

O BRASIL DECLARA GUERRA AO EIXO – 70 ANOS

*– A nação que não cultua seu passado
está condenada a perecer*

LUIZ EDMUNDO **BRÍGIDO** BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
O Brasil de 1940
A Marinha de 1940
As afrontas à nossa soberania
A Marinha entra na guerra
O serviço de escolta de comboios
Patrulhas Oceânicas
Outras missões oceânicas
Balanço da guerra
Nossos chefes
Referências elogiosas à Marinha do Brasil
Anexos

INTRODUÇÃO

Este artigo tem a intenção de alcançar os tenentes e marinheiros jovens para que possam conhecer um pouco da participação da Marinha do Brasil na Campanha do Atlântico Sul da Segunda Guerra Mundial e, desde cedo, possam dar valor

às gerações que os precederam e que arriscaram suas vidas no mar diante do inimigo.

Aos menos jovens, recordar é viver.

Mesmo ficando na retaguarda, não podemos esquecer do precioso esforço despendido, 24 horas por dia, sete dias por semana, pelo pessoal, civil e militar, dos arsenais e bases navais que garantiam, com

o seu trabalho competente, maior tempo de permanência dos nossos navios no mar em luta com o inimigo e com o máximo de eficiência que se poderia esperar.

Sempre será lembrada também a bravura daqueles homens da Marinha Mercante que se lançavam para o alto-mar com suas preciosas cargas sem qualquer armamento próprio.

Eles confiavam na proteção dada pela sua Marinha de guerra.

O BRASIL DE 1940

Até os anos 40, o Brasil era um país essencialmente agrícola. Com exceção das fábricas têxteis, pouco havia em matéria industrial, a não ser as indústrias ligadas às atividades da transformação de produtos agrícolas, como café, açúcar e cacau.

Não dispunha de comunicação rodo ou ferroviária que ligasse o Sul com o Nordeste e, muito menos, com o Norte. É consagrada a figura do Brasil Arquipélago e, consequentemente, uma extraordinária dependência da sua navegação de cabotagem, sem mencionar a grande importância apresentada também pelo tráfego internacional.

Nas palavras do historiador norte-americano Samuel Morrison, “a dependência do Brasil da navegação costeira lembra os Estados Unidos de 1850”.

Essa era a nossa principal vulnerabilidade, muito bem explorada pelos nossos inimigos, que só não nos venceram graças ao esforço da nossa Marinha em conjunto com a dos Estados Unidos, apoiadas eficazmente pela aviação de ambos os países.

A MARINHA DE 1940

Até meados da década de 30, o mundo viveu numa ilusão de paz, com o consequente descaso pelas suas Forças Armadas.

E o Brasil não se fez exceção.

Sua Marinha, depois da renovação de 1910, estagnou até 1936, quando foi dado o primeiro passo para a sua modernização, com o experimento da construção naval no então Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, o Amic, hoje Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), do Monitor Fluvial *Parnaíba*, que até hoje, após reformado, presta inestimáveis serviços no Pantanal.

Na lista de efetivos encontravam-se dois encouraçados de 1910, *Minas Gerais* (modernizado para queimar óleo combustível) e *São Paulo*; um dito contratorpedeiro, originário da Primeira Guerra Mundial, o *Maranhão*; meia dúzia de torpedeiros de 1910, movidos a máquina alternativa e queimando carvão, mal chegando aos 15 nós de velocidade máxima, *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba*, *Sergipe*, *Santa Catarina* e *Mato Grosso*; e quatro submarinos relativamente mais modernos, o *Humaitá*, de 1927, e os três classe T (*Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*, de 1937), além de auxiliares e navios menores.

AS AFRONTAS À NOSSA SOBERANIA

Antes mesmo de o Brasil entrar em guerra, sua neutralidade foi afrontada por país neutro (Estados Unidos) e ambos os beligerantes, em sete ocasiões.

Em 11 de outubro de 1940, os ingleses levaram o nosso *Siqueira Campos* para Gibraltar sob a acusação de transportar armas. Na verdade, transportava canhões que tinham sido adquiridos pelo Brasil para o Exército.*

O *Buarque*, em viagem para os Estados Unidos, foi abordado pelos ingleses, e dele retiraram 70 volumes que consideraram contrabando de guerra.

* N.A.: Na época, o governo brasileiro – Getúlio Vargas – apresentava discreta simpatia pela Alemanha.

Ao largo do Farol de São Tomé, a 1ª de dezembro de 1940, o *Itaipé* foi interceptado por um cruzador-auxiliar inglês e abordado por um destacamento armado, que dele retirou 25 passageiros alemães e dois italianos.

Mais grave ainda foi o que se passou com um navio da Marinha, o Navio-Tanque *Marajó*, que teve sua estação rádio selada quando entrou em Port of Spain, em 27 de março de 1941.

Os norte-americanos também se excederam quando, em abril de 1941, só permitiram a passagem pelo Canal do Panamá do nosso navio-escola, o *Almirante Saldanha*, se a bordo permanecesse um destacamento de fuzileiros armados.

A 1ª de julho de 1941, novamente o *Siqueira Campos* sofreu uma bem comportada visita a 300 milhas das Ilhas de Cabo Verde, por um destacamento de um submarino nazista.

Deixei para o fim o incidente mais grave, e o primeiro cronologicamente.

A 22 de março de 1940, ao largo de Chipre, um bombardeiro alemão lançou bombas no *Taubaté*. Não tendo conseguido o acerto, o avião, durante 70 minutos, metralhou o navio, apesar de este ter pa-

rado as máquinas e feito inúmeros sinais mostrando a sua neutralidade.

No incidente, foi morto o conferente José Francisco Fraga, a primeira vítima de guerra da Marinha Mercante brasileira.

O navio teve que seguir rebocado para Alexandria.

A MARINHA ENTRA NA GUERRA

Quando o Brasil foi levado a declarar guerra às potências do Eixo, em 31 de agosto de 1942, a Europa já sofria os horrores do conflito havia praticamente três anos e a guerra no mar já havia se resumido ao combate aos submarinos nazistas, pois as magníficas unidades de superfície alemãs não mais se sentiam em condições que lhes pudessem dar ao menos uma pequena chance de causar mal ao inimigo com um balanço de perdas a seu favor.

