



## A DEFESA NACIONAL

# A Importância do Nordeste Brasileiro em Relação ao Mediterrâneo na Segunda Guerra Mundial

L. P. Macedo Carvalho\*

*Matéria extraída de trabalho apresentado, pelo autor, no Congresso realizado em Veneza, de 14 a 19 de setembro de 1996, patrocinado pela Comissão Italiana de História Militar e Ministério de Defesa Italiano, sobre o tema "Importância Estratégica do Mediterrâneo".*

### POSIÇÃO GEOESTRATÉGICA

O espaço geoestratégico do Mediterrâneo compreende tanto o mar em si como as terras que o envolvem. Mar e terra acham-se tão interdependentes que se torna impossível proceder a uma análise da área separadamente.

O Mediterrâneo constitui a rota de penetração estratégica do Atlântico para o Sul da Europa, o Oriente Médio e o Oceano Índico, sem necessidade de circundar a África. Encerra no seu bojo os mares Adriático, Tirreno, Jônico e Egeu, além do estratégico estreito dos Dardanelos, que dá acesso ao Mar Negro.

A despeito de suas mil milhas de extensão, no sentido leste-oeste, é um espaço restrito, compartimentado por ilhas e penínsulas sucessivas, que se estendem pelo corredor marítimo contínuo, paralelo à costa do Norte da África.

Essa via estratégica sofre estrangulamento à entrada do Atlântico, entre a Sicília e Túnis e às saídas para o Mar Negro e o Canal de Suez.

A península itálica com a Sicília, considerados os aspectos geoestratégicos e geopolíticos, dividem o Mediterrâneo em dois — Ocidental e Oriental.

O Mediterrâneo possui duas portas, uma artificial e outra natural: o Canal de Suez e o estreito de Gibraltar. Sem negar o valor do canal, o estreito de Gibraltar é a entrada de

\* Coronel de Artilharia e Estado-Maior. Presidente do IGHMB.

maior importância por representar a principal via de acesso estratégica ao Mediterrâneo e de escoamento de petróleo do Oriente Médio para o Ocidente.

Através do Mediterrâneo flui um quarto de todo o tráfego marítimo mundial.

Situado, aproximadamente, entre os meridianos de 10° W e 35° E e os paralelos de 35° e 46° N, o Mediterrâneo interliga a Europa à Ásia e serve de fronteira entre os mundos cristão e islâmico. Berço de milenares culturas, reúne povos de diversas etnias e religiões, abrigando consideráveis efetivos demográficos em alguns países e populações rarefeitas em outras. Na bacia do Mediterrâneo viveram civilizações que deixaram marcas através da História: fenícios, egípcios, judeus, cartagineses, gregos, romanos, visigodos, árabes etc. Países desenvolvidos ou grandes contrastam com pequenos ou subdesenvolvidos nessa estratégica região. Terras áridas são encontradas ao lado de férteis. Petróleo e gás constituem recursos naturais da maior importância na área mediterrânea. Ao litoral recortado do extremo norte opõe-se um menos acidentado ao sul; a orografia acentuada do continente europeu, desertos e platôs do Norte da África e do Oriente Médio, com estações climáticas bem definidas. Ao Norte, compreende um conjunto geográfico compacto, unido à Europa Ocidental, que engloba a Espanha, o Sul da França, a bota italiana, os países balcânicos, a Grécia e a Turquia. Ao Sul, desdobra-se, de Leste para Oeste, o Oriente Médio, o Egito e o Magreb, integrado pela Líbia, Tunísia, Argélia e Marrocos.

Segundo Mahan, o valor estratégico de um dispositivo naval é função "*de sua situação, força e meios*", sendo o primeiro fator o de maior significado, "*pois resulta da natureza das coisas, enquanto os dois últimos,*

*quando deficientes, podem ser providos artificialmente, em parte ou no todo*". As vulnerabilidades de uma posição são compensadas por fortificações; o planejamento antecipado minimiza os meios negados pela natureza, mas a mente humana não tem capacidade de alterar a situação geográfica de um ponto fora dos limites de efeito estratégico.

O saliente nordestino brasileiro, localizado entre os meridianos de 40° e 34° W e os paralelos de 0° e 12° S, debruçado sobre o Atlântico, projeta-se para as ilhas portuguesas e espanholas à entrada do Mediterrâneo e a África Ocidental, com que se defronta.

