

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: PRINCIPAIS MISSÕES DA MARINHA DE GUERRA BRASILEIRA NO TEATRO DO ATLÂNTICO SUL

Existe somente uma coisa pior do que combater com aliados – é combater sem eles

Sir Winston S. Churchill

JAIME FLORENCIO DE ASSIS FILHO*
Capitão de Mar e Guerra (RM1-FN)

SUMÁRIO

Introdução
Antecedentes de nossa participação no conflito
A Marinha de Guerra brasileira em 1942
A Marinha de Guerra brasileira durante o conflito – comboios, patrulhas oceânicas e estações
Perdas brasileiras
A gênese de Unidades de Fuzileiros Navais durante a guerra
Considerações finais

INTRODUÇÃO

Em 1939, ano da deflagração da Segunda Guerra Mundial, iniciada no continente europeu com a invasão da Polônia pelos alemães, o Brasil era um país subdesenvolvido, com poucas indústrias e limitadas vias de comunicações terrestres ligando os grandes centros, pelejando para alcançar a tranquilidade após sucessivas crises

internas, entre as quais podemos citar: as revoluções de 1930 e Constitucionalista de 32; a Intentona Comunista de 35; e o estabelecimento do Estado Novo, em 37.

Nosso país, carente de rodovias, tinha sua economia muito dependente do comércio marítimo, por conseguinte, das vias de comunicações pelo mar. As companhias de navegação Lloyd Brasileiro, Nacional de Navegação Costeira (proprietária dos

* Realizou Curso de Comando e Estado-Maior no United States Marines Corps – Quantico – Virginia – Estados Unidos da América – 1992.

famosos “Ita”) e de Comércio e Navegação detinham a quase totalidade dos navios mercantes e de passageiros que cruzavam o nosso litoral.

Distante dos avanços tecnológicos do mundo, encontrava-se a então Marinha de Guerra (MG)¹ brasileira, cujos navios eram, em sua maioria, remanescentes da Esquadra de 1910. Quando a guerra alcançou o continente americano, as condições de preparo dos meios da MG não eram favoráveis a um engajamento com as forças do Eixo, que adotaram a guerra de curso² no Atlântico Sul, implementada pelos submarinos alemães e, em menor grau, italianos.

Conseqüentemente, as interrupções do tráfego marítimo no Atlântico Sul vieram a causar graves problemas de abastecimento de gêneros primordiais, gerando sofrimento à população brasileira por conta de racionamentos de alimentos e combustíveis.

Naquele momento de grandes dificuldades, fez-se valer a coragem e a determinação do povo brasileiro no enfrentamento por mar, ar e terra, com os nossos valentes, mas nem sempre reconhecidos, integrantes das Forças Armadas, que, juntos aos das norte-americanas, mergulharam na guerra para cumprir brilhantemente as atribuições que lhes foram destinadas em prol do fim do nazismo e do fascismo.

Neste artigo abordaremos, de forma resumida, tão somente o papel da MG brasileira na Segunda Guerra Mundial, focando, entre outros aspectos, as forças empregadas e as mudanças ocorridas na sua estrutura administrativa para atender, em melhores condições, às missões que lhe foram impostas. Desse modo, excluímos o importante trabalho realizado pelos nossos marinheiros encarregados de prover o apoio

logístico a partir das diversas bases navais espalhadas pelo litoral; e o apoio de instrução para o preparo de novas tripulações e guarnições e ampliação dos conhecimentos acerca das novas técnicas de emprego de armamentos e equipamentos trazidos pelos norte-americanos.

Para tanto, serão apresentados os acontecimentos mais importantes que antecederam a nossa entrada na guerra, a situação dos meios flutuantes da Marinha de Guerra brasileira em 1942, as principais tarefas por ela desempenhadas e pequenas considerações sobre as perdas do Poder Naval brasileiro, bem como a criação de Unidade de Fuzileiros Navais em apoio à segurança, em terra, das forças navais no Nordeste.

ANTECEDENTES DE NOSSA PARTICIPAÇÃO NO CONFLITO

Antes da efetiva eclosão dos combates no Velho Continente, as nações americanas, por força de previsões nada otimistas, decorrentes da corrida armamentista alemã, e do descaso dos ingleses e franceses ante o estabelecido no Tratado de Versalhes, realizaram no Peru, em dezembro de 1938, a 8ª Conferência Interamericana, que, entre outros assuntos, pretendeu criar uma sistemática de consultas entre os seus membros, visando à condução de relações interamericanas no caso de ocorrência de guerra, em face dos acontecimentos na Europa. Dessa providência resultou a Declaração de Lima, estabelecendo que, periodicamente, deveriam ser realizadas reuniões de consultas de ministros das Relações Exteriores.

Com o início da guerra na Europa, era de suma importância para a Alemanha impedir

1 Posteriormente, essa denominação foi substituída por Marinha do Brasil (MB).

2 A guerra de curso, ou simplesmente curso, era uma ação marítima cuja característica era o assalto a navios mercantes para apresamentos e roubo de sua carga, sob a proteção de uma ordem jurídica ou estatal.

o fluxo de matéria-prima que trafegava no Oceano Atlântico em direção aos países inimigos, principalmente para a Inglaterra, cuja Marinha de guerra era a principal arma para impedir o total isolamento da ilha.

Em 2 de setembro de 1939, o governo brasileiro, mediante circular do Ministério das Relações Exteriores, aprovada por um decreto-lei³, estabeleceu regras de neutralidade para o caso de guerra entre potências estrangeiras não americanas. Três dias depois, após a confirmação do estado de guerra entre Alemanha, Grã-Bretanha e França, dois decretos⁴ colocaram aquele nosso dispositivo legal em vigor em todo território nacional, enquanto perdurassem os conflitos.

Os países americanos mantiveram-se neutros, enquanto a guerra castigava a Europa. Mas sucessivos acontecimentos iam aos poucos nos colocando, de certa forma, na mira do Eixo, como, por exemplo, o recolhimento, em 30 de setembro de 1939, por um cargueiro brasileiro de naufragos do navio inglês *Clement*, vítima da campanha submarina alemã levada a efeito no Oceano Atlântico.

Essas ações no mar foram intensificadas com o concurso de mais submarinos, depois do fracasso do cruzador-encouraçado alemão *Admiral Graf Spee*, afundado, em 17 de dezembro daquele ano, por seu próprio comandante, a seis milhas do porto de Montevidéu. Esse fato foi considerado pelos países americanos uma violação da zona de segurança, ferindo o princípio da neutralidade, o que gerou protestos junto aos beligerantes. Porém sem maiores consequências, tanto que, em fevereiro de 1940, um cargueiro alemão foi afundado pela sua tripulação, a 15 milhas da costa brasileira, em face da tentativa de abordagem de um navio de guerra inglês.

Na mesma data do afundamento do *Graf Spee*, três navios de guerra ingleses foram abastecidos no Rio de Janeiro. Embora essa ação não ferisse as regras de neutralidade, era mais um motivo para nos posicionar na linha de mira alemã. Enquanto isso, nossa Marinha de Guerra mantinha-se atuante, realizando patrulhamento no seu litoral.

Os norte-americanos, por sua vez, diante do sucesso da propaganda nazista, preparavam o deslocamento de uma divisão de cruzadores para a América do Sul e não viam com bons olhos, nosso comércio com a Alemanha envolvendo a compra de armamento e a proposta de implantação de uma siderúrgica no Brasil, fruto de uma missão comercial alemã que esteve no Rio de Janeiro em abril de 1939. Sentia-se a necessidade de o Brasil sair da situação de mero fornecedor de matérias-primas.

Em setembro e no início de outubro de 1939, realizou-se no Panamá a primeira reunião consultiva dos ministros das Relações Exteriores, em cumprimento à Declaração de Lima, que resultou na aprovação das Resoluções VI e XV: a primeira estabeleceu normas visando à neutralidade das nações; e a segunda, a criação de zonas de segurança, objetivando a proteção dos territórios das repúblicas americanas.

Na ocasião, o Brasil solicitou que fosse pleiteado aos países beligerantes a não realização de atos hostis nas águas adjacentes ao continente americano, citando, como exemplo de ações dessa natureza, o afundamento do navio inglês *Clement*, a 70 milhas das costas pernambucanas, por corsário alemão. Destaque-se que alguns naufragos ingleses foram recolhidos pelo Navio Mercante (NM) *Itatinga*, brasileiro, em 30 de setembro.

No Panamá, criou-se a Comissão Interamericana de Neutralidade, com sede na

3 Decreto-Lei nº 1.561, de 2 de setembro de 1939.

4 Decretos nºs 4.623 e 4.624, ambos de 5 de setembro de 1939.

cidade do Rio de Janeiro, com as tarefas de, enquanto durasse a guerra, estudar e formular recomendações sobre os problemas de neutralidade. O resultado obtido, mais tarde, foi uma recomendação regulando a situação de navios auxiliares, divulgada pela União Pan-Americana⁵ a todos os seus membros.

Em junho de 1940, a bordo do Encouraçado *Minas Gerais*, como parte das comemorações da Batalha Naval do Riachuelo, o Presidente da República, Getúlio Dornelles Vargas, emitiu um pronunciamento de tendência fascista. Isso gerou mal-estar na comunidade internacional, contudo, apesar de não ter sido endossado pelo nosso Ministério das Relações Exteriores, deteriorou o bom relacionamento Brasil-Estados Unidos da América (EUA).



