevante, pois a velocidade máxima devia ser regulada pela do navio mais lento. Cremos que o torpedeamento do *Goya* poderia ter sido evitado se este navio, um excelente cargueiro de recente construção (Fig. 14), tivesse navegado à velocidade máxima, o que não foi possível devido ao facto do *Kronenfels*, que o acompanhava, não dar mais de 9 nós por hora<sup>66</sup>.

<sup>64</sup> Gerhard Hümmelchen/Jürgen Roher, *Chronik des Seekrieges 1939-1945*, www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/03-45 (2008); Wolfgang von Bayer, *Deutschland im Feuersturm. Das geplante Inferno*, Spiegel Special, 1, 2003, p. 52.

<sup>65</sup> Helmut Schnatz, *Der Luftangriff auf Swinemünde. Dokumentation einer Tragödie*, Herbig, 2005; Kershaw, p. 237.

<sup>66</sup> Mantas, p. 122-124.



Fig. 14 – O cargueiro *Goya* em 1942

Os primeiros navios da Operação *Anibal* largaram de Pillau a 25 de Janeiro, exactamente três meses antes da queda deste porto, transportando refugiados da Prússia Oriental e de Königsberg, cidade que em breve conheceria as misérias de um cerco violentíssimo e dos combates pela sua posse<sup>67</sup>. Foram eles o *Robert Ley*, grande paquete da KdF, de 27.288 toneladas, o *Pretoria*, de 16.662 toneladas, o *Ubena*, de 9.554 toneladas, e o cargueiro *Duala*, transportando um total de cerca de 30.000 refugiados e pessoal da 1ª Divisão de Instrução Submarina<sup>68</sup>. Em Gotenhafen estavam aportados outros grandes navios, logo preparados para largar com refugiados, e, no caso do *Wilhelm Gustloff*, também com elementos militares, como já referimos. Este navio tinha 25.484 toneladas e, após ter sido utilizado como navio-hospital, serviu como alojamento do pessoal da 2ª Divisão de Instrução Submarina, também instalado no *Hansa* (ex- *Albert Ballin*), de 21.131 toneladas, e em dois navios menores, o *Oceana* e o *Antonio Delfino*. Encontravam-se em Gotenhafen outros navios requisitados pela *Kriegsmarine*, como o *Cap Arcona*, de 27.561 toneladas (Fig. 15), o *Hamburg*, de 22.117 toneladas, e o *Deutschland*, de 21.646 toneladas, garantindo uma capacidade de transporte significativa. O *Deutschland*, por exemplo, em sete viagens, transportou 69.400 refugiados para portos do Ocidente, enquanto o *Cap Arcona*, com dificuldades mecânicas que o obrigaram a fundear na baía de Lubeque em Abril, onde foi requisitado pelas SS, transportou cerca de 26.000.

<sup>67</sup> Otto Lasch, *So fiel Königsberg*, Estugarda, 20022; Isabel Denny, *Fall of Hitler's Forteress City: The Battle of Königsberg*. 1945, Londres, 2007.

<sup>68</sup> Schön, p. 211; Beevor, p. 49.



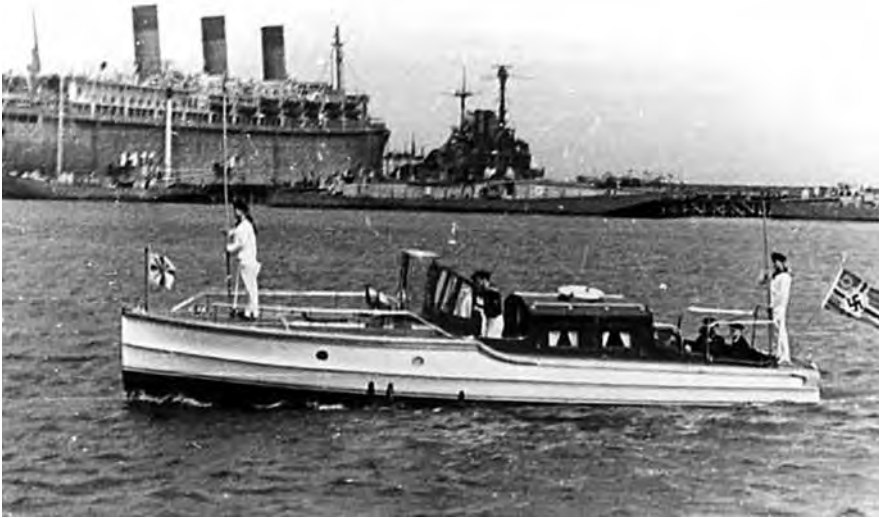


Fig. 15 – O *Cap Arcona* acostado em Gotenhafen em 1943. A vedeta transporta o almirante Dönitz, de acordo com o pavilhão à proa

O início da operação foi marcado pelo seu maior desastre, o afundamento por acção do submarino soviético S-13, do paquete *Wilhelm Gustloff*, navio que saiu de Gotenhafen acompanhado pelo *Hansa*, por volta do meio-dia de 30 de Janeiro (Fig. 16). Discute-se ainda o total de pessoas a bordo, que poderá ter ultrapassado as 10.000, entre as quais 918 elementos da *Kriegsmarine* destinados a Kiel, 373 auxiliares femininas da Marinha (*Marinehelferin*), 162 militares feridos e 173 tripulantes<sup>69</sup>. A temperatura no porto, repleto de gelo flutuante, rondava os 10 graus negativos, descendo para 18 graus negativos ao cair da noite. A escolta era formada pelo torpedeiro *Löwe* (ex-norueguês *Gyller*) e por outro mais pequeno, o TF 1, obrigado a retroceder devido a uma avaria, o mesmo acontecendo com o *Hansa*. No *Wilhelm Gustloff* havia muitas centenas de crianças, tendo as mais velhas embarcado no *Hansa*, o que dividiu numerosas famílias pelos dois navios. Ao largo da península de Hela o *Wilhelm Gustloff* deteve-se durante algum tempo, embarcando então mais 500 refugiados de Pillau, transbordados do pequeno vapor *Reval* e que deviam ser conduzidos com os restantes para Flensburg<sup>70</sup>.

<sup>69</sup> Vollrath, pp. 228-229, 233; Schön, pp. 11, 407. O correspondente de um jornal sueco em Gotenhafen (*Dagens Nyheter*) refere, numa notícia de 21.2.1945, 10.000 pessoas a bordo, das quais se teriam salvo 950, o que sustenta a tese de Heinz Schön.

<sup>70</sup> Daehnhardt / Schön, pp. 399, 405-411; Grass, 2003, p. 119.



Fig. 16 – O *Wilhelm Gustloff* e o *Hansa* prontos a largar de Gotenhafen (GAHS)

O *Wilhelm Gustloff* tinha como armamento duas peças antiaéreas e para se defender dos submarinos contava apenas com os navios de escolta, neste caso o *Löwe*, cuja aparelhagem de detecção de submarinos deixou de funcionar devido às baixas temperaturas registadas. O facto de a viagem ser realizada em grande parte durante a noite e a fraca capacidade demonstrada até então pelos submarinos soviéticos conferiu uma falsa segurança, a tal ponto que, embora o navio não navegasse a mais de 12 nós à hora, pois não se encontrava nas melhores condições, o comandante Friedrich Petersen, contra a opinião de outros oficiais a bordo, mandou acender as luzes de navegação do paquete, o que facilitou a sua localização pelo S-13, que Alexander Marinesko deslocara do sector de patrulha que lhe estava determinado<sup>71</sup>. A propagação radiotelegráfica era má, pelo que a mensagem de Gotenhafen avisando da presença de submarinos não fora compreendida. Cerca das 21 horas, ao largo do banco de Stolpe, o S-13, um submarino da classe Stalinetz, semelhante ao tipo VIIC alemão, disparou quatro torpedos, o último dos quais ficou retido no tubo de lançamento.