O Encouraçado *Bismark*, logo após ter afundado o maior (já um pouco ultrapassado em certos detalhes) encouraçado inglês, *Hood*, em 24 de maio de 1941, foi caçado por toda a Royal Navy, tripulada pela persistência característica do homem inglês, e não pôde alcançar as costas da França para

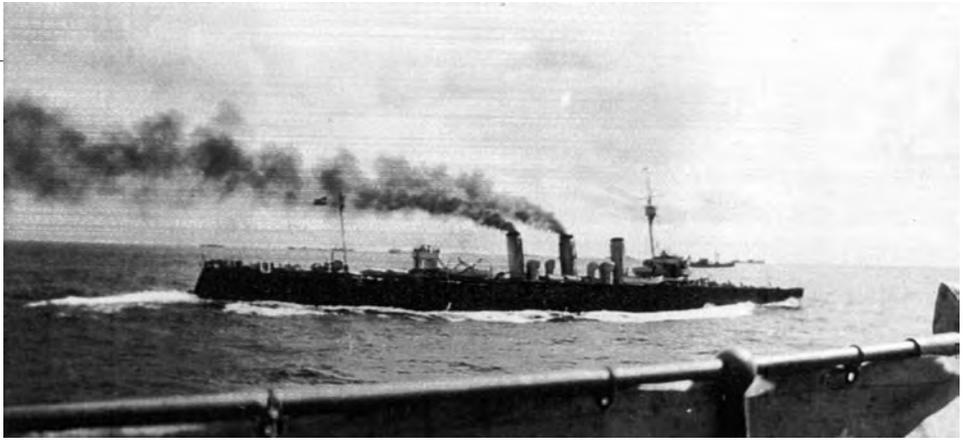
NOSSAS FORTALEZAS



Encouraçado *Minas Gerais*, em Salvador (BA) durante a Segunda Guerra Mundial



Encouraçado *São Paulo*, em Recife (PE) durante a Segunda Guerra Mundial



Cruzador *Bahia* em comboio

NAVIOS DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE
Seus primeiros navios



Corveta *Carioca*



Corveta *Rio Branco*

celebrar a sua eletrizante vitória. Ao invés, foi, às 10h36 do dia 27, deitar-se nas águas geladas, no fundo do Oceano Atlântico, a somente 400 milhas de Brest.

No meu entender, essa reação caracteristicamente inglesa foi decisiva para mostrar à Marinha inimiga que a sua oportunidade de vitórias com suas forças de superfície já pertencia ao passado. Esta também é a opinião do historiador inglês S. W. Roskill no seu livro *The White Ensign, The British Navy At War, 1939-1945*.

Restou a Hitler, então, sua fantástica e competente força de submarinos que quase levou a Inglaterra a “morrer” de fome.

De caçar isoladamente os mercantes que se aproximavam das costas irlandesas, os submarinos nazistas, multiplicados e aperfeiçoados, passaram a atacar em matilhas no centro do Oceano Atlântico (área que ainda não era coberta pela aviação aliada), e com a entrada dos Estados Unidos na guerra, em dezembro de 1941, chegou a vez de os submarinos nazistas atacarem a navegação ao longo da costa leste americana, com resultados desastrosos para os Aliados, e daí passarem para o Mar das Caraíbas e finalmente para o Atlântico Sul, inclusive às costas brasileiras, onde, nos dias 15, 16 e 17 de agosto de 1942, cinco mercantes de cabotagem brasileiros foram afundados, ao largo das costas de Sergipe, por um único submarino, ato que despertou um gigante até então adormecido: o Brasil.

Assim, a Marinha do Brasil, quando se viu em plena guerra, só teve de se preocupar com a guerra antissubmarino, que poderia ser abordada de duas formas: uma, **ofensivamente**, com os grupos de caça e destruição constituídos, normalmente, em torno de um cruzador americano com canhões de 152mm e 30 nós de velocidade máxima, acompanhados de alguns poucos contratorpedeiros de esquadra ou de escolta, as denominadas patrulhas oceânicas; outra,

defensivamente, que se desenvolvia em torno dos comboios de navios mercantes protegidos por navios antissubmarinos, tais como contratorpedeiros, corvetas e caças-submarino e, na parte final da guerra, também por pequenos porta-aviões denominados de escolta.

Nesta última versão foi que a Marinha do Brasil concentrou seus esforços, mas nem por isso deixou de participar algumas vezes de grupos de caça e destruição com seus belíssimos *Marcílios*.

De que a nossa Marinha dispunha para enfrentar a ameaça submarina nazista, que estava num combate com viés de vitória com as Marinhas inglesa e americana?

Para fazer valer a nossa soberania, na realidade a Marinha do Brasil dispunha apenas de dois navios com mais de 30 anos de serviço, mas ainda capazes de ultrapassar 20 nós, os denominados “cruzadores *scouts*” *Rio Grande do Sul e Bahia* e os seis *Cariocas* (*Carioca, Cananeia, Camocim, Cabedelo, Caravelas e Camaquã*), navios-mineiros recém-construídos no Brasil (Amic), além do duvidoso contratorpedeiro veterano da Primeira Guerra Mundial, o *Maranhão*.

Nos primeiros tempos, esses navios não dispunham nem de sonar, muito menos de radar.

Helio Leoncio Martins, hoje almirante, ao ser entrevistado por Ricardo Bonalume para seu livro *A nossa Segunda Guerra*, declarou que “se a gente visse um submarino, atacaríamos na esperança de que o submarino resolvesse nos afundar e viesse à superfície para a gente poder usar a artilharia”.

Mesmo assim, em outubro de 1941, já o *Camaquã* foi enviado para patrulhar as águas do Nordeste, e, em abril de 1942, nossos cruzadores, acompanhados de quatro *Cariocas*, escoltaram com sucesso absoluto os mercantes que levaram o primeiro contingente militar para Fernando de Noronha.



Caça-Pau Jutai

NAVIOS DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE
Recebidos da Marinha americana



Caça-Ferro Guaíba



Contratorpedeiro de Escolta Bertoga

Foi realmente um grande desafio que nossos companheiros mais antigos tiveram de enfrentar, e o fizeram com galhardia e profissionalismo, primeiramente nas Patrulhas da Neutralidade e depois participando de escoltas de comboio, terminando por comandá-las.

Assim analisou a participação da nossa Marinha na Campanha do Atlântico Sul o renomado historiador americano Samuel Elliot Morrison: “A entrada do Brasil na guerra em 22 de agosto de 1942 foi um evento na História Naval. Brasil... possui uma excelente pequena Marinha incluindo alguns modernos navios-mineiros, os quais necessitam apenas de equipamentos modernos e treinamento para capacitá-los ao serviço de escolta”.

E foi o que aconteceu.

E o que é o serviço de escolta de um comboio?