Encouraçado *Minas Gerais*

Para os norte-americanos, ficou subentendido que o Brasil, ainda que mantendo a sua neutralidade, tenderia, no futuro, a aliar-se com as potências do Eixo, o que

agravaria ainda mais o nosso relacionamento com as nações amigas, em particular com os EUA. Logo em seguida, em 3 de julho, um decreto-lei⁶ complementar o de número 1.561, de 2 de setembro de 1939, com a inclusão de regras mais severas para navios mercantes de países beligerantes, visando garantir nossa efetiva neutralidade.

Todavia, as consequências da fala presidencial foram inevitáveis e duradouras, entre elas incluem-se ações hostis de navios de bandeira inglesa contra belonaves brasileiras, como, por exemplo: o apresamento do NM *Siqueira Campos* em Gibraltar (out./1940); o embargo de mercadorias do cargueiro *Buarque*, consideradas contrabando de guerra (nov./1940); o arresto de passageiros do navio de cabotagem *Itapé* (dez./1940); e a interdição da estação radiotelegráfica do Navio-Tanque *Marajó*, surto em Port of Spain (Ilha de Trinidad – mar./1941).

Somente com o concurso do nosso corpo diplomático, notadamente com a brilhante atuação do embaixador brasileiro nos EUA Oswaldo Euclides de Souza Aranha, reiterando veementemente que o Brasil manteria sua condição de neutralidade e não se envolveria no conflito,

pôde-se, aos poucos, concretizar o entendimento do nosso real posicionamento em relação à guerra junto aos demais países amigos.

5 A União Pan-Americana é a sucessora da União Internacional das Repúblicas Americanas, criada na 1ª Conferência Internacional Americana – 1889/1890 –, em Washington. Mais tarde, suas funções foram assumidas pela Secretaria da Organização dos Estados Americanos (OEA).

6 Decreto-Lei nº 2.360, de 3 de julho de 1940.

Enquanto a guerra desenrolava-se na Europa, a opinião pública norte-americana fazia-se contrária a qualquer envolvimento dos EUA no conflito. Contudo, o seu Presidente não deixou de atender aos países amigos, já envolvidos na contenda, fornecendo-lhes navios e itens necessários ao esforço de guerra⁷.

Mesmo não estando em guerra, pode-se depreender que a sua indústria naval já fora mobilizada, e que os estudos para fazer face ao seu envolvimento na guerra já estavam prontos. Era tudo uma questão de momento, ou seja, aguardar uma situação favorável para mobilizar de todo a nação norte-americana, e entrar na guerra, na defesa de seus interesses.

O Brasil, devido à sua posição estratégica em relação ao controle do Atlântico Sul, era para os EUA um aliado em potencial, tanto que inúmeras foram as tratativas, sem sucesso, para a instalação de bases norte-americanas em nosso território, à luz da estratégia nazista de guerra de curso no Atlântico.

Em janeiro de 1941, novo decreto-lei⁸ dispondo sobre as normas a serem seguidas por navios mercantes quando em águas jurisdicionais brasileiras consolidaria nossas regras de neutralidade, fruto da recomendação divulgada pela União Pan-Americana e amplamente debatidas nas reuniões de consultas.

Em 11 de março, o Congresso norte-americano assinou a Lei de Empréstimos e Arrendamentos (Lend and Lease Act), válida para todos os países amigos, o que garantiria para nós, em caso de guerra, o fornecimento de meios flutuantes, novas doutrinas de emprego operativo e apoio à construção de navios.

Nesse ano, inúmeros foram os acordos de países americanos com os EUA (ainda não beligerante). Logo no seu início, foi aprovada a Lei Pitman, autorizando o Poder Executivo norte-americano a ceder armamentos às repúblicas do continente. Em abril, o embaixador norte-americano no Brasil, Jefferson Caffery, acordou com Oswaldo Aranha a substituição de empresas aéreas alemãs e italianas pela norte-americana Panamerican World Airways (Pan Am), assim como a previsão de fundos para a construção de novas pistas de pouso em nossos aeroportos.

Entre as várias negociações entre Brasil e EUA, temos a compra da almejada usina siderúrgica, a criação da Comissão Militar Mista Brasil-EUA e a cessão de US\$ 200 milhões em materiais para atender às necessidades do Exército Brasileiro (EB) e da MG, com redução nos preços de 65%. Em que pese todo esse favorecimento, o Brasil continuava recusando a proposta norte-americana de deslocar tropas do seu Exército e de sua Marinha para o Nordeste brasileiro, mesmo ante um possível ataque alemão nessa região.

Em 22 de março, ocorreu a primeira agressão ao nosso estado de neutralidade quando o NM *Taubaté* foi metralhado por um avião da Luftwaffe⁹ no Mar Mediterrâneo, no trajeto Chipre-Alexandria.

Vários acontecimentos levaram o governo norte-americano a convencer o Brasil à concessão de bases em nosso território como forma de “proteção”, obtendo sempre uma resposta negativa, uma vez que, supostamente, já tínhamos um plano para nossa defesa, e o que precisávamos mesmo era de material bélico, entre outros.

7 França, Inglaterra, Rússia e Brasil receberam navios do tipo caça-submarino (CS) em grandes quantidades.

Acordos de dezembro de 1940 com a Inglaterra resultaram na troca de contratorpedeiros usados por bases no Oceano Pacífico.

8 Decreto-Lei nº 2.986, de 27 de janeiro de 1941.

9 Luftwaffe – denominação da Força Aérea alemã.

Contudo, embora não existisse ainda um convênio militar entre os dois países¹⁰, em junho chegou ao Brasil a Força-Tarefa 3 (FT-3)¹¹, comandada pelo Almirante Jonas Howard Ingram, iniciando operações de patrulhamento no Atlântico Sul.

Em julho, novo incidente feriu nossa neutralidade, quando o NM *Siqueira Campos* foi inspecionado por um submarino alemão a 300 milhas de Cabo Verde.

Em 7 de dezembro de 1941, o Japão bombardeou a base norte-americana em Pearl Harbor, no Havaí. Com esse ato hostil, os EUA declararam guerra ao Japão e, em sequência, à Alemanha e à Itália.

De imediato, o Presidente Getúlio Vargas declarou solidariedade ao povo estadunidense. Em 10 de dezembro, os EUA iniciaram, a partir de Natal, com os seus navios, as patrulhas no Atlântico Sul, realizadas com apoio de aviões Catalinas do seu Esquadrão VP-52.

A MARINHA DE GUERRA BRASILEIRA EM 1942

Em vista do exposto, fica evidente que a entrada do Brasil na guerra era apenas uma questão de tempo. Mas será que estávamos preparados para essa contenda? Tínhamos meios em quantidade e qualidade para desencadear ações ofensivas? Certamente a resposta é negativa, em relação às nossas forças terrestre, naval e aérea.

Mas por que não? Como estávamos organizados e distribuídos pelo território? Quando efetivamente chegariam os navios

prometidos pelos EUA? Responderemos a essas perguntas ao longo do artigo tendo considerações tão somente acerca do Poder Naval brasileiro. Cabe ressaltar que as dificuldades, em material e de pessoal adestrado, não eram prerrogativas da força naval. O Exército Brasileiro (EB) e a recém-criada Aeronáutica¹² sofriram do mesmo mal.

No início da década de 1930, a Marinha de Guerra brasileira concentrava a maioria de seus meios na Capital Federal – a cidade do Rio de Janeiro –, mas eram também de grande importância geopolítica as áreas de Ladário e Belém, onde existiam velhos arsenais da Marinha ainda ativos.

Em junho de 1933, o território nacional foi dividido em cinco Distritos Navais (DN) e um Comando Naval (CN)¹³ – o de Mato Grosso. Por falta de recursos, somente este último foi instalado, no entanto revogou-se seu ato de criação em 1941.

No início da guerra, em 1939, a MG era formada basicamente por navios da Esquadra de 1910 e uns tantos outros mais novos, conforme se pode visualizar na Tabela 1. Contudo, nessa época, ela patrulhava, mesmo com seus poucos meios, nosso extenso litoral, notadamente da foz do Rio Pará até Santa Catarina, incluindo-se a proteção do arquipélago de Fernando de Noronha e da Ilha da Trindade. Nos anos 1940 e 1941 não foi diferente. A nossa Esquadra movimentou-se e realizou exercícios navais, patrulhamento e transporte, preocupando-se em manter a sua neutralidade, que, pouco a pouco, viria a ser ameaçada.

10 Somente em 23 de maio de 1942, após conversações com a delegação brasileira em Washington, é que se oficializou convênio político-militar entre Brasil e EUA (transcrito na íntegra na nota 3 da página 270 da referência – *História Naval Brasileira*, volume quinto, Tomo II. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985. Rio de Janeiro).

11 A FT-3 recebeu posteriormente a designação de FT-23.

12 O Ministério da Aeronáutica foi criado pelo Decreto-Lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941, a partir da reunião de material e pessoal oriundos das forças terrestre e naval.

13 Comando Naval é a denominação atribuída a uma organização militar com estrutura administrativa de menor envergadura que a de um Distrito Naval, podendo, no futuro, nele se transformar.