O Atlântico Sul é o Mare Nostrum. Através dele, os navegadores portugueses chegaram ao Brasil. Por suas águas os brasileiros comerciam com o resto do mundo e, ao longo do seu litoral, concentraram seus principais núcleos populacionais. Ainda hoje, representa o Atlântico a nossa via de comunicação natural com o Hemisfério Norte, o Mediterrâneo, a África, a Antártica, o Índico e o Pacífico.

Forma, com o Noroeste da África, o "desfiladeiro" atlântico, denominado pelo Presidente Roosevelt na Segunda Guerra Mundial, de "ponte estratégica" por distar, de Natal a Dakar, em linha reta, 3.500km (ponto do continente americano mais próximo do africano) e oito horas de voo, na época da Segunda Guerra Mundial. Belém, na foz do Amazonas, fica a 4.000km de Cabo Verde e 6.000km do estreito de Gibraltar, porta de entrada para o Mediterrâneo.

Ainda encurtando a distância entre o Nordeste brasileiro e a África, existe o arquipélago de Fernando de Noronha, a 300km de Recife e 195km do cabo de São Roque, situado a 3° 51' S e 32° 25' W, além das Ilhas de São Pedro e São Paulo. A principal ilha do arquipélago tem cerca de 5km de exten-

são no seu eixo longitudinal, onde se localiza o maior ancoradouro e o aeródromo.

Com área de 234.399km<sup>2</sup>, o saliente nordestino brasileiro, correspondendo a 2,75% da superfície total do País, ganhou significativa importância estratégica para acesso ao Mediterrâneo. Deram-lhe grande expressão os aeródromos e os portos de Natal e Recife, sem considerar o terminal de Belém, na embocadura do Amazonas.

*"O Brasil domina o Atlântico Sul a tal ponto que se torna desnecessário obter o direito ao uso de bases em áreas dos demais países... capazes de apoiar guerra anti-submarina com aviões baseados em terra... Desde o momento em que um navio dobra o cabo da Boa Esperança (a 35° S) até passar a 15° N, a caminho de Nova York, Londres ou Gibraltar, estará sempre mais próximo dos portos do Brasil..."*, salientou o Contra-Almirante Clarence A. Hill Jr., da Marinha dos Estados Unidos, na Escola de Guerra Naval brasileira, em 1970.

O valor geoestratégico do saliente nordestino, das ilhas oceânicas, da relativa infraestrutura e concentração demográfica na faixa costeira tornam o Brasil vulnerável a ataques aeronavais provenientes do Mediterrâneo e do Noroeste da África. Por outro lado, colocam-no em posição-chave para a defesa conjunta do continente americano contra ações desencadeadas daquelas mesmas regiões.

## A AMEAÇA DO EIXO

Com a queda da França em 1940, a situação aliada se deteriorou consideravelmente no Mediterrâneo. A Riviera e as colônias francesas do Norte da África ficaram sob o controle do Governo de Vichy. A Itália já integrava o "Eixo". Espanha e Portugal man-

tinham-se neutros, mas Franco prometia entrar na guerra no lado da Alemanha. Os nazistas lançavam uma ofensiva nos Bálcãs contra a Iugoslávia e a Grécia, apossando-se da Salônica, enquanto a Força Expedicionária Britânica batia em retirada. O *Afrika Korps* atingia as fronteiras do Egito derrotando os ingleses.

Com a adesão japonesa ao "Eixo" em 1940, Hitler dedicou-se ao planejamento de uma ofensiva limitada no Mediterrâneo que pudesse ser executada antes do projetado ataque à União Soviética. Visualizava um golpe decisivo contra Gibraltar e Suez, como a melhor alternativa imediata para a invasão não realizada da Grã-Bretanha.

A Espanha atacaria Gibraltar recebendo em troca significativa assistência econômico-militar germânica e ficaria de posse de Gibraltar, o Marrocos francês, Oran, além de expandir-se pelas colônias africanas. A Alemanha comprometia-se a proporcionar apoio aéreo e de artilharia. Tinham em mente os alemães, também, estender os seus domínios na África Ocidental e ilhas atlânticas adjacentes, reconstruindo, assim, o seu antigo império colonial africano.

Diante do malsucedido ataque dos ingleses e franceses livres a Dakar, de 23 a 25 de setembro de 1940, Pétain retaliou, bombardeando Gibraltar.