O primeiro torpedo atingiu o navio sob a ponte de comando, o segundo explodiu no convés E, por altura da piscina interior do paquete, onde se encontrava alojada a maior parte das *Marinehelferin*, e o terceiro atingiu a casa das máquinas, imobilizando o navio e privando-o de energia. Apesar do fecho imediato das portas estanques o navio ficou condenado, adernando para bombordo, aprumando-se e voltando a adernar, impedindo que os salva-vidas de estibordo fossem arriados. Fosse como fosse, o seu lançamento ao mar era muito difícil, devido ao congelamento do massame, e não havia lugar neles a não ser para uma percentagem mínima dos que seguiam a bordo, tanto mais que lhe haviam retirado 10 dos 22 botes salva-vidas da dotação, para serem utilizados no lançamento de cortinas de fumo para dificultar os bombardeamentos a Gotenhafen. Não

<sup>71</sup> Mantas, pp. 107-108.

vale a pena insistir nas tragédias que se passaram a bordo durante os cerca de 60 minutos que o navio levou a afundar-se, quando milhares de pessoas tentaram atingir o convés dos botes, coberto de gelo, única hipótese de uma improvável possibilidade de salvação, o mesmo para os que caíam na água com coletes salva-vidas, pois a temperatura do mar rondava os 2 graus positivos. Acresce ainda que os coletes não eram adequados para as crianças pequenas, o que explica a horrível cena, evocada por Günter Grass<sup>72</sup>, dos corpos boiando de pernas no ar devido ao peso da cabeça.

O pedido de socorro do *Wilhelm Gustloff*, enviado por um rádio de emergência, foi ouvido pelo *Löwe*, que o retransmitiu para Gotenhafen, onde foi recebido pelo posto de rádio do *Hansa*, navio que se preparava para largar de novo no dia seguinte, reparada a avaria que o obrigara a regressar ao porto, agora em comboio com o *Hamburg* e o *Cap Arcona*. Os foguetes vermelhos da sinalização internacional foram também avistados pelo T-36, que escoltava o cruzador *Admiral Hipper*, que largara de Gotenhafen no dia anterior, navios que se apressaram a dirigir-se para o local do torpedeamento, o que não deixava de representar algum perigo, apesar do *Löwe* ter lançado cargas de profundidade na zona, afastando-se o cruzador, que tinha apenas uma turbina operacional, quase de imediato. O torpedeiro *Löwe* recolheu 472 sobreviventes, o T-36 salvou 564 náufragos e outros navios um total de 216 pessoas. De acordo com os cálculos de Heinz Schön para o número de pessoas embarcadas, ligeiramente superior a outros, o torpedeamento do *Wilhelm Gustloff* resultou na maior tragédia marítima da história. Os sobreviventes foram desembarcados em diversos portos do litoral, voltando a maior parte deles a repetir nova viagem marítima para Ocidente.



Fig. 17 – O *Wilhelm Gustloff* atracado em Lisboa em Abril de 1938

A notícia do afundamento do *Wilhelm Gustloff*, navio que ostentava o nome de um chefe político nazi assassinado e que teve a sua viagem inaugural oficial em Abril de 1938

<sup>72</sup> Grass, 2003, pp. 143-144.

com destino à Madeira, escalando Lisboa<sup>73</sup>, onde esteve atracado na Rocha do Conde de Óbidos nos dias 26 e 27 (Fig. 17), foi ocultada na Alemanha, ocorrendo pela primeira vez numa publicação aliada lançada de avião sobre o território germânico, o nº308 de *Nachrichten für di Truppe*, no dia 8 de Fevereiro de 1945. Os restos do navio encontram-se muito degradados, entre 31 e 47 metros de profundidade, em parte devido aos trabalhos desenvolvidos pelas autoridades soviéticas para obter salvados, caso das âncoras e dos hélices de bronze, bem como pela busca, segundo consta, da Sala de Âmbar. A secção central do paquete implodiu e encontra-se muito destruída, conservando-se em muito melhores condições a secção da popa. A proa encontra-se inclinada, cravada no leito do Báltico, em resultado do navio se ter afundado pela vante. Os restos do naufragado, designados nas cartas náuticas como *Obstáculo 73*, foram classificados como sepultura de guerra, limitando os estragos que os mergulhadores em busca de lembranças lhe infligiram durante muitos anos<sup>74</sup>.

A perda do navio não levou, por duas razões, ao cancelamento da operação. Antes de mais, não havia outra forma de evacuar tão grande número de refugiados, na realidade grande parte da população da Prússia e da Pomerânia, uma vez que a via terrestre estava fora de questão, sobretudo para os fugitivos da primeira destas regiões. Por outro



Fig. 18  
Monumento a Alexander  
Marinesko em Kalininegrado  
(Königsberg)

lado, a perda de alguns milhares de vidas num conflito que atingira um grau de violência e de barbarismo inaudito, pouca importância podia assumir. Aliás, o Alto Comando da Marinha não deixou de reconhecer, como fez no caso do *Goya*, afundado em Abril de 1945 com a perda mais de 6.000 vidas, os desaires que marcaram a operação, friamente considerados de forma relativa, atendendo aos resultados globais<sup>75</sup>. Logo no dia seguinte à perda do paquete da KdF, o navio auxiliar *Memel*, de 1.157 toneladas, foi afundado por uma mina ao largo de Swinemünde, morrendo umas 600 pessoas do milhar embarcado, circunstância que ilustra indirectamente a forma como a capacidade de transporte dos pequenos navios era utilizada até aos limites.

Marinesko voltou a assestar outro violento golpe na operação (Fig. 18), afundando na noite de 10 de Fevereiro o *Steuben*, em rota de Pillau para Swinemünde, na sua segunda viagem no âmbito da Operação *Aníbal*, com não menos de 5.200 pessoas a

<sup>73</sup> Daehnhardt / Schön, pp. 147-165. Na viagem participaram igualmente os navios *Oceana* e *Der Deutsch*, também da KdF.

<sup>74</sup> Mantas, pp. 112-115.

<sup>75</sup> Dobson/Miller/Payne, pp. 168-169. Segundo alguns investigadores, as baixas teriam orçado por 33.000, o que equivaleria a perto de 1,3% de um total superior a 2.500.000 refugiados, valor que nos parece um tanto inflacionado.

bordo, das quais 2.800 eram soldados feridos, salvando-se somente 659 náufragos devido ao rápido auxílio prestado pelos dois torpedeiros da escolta<sup>76</sup>. O *Steuben* era um navio de 14.600 toneladas, construído em 1922 nos estaleiros Vulcano, em Stettin. Inicialmente baptizado como *Munche III*, sofreu um grave incêndio em Nova Iorque em 1930, sendo luxuosamente reconstruído e passando a navegar sob a denominação de *General Von Steuben*, navio de cruzeiro a partir de 1935, vendo o seu nome simplificado para *Steuben* em 1938 (Fig. 19).