TABELA 1
Situação da Marinha de Guerra brasileira em setembro de 1939

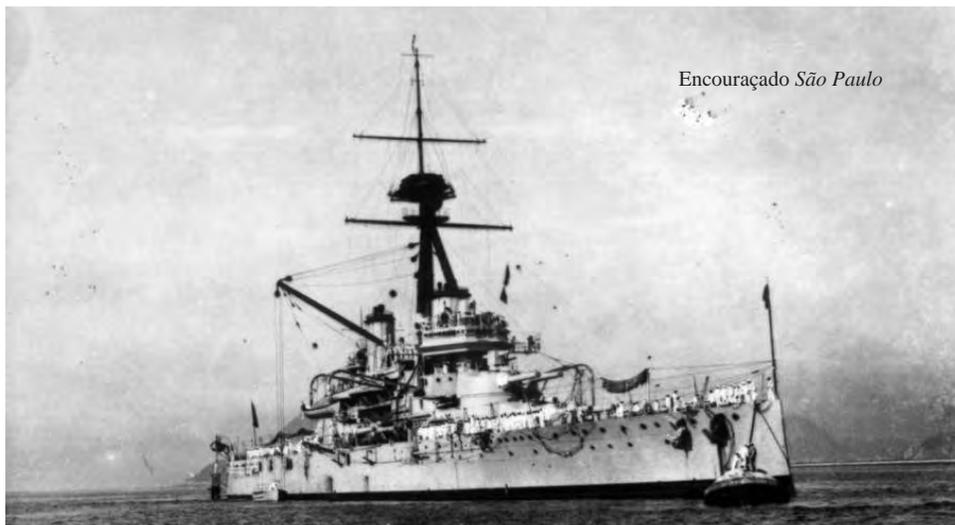
Tipo de Navio	Nomes
Encouraçado	<i>Minas Gerais e São Paulo</i>
Cruzador	<i>Bahia e Rio Grande do Sul</i>
Torpedeiro classe <i>Pará</i> -1910	<i>Mato Grosso, Piauí, Rio Grande do Norte, Sergipe, Santa Catarina e Paraíba</i> (sem condições de mar)
Contratorpedeiro (1ª GM)	<i>Maranhão</i>
Submarino	<i>Humaitá</i> (1927) <i>Tupi, Timbira e Tamoio</i> (chegados ao Brasil em 1937)
Hidrográfico	<i>Rio Branco e Jaceguai</i>
Mineiro classe <i>Carioca</i>	<i>Carioca e Cananeia</i> (incorporados em 16/9/1939)
Auxiliar	<i>Vital de Oliveira e José Bonifácio</i>
Tanque	<i>Marajó</i>
Mineiros de Instrução	<i>Itajaí, Itacuruçá e Itapemirim</i>
Escola	<i>Saldanha da Gama</i>
Rebocador	<i>Laurindo Pitta e Muniz Freire</i>

Momentos antes da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, nossos navios de guerra, excetuando-se os das bacias hidrográficas amazônica e do pantanal mato-grossense, estavam sediados no Rio de Janeiro. Todavia, em face dos acontecimentos que antecederam a nossa entrada no conflito, a MG vislumbrou a necessidade de estabelecer meios navais no Nordeste. Especificamente em Natal e Recife, devido às condições geopolíticas favoráveis ao apoio a navios em deslocamento para Europa e América do Norte, e em Salvador, para atender logisticamente às unidades navais participantes da defesa marítima na região.

No campo do preparo de nossos marinheiros e do apoio logístico, a única novidade era a criação de uma Base Naval

em Natal, sob a tutela do Almirante Ary Parreiras, de fundamental importância durante o período de guerra. Porém nossos militares não conheciam as táticas submarinas e antissubmarinos modernas, e não dispúnhamos de navios com equipamentos para encetar uma campanha dessa natureza, que foi a tônica da guerra no Atlântico. Distanciados dos avanços tecnológicos da época, nossa força de superfície não operava radares e sonares e tampouco estava adestrada no que havia de mais recente nas técnicas de controle de avarias, combate a incêndio e salvamento no mar, entre outras.

Com o recrudescimento da campanha submarina alemã no início de 1942, embora neutros, porém de relações diplomáticas cortadas com o Eixo, como veremos



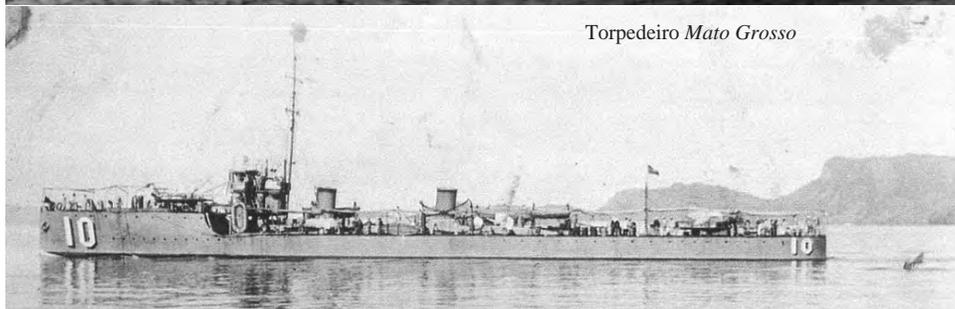
Encouraçado *São Paulo*



Cruzador *Bahia*



Cruzador *Rio Grande do Sul*



Torpedeiro *Mato Grosso*



Contratorpedeiro
Maranhão



Submarinos Classe *Tupi* (recebimento na Itália)



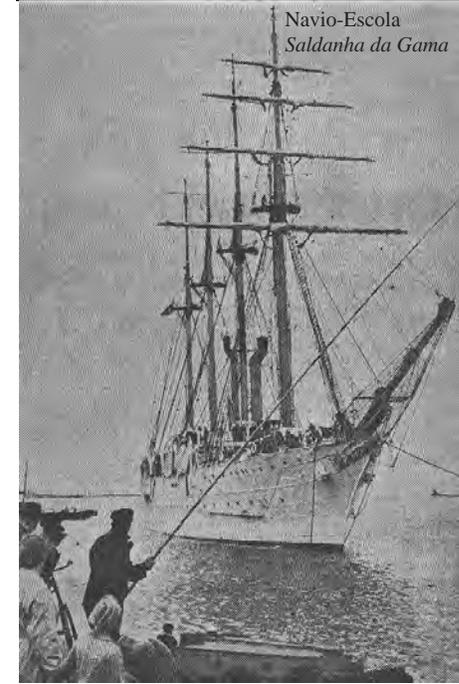
Submarino *Tamoio*



Navio Mineiro Classe *Carioca*



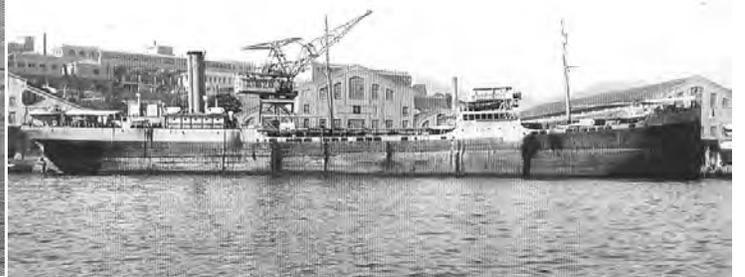
Corveta *Rio Branco*



Navio-Escola
Saldanha da Gama



Navio Auxiliar
Vital de Oliveira



Navio-Tanque *Marajó*

TABELA 2
Navios recebidos conforme o “Lend and lease act”

Tipo de navio	Indicativo/Nome	Data de recebimento	Local
Caça-ferro Classe G	G1 – <i>Guaporé</i>	24 de setembro de 1942	Natal
	G2 – <i>Gurupi</i>	24 de setembro de 1942	Natal
Caça-pau Classe J	J1 – <i>Javari*</i>	7 de dezembro de 1942	Miami
	J2 – <i>Jutaí*</i>	30 de dezembro de 1942	Miami
	J3 – <i>Juruá*</i>	30 de dezembro de 1942	Miami
	J4 – <i>Juruena</i>	30 de dezembro de 1942	Miami
	J5 – <i>Jaguarão</i>	16 de fevereiro de 1943	Miami
	J6 – <i>Jaguaribe</i>	16 de fevereiro de 1943	Miami
	J7 – <i>Jacuí</i>	19 de março de 1943	Miami
	J8 – <i>Jundiaí</i>	26 de abril de 1943	Miami
Caça-ferro Classe G	G3 – <i>Guaíba*</i>	11 de junho de 1943	Miami
	G4 – <i>Gurupá*</i>	11 de junho de 1943	Miami
	G5 – <i>Guajará*</i>	19 de outubro de 1943	Miami
	G6 – <i>Goiana*</i>	29 de outubro de 1943	Miami
	G7 – <i>Grajaú*</i>	15 de novembro de 1943	Miami
	G8 – <i>Graúna*</i>	30 de novembro de 1943	Miami
Classe <i>Bertioga</i>	B1 – <i>Bertioga</i>	01 de agosto de 1944	Natal
	B2 – <i>Beberibe</i>	01 de agosto de 1944	Natal
	B3 – <i>Bracuí</i>	15 de agosto de 1944	Natal
	B4 – <i>Bauru</i>	15 de agosto de 1944	Natal
	B5 – <i>Baipendi</i>	19 de dezembro de 1944	Natal
	B6 – <i>Benevente</i>	19 de dezembro de 1944	Natal
	B7 – <i>Babitonga</i>	10 de março de 1945	Natal
	B8 – <i>Bocaina</i>	20 de maio de 1945	Natal

Observação: Todos esses navios foram incorporados à Força Naval do Nordeste (FNNE)

* Realizaram o deslocamento para o Brasil em operações de guerra.