Hitler tinha particular interesse em ocupar as Ilhas dos Açores e das Canárias de modo a permitir a instalação de base naval em Dakar e aérea nos Açores que criassem condições para futuras operações diretamente contra os Estados Unidos.

Esse plano pressupunha a colaboração da França de Vichy, da Itália e de Espanha.

O plano de conquista da África e Gibraltar foi batizado de "Operação Félix". Previa a travessia da Espanha por forças ale-

mãs provenientes da França, em 10 de janeiro de 1941. Simultaneamente, aeronaves alemãs com base na França atacariam as belonaves em Gibraltar, a fim de privar a fortaleza de apoio de fogo naval. A ponta de lança da ofensiva seria conduzida por forças terrestres da Alemanha. À tropa de assalto seguir-se-iam duas divisões alemãs — uma blindada e outra motorizada — que cruzariam o estreito rumo ao Marrocos para obter o controle do litoral do Atlântico. Três outras divisões alemãs atravessariam a Espanha e ficariam em posição de expectativa na fronteira portuguesa, em condições de deter alguma tentativa de desembarque inglês em Portugal. A Espanha, com o auxílio de artilharia alemã, reforçaria a defesa das Canárias contra qualquer ameaça inglesa antecipada.

O planejamento e os necessários reconhecimento para as operações subseqüentes no Noroeste da África e contra as ilhas do Atlântico não tinham sido concluídos quando a "Operação Félix" foi submetida à aprovação de Hitler, em 5 de dezembro de 1940. A esta altura dos acontecimentos, as três forças singulares alemãs informaram a Hitler ter completado os respectivos planejamentos e o alto comando comunicou aos estados-maiores que Franco concordara em desencadear as operações no princípio de fevereiro.

Hitler pressionou Franco para antecipar o início das operações, mas o chefe do governo espanhol recusou-se a entrar na guerra antes da data prevista. Assim, não restou a Hitler outra alternativa do que adiar a "Operação Félix". Dada a exigüidade de tempo para desfechar a invasão da União Soviética, o *führer*, relutantemente, abandonou a idéia.

Caso a "Operação Félix" tivesse sido executada, verificar-se-ia séria ameaça para

a segurança dos Estados Unidos e do Hemisfério Ocidental. A ocupação do Marrocos pelos nazistas teria comprometido a futura invasão aliada do Norte da África.

O controle do Norte da África e da África Ocidental pelos alemães acarretaria profundas repercussões na América Latina, onde vários governos demonstravam simpatia pelo "Eixo", o que forçaria os Estados Unidos a tomar medidas defensivas urgentes naquela área.

No dia anterior à invasão da Polônia pelos alemães, o Presidente Roosevelt e o Departamento de Estado se alarmaram com a informação recebida de que Hitler tencionava apossar-se da Ilha de Fernando de Noronha, a 215 milhas do litoral brasileiro, e transformá-la em base de submarinos. Não há provas, porém, de que os alemães hajam planejado um ataque ao saliente nordestino do Brasil.

O Almirante Raeder confessou em Nuremberg que, a 15 de janeiro de 1942 Hitler, em pessoa, lhe ordenara atacar navios e portos brasileiros: *"Teve assim êxito a insistência de Jodl, Chefe do Estado-Maior do Exército, que disse ser necessários dobrar o Brasil para impedir que suas bases servissem ao assalto aliado à África."*

Em janeiro de 1942, o comandante de Betasom, a base italiana de submarinos em Bordeaux, Capitão-de-Mar-e-Guerra Romolo Polacchini, despachou para o litoral do Brasil cinco submersíveis oceânicos da Casa de Savóia, iniciando a guerra naval nas águas territoriais do Nordeste.<sup>1</sup>

A essa flotilha seguiu-se a ação de submersíveis alemães de menor tonelagem. Perdeu o Brasil, na guerra submarina conduzida

1. Atuaram no Atlântico Sul os submarinos italianos *Archimede*, *Bagnolini*, *Barbarigo*, *Cagni*, *Calvi*, *Capellini*, *Da Vinci*, *Tazzoli* e *Torelli*.

pelo "Eixo", 38 navios, num total de 150.209 toneladas.