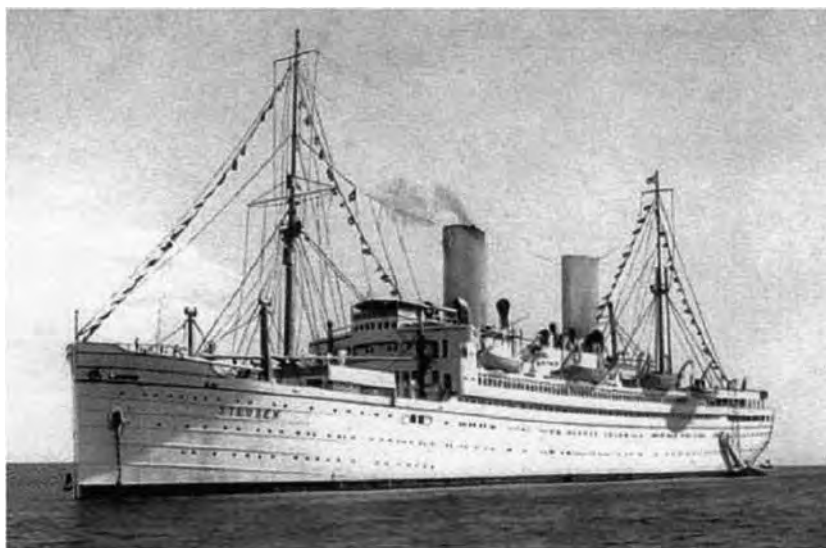


Fig. 19 – O *Steuben*, navio de cruzeiros, em 1938

Navio-caserna em Kiel durante vários anos, foi mobilizado para a evacuação como *Verwundetentransportschiff*, para o que contava com uma equipa médica de 270 elementos. Como dissemos, não era um verdadeiro navio-hospital, nem como tal surge na lista da *Kriegsmarine*, embora desempenhasse funções semelhantes, ainda que camuflado e desprovido dos símbolos internacionais obrigatórios, pintura branca, faixa verde ao longo do casco e cruces vermelhas nas chaminés. O navio, que navegava pelo corredor marítimo nº58 a uns 12 nós, foi torpedeado cerca da uma hora da noite, atingido por um ou pelos dois torpedos lançados pelo S-13, afundando-se rapidamente depois de adernar sobre bombordo, não levando mais de 20 minutos a desaparecer sob as águas do Báltico (Fig. 20), onde repousa a 80 metros de profundidade e em razoável estado de conservação<sup>77</sup>.

<sup>76</sup> Mantas, pp. 115-121.

<sup>77</sup> Jamkowski, pp. 41-49; Michel Tagliati, *General von Steuben återfunnen efter 60 år*, Allt om Vetenskap, 9, pp. 62-69; Volker Hartmann / Hartmut Nöldeke, *Verwundetentransport über See: deutsche Lazarett- und Verwundetentransportschiffe im Zweiten Weltkrieg*, Bochum, 2010, pp. 228-233.



Fig. 20 – Os restos do *Steuben* no fundo do Báltico  
(Instituto Hidrográfico da Marinha Polaca)

Neste mesmo mês de Fevereiro, marcado pelo recuo progressivo da frente, redução das bolsas de resistência e furiosos combates em torno de Königsberg<sup>78</sup>, perderam-se o transporte *Eifel*, ao largo de Libau, e, em rota para Stettin, o cargueiro *Göttingen*, provocando no mínimo 1.300 mortos. No mês de Março a situação agravou-se significativamente com a queda de Königsberg, de Gotenhafen e de Danzig, aumentando as perdas, entre as quais destacamos a do transporte *Robert Möhring* (ex-*Orotava*), ao largo de Sassnitz<sup>79</sup>, vítima de ataque aéreo no dia 6, tal como sucedeu com o vapor *Andros*, no dia 12, no violento ataque a Swinemünde. A 18 de Março caiu Kolberg, importante porto de evacuação, frequentemente utilizado como local de transbordo de refugiados. Cercada a partir de 4 de Março, a guarnição alemã resistiu com o apoio do fogo dos navios de guerra, nomeadamente dos cruzadores *Lützow* e *Admiral Scheer*, até dia 17. Desta forma foi possível evacuar da cidade e da vizinha bolsa de Wollin, cerca de 70.000 civis e 40.000 militares, transportados em pequenas embarcações até aos navios fundeados ao largo (Fig. 21). Wollin aguentou-se até 4 de Maio, com o apoio da artilharia do cruzador *Lützow*, apesar deste se encontrar semi-afundado no *Kaiserfhart*, canal que liga a laguna ao Báltico, depois de um ataque aéreo britânico.

<sup>78</sup> Taylor, pp. 247-252.

<sup>79</sup> Hümelchen/Rohwer, *Seekrieg*, pp. 45-03 (2008).



Fig. 21 – Evacuação de Kolberg em Março de 1945 (WLB)

Enquanto Pillau continuou a resistir em terríveis condições após a rendição de Königsberg, a situação no grande porto de Gotenhafen e na vizinha cidade de Danzig agravou-se rapidamente<sup>80</sup>, apesar da vigorosa resistência alemã, mais uma vez apoiada pela artilharia das unidades navais, sobretudo dos cruzadores, por vezes disparando a partir dos cais onde estavam acostados, como sucedeu com o *Leipzig* até esgotar as munições, retirando depois para Apenrade, na Dinamarca, com 500 feridos e refugiados a bordo. O último transporte a partir de Danzig foi o *Ubena*, em 25 de Março, cinco dias antes da queda da cidade hanseática, com cerca de 5.000 refugiados a bordo (Fig. 22), muitos deles agarrados às redes de camuflagem quando o navio zarparou, sob intenso fogo soviético. O *Ubena* transportou numerosas mulheres grávidas, que tiveram prioridade no embarque, algumas das quais deram à luz durante a viagem para Copenhaga, tendo o capitão Arthur Lankau atribuído, como segundo nome a todos os bebés então nascidos, o nome do navio<sup>81</sup>.

<sup>80</sup> Egbert Kieser, *Danziger Bucht 1945: Dokumentation eine Katastrophe*, Munique, 1978; Buttar, pp. 329-370.

<sup>81</sup> Buttar, pp. 356-357.

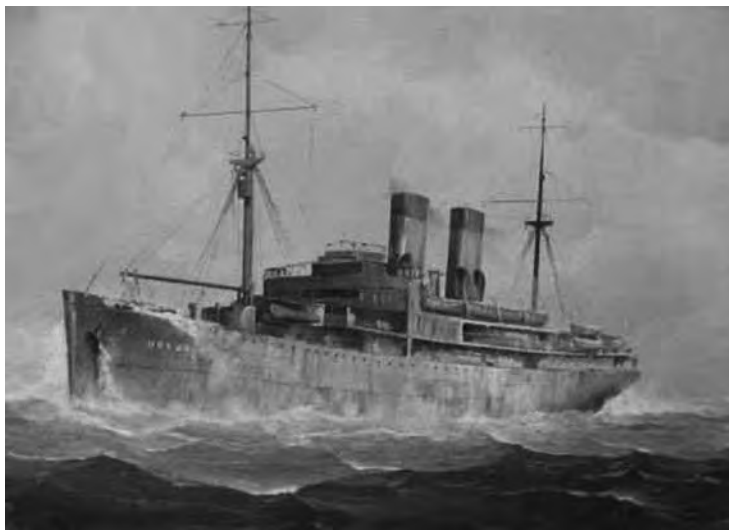


Fig. 22 – O navio *Ukena* como transporte de refugiados (pintura de Klaus Forst)

Nesta fase da operação o pânico generalizado entre os fugitivos civis e as dificuldades cada vez maiores sentidas pelos responsáveis pela evacuação, que incluía um número crescente de militares que se procurava subtrair ao cativo ou recuperar para outras áreas de resistência, ganharam dimensões inimagináveis, e o recurso a meios e soluções de ocasião vulgarizou-se na confusão dos combates, mesmo contrariando ordens superiores, como sucedeu a 28 de Março, dia da queda de Gotenhafen, quando o submarino U-3505 largou para Travemünde com a esposa e a filha recém-nascida do capitão, embarcadas clandestinamente, e 110 crianças e adolescentes a bordo. Há notícia de outros submarinos que transportaram civis, como o U-999 e o U-3513, a partir de Danzig, também em Março, e o U-56 a partir de Pillau, neste caso logo em Janeiro<sup>82</sup>. Depois da Península de Hela ter ficado isolada os submarinos foram eventualmente utilizados no transporte do correio das forças que aí permaneciam, para o que foram impressos localmente selos especiais com essa indicação (*Durch-U-Boot*), desenhados por Bruno Paetsch.