O SERVIÇO DE ESCOLTA DE COMBOIOS

Nas minhas pesquisas encontrei duas magníficas definições para o serviço de escolta de comboio: uma sob o ponto de vista do militar embarcado em navio de guerra, outra sob o ponto de vista do homem da Marinha Mercante, que se encontrava protegido pelo primeiro.

O então Capitão-Tenente Helio Leoncio Martins assim se expressou no livro *Estórias Navais Brasileiras*:

“A guerra que travamos no mar contra os submarinos do Eixo não incluiu lances heroicos nem encontros emocionantes com o inimigo. Caracterizou-a a pertinência com que os navios antissubmarinos se mantinham

no mar na defesa dos mercantes e a disposição de enfrentar a monotonia das idas e vindas dos comboios, isto sem se descuidarem um momento sequer da proteção dos setores de cobertura de sua responsabilidade ou dos protegidos que se desgarravam, porque os submarinos atacantes estavam sempre atentos e não perdoavam.

Os contatos com submarinos confundiam-se, em nossas reações e emoções, com os inúmeros outros que tínhamos nos contínuos exercícios, assegurando, por isso, aspecto de cumprimento de rotina, de mais uma reação de treinamento.

O sonar acusava eco suspeito. A guarnição era chamada aos postos de combate. Mesmo antes que tivessem sido totalmente atendidos, o ataque fora desfechado, os padrões de bombas lançados.

O fato de o comboio ter passado incólume constituía o prêmio da vitória.”

As palavras do Comandante Sarmento Rodrigues encontram-se no livro *A Batalha*

Nesses três anos de guerra, operaram nas costas brasileiras 27 submarinos nazistas, com os quais a Alemanha reconheceu que a Marinha do Brasil obteve 76 contatos seguidos de ataque (38 em 1943, 14 em 1944 e 24 em 1945)

do Atlântico:

“Nos comboios, a vida é trágica monotonia, velar sem descanso, noites sem fim, crepúsculos dormentes, dias sem conta, perdida a esperança de se ver alguma coisa, quase certa a inutilidade de tão penoso e contínuo esforço.

E, de relance, surge o inimigo, companheiros que vão pelos ares. Torpedeiros em louca correria, atirando granadas e largando bombas, homens que se agarram a jangadas, o mar em chamas.

Um minuto febril, entusiasmado, quase sempre trágico, algumas vezes vitorioso...



Submarino *Tamoio*

NAVIOS DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE

Os CT classe *Marçílio Dias* empregados nas patrulhas oceânicas
Os submarinos classe *Tupi* serviam de alvo para treinamento de nossas Forças



Contratorpedeiro classe *Marçílio Dias*

O comboio só pretende passar.

Tudo volta, em pouco tempo, ao sossego traçoeiro, irônica tranquilidade em que não se repousa...

Só, no mar imenso e sob o azul infinito, contemplados por Deus, passam, como gigantes, os homens.”

É nesse serviço “sem lances heroicos, sem encontros emocionantes com o inimigo”, em que a vida é “trágica monotonia”, que a Marinha do Brasil se empenhou a fundo durante mais de três anos, com resultados nitidamente favoráveis. Era um trabalho sem descanso.

Nesses três anos de guerra, operaram nas costas brasileiras 27 submarinos nazistas, com os quais a Alemanha reconheceu que a Marinha do Brasil obteve 76 contatos seguidos de ataque (38 em 1943, 14 em 1944 e 24 em 1945).

Um bom exemplo é o desempenho do Navio-Mineiro – posteriormente corveta – *Caravelas*, que apenas em janeiro de 1943 fez 23 dias de mar em operação de guerra, quando navegou mais de 5 mil milhas.

E não foi exceção em relação a outros navios.

Nas vésperas do Natal (dia 23) de 1942, suspendeu do Rio de Janeiro, fazendo

parte de uma escolta do Comboio JT-1, o primeiro comboio destinado a Trinidad. Entrou em Recife no dia 29 apenas para reabastecimento, voltando ao comboio no mesmo dia. A 2 de janeiro de 1943, deixou o comboio e entrou em Belém para novo reabastecimento, regressando imediatamente a Recife, onde chegou no dia 12.

Já no dia 15, fez-se ao mar como parte da escolta do Comboio TR-1 (Trinidad-Rio de Janeiro), entrando em Salvador a 18. Deixou o porto no mesmo dia como parte da escolta do Comboio BT-1 (Bahia-Trinidad). A 20 deixou o comboio e entrou em Recife para uma ligeira trégua.

Um outro bom exemplo é o acontecido com a Força Naval do Sul, que, em apenas 10 dias (26/6 a 5/7/43), à procura de submarinos que se sabia estarem entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Sul, seus navios navegaram 1.845 milhas e frustraram duas investidas submarinas inimigas. Após 5 de julho de 1943, os navios da Força Naval do Sul navegaram 18 mil milhas, comboiando 300 navios mercantes.

PATRULHAS OCEÂNICAS

(Baseado em relato do Almirante Eddy Sampaio Espelet na *Revista do Clube Naval*.)

Tão logo a Marinha Americana se viu capacitada a fazê-lo, foram iniciadas as Patrulhas Oceânicas, em que navios de primeira linha iam para o meio do Oceano Atlântico caçar submarinos ou mercantes disfarçados como furadores de bloqueio.

O grupo era formado em torno de um cruzador classe *Omaha* (30 nós e canhões de 152mm) com três ou quatro contratorpe-deiros (de esquadra, com 35 nós e canhões de 127mm, ou de escolta, com 21 nós e canhões de 76mm). Alguns desses navios, em algumas patrulhas, foram os nossos *Marcílio Dias* e *Mariz e*

Barros. Essas comissões duravam de 12 a 15 dias de mar.

“Os cruzadores embarcavam dois hidroaviões, que eram catapultados pela manhã e à tarde, para esclarecimentos.

Sempre que detectado um alvo, o capitânia destacava o nosso navio para identificá-lo porque tinha maior velocidade do que os outros, que eram contratorpe-deiros de escolta.

Quando chegávamos à fala do mercante, verificávamos o seu nome e indicativo para ver se coincidiam com algum navio da lista diária de mercantes neutros que possivelmente poderiam ser encontrados e que era transmitida pelo capitânia. Caso positivo, fazíamos a comparação de suas características e de sua imagem e silhueta.