Fonte: *História Naval Brasileira* – quinto volume – Tomo II. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985. Rio de Janeiro – pág. 282 a 283.

adiante, navios mercantes brasileiros foram afundados, perfazendo um total de 17 (outras fontes relacionam 18), entre janeiro e agosto desse ano. Confiantes na implementação do Lend and Lease Act, em 7 de julho de 1942 constituiu-se a Comissão de Recebimento de Navios em Miami, EUA, para realização de cursos, visando ao preparo e adestramento de futuras guarnições e ao posterior recebimento de navios.

A partir de então e até o final da guerra, o Brasil receberia dos EUA 24 navios de três diferentes classes (ver Tabela 2), concebidos especialmente para o aludido conflito, conforme a seguir discriminados: oito caça-submarinos (CS) classe J – os “caça-pau”; oito caça-submarinos classe G – os “caça-ferro”; e oito destróieres de escolta da classe B (ou *Bertioga*). Os primeiros navios foram recebidos no Brasil em 24

Caça-Pau Classe J (*Jutai*)



Caça-Ferro Classe G (*Guajara*)



Destroier de Escolta Classe *Bertioga*



de setembro de 1942: os CS G-1 *Guaporé* e G-2 *Gurupi*, incorporados em cerimônia realizada no porto de Natal.

Tecidas essas considerações, retornemos ao início de 1942, quando, em 15 de janeiro, realizou-se a Terceira Reunião de Consulta dos Chanceleres das Repúblicas Americanas, no Rio de Janeiro, unânime em romper relações com as potências do Eixo.

Ainda nesse mês, no dia 28, o Brasil, atendendo à Resolução 15 da Segunda Reunião de Consulta dos Chanceleres das Repúblicas Americanas, cortou relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha, a Itália e o Japão. Enquanto isso, na MG, o chefe do Estado-Maior da Armada (Cema) determinava o estabelecimento

de cooperação militar com os EUA. Em represália, Hitler e o chefe da Marinha alemã, Almirante Erich Raeder, ordenaram ataques nas costas americanas, iniciando, assim, os afundamentos de navios brasileiros, sendo o primeiro deles o NM *Buarque*, torpedeado e afundado em 16 de fevereiro nas proximidades de Norfolk, nos EUA.

Desde então e até meados de agosto, 17 navios brasileiros (cargueiros, tanques e transporte) foram torpedeados por submarinos, dois deles de bandeira italiana. O afundamento, em 19 de agosto, da barcaça de carga brasileira *Jacyra*, ao largo de Ilhéus, na Bahia, foi a gota d'água para que nosso governo declarasse, três dias depois, guerra contra a Alemanha e a Itália, formalizada pelo estado de guerra em todo território nacional, conforme Decreto nº 10.358, de 31 de agosto de 1942. Era ministro da Marinha o Almirante Henriques Aristides Guilhem.

Com esse ato, a situação mudou completamente. A aproximação com os EUA intensificou-se com a chegada ao porto de Recife da 4ª Esquadra americana, sob o comando do Almirante Ingran, de onde passaria a operar e prover apoio logístico de parcela dos navios da sua frota e dos navios brasileiros que tomariam parte no conflito.

Ainda em agosto desse ano, visando a melhor reestruturação de nossa defesa marítima, a despeito de determinações anteriores do Estado-Maior da Armada (EMA) para as Capitânicas dos Portos/Delegacias nesse mister, o litoral e os rios navegáveis brasileiros foram novamente divididos em CN, com sedes conforme a seguir: do Norte (Belém), do Nordeste (Recife), do Leste (Salvador), do Centro (Rio de Janeiro – capital federal – em organização); do Sul (Florianópolis) e do Mato Grosso (Ladário)¹⁴.

14 As criações dos Comandos Navais e Divisão do Litoral e Rios Navegáveis foram oficializadas pelo Decreto nº 10.359, de 31 de agosto de 1942. Mais tarde, em novembro de 1945, realizou-se nova divisão, quando os CN foram substituídos por DN.

Todos os CN ficaram subordinados diretamente ao EMA e foram de fundamental importância, nas suas áreas de influência, na mobilização do apoio logístico e na participação da defesa local, esta de responsabilidade das três forças armadas (FA), coordenadamente. Pois, à época, temia-se o torpedeamento de navios atracados em portos e prováveis desembarques hostis em nosso litoral para atos de sabotagem em portos, depósitos e outros alvos importantes.

Partiu-se, então, para a complementação dessa defesa em regiões focais do litoral, com a participação das três FA, conforme citado, com a finalidade de, entre outras, repelir ataques aéreos ou navais inimigos. Coube à Marinha, sob a coordenação dos respectivos CN, nas cidades que se seguem, diversas tarefas, algumas das quais realizadas, inclusive, antes da declaração de guerra ao Eixo como, por exemplo:

– Rio de Janeiro – Instalação de rede de aço antitorpédica na Baía de Guanabara, no sentido Boa Viagem – Ilha de Villegagnon, movimentada por rebocadores, em coordenação com a defesa provida pelas fortalezas da barra da baía. Os patrulhamentos, interno e externo, ficaram a cargo da Flotilha João das Botas¹⁵ e dos antigos contratorpedeiros classe *Pará*¹⁶, respectivamente.

– Recife – Deslocamento do Encouraçado *São Paulo* para o porto, amarrado no interior do arrecife, para prover a defesa antiaérea e supervisionar a operação da rede antitorpédica lá instalada. Adicionalmente, o EB complementava a defesa antiaérea e a Marinha norte-americana efetuava a varredura de minas.

– Salvador – Deslocamento do Encouraçado *Minas Gerais* para o porto, de modo

a efetivar a defesa local, em coordenação com o EB (atuante na Ilha de Itaparica e Ponta de Santo Antônio). Posteriormente, em abril de 1943, por solicitação do comandante Naval do Leste, os monitores *Parnaíba* e *Paraguaçu* (após reforço em armamento), lotados no CN de Mato Grosso, passaram a operar na Baía de Todos os Santos.

– Natal – Proteção do porto a cargo da Base Naval de Natal e, posteriormente, patrulhamento de praias sob a responsabilidade da recém-criada 3ª Companhia Regional (CR) de Fuzileiros Navais (FN)¹⁷.

– Ilhas Oceânicas – Instalação de um destacamento de FN na Ilha da Trindade (março de 1942), enquanto que a Ilha de Fernando de Noronha seria artilhada pelo EB (abril de 1942), onde, mais tarde, a Aeronáutica e os norte-americanos construíram um campo de aviação.

– Santos e Rio Grande – Estabelecimento de vigilância com o emprego de rebocadores artilhados.

– Vitória – O porto foi defendido pelo EB, com o reforço de canhões navais de 120 mm cedidos pela MG.

Nos anos subsequentes, surgiram mais duas CR de Fuzileiros Navais: uma em Recife e outra em Salvador. A história de criação dessas unidades será objeto de um título mais adiante neste artigo.

As tarefas antes descritas, eminentemente estáticas, foram antecedidas, ainda em 1941, por negociações entre o Brasil e os EUA, no sentido de dotar a MG de meios capazes de prover uma proteção ao tráfego marítimo em águas que iam do Mar do Caribe até o litoral sul brasileiro.

Em junho de 1942, o Almirante Ingram foi recebido pelo Presidente Vargas para

15 A Flotilha João das Botas era constituída por navios-mineiros sediados no Rio de Janeiro.

16 Esse sistema de defesa, a cargo do Comando de Defesa Flutuante, subordinado ao CN do Centro, foi “aliviado” em junho de 1944, quando se tornou remoto o ataque por submarinos.

17 A 3ª CR foi criada com base no Decreto nº 4.193, de 20 de março de 1942.

acerto da entrega de navios ao Brasil, tendo este reforçado o pedido por meio de carta endereçada diretamente ao Presidente dos EUA, Franklin Delano Roosevelt, uma vez que, no início de julho, a Comissão de Recebimento de Navios em Miami já estaria sendo constituída, como já citado.

Os EUA concentraram-se no litoral nordestino, mais intensamente em Recife, onde ficou o capitânia da 4ª Esquadra Americana. Qual seria a participação da MG nos embates? Não existiam navios para manobras ofensivas, mas somente para as defensivas. Diante dos que havia disponíveis em nossa Força, e do preparo de nossos militares, a posição adotada para participação no conflito foi defensiva – uma campanha antissubmarino, a qual seria realizada com os navios adaptados e equipados para essas ações, e com os que nos foram prometidos, em conformidade com os acordos do Lend and Lease Act.

A tarefa que mais realizamos durante a guerra foi a escolta de comboios marítimos, desde o Mar do Caribe (Ilha de Trinidad) até o Rio de Janeiro, e vice-versa. Importante lembrar que os comboios, conforme a sua necessidade, poderiam começar ou terminar também em Salvador ou Recife.

Decidiu-se que os nossos submarinos (*Humaitá*, *Tupî*, *Timbira* e *Tamoio*) só seriam empregados no adestramento, como no treinamento de pessoal, em apoio aos cursos de tática antissubmarino, atuando como alvo, e com aviões da Força Aérea Brasileira (FAB), em exercícios no mar. Os encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*, como antes descritos, já estavam instalados, respectivamente, em Salvador e

Recife, para prestarem o apoio de artilharia de costa.

Restavam, portanto, no início da guerra, para emprego: dois cruzadores (*Rio Grande do Sul* e *Bahia*); cinco torpedeiros da classe *Amazonas*; um contratorpedeiro (*Maranhão*); seis navios-mineiros classe *Carioca*; dois navios-hidrográficos (*Rio Branco* e *Jaceguai*); duas corvetas de 680 toneladas (t) classe *Matias de Albuquerque*¹⁸ – estes somente em 1943; dois CS (*Guaporé* e *Gurupî*); e alguns navios-auxiliares, tanques e rebocadores. Para realizar as ações de escolta, todos os navios-hidrográficos e mineiros foram artilhados e reclassificados como corvetas.