A evacuação da área de Gotenhafen continuou mesmo depois da queda do porto, destacando-se o transporte da bolsa de Oxhöfter Kämpe para a península de Hela de 30.000 civis e 8.000 militares, com recurso a uma grande variedade de pequenas embarcações e unidades menores da *Kriegsmarine*, operação conduzida pelo capitão-de-fragata Adalbert von Blanc, brilhantemente executada na noite de 4 para 5 de Abril e apoiada nos dias imediatos pelo cruzador *Lützow*<sup>83</sup>.

Poucos dias depois, a 15 de Abril, partiu de Hela o primeiro grande comboio com refugiados, formado por vários navios entre os quais o *Cap Arcona*, o *Deutschland*, o

<sup>82</sup> Peter Monte, *U-Boote und ihr Beitrag zur Evakuierung von Flüchtlingen aus Ostpreußen 1945*, [www.u-boot-archiv-altenbruch.de/dir\\_evakuierung\\_.html](http://www.u-boot-archiv-altenbruch.de/dir_evakuierung_.html) (2012).

<sup>83</sup> Hümelchen / Rohwer, *Seekrieg*, 45-04 (2008).



*Pretoria* e o *Heberhart Essberger*, continuando a evacuação dos muitos milhares de refugiados concentrados na península durante as últimas semanas. O mês de Abril, todavia, não foi melhor, nem podia sê-lo, aumentando as dificuldades devido à perda constante de meios de transporte e à pressão cada vez maior exercida sobre a frente alemã, que se desmoronava rapidamente apesar das tentativas em contrário organizadas por alguns chefes enérgico e pela resistência sem futuro de cidades sumariamente fortificadas. A ofensiva aérea, o lançamento de minas e a transferência para a zona de Danzig de vedetas torpedeiras soviéticas agravou significativamente as condições em que se desenvolvia a Operação *Aníbal*.

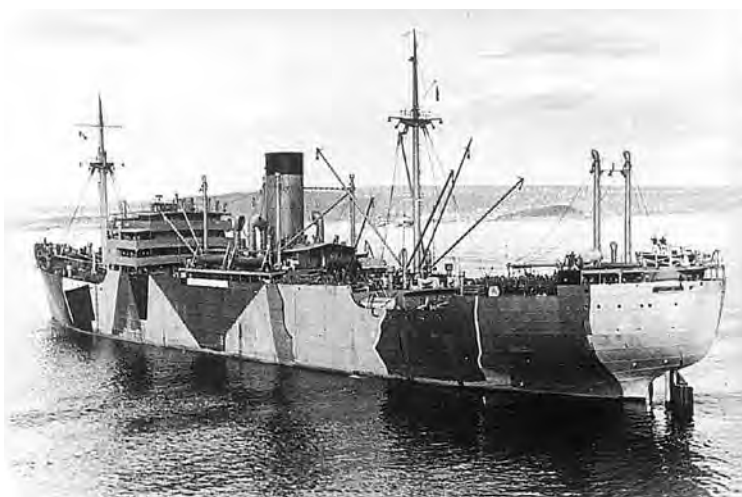


Fig. 23 – O cargueiro *Moltkefels*, transporte militar camuflado

Em Abril destacamos o afundamento do vapor *Vale*, de 5.950 toneladas, bombardeado ao largo de Pillau no dia 9, com a perda de 250 vidas. No dia seguinte perdeu-se, entre Pillau e Hela, o pequeno transporte *Neuwerke*, afundado pelo *schnellboot* alemão S-708, por não se ter identificado e se encontrar fora da rota prevista, com a perda de quase um milhar de refugiados e soldados feridos. A 11 foi afundado, ao largo de Hela, por um ataque aéreo soviético, o transporte *Moltkefels*, de 7.862 toneladas, o qual tinha a bordo 2.700 refugiados, 1.000 feridos e 300 militares, não se registrando mais de 500 sobreviventes (Fig. 23). No mesmo ataque foi destruído o pequeno navio-hospital *Posen*, de 1.069 toneladas, o que causou mais 300 mortos, aos quais devemos acrescentar os 970 registados no afundamento, no dia 13, do vapor *Karlsruhe*, de 898 toneladas, saído de Pillau para Hela com 1.083 refugiados a bordo. Neste momento da operação torna-se evidente a perigosidade dos ataques soviéticos ao mesmo tempo que os meios germânicos disponíveis são utilizados até aos seus limites, muito para além do que as normas de segurança determinavam<sup>84</sup>.

<sup>84</sup> Hümelchen / Rohwer, *Seekrieg*, 45-04 (2008).



Fig. 24 – Torre do submarino L-3 conservada como monumento no Park Pobedy, em Moscovo

O mês de Abril foi marcado por uma enorme tragédia no dia 16, a ponto de suplantar, se considerarmos os dados inicialmente apontados para o número de refugiados a bordo do *Wilhelm Gustloff*, as vidas perdidas no navio da KdF. Foi o caso do torpedeamento do *Goya*, um excelente cargueiro de 5.230 toneladas, construído em Oslo em 1940, nos estaleiros Akers, para a *Hamburg Amerika Linie* e requisitado pela *Kriegsmarine* em 1942. O navio, que recebera pintura camuflada, partiu de Hela cerca das 16 horas, com não menos de 7.000 refugiados, entre os quais numerosos militares, e foi torpedeado cerca da meia-noite do dia 15, ao largo do Cabo Rixhöft, pelo submarino soviético L-3, comandado pelo capitão Vladimir Konovalov (Fig. 24). O navio navegava em comboio, destinado a Copenhaga, comboio do qual faziam parte os cargueiros *Mercator* e *Kronenfels*, escoltado por dois draga-minas, o M-256 e o M-328.

O *Goya* tinha o sistema de detecção de submarinos avariado, após um bombardeamento em Hela na manhã de 15, e, para agravar a situação, o *Kronenfels*, que navegava apenas a 9 nós por hora, metade da velocidade máxima do *Goya*, acabou por sofrer uma avaria que o obrigou a parar. Konovalov detectou facilmente o comboio em marcha lenta, atingindo o *Goya* com dois torpedos. Parece ter havido uma manobra destinada a evitar o torpedeamento, pois o telégrafo para a casa das máquinas, fotografado por mergulhadores na ponte do navio, cujos restos se encontram a 78 metros de profundidade, mostra um manípulo na posição de *toda a força à vante* e o outro na de *toda a força à ré*. Fosse como fosse, o *Goya* foi atingido entre a ponte e o mastro de vante, quebrando-se e afundando-se em cerca de sete minutos. Não se salvaram mais de 384 dos náufragos, entre os quais sete dos 200 homens do 35º *Panzerregiment* que seguiam a bordo<sup>85</sup>.

<sup>85</sup> Fritz Brustat-Naval, *Unternehmen Rettung*, Hamburgo, 2001, pp. 145-146; Mantas, pp. 122-126.