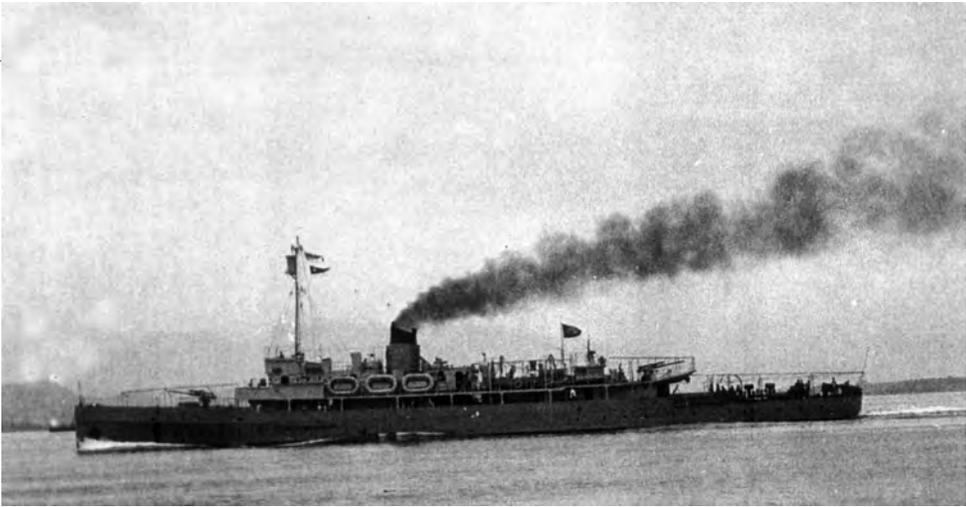
Tínhamos conhecimento de que pelo menos dois *raiders* foram afundados em patrulhas, nas quais, infelizmente, não estávamos presentes.”

OUTRAS MISSÕES OCEÂNICAS

Além das Patrulhas Oceânicas, navios de guerra brasileiros tomaram parte da escolta dos transportes de tropas que levaram nossos pracinhas para a Itália, basicamente os *Marcílios*, tendo a participação do *Rio Grande do Sul* em dois deles, mas somente em águas brasileiras.

Os três *Marcílios* fizeram parte da escolta até Gibraltar do transporte do Primeiro Escalão da Força Expedicionária Brasileira (FEB), em julho de 1944. Também escoltaram, algumas vezes, transportes americanos que levaram tropas e material para a base aérea que foi construída na Ilha de Ascensão.

Em abril de 1944, houve também uma missão específica, que foi cumprida pelo *Mariz e Barros*: a de fazer parte da escolta de dois porta-aviões de escolta (que voltavam da Índia, via Cabo da Boa Esperança) das proximidades da Ilha de Santa Helena até Trinidad.

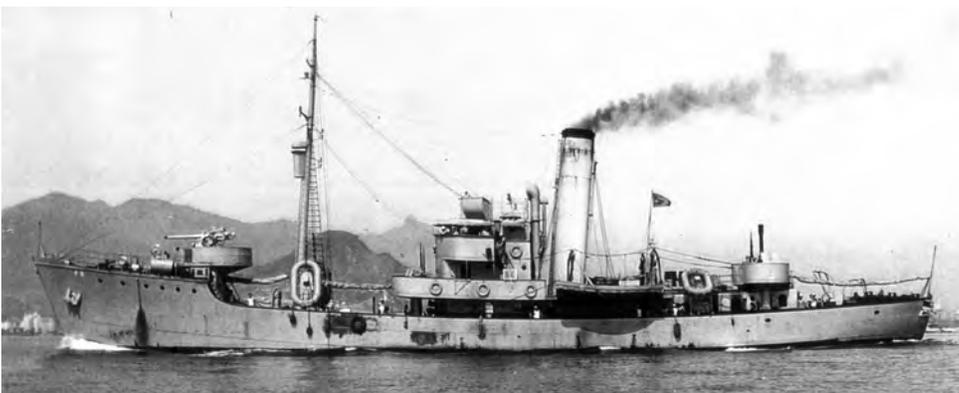


Corveta *Jaceguay*, em 1943 (ex-navio hidrográfico)

NAVIOS DA FORÇA NAVAL DO SUL



Contratorpedeiro *Mato Grosso*. Observar a calha de bombas de profundidade



Corveta *Henrique Dias*

BALANÇO DA GUERRA

Ao final da guerra, após três anos de lutas, nossa força antissubmarino havia sido acrescida de oito caça-submarinos de 110 pés e casco de madeira, os caça-pau (recebidos entre dezembro de 1942 e abril de 1943) *Javari*, *Jutaí*, *Juruá*, *Juruema*, *Jaguarão*, *Jaguaripe*, *Jacuí* e *Jundiaí*; de oito de 173 pés e casco de aço, os caça-ferro (de setembro de 1942 a novembro de 1943) *Guaporé*, *Gurupi*, *Guaíba*, *Gurupá*, *Guajará*, *Goiana*, *Grajaú* e *Graúna*; de três magníficos contratorpedeiros construídos no nosso arsenal (Amic), os *Marcílios* (*Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*); de seis corvetas construídas nos Estaleiros Lage, no Rio de Janeiro, *Matias de Albuquerque*, *Felipe Camarão*, *Fernandes Vieira*, *Henrique Dias*, *Barreto de Menezes* e *Vidal de Negreiros*; e, de agosto de 1944 a maio de 1945, de mais oito navios, agora de 1.500 toneladas, os contratorpedeiros de escolta, os DEs, os *Bertiogas* (*Bertioga*, *Beberibe*, *Bracuí*, *Bauru*, *Baependi*, *Benevente*, *Babitonga* e *Bocaina*).

Em conjunto participaram, como escolta, de 254 comboios internacionais, totalizando 3.164 navios mercantes levados a seus destinos e, surpreendentemente, nenhum submarino afundado pelos escoltas!

Ineficiência? Incompetência? Absolutamente!

Além da falta de oportunidade, deve ser esclarecido que, embora difícil de ser aceita, a missão do escolta é proteger os navios do comboio, impedindo que possam ser afundados e, secundariamente, destruir o submarino atacante.

Nossos camaradas do ar tiveram mais sorte. A sua arma, o avião, em toda a guerra,

em todos os teatros, foi a mais eficiente na destruição do submarino inimigo, uma vez com a participação da FAB.

Se não bastasse a ausência de oportunidade (natural ou “encomendada”)* em encontrar o inimigo e afundá-lo positivamente, a Marinha, durante a guerra, sofreu três lamentáveis perdas, duas decorrentes de acidentes e a terceira da ação direta do inimigo.

O *Vital de Oliveira* foi a nossa primeira perda militar da guerra.