A MARINHA DE GUERRA BRASILEIRA DURANTE O CONFLITO – COMBOIOS, PATRULHAS OCEÂNICAS E ESTAÇÕES

No início de 1942, a maioria dos nossos meios navais estava concentrada e subordinada à Esquadra, que estava assim estruturada: Encouraçado *Minas Gerais* (capitânia); a Divisão de cruzadores; a Flotilha de Contratorpedeiros¹⁹; o Contratorpedeiro *Maranhão*; a Flotilha de Navios-Mineiros, a Flotilha de Submarinos, a Flotilha de Navios-Mineiros de Instrução; o Encouraçado *São Paulo*, como navio isolado, além de navios-auxiliares, navios-tanques, navio-escola e uns poucos rebocadores. Existiam ainda os navios hidrográficos subordinados à Diretoria de Hidrografia e Navegação.

Logo em janeiro, visando a manter um contato cerrado com as forças norte-americanas já instaladas, seguiu para o Recife a Divisão de Cruzadores e alguns navios-

18 As corvetas classe *Matias de Albuquerque*, em um total de seis, eram traineiras que estavam sendo construídas no Estaleiro Laje, em Niterói, para a Inglaterra, e posteriormente cedidas pelo seu governo por força do estado de guerra, com base em contrato de construção. No início do conflito, somente duas delas haviam sido lançadas ao mar, sem serem incorporadas, sendo reclassificadas como corvetas em outubro de 1942.

19 Algumas referências tratam os navios que a compunham de navios torpedeiros.

mineiros, constituindo o grupo que ficou conhecido como “Patrulha da Neutralidade”. Dias mais tarde, parte da FT-3, agora FT-23, chegou a esse porto, ainda sob o comando do Almirante Ingram. Um esquadrão de aeronaves Catalinas se encontrava em Natal desde dezembro de 1941. No final desse mês começaram as transferências de bombas de profundidade dos EUA para os navios brasileiros. Por fim, a FT-23 transformou-se na 4ª Esquadra Norte-Americana, mantendo seu antigo comandante.

Com a nossa entrada na guerra ao lado das forças norte-americanas, algumas modificações na estrutura dos meios de nossa Esquadra tiveram que ser implementadas. Antes, porém, estudou-se uma forma de coordenar as ações entre as Forças dos dois países, chegando-se a um comando único para ações aeronavais, e criou-se a Força do Atlântico Sul (FAS), assumida, cumulativamente, pelo comandante da 4ª Esquadra Americana.

Isso significava que a coordenação do emprego das Forças combinadas (caracterizada por um comando único) Brasil-EUA, a constituição de grupos-tarefas, a atribuição de missões e a designação de objetivos eram prerrogativas dos norte-americanos²⁰, embora a maioria das ações fosse a proteção do tráfego marítimo no Atlântico Sul.

Em 25 de agosto, a necessidade de ações marítimas na faixa sul do nosso litoral, onde era mais provável o ataque inimigo na navegação, motivou a criação do Grupo Patrulha do Sul (GPS)²¹, integrado, inicialmente, pelos antigos torpedeiros *Santa Catarina*, *Rio Grande do Norte* e *Sergipe*. Essas antigas belonaves, dois meses após a criação do GPS, foram substituídas pelo

Contratorpedeiro *Maranhão* e pelas corvetas *Cananeia* e *Camocim*. Mais tarde, em 24 de abril de 1944, o GPS foi transformado na Força Naval do Sul.

De volta ao Nordeste, em 12 de setembro, os navios da Patrulha da Neutralidade passaram à subordinação do comando da FAS, situação de curta duração, pois em 5 de outubro constituiu-se a Força Naval do Nordeste (FNNE)²², cujo comando foi atribuído ao Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra. A ela subordinaram-se, inicialmente, os cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; os navios-mineiros *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo*; e os dois caça-submarinos recém-chegados ao Brasil (*Guaporé* e *Gurupi*). Posteriormente, ao longo de todo o período de guerra, outras unidades foram incorporadas a essa Força (ver tabelas 2 e 3).

Somente em 20 de maio de 1943, portanto após longo período de realização de escoltas, foi que a FAS teve sua organização por tarefas divulgada no Plano de Operação 1/43. Dentre as diversas forças-tarefas constituídas (brasileiras e norte-americanas), destacam-se as FT-46 – em síntese a própria FNNE – e a FT-49 – constituída por elementos da Força Aérea Brasileira. Cabe ressaltar que aquela organização por tarefas modificou-se algumas vezes ao longo da guerra, em razão da chegada de novos navios ou da retirada de alguns da FT para cumprir outras missões.

Quanto aos recém-criados CN, a eles também foram alocados meios, alguns dos quais já citados, quando tratamos da complementação da defesa ativa em diversos pontos do nosso litoral. Com a distribuição de diversos meios da Esquadra, esta foi

20 Oficializado pela Resolução nº11/42, de 12 de setembro de 1941, da Comissão Mista de Defesa Brasil-EUA, da qual faziam parte três oficiais representantes das FA brasileiras.

21 O Grupo Patrulha do Sul foi criado pelo Aviso Ministerial nº 1.351, de 25 de agosto de 1942.

22 A FNNE foi criada pelo Aviso Ministerial nº 1.661, de 5 de outubro de 1942.

extinta em 1943. Todas as Forças então criadas e os diversos CN ficaram, durante o tempo de guerra, subordinados administrativamente ao EMA.

Negligenciado pelas Marinhas norte-americana e brasileira, mas de muita importância para a Marinha alemã, a guerra antissubmarino foi praticamente esquecida nos anos pós-Grande Guerra. Ninguém seria capaz de antever que aspectos de organização de comboios utilizados naquele conflito e considerados obsoletos seriam empregados em situações semelhantes para a proteção de navios antigos e heterogêneos. Essa era a nossa realidade no início da Segunda Guerra.

Os comboios funcionavam da seguinte forma: os navios a serem protegidos adotavam a formação com uma frente maior do que a profundidade; em torno deles, cobrindo setores de vigilância, posicionavam-se os de escolta, de modo que pudessem detectar e atacar submarinos hostis, antes que estes assumissem posições favoráveis ao lançamento de torpedos; os escoltas deveriam prover também o apoio de artilharia, caso os submarinos viessem à tona. Complementando o sistema de proteção, aviões ou dirigíveis eram designados para cobrir rotas preestabelecidas, com o fito de atacar os submarinos que estivessem aguardando a passagem do comboio ou perseguindo-o.

Quando se dispunha de navios em quantidade superior à necessária para a proteção do comboio, poder-se-ia organizar Grupos de Caça e Destruição (*Hunter Killer*), com navios que tinham liberdade de ação para perseguir submarinos, sem imposição de tempo ou de retorno ao seu local na formatura. Não era efetivamente

o nosso caso no início da guerra, pois não dispúnhamos ainda de meios com tamanha capacidade ofensiva. O emprego do radar por aeronaves e navios, a partir de 1942, foi de fundamental importância na guerra antissubmarino²³.

Cada comboio tinha seu comandante, responsável pela sua proteção e por fazer cumprir as regras de segurança como, por exemplo: comunicações por holofotes e bandeiras durante o dia; fonia de alta frequência com alcance visual; silêncio-rádio; restrições de lançamentos de fumaça e lixo ao mar etc.

Os momentos mais importantes na condução do comboio, entre outros, recaíam na seleção das rotas, das áreas de encontro e das movimentações dos navios nas entradas e saídas de portos. Para que se tenha uma ideia da magnitude de um comboio, os internacionais eram integrados por 50 a 60 navios, de diferentes bandeiras e características, agrupados de nove a 12 em colunas, que se distanciavam entre si de uma milha náutica aproximadamente.

As patrulhas oceânicas, diferentemente dos comboios, eram constituídas por navios velozes, com equipamentos e armamentos modernos que, durante 15 dias, cumpriam missões essencialmente ofensivas, como a “caça e destruição”, em áreas predeterminadas do Oceano Atlântico, entre os litorais brasileiro e africano. As tarefas consistiam em interceptar submarinos, *raiders*²⁴, e os chamados “furadores de bloqueio”²⁵, provenientes do Oriente Médio, com carregamento de material de fundamental importância para o esforço de guerra alemão, a exemplo da borracha e do estanho.

23 O radar foi um equipamento muito importante na guerra antissubmarino, pois, em quaisquer condições de visibilidade, o submarino podia ser detectado quando viesse à superfície para carregar as suas baterias.

24 Os *raiders* eram navios alemães de 8.000 a 10.000 t, disfarçados de mercantes comuns, com velocidades superiores às dos demais, fortemente artilhados (inclusive torpedos), com o propósito de atacar mercantes aliados.

25 Furadores de bloqueio são embarcações armadas e disfarçadas em mercantes, neutros ou aliados. Foi uma tática utilizada pelos alemães para deslocamento de matérias-primas, oriundas do Oriente Médio, vitais ao seu esforço de guerra.

De início, essa tarefa foi atribuída às FT da FAS, compostas somente por navios norte-americanos. Somente a partir de 13 de março de 1944, com a incorporação à FNNE do primeiro navio da classe *Marcílio Dias*²⁶, as patrulhas oceânicas passaram a ser mistas.