Nesse mesmo dia 16, um ataque aéreo afundou com um torpedo o transporte *Cap Guir* (H-11), de 1.536 toneladas, a oeste da ilha de Öland, saído de Pillau, cidade portuária que continuava a resistir, perdendo-se 756 vidas. A guerra aproximava-se do seu final e as dificuldades aumentavam rapidamente, sem que a *Kriegsmarine* afrouxasse os esforços tendentes a evacuar civis e militares, estes últimos feridos ou considerados em perigo em posições insustentáveis e mais valiosos noutras frentes. O pequeno porto de Hela ganhou uma importância estratégica essencial, funcionando como centro de trânsito para os refugiados aí concentrados depois da queda de Gotenhafen e de Danzig e para os que chegavam de outras áreas, especialmente da Curlândia e da Samlândia, onde Pillau resistiu até dia 25 de Abril. Por esta altura, embora a cadeia de comando continuasse a funcionar e a disciplina se mantivesse a um alto nível, dadas as circunstâncias, a falta de transportes começava a fazer-se sentir, o mesmo sucedendo com o combustível. Dos 36 navios mercantes com mais de 5.000 toneladas que a Operação *Anibal* empenhou desde o início, disponíveis em Pillau, Gotenhafen e Danzig, muitos estavam já perdidos ou gravemente avariados e as grandes unidades navais ainda operacionais iam desaparecendo rapidamente. Calcula-se que ao longo da operação terão sido destruídos ou inutilizados 158 navios mercantes<sup>86</sup>.

Grande parte do esforço recaiu, em Abril e Maio, sobre as pequenas unidades da *Kriegsmarine*, permanentemente envolvidas em escoltas, evacuações e acções de combate. Aumenta também o recurso a uma grande variedade de pequenas embarcações civis, o que, considerando o tipo de flotilhas agora empregue na operação, suplantando os comboios iniciais, tornava as acções de escolta mais difíceis, sobretudo tendo em conta a eficiência crescente dos ataques aéreos soviéticos e das barragens de minas britânicas. A falta de combustível, que se procurava reservar sobretudo para os submarinos, levava a utilizar, sempre que possível, navios mercantes mais antigos, como o *Karlsruhe*, apesar do carvão também escassear. Ainda assim, como dissemos, a operacionalidade manteve-se até ao fim das hostilidades, apesar de se registarem alguns actos isolados de indisciplina, em nada comparáveis com os acontecimentos trágicos que marcaram a *Kaiserliche Marine* no final da Primeira Guerra Mundial. Citamos as deserções para a Suécia, para evitar o aprisionamento, das lanchas de vigilância portuária N° 21, N°31 e N°37 e do KFK 298 (*Kriegsfischkutter*), entre 15 e 18 de Abril, assim como as insubordinações em Copenhaga a bordo dos draga-minas R 412 e M 612, nos quais alguns tripulantes se recusaram a voltar a Hela, a 5 de Maio de 1945. Viviam-se tempos difíceis na Alemanha, cuja chefia do Estado foi assegurada por Dönitz depois do suicídio de Hitler, e por nomeação deste, entre 30 de Abril e 23 de Maio de 1945, ascendendo ao comando da *Kriegsmarine* o almirante Hans-Georg von Friedeburg, que negociou em 4 de Maio com o marechal Montgomery, por ordem de Dönitz, a rendição das forças armadas alemãs. Friedeburg suicidou-se a 23 de Maio quando os Aliados detiveram os membros do governo do Reich, estabelecido em Flensburg<sup>87</sup>.

<sup>86</sup> Koburger, p. 107.

<sup>87</sup> Karl Dönitz, *A Capitulação*, Crónica da Segunda Guerra Mundial, 3, Lisboa, 1975, pp. 351-356. No final da guerra suicidaram-se 11 dos 53 almirantes alemães: Christian Goeschel, *Suicide at the End of the Third Reich*, Journal of Contemporary History, 41, 2006, p. 155.

Os navios perdidos durante a operação, excluindo os de menor dimensão, nem sempre fáceis de contabilizar, sobretudo quando se trata de embarcações de pequeno porte. O final da guerra foi antecedido por uma imensa tragédia, que, sem resultar directamente da Operação *Aníbal*, não deixa de reflectir as condições em que esta se efectuou e o ambiente de desastre total em que a Alemanha terminou a guerra. Referimo-nos à destruição dos paquetes *Cap Arcona* e *Deutschland*, e do cargueiro *Thielbek* na baía de Lubeque, em 3 de Maio de 1945, encontrando-se o primeiro e o último repletos de prisioneiros transferidos de campos de concentração, sobretudo de Neuengamme e de Stutthof, operação da RAF que causou cerca de 8.000 mortos<sup>88</sup>. A interpretação deste brutal ataque suscita ainda hoje polémicas compreensíveis, tanto mais que a documentação concernente só ficará disponível para consulta, caducando a sua classificação como secreta, em 2045. Todavia, não faltam testemunhos insuspeitos que contrariam a versão britânica de que se ignorava a presença de prisioneiros a bordo, prisioneiros de que a Cruz Vermelha Sueca tinha conhecimento e que Himmler, provavelmente, queria utilizar como atenuante para a sua difícil situação, enviando-os para a Suécia como sucedera já com um grupo de prisioneiras francesas no dia anterior ao ataque, desembarcadas em Malmö<sup>89</sup>.



Fig. 25 – O paquete *Cap Arcona* em chamas na Baía de Lubeque

Os navios, cuja guarda era assegurada por várias centenas de elementos das SS, sofreram quatro vagas de ataque de caças-bombardeiros, que utilizaram mísseis, bombas incendiárias e canhões. O *Deutschland* incendiou-se sem dar lugar a vítimas, pois tinha a bordo apenas uma equipa que o preparava para navio-hospital, o mesmo não

<sup>88</sup> Frank Mazoyer / Alain Vancauwenberghe, *La tragédie du paquebot-prison Cap Arcona*, Le Monde Diplomatique, 118, 2005, pp. 20-21; Mantas, pp. 128-137.

<sup>89</sup> Bauer, pp. 166-167; Karl Dönitz, p.352. O resgate fez-se no âmbito da *Operation White Buses*, empreendida pela Cruz Vermelha Sueca com autorização das autoridades alemãs. Dois pequenos navios suecos, o *Magdalena* e o *Lillie Matthiessen* transportaram respectivamente 223 e 225 prisioneiras.

acontecendo com o *Cap Arcona* e com o *Thielbek*, que arderam antes de se afundarem parcialmente (Fig. 25), causando cerca de 8.000 mortos. Eis como o comunicado de guerra britânico de 3 de Maio descreve o ataque: “*In what can only be described as brilliant attacks, 9 aircrafts of 198 Squadron destroyed a 12000 ton ship and a 1500 ton cargo ship. The 12000 tonner, when left, is reported to have burning from stem to stern. From observation of the balers out from them, and from the circumstances, it may be assumed that many Huns have found the Baltic very cold today*”<sup>90</sup>. Neste comunicado se a referência ao *Thielbek*, que era um navio de 2.815 toneladas parece correcta, confundir um paquete de 27.561 toneladas com um navio de apenas 12.000 parece estranho, tanto mais que num registo de operações, reservado, do Esquadrão 197, se pode ler o seguinte: “*DD 771. Shipping strikes in Lubeck Bay. All the bombs were dropped on a motor vessel of 15/20.000 tons at 0.0208. The ship was already burning as a result of attacks by 263 Squadron and we scored two direct hits. Now left burning in five places and later seem capsized and burning, CAT. I*”<sup>91</sup>. O *Cap Arcona* terminou desta forma dramática uma brilhante carreira<sup>92</sup>, que o trouxe regularmente a Lisboa, escala habitual da sua rota para o Brasil e Argentina (Fig. 26), ficando também ligado a um filme rodado em 1942 e dirigido por Herbert Selpin, película que retrata uma tragédia marítima afinal bem menor do que a da baía de Lubeque, a do *Titanic*.