Às 23h55 do dia 19 de julho de 1944, o *Vital* foi torpedeado e afundou em apenas três minutos ao largo do Farol do Cabo São Tomé. Nosso navio-auxiliar navegava escoltado pelo Caça-Submarino *Javari*.

O comandante do navio, Capitão de Fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo, e o oficial de quarto, Primeiro-Tenente Osmar Domingues Alonso, permaneceram no passadiço tomando as providências cabíveis naquela emergência: tocar postos de combate e lançar um foguete luminoso para alertar o seu escolta do ocorrido. E lá permaneceram até que o navio os abandonou. Dos 275 homens embarcados, morreram 99 militares. Os sobreviventes no mar nadaram em direção às balsas ou agarraram-se a destroços flutuantes.

Todos, naquela escuridão, tinham seus olhos voltados para aquele vulto que tinha sido seu lar e seu posto de combate por algum tempo, entre eles o Grumete Sandoval Santos, que, tendo perdido na explosão do torpedo as suas duas pernas, tinha consciência que estava irremediavelmente condenado a morrer dali a alguns minutos, mas, ainda cheio de vida, cheio de mocidade, cheio de esperanças para um melhor futuro para a sua Marinha e seu País, contemplava aqueles últimos instantes do *Vital de Oliveira* dando vivas ao Brasil.

* N.A.: Pelo Ofício 103, de 11 de março de 1943, o Almirante Soares Dutra, comandante da Força Naval do Nordeste, se queixa ao seu superior operativo, o Almirante Ingram, comandante das Forças Navais do Atlântico Sul, baseada no Brasil, da falta de informações. Registra: “Nem sempre me têm sido fornecidas informações com a presteza reclamada pela boa decisão de forma a poder transmitir minhas ordens com oportunidade e acerto indispensáveis”.

Diz o popular que a falta de sorte nunca vem sozinha. Assim, 48 horas após o torpedeamento do *Vital de Oliveira*, a Corveta *Camaquã* naufragou emborcada, vítima de um golpe de mar a 12 milhas a nordeste da barra de Recife.

Havia sido rendida no Comboio JT-18 por uma outra escolta e dirigia-se para o porto. Seu comandante, o Capitão de Corveta Galvão Monteiro Moutinho, e mais 32 homens foram tragados pelo mar. Salvaram-se 109 tripulantes (oito oficiais).

E para colocar um fecho trágico à nossa participação da Campanha do Atlântico Sul, em 4 de julho de 1945, após a assinatura da rendição incondicional da Alemanha, o *Bahia* (o segundo navio que mais dias de mar fez em ação de guerra), enquanto apoiava os aviadores aliados que deixavam a Europa e seguiam para o Pacífico, numa área a meio caminho Natal-Dacar, foi vítima de uma explosão acidental ocorrida na popa que o enviou para o fundo do Atlântico, levando consigo 101 vidas. Dos 271 homens que alcançaram as balsas, apenas um oficial e 35 praças sobreviveram ao infortúnio.

Cabe registrar que, devido ao seu precário estado de saúde, cinco tripulantes do *Bahia* faleceram a bordo do mercante *Balfe*, que os recolhera do mar no dia 8 de julho.

Além das três perdas da Marinha de guerra, o Brasil perdeu 31 navios mercantes afundados em decorrência do conflito (um navio simplesmente desapareceu sem deixar o menor vestígio), dos quais 17 em nossas costas.

Em contrapartida, 21 submarinos e furadores de bloqueio inimigos foram afundados no Atlântico Sul, dos quais nove nas costas brasileiras, sendo que dois ao sul do Rio de Janeiro.

Foram perdidas as vidas de 470 tripulantes e 502 passageiros, entre as quais as de 492 militares da Marinha.

A título de consolo, foram resgatados com vida 1.265 tripulantes e passageiros e 267 militares da Marinha.

NOSSOS CHEFES

Está consagrado na literatura sobre liderança e afins que, “por melhor que seja o grupo, sem um líder que o conduza, dificilmente a tarefa que lhe foi confiada será levada a bom termo”.

E a campanha do Atlântico Sul para a Marinha do Brasil não foi mais que uma tarefa que lhe foi imposta.

Quem liderou nossos excelentes homens do mar?

Naturalmente, houve inúmeros elementos que se destacaram entre os seus companheiros pela sua dedicação ao serviço, pela sua competência, pela eficiência com que resolviam os problemas que a eles se apresentavam e, principalmente, pela liderança que neles era sentida.

Esta peculiaridade aconteceu nos mais diversos graus da hierarquia militar.

Quem não poderá nomear bem uma dezena de extraordinários comandantes de navio que viveram e resolveram esplendidamente as dificuldades e problemas de uma belonave no mar em operações de guerra? E aqueles chefes de máquinas que viravam dia e noite até que o problema fosse resolvido? E o encarregado do radar que, apesar do balanço do seu navio em alto-mar, não hesitou em subir ao tope do mastro na pesquisa do defeito do radar? Quem não se lembra do cabo que quebrava qualquer galho do MCA? E do sargento que era o verdadeiro núcleo das equipes de CIC do navio? Quem não poderá deixar de se lembrar do... ora, são tantos!

Mas, no caso da Marinha do Brasil, as autoridades maiores que viveram a guerra, entre os inúmeros chefes que lideraram suas organizações naquele período, escolheram, refletindo o senso geral, três deles

para representarem os líderes dos diversos escalões e transcender o tempo projetando-os para um futuro eterno em que sempre deverão ser lembrados e, principalmente, cultuados: Alfredo Carlos Soares Dutra, comandante da Força Naval do Nordeste; Ary Parreiras, criador e comandante da Base Naval de Natal; e Alberto de Lemos Basto, comandante do 2º Distrito Naval (Salvador-BA), os quais permaneceram nestes cargos durante toda a guerra.

Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra

O Almirante Soares Dutra nasceu a 4 de novembro de 1883 em Manaus, Amazonas. Seus pais eram Antônio Soares Dutra e Francisca de Sena Carneiro Dutra. Faleceu em 30 de agosto de 1954.

Sentou praça de aspirante em 12 de abril de 1900, saindo guarda-marinha em 6 de janeiro de 1903. Foi promovido a capitão de mar e guerra em 23 de setembro de 1937, a contra-almirante em 8 de



janeiro de 1943, a vice-almirante em 1º de novembro de 1945 e a almirante de esquadra em 26 de setembro de 1946. Sua transferência para a reserva se deu em 4 de novembro de 1949.

O Almirante Soares Dutra era artilheiro.