Uma vez delineados os meios disponíveis da nossa Marinha, em agosto de 1942, apresentados os componentes navais e aéreos brasileiros que compunham a organização da FAS, a criação do GPS, da FNNE e da realocação de meios pelos diversos CN, fica mais fácil entender como a MG se estruturou para realização dos comboios marítimos, concomitantemente com a defesa do litoral brasileiro, em coordenação com as outras FA.

Importante lembrar que, à medida que novos navios iam sendo recebidos pelo Brasil (alguns com capacidade de ação mais duradoura no mar) ou construídos no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, e incorporados à MG, o concurso de meios navais norte-americanos no Atlântico Sul foi diminuindo, pois as suas participações tornaram-se mais importantes em outros teatros de operações. Daí, a composição das Forças e a atribuição de novas tarefas foram sendo alteradas e direcionadas com maior frequência a navios brasileiros.

Logo após o torpedeamento de navios no Atlântico sul, decidiu-se pela criação de comboios regulares. A MG participou, em conjunto com as Forças da United States Navy (USN), no Atlântico Sul, dos comboios do Norte e do Sul. Os do Norte iniciavam-se em Trinidad²⁷ e terminavam em portos do Nordeste do Brasil – Recife

e Salvador – ou no Rio de Janeiro. Esses comboios eram constituídos, em sua maioria, de navios oriundos da América do Norte e Caribe²⁸, que se destinavam para o sul do continente africano e o Oceano Índico, uma vez que o Canal de Suez estava bloqueado, e os do Sul – entre o Rio de Janeiro e Florianópolis –, para escolta de navios com destino ao litoral sul do Brasil e Uruguai.

Existiram também os comboios especiais, todos costeiros e protegidos unicamente por escolta brasileira, e os a serviço do EB e da Aeronáutica, realizados no trecho Recife-Fernando de Noronha-Recife, ao longo dos portos da costa brasileira, bem como para o deslocamento dos contingentes da Força Expedicionária do Brasil (FEB) para a Itália.

Os comboios regulares eram identificados segundo suas origens e seus destinos, conforme convenção a seguir, com base nos portos das cidades, utilizada até o final do conflito: Trinidad – T; Recife – R; Salvador – B; Rio de Janeiro – J; Santos – S; e Florianópolis – F.

Assim, um comboio com a designação TJ-01 teria sua origem em Trinidad e seu destino no Rio de Janeiro. Os navios-escolta não precisavam navegar, necessariamente, por todo o percurso, podendo fazer somente o trecho Trinidad-Recife, onde seriam substituídos por outro escolta, que efetivaria a perna até o Rio de Janeiro.

Dentro dessa sistemática, passariam, mais tarde, a operar os caça-pau (classe G), que tinham 100 t de deslocamento, com pequena autonomia e muitas limitações, próprios para missões nas proximidades da

26 Os contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias* (o que deu o nome à classe, o *Mariz e Barros* e o *Greenhalgh*), foram construídos no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras e incorporados à Armada em 29 de novembro de 1943. Contudo, alternadamente e por sugestão do Almirante Ingram, tiveram que se deslocar para o Arsenal da Filadélfia para recebimento de nova armação e alça-diretora, entre outros equipamentos.

27 Ilha britânica localizada na costa venezuelana, onde os EUA operavam uma base naval.

28 Fora dos trechos mencionados, a escolta dos comboios era de responsabilidade de outras Forças navais americanas pertencentes a outras Esquadras.

costa. A participação deles em comboios de longa duração, afastados do litoral, debilitava demais suas tripulações. Por conseguinte, nos trechos Recife-Rio e Rio-Recife, dos comboios TJ e JT, respectivamente, de hábito eram substituídos na passagem por Salvador por outros dois congêneres, que ali ficavam estacionados. Os cacinhas, como também eram chamados, não integraram rotas internacionais, salvo nos casos de seu deslocamento para o Brasil, após serem incorporados à MG nos EUA.

Os comboios do Norte, constituídos em sua maioria para rotas internacionais, tiveram, no início, somente navios-escolta da USN. A partir de fevereiro de 1943, eles passaram a ser mistos, como no caso do emprego dos caça-pau *Javari* (J1), *Jutai* (J2) e *Juruá* (J3), incorporados ao comboio TB (s/n) de 3 a 11 de fevereiro, quando de seu deslocamento para o Brasil, já com as guarnições treinadas e adestradas depois de incorporados à MG em Miami – USA. Os comboios do Norte eram escoltados somente por navios da FNNE.

Até abril de 1943, o Brasil recebeu mais cinco caça-pau (ver tabela 2), perfazendo o total de oito da classe “J” e dois da “G”, estes os primeiros a chegarem ao País, com base no Lend and Lease Act. Paulatinamente, o trabalho desenvolvido por nossos marinheiros vinha sendo alvo de elogios por parte do Almirante Ingran, que, junto ao seu país, incentivava a transferência de mais navios para a Marinha brasileira.

De junho a novembro, sob pressão do governo brasileiro e de forte influência do Almirante Ingran, recebemos mais seis caça-ferros, completando os oito da classe G. Todos eles foram incorporados nos EUA e chegaram ao Brasil integrando distintos comboios TJ. Antes, porém, da chegada a Trinidad, participaram da escolta de comboios nos trechos Key West-Guantánamo e Guantánamo-Aruba-Trinidad.

Nesse ritmo, aos poucos os navios brasileiros da FNNE foram sendo integrados e utilizados com mais frequência nas escoltas mistas, pois, no início, navegavam somente nas rotas nacionais, enquanto os norte-americanos cumpriam as de Recife-Trinidad-Recife. Nessas situações, seguia-se todo um procedimento padrão para a substituição dos escoltas, em formatura, enquanto o comboio prosseguia a sua rota predeterminada em Planos de Operação.

De forma idêntica, os navios (mercantes, tanques etc.) que chegavam ao seu destino, ao se desmembrar do comboio seguiam os procedimentos previamente disseminados, até as suas atracções. Os que suspendiam do porto para integrar o comboio o faziam de forma coordenada, sempre que possível escoltados, desenvolvendo velocidades superiores aos navios do comboio, assumindo suas posições nas colunas, sob pena de ficarem atrás dos demais e virarem navios desgarrados. A entrada e a saída de portos eram antecedidas de outras ações, como, por exemplo, a varredura de minas em canais varridos, porventura lançadas por submarinos inimigos.

A confiança que o comandante da FAS adquiriu no trabalho da MG foi fundamental para o recebimento de um lote de navios mais bem equipados e melhores que os da classe G. As negociações redundaram no acordo de transferência de oito contratorpedeiros de escolta (CTEs), motivo da ida para os EUA de uma comissão de oficiais e praças para cursos relativos à operação desses navios.

A primeira transferência ocorreu em 1^o de agosto de 1944, e a segunda 14 dias após, em cerimônias na Base Naval de Natal, com a troca de guarnições e pavilhões. Os CTEs foram classificados como pertencentes à classe “B” ou *Bertioga*. Além dele, que deu nome a classe, incorporaram-se nessas ocasiões o *Beberibe*, o *Bracuí* e o *Bauru* (este

último, navio-museu já há algum tempo na Marinha do Brasil). (Ver tabela 2)

Essa medida permitiu ao comandante da FAS, com a anuência do alto escalão da MG, aumentar gradativamente a participação de navios brasileiros nos comboios para Trinidad. Segundo dados registrados, o primeiro a ser organizado unicamente com navios brasileiros foi o JT-46, sob a responsabilidade do GT 46.8, que navegou, no período de 8 a 19 de outubro de 1944, no trecho Recife-Trinidad, com a participação de dois navios da classe B (*Bertioga* e *Beberibe*) e quatro da classe G (*Guaporé*, *Guaíba*, *Guajará* e *Goiana*). À exceção do *Guaíba*, os demais retornaram ao Recife no comboio misto TJ-49, de 27 de outubro a 8 de novembro desse mesmo ano.

Os comboios do Sul, não menos importantes, atuaram entre o Rio de Janeiro e Florianópolis (JF e FJ), com início em julho de 1943, a partir do momento em que as atividades de submarinos inimigos se ampliaram para o sul do Rio de Janeiro. No entanto, tiveram curta duração, porquanto os últimos desses comboios (JF-22 e FJ-22) ocorreram em agosto de 1944, praticamente um ano antes de a guerra terminar no teatro do Atlântico. Os navios-escolta desses comboios eram providos pelo GPS, que se transformou na Força Naval do Sul em abril de 1944.

Em novembro de 1944, o Almirante Ingran deixou o comando da 4ª Esquadra do Atlântico Sul e passou a comandar todas as esquadras do Atlântico, a partir do que passou a desincorporar, para outros fins, os navios-escolta norte-americanos dos comboios para Trinidad, aumentando ainda mais nossa participação e responsabilidade na proteção do tráfego marítimo no Atlântico Sul. Mas faltava receber ainda quatro CTEs, sem os quais a retirada dos escoltas norte-americanos dos comboios causaria transtornos operacionais e logísticos.

Mensagens apelativas do comandante da FNNE foram decisivas para o recebimento, em Natal, de mais dois navios em dezembro de 1944. Os outros dois só seriam transferidos quase ao final da guerra no Atlântico (março e maio de 1945), completando a série de oito CTEs.

Em paralelo a todo esse contexto de comboios internacionais, a FNNE escoltava também os mercantes nacionais empenhados no transporte de fardo material bélico e tropas do EB para o Sul e o Nordeste do País, com o prestimoso concurso do Cruzador *Bahia* e das corvetas da classe *Carioca*.