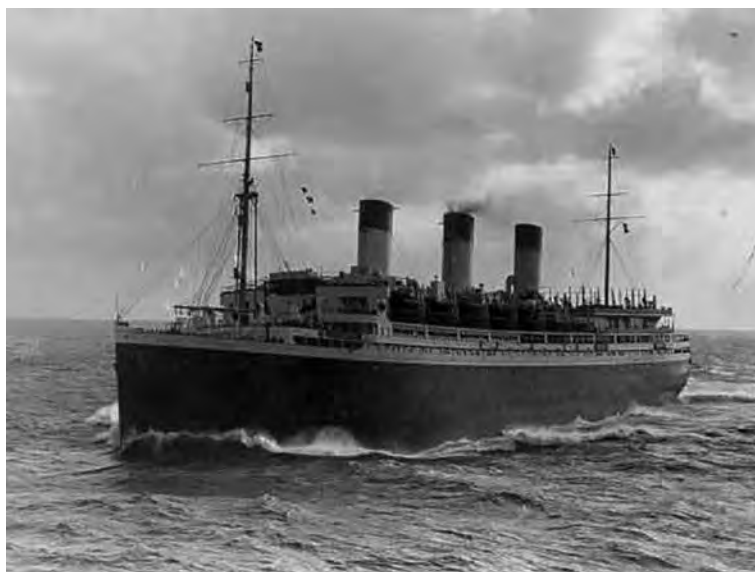


Fig. 26 – O *Cap Arcona* navegando a grande velocidade no Atlântico

<sup>90</sup> *Apud* Mantas, p. 134.

<sup>91</sup> *Operations Record Book*, AIR 27/1109, 5822, Public Record Office 1, Londres, 1945.

<sup>92</sup> J. H. Isherwood, *Steamers of the Past: Hamburg-South America Liner “Cap Arcona” of 1927*, *Sea Breezes*, 50, 365, 1976, pp. 263-265; Arnold Kludas, *Die Cap-Schnelldampfer der Hamburg-Süd*, Hamburgo, 1996.

Por altura do ataque decorriam já negociações para suspensão das hostilidades no Ocidente, procurando o almirante Dönitz salvaguardar os navios ainda operacionais para continuar a operação de evacuação, sacrificando inclusivamente as preciosas reservas de combustível destinadas aos submarinos, 48 dos quais se mantinham ainda em patrulha no dia 8 de Maio. Um dos pontos mais importantes das conversações, e mais controverso, era o da manutenção dos navios mercantes à margem da rendição para que pudessem continuar as operações de evacuação, sobretudo a partir de Hela, onde o enérgico general Friedrich von Saucken mantinha o controlo da península (Fig. 27). Não era essa a opinião de Montgomery, que exigia a rendição de todos os meios e o fim dos transportes, fossem civis ou militares, com imposição expressa de que nenhum navio abandonasse os portos ainda controlados pelo Reich sob pena de ser imediatamente destruído<sup>93</sup>. O ataque aos navios surtos na baía de Lubeque parece-nos ter sido claramente uma forma de obrigar Dönitz a aceitar a exigência aliada, o que sucedeu no dia seguinte. Oficialmente, a operação deveria terminar a 4 de Maio de 1945, circunstância que as autoridades alemãs procuraram ignorar parcialmente, o que, como vimos, suscitou alguns actos de indisciplina, pouco representativos, ao mesmo tempo que numerosos navios foram afundados voluntariamente, incluindo dezenas de submarinos em cumprimento da directriz *Arco Íris (Regenbogenbefehl)*.

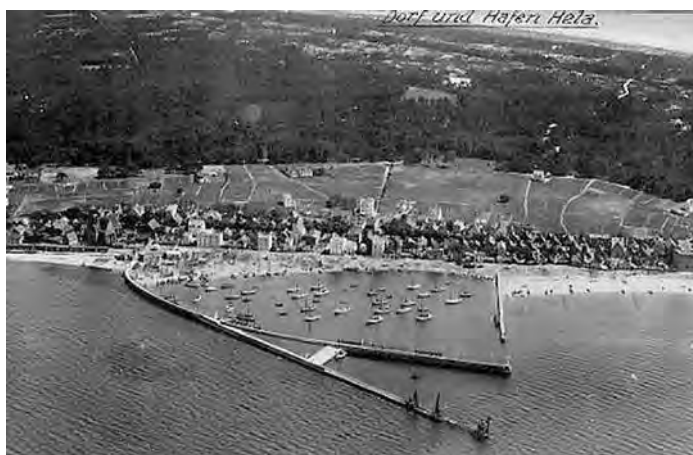


Fig. 27 – O pequeno porto de Hela, na Baía de Danzig (Gdansk)

Na verdade, embora à revelia das imperativas instruções recebidas dos Aliados, a Operação *Aníbal* registou ainda alguns êxitos assinaláveis já depois do dia 4 de Maio. As últimas acções conhecidas verificaram-se no dia 8, quando uma heterogénea frota de várias dezenas de pequenas embarcações conseguiu evacuar de Libau e de Windau, na Curlândia, cerca de 26.000 refugiados, maioritariamente militares, o mesmo sucedendo em Hela, de onde foram retirados e transportados para Glücksburg, junto à fronteira dinamarquesa, com o apoio de torpedeiros e outras pequenas unidades, cerca de 20.000

<sup>93</sup> Dönitz, pp. 353, 356-360; Kershaw, pp. 520-545.

refugiados militares e civis. Os derradeiros transportes a abandonar Hela, na noite de 8 de Maio, foram os cargueiros *Paloma* e *Weserberg* e o pequeno vapor de cabotagem turística *Rugard* (Fig. 28), que conduziram para o Kiel um total de 7.230 militares e civis<sup>94</sup>. As últimas perdas conhecidas da Operação *Anibal* registaram-se a 9 de Maio, quando o modesto transporte *Liselotte Friedrich*, de 517 toneladas, foi afundado por um ataque aéreo soviético a sul da ilha de Bornholm, ataque que causou um número de baixas que se calcula rondar a meia centena.



Fig. 28 – Postal dos anos 30 com o vapor *Rugard*

Fazer um balanço dos resultados da Operação *Anibal* obriga a considerar dois aspectos fundamentais: o grau de concretização dos objectivos estabelecidos e as consequências a longo prazo dos seus efeitos. Parece evidente que a operação não teve quaisquer efeitos sobre o desenrolar da guerra, ainda que o envio para a rectaguarda de numerosos efectivos especializados, em particular os elementos submarinistas da *Kriegsmarine*, possa ter contribuído para sustentar a capacidade operacional da arma submarina até ao final do conflito, considerando a evidente dificuldade na renovação das tripulações perdidas. A mistura de civis e de militares nos transportes da operação representa um problema muito complicado em termos das normas convencionais do chamado direito da guerra. As autoridades soviéticas e a sua propaganda sempre apresentaram os ataques aos navios da Operação *Anibal*, nomeadamente a destruição do *Wilhelm Gustloff*, do *Steuben* e do *Goya*, como actos legítimos, contra transportes de tropas operacionais, o que, não sendo totalmente verdade, não deixa de corresponder ao afundamento de navios ao serviço do esforço de guerra inimigo, ainda que daí resultasse a morte de civis indefesos e de soldados feridos. Trata-se, naturalmente, de uma lógica de guerra total, aliás evidente quer nos bombardeamentos aliados às cidades, consideradas na sua totalidade como alvos, quer no tratamento dado às populações que ficaram retidas nas zonas ocupadas pelos soviéticos<sup>95</sup>.