Participou da Primeira Guerra Mundial na Divisão Naval em Operações de Guerra, a DNOG, a bordo do Navio-Auxiliar *Belmonte* e após no Cruzador *Rio Grande do Sul*.

Na sua carreira, comandou ou dirigiu por 16 vezes, cinco das quais até capitão-tenente. Podemos destacar os comandos do Cruzador *Rio Grande do Sul*, do Navio-Escola *Almirante Saldanha* (em Viagem de Instrução de Guardas-Marinha), do Encouraçado *São Paulo*, da Flotilha de Contratorpedeiros e, já na Segunda Guerra Mundial, da Divisão de Cruzadores e da Força Naval do Nordeste, esta última durante todo o período em que participou do conflito.

Das suas outras comissões podemos destacar as seguintes: ajudante de campo do General Hermes da Fonseca, Escola Naval, adido naval na República da Argentina, Gabinete do Ministro da Marinha, adido naval junto às embaixadas do Brasil em Londres e Paris e assessor naval da Delegação Brasileira à Conferência de Paz em Paris.

Foi condecorado 15 vezes, das quais podemos destacar a Medalha da Vitória (Primeira Guerra Mundial), a Medalha de Serviços Relevantes e a Ordem do Mérito Naval no Grau de Grande Oficial. Pela Segunda Guerra Mundial recebeu as seguintes condecorações: Comandante da Ordem da Legião do Mérito dos Estados Unidos da América do Norte, Cruz de Ferro com Palma (França), Legião de Honra no Grau de Grande Oficial (França), KBE da Ordem do Império Britânico, Medalha do Atlântico Sul (Força Aérea Brasileira) e Medalha da Força Naval do Nordeste (ouro). Recebeu, ainda, a Medalha do Serviço Militar (ouro).

Almirante Ary Parreiras

O Almirante Ary Parreiras nasceu a 17 de outubro de 1890 na cidade de Niterói, Estado do Rio de Janeiro. Seus pais eram Alfredo Arthur da Silva Parreiras e Elina Grahnd Parreiras. Faleceu em 9 de julho de 1945.



Sentou praça de aspirante em 9 de março de 1907, saindo guarda-marinha em 5 de janeiro de 1912. Foi promovido a capitão de mar e guerra em 24 de fevereiro de 1939, a contra-almirante em 9 de maio de 1941 e a vice-almirante em 7 de maio de 1945.

O Almirante Ary Parreiras era maquinista.

Participou da Primeira Guerra Mundial embarcado no Torpedeiro *Piauí*, integrando a Divisão Naval em Operações de Guerra.

Tomou parte nos movimentos revolucionários a partir de 1924, tendo, em consequência, sido preso em 1929. Foi anistiado em 1930.

Foi interventor federal no Estado do Rio de Janeiro.

Na sua carreira, serviu por cinco vezes em contratorpedeiros, no Cruzador *Rio Grande do Sul* e no Encouraçado *Minas Gerais*, além de dois navios da Flotilha de Mato Grosso (Aviso *Oiapoque* e Monitor *Pernambuco*). Serviu também no Navio-Escola *Benjamim Constant* e no Gabinete do Ministro da Marinha. Foi o construtor da Base Naval de Natal, no período da guerra.

Entre as suas condecorações, destacam-se: Cruz de Campanha e Medalha da Vitória (ambas da Primeira Guerra Mundial); Medalha Militar (ouro); Ordem do Mérito Naval no Grau de Comendador. Referente à Segunda Guerra Mundial: Legião do Mérito dos Estados Unidos da América do Norte e Medalha de Serviços Relevantes.

Almirante Alberto de Lemos Basto

O Almirante Lemos Basto nasceu a 8 de setembro de 1881, na Inglaterra. Seus pais eram Innocência Marques de Lemos Basto e Lina Ferreira de Lemos Basto. Faleceu em 3 de março de 1968.

Sentou praça de aspirante em 19 de janeiro de 1898, saindo guarda-marinha em 2 de abril de 1902. Foi promovido a capitão de mar e guerra em 20 de julho de 1933, a contra-almirante em 15 de dezembro de 1939, a vice-almirante em 3 de dezembro de 1943 e a almirante de esquadra em 2 de maio de 1949. Sua transferência para a reserva remunerada deu-se em 31 de outubro de 1945.

O Almirante Lemos Basto era submarinista (Curso de Torpedos e Defesa Submarina, de maio a dezembro de 1908).

Na sua carreira, comandou ou dirigiu 13 vezes, das quais três como oficial submarinista: recebimento e primeiro comandante



do submarino F-3 (12/1/1913 a 11/12/1917), Comissão de Fiscalização de Construção de Submersível (*Humaitá*) e, simultaneamente, o comando do próprio *Humaitá* (28/11/1927 a 2/5/1930). Comandou também o Encouraçado *Minas Gerais* e a Escola Naval de 30 de março de 1940 a 23 de setembro de 1942, onde seu nome tornou-se um marco pela liderança e conduta. Durante a Segunda Guerra, foi o comandante do Comando Naval do Leste (Bahia) entre 23 de setembro de 1942 e 26 de outubro de 1945.

Das suas outras comissões, podemos destacar: Flotilha de Submersíveis (16/12/1914 a 1^o/4/1918 e de 4/7/1919 a 4/1/1923), Cruzador *Bahia* (duas vezes, de 12/2/1909 a 12/1/1912 e de 16/2/1918 a 25/2/1919), Comissão de Administração do Território de Letícia (16/6/1933 a 19/6/1934), presidente da Comissão de Revisão dos Regulamentos Internos da Marinha (27/1/1936 a 23/5/1940) e juiz do Tribunal de Segurança Nacional (28/9/1936 a 25/3/1940).

Dos seus muitos elogios recebidos, destacam-se dois: elogio nominal constante da Ordem do Dia do Estado-Maior da Armada de 22 de novembro de 1915 – “pela abnegação no salvamento das vítimas do naufrágio da Barca *Sétima*, na Baía do Rio de Janeiro, destacando-se a rapidez dos socorros e eficaz auxílio do salvamento”; o outro consta do Telegrama 570 do Ministro da Marinha, por ordem do chefe do Governo Provisório (elogio nominal) – “pela atuação, a 24 de agosto de 1932, contra os revoltosos do Forte de Óbidos, no Rio Amazonas. Destaca-se a iniciativa, coragem, responsabilidade e inteligente atuação com êxito e sem perda de vidas para as Forças”.