## PLANOS DE DEFESA E BASES DO NORDESTE BRASILEIRO

Diante de informações recebidas do Almirantado britânico, em maio de 1940, alertando sobre a possibilidade de os alemães efetuarem ações bélicas no Brasil, o Presidente Roosevelt ordenou a elaboração de um plano para enviar uma força dos Estados Unidos àquele país com a finalidade de impedir tal ameaça. O plano, de nome código *Pot of Gold*, propunha o deslocamento, via marítima, de uma grande força expedicionária com o efetivo de 100 mil homens,<sup>2</sup> para pontos da costa brasileira entre Belém e Rio de Janeiro. Essa força seria precedida inicialmente por dez mil homens transportados, via aérea, para o Nordeste do Brasil, tão logo se concretizasse qualquer indício de movimento de tropas do "Eixo" ou seus aliados naquela direção. Naturalmente, o Governo norte-americano não pretendia colocar o plano *Pot of Gold* em execução, parcial ou integralmente, exceto em casos de emergência, após prévia negociação com o Brasil. De pronto objetaram que o plano reviveria os temores latino-americanos de imperialismo ianque, além de se constatar a inexistência de aeródromos adequados na rota dos Estados Unidos para o Brasil. A evolução dos acontecimentos acabou por cancelar o *Pot of Gold*, inclusive em face da escassez de meios.

O informe de que uma força alemã de seis mil homens embarcara e se dirigia para o Atlântico Sul levou também Roosevelt a

2. Escortada por quatro encouraçados, dois navios aeródromos, nove cruzadores e três esquadrões de contratorpedeiros.

ordenar o preparo de um plano de emergência de ocupação das Guianas (inglesa, francesa e holandesa), dos Açores, Cabo Verde e Canárias. Para isso, cogitou-se de o Brasil colaborar com tropas para defesa das Guianas e dos Açores.

Ademais, pensou-se no envio de força expedicionária aliada a Dakar ou a África Ocidental britânica, mais ao sul, o que também excedia aos efetivos disponíveis.

Preocupado com a vulnerabilidade da Ilha de Fernando de Noronha e do saliente nordestino brasileiro, por temer a ocupação alemã, Roosevelt determinou a fortificação dessa área e autorizou a venda de armamento ao Brasil, além de desenvolver um programa de construção de aeródromos.

Com a anuência do Governo brasileiro, surgiu, assim, o *Airport Development Program* (ADP), pelo qual a *Pan American Airways* construiu e melhorou uma rede de aeródromos para assegurar o tráfego aéreo direto dos Estados Unidos ao Nordeste do Brasil e, daí, para a África, com a dupla finalidade de controlar o tráfego marítimo no Atlântico Sul e permitir o transporte aéreo de homens e material.

Tal fato ensejou o Embaixador da França — Albert Kammerer — a acusar oficialmente o Brasil de pretender ocupar novamente Caiena, enquanto o adido militar alemão, General Günther Niefenführ, protestava junto às autoridades brasileiras por considerar "quebra de neutralidade" a autorização dada para a construção de bases aéreas e navais norte-americanas no Nordeste, permitindo o trânsito de aeronaves e belonaves dos Estados Unidos através do território e águas brasileiras com destino à África.

Até então o "Eixo" controlava as linhas aéreas na América do Sul, utilizando-se de bases no Brasil para atingir o extremo sul do

continente e a costa da Pacífico. A *Condor* alemã, subsidiária da *Lufthansa*, cobria o litoral brasileiro e o interior da América do Sul havia muitos anos. Antes da guerra, três linhas aéreas conectavam a Europa à América do Sul: *Air France*, *LATI* (*Linea Aerea Transcontinentali Italiane*) e *Lufthansa*. Os vôos transatlânticos, em 1941, limitados a uma vez por semana, eram exclusividade da *LATI*, que operava da Europa, via Cabo Verde, até Natal e Rio de Janeiro, servindo como meio de comunicação seguro para os agentes do "Eixo" e de contrabandear minerais estratégicos (cristais e diamantes). Na Europa, a *Air France* e a *Lufthansa* proporcionavam o apoio terrestre. De Natal para o Sul, a *LATI* e a *Air France*, controlada pelo governo de Vichy, detinham o monopólio das instalações aéreas ao longo da costa, comprometendo a defesa do hemisfério ocidental, a navegação e o patrulhamento britânicos nas águas do Atlântico Sul. A *Condor* empregava pilotos da *Luftwaffe*, em sistema de rodízio, para se familiarizarem com o terreno e as condições de vôo na América do Sul. Havia suspeitas de que a *Condor* e a *LATI* efetuavam reconhecimento ao largo da costa, a fim de detectar belonaves inglesas e auxiliar os navios do "Eixo" a furar o bloqueio naval. Subitamente, a *LATI* aumentou suas atividades na rota transatlântica, coincidindo o fato com a intensificação da campanha submarina alemã contra os navios britânicos no Atlântico Sul.