<sup>94</sup> Hümelchen / Rohwer, *Seekrieg*, 45-05 (2008).

<sup>95</sup> Kershaw, p. 237, 277-282. No ponto 4 da célebre directriz conhecida como *Laconiabefehl*, o almirante Dönitz recorda a violência exercida indiscriminadamente contra as cidades alemãs pelos bombardeamentos de área aliados, pedindo dureza (*bleibt hart*) aos tripulantes dos submarinos.

Este primeiro aspecto, o dos objectivos, levanta uma outra questão, discutida desde há poucos anos, sobretudo depois da publicação da novela *Im Krebsgang*, que é a de esclarecer a verdadeira finalidade da Operação *Anibal*, à qual alguns investigadores atribuem como objectivo principal não a evacuação dos civis ameaçados pela ofensiva soviética, mas sim a salvaguarda da capacidade militar alemã<sup>96</sup>, retirando das zonas ameaçadas material e efectivos susceptíveis de melhor utilização noutros sectores. É o que considera Heinrich Schwendemann através do cálculo do número total de evacuados e das percentagens da capacidade de transporte reservadas para civis, feridos e material de guerra. É certo que o número total de refugiados transportados para áreas ocidentais não é fácil de calcular, pois como vimos, com bastante frequência havia vários transbordos, o que pode levar a números inflacionados. Ainda assim, Schwendemann, seguido de perto por Andreas Kossert, admite um total de 1.550.000 evacuados, entre civis e militares, 350.000 dos quais feridos<sup>97</sup>. A tese de que Dönitz apoiava incondicionalmente a determinação de Hitler de lutar até ao fim, evacuando tropas, choca-se, neste caso, com a irredutibilidade do ditador em relação a quaisquer retiradas no Leste, inclusive quanto à manutenção, sem grande sentido estratégico, de várias divisões isoladas na Curlândia. Se o almirante Dönitz estava a transferir indiscriminadamente tropas e material para o Ocidente, ainda que das zonas mais ameaçadas, estava a contrariar abertamente Hitler, o que nos parece muito difícil de aceitar.



Fig. 29 – Aspecto da evacuação de Pillau em Janeiro de 1945 (BA)

<sup>96</sup> Recuperando a iniciativa estratégica com os novos submarinos da classe XXI, o que terá obrigado a manter os portos bálticos até ao último momento: Howard Grier, *Hitler, Dönitz and the Baltic Sea*, Annapolis, 2007.

<sup>97</sup> Heinrich Schwendemann, *Inferno und Befreiung: Schickt Schiffe!*, Die Zeit, 2005, 3, pp. 1-5 (Schwendemann, 2005); Andreas Kossert, *Damals in Ostpreussen. Der Untergang einer deutschen Provinz*, Munique, 2008, p. 160.



A lentidão com que se iniciou a operação teve consequências desastrosas, acumulando-se pelos finais de Fevereiro, nas zonas de Königsberg/Pillau e Danzig/Gotenhafen, centenas de milhares de refugiados civis (Fig. 29). Evacuar toda esta gente era uma tarefa repleta de dificuldades dificilmente ultrapassáveis, tanto mais que, se os navios não faltavam, as condições climáticas do Inverno báltico revelavam-se pouco propícias e o combustível de qualquer tipo era terrivelmente escasso. Essa terá sido uma das razões que levou a recorrer muitas vezes, para evacuar civis, às unidades da *Kriegsmarine*, circunstância que também contraria a ideia de que os civis eram absolutamente secundários, ainda que respeitando os imperativos operacionais. Se considerarmos as percentagens propostas para a evacuação inicial da região de Königsberg, onde nos finais de Janeiro de 1945 se concentravam uns 250.000 refugiados, que seria de 20% para civis, 40% para militares feridos e 40% para material militar<sup>98</sup>, comparando-as com os números conhecidos para o *Wilhelm Gustloff*, mesmo considerando o número mínimo admitido para as pessoas embarcadas em Gotenhafen, imediatamente verificamos que estamos muito longe das pretendidas percentagens, pois os civis correspondem a 73% do total, valor que sobe para 84% se admitirmos o computo de Heinz Schön. Sem esquecermos as dificuldades inerentes a este tipo de cálculos, lembramos que havia instruções para limitar o total de pessoas a embarcar, o que não foi respeitado na maior parte dos casos, e desde o início da operação, o que pode explicar os dois milhares a mais que terão embarcado no *Wilhelm Gustloff*, os quais só podem ser civis não incluídos nos grupos prioritários<sup>99</sup>. Desta forma não parece difícil que, no total, se possa chegar a um número de refugiados civis e militares muito próximo dos dois milhões, talvez mesmo um pouco superior.

Para além de todas as reticências parece indiscutível que a operação se pode considerar um êxito, tendo em conta o cenário em que se desenvolveu, apesar dos perto de 33.000 mortos contabilizados, mais de metade dos quais devido ao torpedeamento do *Wilhelm Gustloff*, do *Steuben* e do *Goya*. A título de exemplo referimos que, só entre 1 e 5 de Maio foram evacuados para Hela 150.000 refugiados e militares, grande parte dos quais ainda conseguiu atingir portos no Ocidente. Calcula-se que, a partir da área da baía de Danzig e da Pomerânia foram evacuados por via marítima 1.420.000 civis e militares, da zona de Heiligenbeil uns 450.000, enquanto de Pillau, a partir de finais de Janeiro, terão sido evacuados 141.000 feridos e 451.000 refugiados civis, parte dos quais passou por transbordos, particularmente em Gotenhafen e Hela<sup>100</sup>. Mesmo que aceitássemos apenas os 900.000 civis evacuados, como alguns defendem, tendo em conta que a *Wehrmacht* calculou em 3.500.000 o total de refugiados em movimento nos territórios a leste do Oder em Fevereiro de 1945, obstruindo as estradas e obrigando as autoridades a

<sup>98</sup> Schwendemann, 2005, p. 4. No caso da viagem final do *Steuben* as percentagens entre militares, feridos e civis estão mais próximas da proposta de Schwendemann.

<sup>99</sup> Schön, p. 10-11; Kershaw, pp. 274-275.

<sup>100</sup> Duffy, p. 290; Schwendemann, 2005, p. 5.

medidas muito duras para salvaguardar o trânsito militar<sup>101</sup>, verifica-se que o número de 900.000 ou 1.000.000 seria já muito significativo, não havendo hoje dúvidas quanto às trágicas perdas que sofreram os que procuraram fugir por terra e os que, por inércia ou incapacidade, não conseguiram atingir os portos bálticos.