Esportista, foi membro fundador da Liga de Esportes da Marinha (25/11/1915), seu diretor-secretário (1915 a 1919) e diretor-presidente (1919 a 1930).

Erudito, foi o vencedor do Prêmio Almirante Jaceguay de 1932.

REFERÊNCIAS ELOGIOSAS À MARINHA DO BRASIL

Ao longo da cooperação entre as Marinhas brasileira e americana, a nossa foi alvo de inúmeros elogios de autoridades aliadas, o que bem demonstra a qualidade de nosso esforço na Campanha do Atlântico Sul.

Do Almirante Ernest King, comandante em chefe da Esquadra norte-americana, ao término do primeiro ano do Brasil na guerra:

“Nenhum dos 840 navios até agora escoltados pelos vasos de guerra brasileiros, no percurso Rio de Janeiro-Trinidad e vice-versa, se perdeu. A cooperação da Marinha brasileira com a americana é um modelo de eficiência, regularidade e boa execução.”

Do Almirante norte-americano Jonas Ingram, comandante das Forças Navais do Atlântico Sul:

– “Temos cumprido rigorosamente o nosso programa no Atlântico Sul... Devemos uma parte desta eficiência à intrepidez dos marujos brasileiros, bem como à dos aviadores, cuja colaboração tem sido inestimável.”

– No ofício nº 1.258, de 8 de junho de 1943, ao comandante da Corveta *Carioca*, Capitão de Corveta Pedro Paulo de Araújo Suzano*:

“O comandante da 4^a Esquadra, há poucos dias, observou pessoalmente, ao largo do porto de Fortaleza, o excelente trabalho do Navio-Mineiro *Carioca* quando rebocou o navio mercante norte-americano *Perseverance* com mar de vagas e o levou com segurança àquele porto, onde cooperou nos reparos de que carecia, escoltando-o posteriormente até o porto de Recife. O comandante do *Carioca* demonstrou nesta contingência excelentes qualidades de marinheiro e bom critério no fato de tomar a reboque o referido navio e levá-lo a ancoradouro seguro. Tal

* N.A.: Foi ministro da Marinha em dias conturbados politicamente, de 12 de julho a 14 de setembro de 1962.

operação foi realizada depois de um navio-patrolha norte-americano ter fracassado na execução. Tal ação por parte do comandante da Corveta *Carioca* é considerada meritória e conforme as melhores tradições do nosso serviço naval. É também uma excelente indicação da habilidade e eficiência dos oficiais e da guarnição da *Carioca*”.

– Na mesma época, pelo salvamento dos navios norte-americanos *Florida* e *Sanay* pelos Navios-Mineiros *Cabedelo* e *Caravelas*: “Foram considerados excelentes exemplos de elevado espírito de cooperação existente entre o pessoal de nossas forças conjuntas, tão necessário ao sucesso de nosso objetivo final.”

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>; Segunda Guerra Mundial; Campanha do Atlântico Sul;

REFERÊNCIAS

- 1 – BITTENCOURT, JULIO REGIS. *Memórias de um engenheiro naval*. Rio de Janeiro, Brasil: Serviço de Documentação da Marinha, 2005.
- 2 – BITTENCOURT, LUIZ EDMUNDO BRÍGIDO. “Homenagem aos veteranos da Segunda Guerra Mundial”. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, 4º trimestre de 2006. Ano 115, nº 340, p. 50 a 53.
- 3 – BONALUME NETO, RICARDO. *A nossa Segunda Guerra: os brasileiros em combate, 1942-1945*. Rio de Janeiro, Brasil: Expressão e Cultura, 1995.
- 4 – BORBA, CARLOS. *Guardas-marinha na guerra*, Rio de Janeiro, Brasil: Departamento Industrial Gráfico (DHN), 2004.
- 5 – CRESWELL, JOHN. *Sea Warfare 1939-1945 A Short History*. London, England: Longmans, Green and Co., 1950.
- 6 – DUARTE, PAULO DE Q. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro, Brasil: Biblioteca do Exército, 1968.
- 7 – GAMA, ARTHUR OSCAR SALDANHA DA. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro, Brasil: Capemi Editora e Gráfica Ltda., 1982.
- 8 – MORRISON, SAMUEL ELLIOT. *History of United States Navy – Operations in World War II – Vol. I – Battle of Atlantic 1939-1943*. Boston: Little, Brown&Co., 1970.
- 9 – NETTO, JOÃO PALMA. *CS-4 Caça-Submarino Gurupá*. Salvador, Bahia: Jubiatá, 1984.
- 10 – ROSKILL, S.W. White Eusign. *The British Navy at War. 1939-1945*. Annapolis, Maryland, USA: U.S. Naval Institute, 1960.
- 11 – ROWER, JÜRGEN. *War at sea. 1939-1945*. Annapolis, Maryland, USA: Naval Institute Press, 1966.
- 12 – RUGE, FRIEDRICH. *Der Seekrieg. The German Navy's Story 1939-1945*. Annapolis, Maryland, USA: U.S. Naval Institute, 1957.
- 13 – SANDER, ROBERTO. *O Brasil na mira de Hitler*. Objetiva.
- 14 – SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA. *Historia Naval Brasileira, Vol. V, Tomo II*. Rio de Janeiro, Brasil: SDGM, 1985.
- 15 – SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA – Subsídios para a História Marítima Brasileira – *Ação e aspectos da Marinha – 1939-1945 – Segunda Guerra Mundial – Vol. V*, Rio de Janeiro: Imprensa Naval, s/d.
- 16 – SULZBERGER. C.L. *The American Heritage Picture History of World War II*. USA: American Heritage Publishing Co., Inc, 1966.
- 17 – TOURTELOT, ARTHUR B. (Editor). *Life's Picture History of World War II*. New York, USA: Time Incorporated. 1950.