Em consequência disso, os Estados Unidos pressionaram o Governo brasileiro a nacionalizar as empresas aéreas do "Eixo" que operavam em seu território, suspendendo suas atividades.

Os Estados Unidos construíram uma série de aeródromos ao longo de duas rotas para o Brasil: Miami—Porto Rico—

Martinica—Trinidad—Guiana Holandesa—Brasil e Texas—Panamá—Colômbia—Venezuela—Brasil.

Importantes bases aéreas e navais foram também instaladas em Belém, Fortaleza, Natal, Recife e Salvador.

Planos conjuntos norte-americanos e brasileiros realizaram-se para a defesa do Nordeste do Brasil, destacando Natal, Recife e Belém, no estuário do Amazonas, como pontos de grande significado estratégico. Caberia aos brasileiros propiciarem as necessárias forças terrestres para complementar a defesa da área.

Temendo que o Governo brasileiro não tivesse condições de defender o saliente nordestino, os Estados Unidos elaboraram o plano *LILAC*, antes de Pearl Harbor, que prescrevia a concentração de forças terrestres norte-americanas em torno das bases aéreas de Belém, Natal e Recife, concentrando seus esforços em Parnamirim, Natal. Imediatamente estariam disponíveis 15 mil homens da 9ª Divisão de Infantaria, com os meios aéreos indispensáveis e, à medida que necessário, reforçada por mais dois escalões com o efetivo de 19 mil homens cada um. Dada a falta de transporte marítimo e as urgentes demandas para outros teatros de operações, a operação *LILAC* restringir-se-ia ao efetivo inicial e somente poderia ter se concretizado no final de 1942. O problema foi contornado e o plano abandonado, por absoluta cooperação e esforço de guerra do Brasil.

## CONCLUSÃO

O Mediterrâneo foi e sempre será importante área estratégica e palco de conflitos mundiais. Sem o controle do Mediterrâneo não haveria a menor possibilidade de

segurança para a Europa, em que pese os centros de poder econômico-político-militar terem se deslocado do *Mare Nostrum*.

O principal objetivo da estratégia militar nos Estados Unidos, nos idos de 40, era evitar o estabelecimento de bases do "Eixo" no continente americano. O rápido desenvolvimento experimentado pela aviação no final da década de 30 materializou essa hipótese. Para isso, se fez mister eliminar as linhas aéreas estabelecidas pelo "Eixo" na América Latina, obter bases estratégicas e estacionar tropas no Nordeste brasileiro. Os dois primeiros objetivos foram facilmente alcançados, mas os Estados Unidos não lograram persuadir o Governo do Brasil a solicitar a presença dos soldados norte-americanos em seu território.

O saliente nordestino brasileiro, mais próximo da África Ocidental francesa do que a mais avançada das Antilhas, era vulnerável a ataques e incursões do "Eixo". A área achava-se indefesa, inacessível por terra a tropas brasileiras concentradas no Sul e fora do alcance das aeronaves de combate norte-americanas baseadas no Caribe.

Em 1941, quando os Estados Unidos preparavam o ataque ao "Eixo" no Mediterrâneo, era impositivo encontrar uma solução urgente para o problema de aviões cruzarem o Atlântico rumo ao Norte da África, ao Oriente Médio e ao Teatro de Operações China-Burma-Índia. Através do Pacífico, as distâncias invalidavam qualquer deslocamento. Havia a alternativa da Islândia, mas só para aeronaves de pequeno porte, sem considerar a ameaça de invasão alemã. Ademais, as condições meteorológicas da rota norte acarretavam sérias limitações durante a maior parte do ano.

Marshall enfatizou a importância do Nordeste brasileiro ao escrever que "a

*conclusão imediata do contrato com a Pan American Airways é, neste momento, mais essencial à defesa nacional do que qualquer outro assunto"* (Memorando do Chefe do Estado-Maior ao Ministro da Guerra americano, em 7 de setembro de 1940, citado em *Framework*, Conn e Fairchild, p. 252).