Dentre os comboios mais importantes em apoio ao EB destacamos o que partiu do Rio de Janeiro, em 2 de julho de 1944, escoltando o navio-transporte norte-americano *General Mann*, que conduziu para a Itália o primeiro escalão da FEB, de um total de cinco.

Além das tarefas antes descritas, a MG atuou nas patrulhas oceânicas, em conjunto com cruzadores da USN. Os navios brasileiros que integraram essas ações, a partir de março de 1944, foram os contratorpedeiros das classes *Marçílio Dias* e *Bertioga*, e os caças da classe *Guaporé*, que se estendiam em áreas entre a costa brasileira e a Ilha de Ascensão. Eles foram reagrupados em Grupos de Ataques, cuja missão era interceptar submarinos “furadores de bloqueio”. Apesar do término dos comboios regulares, por determinação do EMA, e, em que pese a discordância do comandante da FNNE, por considerar a “área segura”, a FNNE permaneceu realizando a escolta de navios brasileiros entre o Rio de Janeiro e Belém até o final da guerra.

Outras tarefas de escoltas foram levadas a efeito, como a de proteção do “navio da borracha”, que transportava cearenses e maranhenses aventureiros para a Amazônia, a fim de participarem da extração da borracha – produto precioso para o esforço

de guerra dos aliados. De frequência quinzenal, essa escolta era normalmente conduzida por um caça-submarino, no percurso Fortaleza-Belém e/ou São Luís-Belém.

Finda a guerra nos teatros europeu e do Atlântico, os EUA iniciaram a evacuação de tropa e material da Europa para o continente americano e para o teatro do Pacífico, onde ainda combatiam o Japão. Parte da logística desse transporte foi atendida por aviões, que utilizavam diversas rotas, duas das quais cruzando o Atlântico Sul.

Sem avaliar precisamente os esforços que a MG viria a empreender, o ministro da Marinha acordou, junto ao chefe da Missão Naval no Brasil, o apoio de navios no mar (salvamento e orientação) às aeronaves norte-americanas no trajeto transatlântico entre as costas africana e brasileira, mais precisamente nos eixos Dakar-Natal e Monróvia-Ascensão-Natal. Nesta situação, dizia-se que o navio estava guarnecendo uma “estação”.

As “estações” consistiam em pontos determinados no mar onde os navios (com militares norte-americanos e equipamentos-rádio apropriados embarcados) deveriam se posicionar, por um período de dez dias, provendo o apoio às aeronaves na sua navegação, por marcações radiogoniométricas, e, em caso de panes e/ou quedas no mar, o salvamento de tripulações e passageiros. Após o cumprimento da missão, os navios eram rendidos nas “estações”²⁹.

Em cada um dos trechos citados seriam estabelecidas quatro “estações”, poste-

riormente reduzidas a três, cada uma delas guarnecida por um navio. Depois de avaliadas as implicações de ordem logística e operacional que esse apoio às aeronaves dos EUA traria à FNNE, partiu-se para novos entendimentos, chegando-se ao seguinte acordo: o Brasil ocuparia duas estações, em cada eixo, ficando as outras próximas da África, a cargo da Marinha inglesa. Esse serviço iniciou-se em maio de 1945.

A FNNE foi extinta em 7 de novembro de 1945, quando retornou para o Rio de Janeiro.

PERDAS BRASILEIRAS

Durante a Segunda Guerra Mundial, após o início dos comboios regulares, a Marinha brasileira realizou, em conjunto ou

não com navios norte-americanos, inúmeras missões de escolta. Em nenhuma delas houve perdas de navios que compunham o comboio, salvo as decorrentes dos que ficaram desgarrados (devido a problemas técnicos, como a baixa velocidade) ou porque foram obrigados a de-

ixar o comboio em face da excessiva fumaça de suas máquinas, que comprometia a segurança dos demais.

No campo das forças navais, houve três lastimáveis perdas: uma foi decorrente do torpedeamento noturno, por submarino alemão na superfície, e naufrágio, em 19 de julho de 1944, do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, no trajeto Vitória-Rio, apesar da escolta especial do Caça *Javari* (porém não

Em nenhuma das missões de escolta houve perda de navios que compunham o comboio, salvo as decorrentes dos que ficaram desgarrados

²⁹ As “estações” foram numeradas. Nos eixos Dakar-Natal e Monróvia-Natal, o Brasil guarneceu, respectivamente, as de número 12 e 13, e 14 e 15.

Tabela 3

Tipo de Navio	Ano	Setembro 1939	1940	Agosto 1942	1943	1944	1945	
Encouraçado	<i>Minas Gerais</i>	Ativo		Defesa local em Recife				
	<i>São Paulo</i>	Ativo		Defesa Local em Salvador				
Cruzadores	<i>Rio Grande do Sul</i>	Ativo		Integrando a FNNE				
	<i>Bahia</i>	Ativo		Integrando a FNNE			FNNE	
Torpedeiros	<i>Mato Grosso</i>	Ativo		Defesa local no Rio de Janeiro				
	<i>Piauí</i>	Ativo		Defesa local no Rio de Janeiro		Baixa em Jul		
	<i>Rio Grande do Norte</i>	Ativo		GPS e defesa local no Rio de Janeiro				
	<i>Santa Catarina</i>	Ativo		GPS e defesa local no Rio de Janeiro		Baixa em Jul		
	<i>Sergipe</i>	Ativo		GPS e defesa local no Rio de Janeiro		Baixa em Jul		
	<i>Paraíba</i>	Sem condição de mar		Sem informação sobre baixa do navio				
Contratorpedeiros	<i>Maranhão</i>	Ativo		Integrando o GPS e depois FNS				
Submarinos	<i>Humaitá</i>	Ativo		Participantes como meios de instrução para a MG e a FAB				
	<i>Tupi</i>	Ativo		Ativo		Integrando a FNNE		
	<i>Timbira</i>	Ativo		Ativo		GPS/FNS		
	<i>Tamoio</i>	Ativo		Integrando a FNNE				
Hidrográficos	<i>Rio Branco</i>	Ativo		GPS	GPS	Integrando a FNNE		
	<i>Jaceguai</i>	Ativo		GPS	GPS	Integrando a FNNE		
Mineiro classe <i>Carioca</i> convertidos em corvetas	<i>Carioca</i>	Ativo		Integrando a FNNE				
	<i>Cananéia</i>	Ativo		Integrando a FNNE				
	<i>Camocim</i>		Incorporados 07 Jun 1940	GPS****		Integrando a FNNE**		
	<i>Cabedelo</i>				Inc Junho	GPS/FNS		
	<i>Caravelas</i>					Inc Junho	GPS/FNS	
	<i>Camacua</i>					Inc Setembro	GPS/FNS	
<i>Matias de Albuquerque</i>						GPS/FNS**		
<i>Felipe Camarão</i>					Inc Novembro	GPS/FNS		
<i>Henrique Dias</i>						Inc Outubro – FNS		
Mineiro classe <i>Matias de Albuquerque</i> classificado como corvetas	<i>Vidal de Negreiros</i>	Ativo durante o período						
	<i>Fernandes Vieira</i>	Ativo durante o período						
	<i>Barreto de Menezes</i>	Ativo durante o período						
Rebocador	<i>Muniz Freire</i>							
	<i>Laurindo Pitta</i>							
Contratorpedeiro classe <i>Marçílio Dias</i>	<i>Marçílio Dias</i>				Incorporados 29 Nov 1943	Integrando a FNNE		
	<i>Mariz e Barros</i>					Integrando a FNNE		
	<i>Greenhalgh</i>					Integrando a FNNE		
Auxiliar	<i>José Bonifácio</i>	Ativo durante o período						
	<i>Vital de Oliveira</i>	Ativo durante o período				***		
Tênder	<i>Belmonte</i>	Ativo		Integrando a FNNE				
Mineiros de Instrução	<i>Itacuruçá</i>	Ativo		Integrando a Flotilha João das Botas				
	<i>Itajaí</i>	Ativo		Integrando a Flotilha João das Botas				
	<i>Itapemirim</i>	Ativo		Integrando a Flotilha João das Botas				
Tanque	<i>Marajó</i>	Ativo		Integrando comboios diversos				

dotado de radar); outra do tombamento, por violento golpe de ondas, e posterior afundamento da Corveta *Camaquã*, em 21 de julho de 1944, a 12 milhas da barra do Recife, de regresso a esse porto após ter sido desfeita a escolta do JT-18, da qual fez parte; e, por último, da explosão do Cruzador *Bahia* em um exercício de tiro, em 4 de julho de 1945, durante o guarnecimento da “Estação” 13.

Ao todo, a MG computou, nesses três casos descritos, o total de 463 mortos. Em outras situações, foram mortos outros 23 militares, 15 embarcados em navios mercantes.

Durante a guerra a Marinha computou o total de 486 mortos

A GÊNESE DE UNIDADES DE FUZILEIROS NAVAIS DURANTE A GUERRA

A criação das bases navais de Natal, Recife e Salvador e das instalações portuárias nas sedes dos CN dessas cidades demandaram a presença de tropa de Fuzileiros Navais (FN) para prover a segurança dessas organizações, característica primordial dos atuais Grupamentos de FN (GptFN), hoje presentes em quase todos os Distritos Navais (DN), juntamente com o Batalhão de Operações Ribeirinhas.