Devemos agora considerar o segundo aspecto que referimos, o das consequências políticas e culturais do sucesso da operação. Na verdade, esta facilitou a concretização dos objectivos soviéticos projectados para o pós-guerra, naturalmente de acordo com os Aliados ocidentais, pois a saída em massa das populações alemãs da Prússia, da Pomerânia e da Silésia simplificou largamente a política de expulsão conduzida a partir de 1945, quase sempre com grande brutalidade e que não excluía a simples eliminação física<sup>102</sup>, uma vez que se pretendia obliterar a presença de alemães nesses territórios<sup>103</sup>. Procurava-se, desta forma, estabelecer um novo mapa político e cultural na região, apagando radicalmente uma colonização germânica várias vezes centenária, como foi drasticamente decidido nas conferências de Ialta e Potsdam. Citamos, a propósito, a opinião de Winston Churchill na última destas conferências: “*Expulsion is the method which, in so far as we have been able to see, will be the most satisfactory and lasting. There will be no mixture of populations to cause endless trouble. A clean sweep will be made*”<sup>104</sup>. Embora muitos historiadores procurem explicar a razão que levou a Alemanha a lutar até às últimas consequências, o que nem sempre conseguem, talvez ela se possa compreender facilmente a partir de decisões como esta, sem esquecer o famigerado Plano *Morgenthau*, apesar de opiniões em contrário como a de Ian Kershaw<sup>105</sup>. Devemos referir que a República Federal Alemã, seguindo de alguma forma o que o almirante Dönitz sempre defendeu a propósito das circunstâncias da rendição, tentando salvaguardar a soberania do Reich (Fig. 30), só muito tardiamente, nos anos 70 do século passado, reconheceu a linha *Oder-Neiße* como fronteira leste da Alemanha, o que foi confirmado, não sem compreensíveis protestos, em 1990.

---

<sup>101</sup> Beevor, pp. 75, 92; Kershaw, pp. 306-307.

<sup>102</sup> Ainda que teoricamente se possa estabelecer distinção entre genocídio e limpeza étnica, ignorando a criação de condições que inviabilizam a sobrevivência: Robert Moeller, *Sinking Ships, the lost Heimat and Brooken Taboos: Günter Grass and the Politics of Memory in Contemporary Germany*, *Contemporary European History*, 12, 2, 2003, pp. 147-181.

<sup>103</sup> Bauer, pp. 208-220; Beevor, p.127. A forma como as coisas se passaram no Leste levantou cedo insuspeitas críticas: Victor Gollanz, *Our threatened Values*, Londres, 1946, p. 96.

<sup>104</sup> *Apud* Beevor, 420; Davies, p. 18, 384.

<sup>105</sup> Kershaw, pp. 559-579.

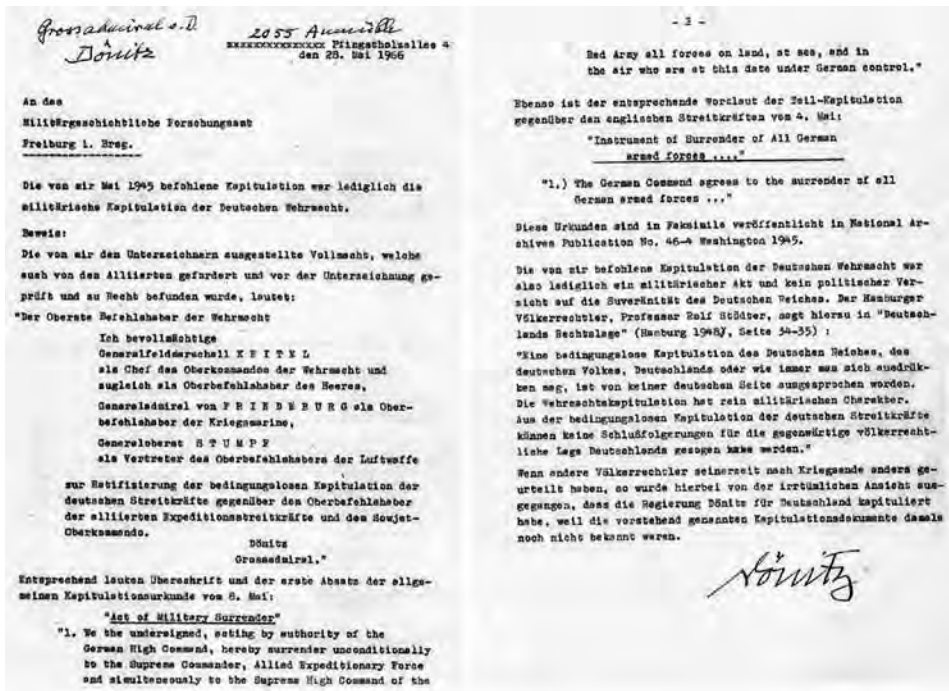


Fig. 30 – Carta do almirante Dönitz sobre a rendição das Forças Armadas Alemãs (Arquivo Rainer Daehnhardt)

Talvez a ineficácia que a frota soviética demonstrou em bloquear os portos de evacuação alemães reflecta, pelo menos em parte, o interesse de Estaline em que o final do conflito encontrasse nos territórios que lhe haviam sido prometidos e naqueles que o ditador destinava à Polónia satélite<sup>106</sup>, o menor número possível de alemães. Recordamos que o torpedeamento do *Wilhelm Gustloff* resultou do facto de Marinesko, contrariando as ordens recebidas, ter deslocado o S-13 para um sector de patrulha diferente do que lhe estava atribuído. Parece-nos particularmente interessante a observação feita pelo almirante Engelhardt depois da guerra a propósito da pouca eficiência demonstrada pelos soviéticos em impedir a evacuação, considerando que alguns destróieres e um cruzador da classe *Gorki* cruzando entre Pillau e Hela poderiam ter conseguido o que a aviação e os submarinos não lograram, confirmando o cepticismo de alguns analistas no início da guerra<sup>107</sup>.

O abrandamento da ofensiva soviética em Fevereiro de 1945, quando decorria a Conferência de Ialta, na qual Estaline não deixou de referir a fuga em massa da popu-

<sup>106</sup> Beevor, p. 74; Davies, pp. 218-221.

<sup>107</sup> *Apud* Brustat-Naval, p. 170; Henri Meilhac, *Que vaut la flotte des Soviets?*, La Science et la Vie, 275, 1940, pp. 510-522.

lação alemã, poderá igualmente corresponder a essa mesma estratégia<sup>108</sup>. Em 1950, as autoridades ocupantes recensearam na Prússia Oriental um total de 164.000 alemães, a maioria dos quais conheceriam ainda expulsão para o território da República Democrática Alemã. Apesar das estatísticas oficiais suscitarem algumas dúvidas, a verdade é que a região foi esvaziada dos remanescentes da população alemã, ao mesmo tempo que se procurava apagar a memória do seu passado histórico de forma mais ou menos eficiente, arrasando ou desfigurando o que sobreviveu à guerra<sup>109</sup>. Desta forma, não é possível ignorar o contributo da Operação *Aníbal* para o final dramático de um relevante capítulo da história europeia, o do germanismo a leste do Oder. Drama não totalmente resolvido, ainda que alguns queiram ver na *Flucht und Vertreibung* apenas uma tragédia regional, ultrapassada no tempo e no espaço, a verdade é que os seus resultados, reduzindo a Alemanha a fronteiras parecidas com as que teve no século X, obrigam a reflectir profundamente na essência da unidade alemã e nas pesadas heranças, não resolvidas, do século XX europeu. A última frase da novela de Günter Grass não deixa de ser elucidativa e, talvez, premonitória: “*Isto nunca mais acaba*”<sup>110</sup>.

---

<sup>108</sup> Glantz, p. 93.

<sup>109</sup> Beevor, pp. 523-524; Kossert, p. 168. A expulsão das populações alemãs foi seguida pela destruição sistemática de monumentos e outros testemunhos da presença germânica, enquanto que na Alemanha do pós-guerra foram demolidos muitos edifícios recuperáveis, no intuito de alterar radicalmente os cenários urbanos da história recente: L. Krier, *Krier on Speer*, *Architectural Review*, 173, 1988, pp. 33-38.

<sup>110</sup> Grass, 2003, pp. 220.