O ADP representou a contribuição mais importante da *Pan American* à defesa continental e à vitória aliada na Segunda Guerra Mundial e, particularmente, no Mediterrâneo. Seis meses antes do ataque japonês a Pearl Harbor e 14 meses antes de o Brasil entrar em guerra, os aeródromos do ADP já operavam integrando o sistema aliado de suprimento aéreo.

Natal recebeu o merecido título de "Trampolim para a Vitória", pois permitiu o fluxo contínuo de aeronaves, equipamentos, homens e material para as frentes de batalha.

Natal foi o elo principal da rota de suprimento das tropas inglesas sitiadas por Rommel. A base aérea de Parnamirim foi o ponto focal do sistema de transporte que ligou os Estados Unidos, via Ilha de Ascensão, ao Mediterrâneo, à África e ao Teatro de Operações China-Burma-Índia. Sem tal sistema, os problemas de suprimento, na crise de 1941 e de apoio à operação Torch, em 1942, não teriam tido solução. Foram as bases aéreas e navais do saliente nordestino brasileiro que permitiram varrer os submarinos do "Eixo" das águas do Atlântico Sul.

Em novembro de 1942, a revista *Fortune* declarava que a situação anterior fora revertida: "agora era Natal que se achava perigosamente próxima de Dakar".

Até o final da guerra e muito depois do seu término, por longo período, milhares de combatentes e de toneladas de material bélico

co escoaram pelos aeródromos de Natal e de Belém.

A aliança Brasil-Estado Unidos na Segunda Guerra Mundial rendeu bons dividendos, não só a ambos os países, mas ao mundo como um todo, contribuindo decisivamente para a derrota do totalitarismo nazi-fascista e para manter a guerra longe da América.

É difícil imaginar como os aliados no Mediterrâneo, na África, no Sul e no Sudeste da Ásia poderiam ter sido supridos, nos meses que antecederam a bem-sucedida in-

vasão da África do Norte, em 1943, sem as bases do estratégico Nordeste brasileiro e a ponte aérea dali estabelecida para o continente africano.

Cordell Hull, em suas *Memórias*, atesta: “Sem as bases aéreas que o Brasil nos permitiu construir em seu território, a vitória na Europa e na Ásia não nos teria chegado tão prontamente.”

O Nordeste brasileiro desempenhou importante papel no preparo para a guerra, e na guerra em si, no Mediterrâneo. □

## BIBLIOGRAFIA

- BESSA, Carlos. *A Libertação de Timor na Segunda Guerra Mundial*. Academia Portuguesa da História. Lisboa, Portugal, 1992.
- CARVALHO, Luiz Paulo Macedo. *A Posição do Brasil e a Crescente Importância Estratégica do Atlântico Sul*. Escola Superior de Guerra. Rio de Janeiro, Brasil, 1983.
- CASTRO, Terezinha. *Atlântico Sul: Geopolítica e Geoestratégica*. Escola Superior de Guerra. LS 813-96-DAINT, Rio de Janeiro, Brasil, 1996.
- CONN & FAIRCHILD. *The Framework of Hemisphere Defense*. Center of Military History, US Army. Washington, DC, Estados Unidos, 1960.
- DUARTE, Paulo de Queiroz. *O Nordeste na Segunda Guerra Mundial*. Record, Rio de Janeiro, Brasil, 1971.
- EISENHOWER, Dwight David. *Cruzada na Europa*. Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, Brasil, 1974.
- Mc CANN, Frank D. *Aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945*. Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, 1995.
- MEIRA MATTOS, Carlos de. *A Geopolítica e as Projeções do Poder*. Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, Brasil, 1977.
- MENDONÇA, Lauro N. Furtado de. Submarinos de Mussolini contra o Brasil. *Mar*, Boletim do Clube Naval, n. 215, Rio de Janeiro, Brasil, 1977.
- MUELA, Ricardo Álvarez-Maldonado. Geoestrategica del Mediterraneo. *Ejército*, nº 670, Madrid, Espanha, 1996.
- REITZEL, William. *The Mediterranean-Its Role in America's Foreign Policy*. Harcourt, Brace and Company, Nova York, Estados Unidos, 1948.
- WALTERS, Vernon Anthony. *Missões Silenciosas*. Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, Brasil, 1987.