Diante dessa necessidade criaram-se, ao longo do período da guerra, as seguintes Companhias Regionais (CR) de FN:

– Em Natal

Em 1942, a 3ª CR³⁰, com o efetivo de 150 praças, sob o comando de um capitão-

tenente (FN), foi criada para prover a defesa da Base Naval de Natal e realizar a vigilância das praias do litoral potiguar durante o período de guerra. Ela foi ativada em 14 de março de 1942, data da chegada a Natal do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, trazendo a bordo um pelotão de FN, oriundo do Rio de Janeiro.

Durante anos cumpriu tarefas de guarda e segurança em proveito da Base Naval, à

qual esteve subordinada, militar e administrativamente, até 1976, quando o Comando do 3º DN transferiu sua sede de Recife para Natal³¹.

– Em Salvador

Com o estabelecimento da sede do CN do Leste em Salvador, criou-se a 4ª CR³², em 30 de abril de 1943, data correspondente a chegada a Salvador dos seus 150 pioneiros, oriundos do Rio de Janeiro. Tão logo aportaram, os componentes da “Regional” instalaram-se, provisoriamente, nas dependências da Capitania dos Portos da Bahia, com a promessa de que seu futuro aquartelamento seria na Base Naval de Salvador (BNS)³³, ainda em construção.

Em 1944, por ordem do comandante naval do Leste³⁴, acantonou-se no Forte do Unhão, hoje em ruínas, localizado nas proximidades do solar de mesmo nome, e no ano seguinte, transferiu-se para a BNS.

Suas primeiras tarefas foram prover a vigilância, o policiamento e a defesa do

30 Em 1971, já denominada Grupamento de FN de Natal, ampliou suas instalações quando transferiu o seu aquartelamento para o extinto Centro de Instrução Almirante Tamandaré – Ciat, localizado no bairro das Quintas, às margens do Rio Potengi, onde permanece até hoje.

31 O Decreto nº 76.374, de 2 de outubro de 1975, entre outros itens, determinava a mudança da sede do 3º DN de Recife para Natal.

32 A 4ª CR surgiu por força do Decreto nº 5.446, de 30 de abril de 1943.

33 Construiu-se a Base Naval de Salvador em frente ao cais do porto, na área onde hoje está instalado o GptFN dessa cidade. Foi estabelecida pela Marinha norte-americana para prestar apoio logístico aos seus cruzadores e contratorpedeiros, devido ao congestionamento em Recife. Denominava-se Base Baker.

34 À frente do CN do Leste estava o Almirante Lemos Basto. Em novembro de 1945 foi transformado no 2º DN.

cais do porto e dos estabelecimentos navais em Salvador. Coube à CR, durante certo período, a ocupação do Forte do Mar³⁵ e a segurança das Estações-Rádio de Garcia D'Ávila, Itapuã, Morro de São Paulo, Rio Real e Rio São Francisco do Norte.

– Em Recife

O estabelecimento do CN do Nordeste no Recife e a instalação, nessa cidade, de uma Base Naval³⁶, cuja finalidade era prover serviços de manutenção aos navios de combate brasileiros e da 4ª Esquadra norte-americana, levaram a MG a deslocar tropa de FN para prover a segurança de suas instalações naquela região.

Esse fato resultou na criação, em 1944, da 5ª CR³⁷, cuja tarefa era prover segurança àquela Base e aos depósitos de munição de Jequiá, estes instalados em área mais para

o interior da cidade. De início, ela instalou-se provisoriamente em dependências da Alfândega, próximas aos cais do porto.

Cumpriu tarefas de vigilância e de guarda do cais do Recife durante o período de guerra e pós-guerra, quando a MG ocupou as instalações da Base Naval e passou a usar os equipamentos lá deixados pelos norte-americanos.

Ao final de 1948, transferiu-se para outras dependências junto aos cais do porto, que pertenceram à antiga Escola de

Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco³⁸, onde permaneceu até sua extinção em 1976.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A guerra, por mais que tentemos evitá-la, sempre deixa lições e ensinamentos para as gerações futuras. A MG, no período que medeia a Grande Guerra e a Segunda Guerra Mundial, não participou de nenhum engajamento naval e, por mais que houvesse o esforço da alta administração naval, ficou

“esquecida e abandonada”, operando, na sua maioria, material obsoleto, remanescente da Esquadra de 1910.

Com o desencadear da Segunda Guerra Mundial, uma vez solicitada a engajar com meios escassos, alheios ao estado da arte, não se acovardou e mostrou, com muito brio, o valor do seu principal

elemento – o marinheiro –, cumprindo com galhardia, bravura e determinação as inúmeras missões que lhe foram impostas antes, durante e até mesmo após aquele conflito.

Sua atuação junto à 4ª Esquadra norte-americana, além de nos proporcionar um *up grade* nos meios flutuantes, deixou como legado um vínculo de amizade e confiança entre as duas Marinhas, que perdura até hoje. O período do pós-guerra, denominado de “Guerra Fria”, serve de exemplo como prova

A MG, no período que medeia a Grande Guerra e a Segunda Guerra Mundial, ficou “esquecida e abandonada”, operando, na sua maioria, material obsoleto, remanescente da Esquadra de 1910

35 O Forte do Mar, conhecido como Forte São Marcelo, é uma fortificação do século VII localizada a 300 m da costa da parte baixa da cidade de Salvador. Abrigou, durante anos, um depósito de munição da Marinha.

36 Em realidade, a Base Naval de Recife era um complexo de galpões e armazéns localizado junto às instalações portuárias do Recife. Era administrada pela USN e foi denominada pelos norte-americanos de Base Fox.

37 A 5ª CR decorreu do Decreto nº 6.187, de 7 de janeiro de 1944.

38 Nessa ocasião, a Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco mudou-se para as instalações onde hoje tem o seu quartelamento, no limite dos municípios do Recife e de Olinda.

incontestes dessa união, pois a MG, alinhada à sua irmã norte-americana, acolheu por longo tempo a política da guerra antissubmarino.

Serve de prova também dessa amizade e do alinhamento com a política norte-americana o Acordo de 1952 – o Military Assistance Program (MAP) –, dentro do conceito de segurança coletiva, prevendo-se a assistência militar (equipamento e treinamento) em troca do fornecimento de material estratégico. Isso possibilitou, entre outros, o recebimento: em 1957, dos submarinos *Humaitá* e *Riachuelo*; em 1959 e 1963, de contratorpedeiros da classe *Fletcher* – os

nossos classe “P”; e, em 1963, dos submarinos *Rio Grande do Sul* e *Bahia*. No âmbito do adestramento do pessoal, participamos das operações *Unitas*, *Springboard* e *Veritas*, estas últimas com o concurso do Corpo de Fuzileiros Navais do Brasil e de FN norte-americanos – os *Marines*.

Registre-se, portanto, que os princípios de guerra não podem ser desprezados, principalmente o da “prontidão”, visto que, quando menos se espera, nossa Força poderá ser, mais uma vez, colocada à prova, como vem ocorrendo nas atuais Missões de Paz no Haiti e no Líbano.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Segunda Guerra Mundial; História do Brasil; História da Marinha do Brasil; Poder Naval Brasileiro;

REFERÊNCIAS

- BITTENCOURT, Luiz Edmundo Brígido, “O Brasil declara guerra ao Eixo – 70 anos”, *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro. 2º trimestre, 2012, Rio de Janeiro. p. 34 a 58.
- BRASIL, Decreto-Lei nº 1.561, de 2 de setembro de 1939. Aprova as regras de neutralidade no caso de guerra entre potências estrangeiras, não americanas.
- _____, Decreto nº 4.623, de 5 de setembro de 1939. Manda observar completa neutralidade durante a guerra entre a Alemanha e a Grã-Bretanha.
- _____, Decreto nº 4.624, de 5 de setembro de 1939. Manda observar completa neutralidade durante a guerra entre a Alemanha e a França.
- _____, Decreto-Lei nº 2.360, de 3 de julho de 1940. Completa, a respeito de navios mercantes dos países beligerantes, as regras de neutralidade do Brasil.
- _____, Decreto nº 10.358, de 1º de setembro de 1942. Declara o estado de guerra em todo o território nacional.
- _____, *História Naval Brasileira* – quinto volume – Tomo II. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1985. Rio de Janeiro.
- SOARES, Gerson de Macedo, “Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial – Partes I e II”. *RMB*, Rio de Janeiro. 3º e 4º trimestres, 2010. Rio de Janeiro.
- _____, – Parte V”. *RMB*, Rio de Janeiro. 4º trimestre, 2011. Rio de Janeiro. p. 154 a 162.
- _____, – Parte VI”. *RMB*, Rio de Janeiro. 2º trimestre, 2012. Rio de Janeiro. p. 157 a 170.
- http://www.mar.mil.br/menu_v/tradicoes_do_mar/o_navio.htm – acesso em 17 de janeiro de 2013.
- http://pt.wikipedia.org/wiki/Navios_brasileiros_afundados_na_Segunda_Guerra_Mundial – acesso em 17 de janeiro de 2013.
- <http://pt.wikipedia.org/wiki/Itas> – acesso em 18 de janeiro de 2013.
- http://www.oas.org/PT/sobre/nossa_historia.asp – acesso em 4 de fevereiro de 2013.
- <http://www.military-quotes.com/quotes.htm> – acesso em 8 de fevereiro de 2013.
- <http://www.ibiblio.org/hyperwar/USN/Admin-Hist/USN-Admin-Guide/USN-Admin-Guide-3C.html> – acesso em 8 de fevereiro de 2013.
- <http://www.naviosbrasil.com.br/ngb/letras2.htm> – acesso em 11 de fevereiro de 2013.