LISTA DOS ANEXOS

- Anexo A – A Marinha do Brasil na cronologia da guerra
 Anexo B – Novos navios da Marinha do Brasil que fizeram a guerra
 Anexo C – Performances dos navios da Força Naval do Nordeste
 Anexo D – Navios mercantes nacionais afundados na guerra
 Anexo E – Localização do afundamento dos mercantes brasileiros em águas nacionais
 Anexo F – Submarinos e rompedores de bloqueio afundados no Atlântico Sul
 Anexo G – Localização dos afundamentos dos submarinos do Eixo
 Anexo H – Perdas da Marinha Mercante aliada pela ação do inimigo
 Anexo I – Perdas de submarinos nazistas

ANEXO A

A MARINHA DO BRASIL NA CRONOLOGIA DA GUERRA

1939

- 1^o/9 – Polônia é invadida por tropas alemãs
 3/9 – Inglaterra e França declaram guerra à Alemanha
 (MB) 16/9 – Os Navios-Mineiros *Carioca* e *Cananeia* são incorporados à Armada

1940

- 4/6 – Retirada de Dunquerque é terminada
 7/6 – França se rende à Alemanha
 10/6 – Itália declara guerra à Inglaterra e à França
 14/6 – Paris – Tropas alemãs entram na cidade
 22/7 – Armistício franco-alemão é assinado
 ago/set – Batalha aérea da Grã-Bretanha é vencida pelos ingleses
 2/9 – 50 contratorpedeiros americanos são trocados com os Estados Unidos por bases inglesas no Caribe

1941

- (BR) 20/1 – Ministério da Aeronáutica é criado
 11/3 – “Lend-Lease Act” é assinado por Roosevelt
 (MB) meados/6 – FT-3 da USN chega ao Brasil comandada pelo Almirante Ingram, para patrulhar o Atlântico Sul
 22/6 – Rússia é invadida pela Alemanha
 14/8 – Carta do Atlântico é assinada por Roosevelt e Churchill
 16/9 – Navios brasileiros patrulham as águas do Nordeste apoiados pela aviação americana
 7/12 – Pearl Harbor é atacada pelo Japão que declara guerra a Estados Unidos e Grã-Bretanha
 8/12 – Estados Unidos e Grã-Bretanha declaram guerra ao Japão

1942

- (BR) janeiro – Conferência do Rio de Janeiro (ataque a um país americano é considerado ataque a todos)
 (MB) 16/1 – Chega a Recife a FT-3 da Marinha americana
 (MB) 2/1 – Segue para o Nordeste a Divisão de Cruzadores da Marinha do Brasil
 (MB) 28/1 – Início do recebimento de bombas de profundidade pela Marinha
 (BR) 28/1 – Brasil rompe relações diplomáticas e comerciais com Alemanha, Itália e Japão
 jan/jun – “Alegre Massacre” (40 submarinos alemães afundam 519 navios na costa leste dos Estados Unidos)
 fevereiro – Cingapura se rende aos japoneses
 (BR) 14/2 – Mercante brasileiro *Cabedelo* desaparece ao largo da costa leste dos Estados Unidos sem deixar vestígios
 (BR) 15/2 – Mercante brasileiro *Buarque* é afundado por submarino nazista. É a nossa primeira vítima da guerra submarina
 9/3 – Java se rende aos japoneses
 18/4 – Raid a Tóquio dos B-25 americanos decolando do NAe *Hornet*
 4/6 – Batalha de Midway é vencida pelos americanos
 (MB) 5/6 – Comando Naval de Pernambuco é criado
 9/6 – Filipinas se rende aos japoneses

- (MB) 30/7 – Almirante Soares Dutra assume a Divisão de Cruzadores
 (MB) 15, 16 e 17/8 – São afundados, nas costas de Sergipe, cinco mercantes brasileiros de cabotagem
 (BR) 31/8 – Estado de guerra. É declarado em todo território nacional
 (MB) 25/8 – O Grupo de Patrulha do Sul é criado
 31/8 – Os Comandos Navais do Norte, do Nordeste, do Leste, do Centro, do Sul e de Mato Grosso são criados
 (MB) 5/9 – A Divisão de Cruzadores é extinta
 outubro – Batalha de El Alamun é vencida pelos Aliados
 (MB) 5/10 – A Força Naval do Nordeste é criada pelo Aviso 1.661 (cruzadores + *Carioca* + *Cabedelo* + *Camaquã*)
 8/11 – Desembarque na África do Norte pelos Aliados
 10/11 – Os alemães ocupam a França. A Esquadra de Toulon é autoafundada
 (MB) 15/12 – Suspende de Trinidad o primeiro comboio disciplinando o tráfego marítimo do Brasil com os Estados Unidos. Na realidade é o 3º comboio

1943

- princípio – Batalha de Stalingrado é vencida pelos russos. Início da derrocada alemã
 janeiro – Conferência de Casablanca com Roosevelt e Churchill (guerra na Europa é prioritária)
 29/1 – Roosevelt encontra-se com Getúlio Vargas em Natal
 fevereiro – Guadacanal – Termina a luta pela posse da ilha
 15/3 – Rommel deixa a Tunísia
 (MB) 19/5 – Submarino alemão é aprisionado por CT inglês ao largo do nordeste brasileiro
 maio – Tunísia é conquistada
 10/7 – Sicília – Os Aliados desembarcam na Sicília
 agosto – A construção de navios mercantes supera as perdas
 8/9 – Itália – Rendição da Itália
 9/9 – Itália – Aliados desembarcam na Itália
 12/10 – Portugal permite aos Aliados utilizarem os Açores como base aero-naval
 20/11 – Tarawa – Desembarque em Tarawa
 (MB) 29/11 – Os classe *M* são incorporados à Armada com armamento provisório

1944

- (MB) 13/3 – Contratorpedeiro *Marcílio Dias* é incorporado à Força Naval do Nordeste
 (MB) 24/4 – A Força Naval do Sul é criada com *Maranhão*, *Felipe Camarão* e *Jaceguai*
 4/6 – Roma é libertada pelos aliados
 6/6 – Normandia – Aliados desembarcam nas praias da Normandia
 (BR) 2/7 – Primeiro escalão da FEB deixa o Rio de Janeiro
 (MB) 19/7 – N.A. *Vital de Oliveira* é torpedeado e afundado ao largo de São Tomé
 (B) 21/7 – Corveta *Camaquã* sossobra na entrada de Recife
 (MB) 3/8 – Os primeiros CTE (*Beberibe* e *Bertioga*) são incorporados à Força Naval do Nordeste
 (MB) 8/10 – Suspende de Recife com destino a Trinidad o primeiro comboio com escolta inteiramente brasileira
 20/10 – Leyte – Americanos desembarcam em Leyte

1945

- 192 – Iwo Jima – Os americanos desembarcam em Iwo Jima
 10/3 – É afundado o último mercante no Atlântico Sul
 1/4 – Okinawa – Os americanos desembarcam em Okinawa
 12/4 – Roosevelt morre
 (MB) maio – Força Naval do Nordeste é reorganizada em grupos de ataque
 2/5 – Berlim é ocupada pelos russos
 8/5 – Alemanha assina a sua rendição incondicional
 (BR) 6/6 – Brasil declara guerra ao Japão
 15/6 – Saipan – Os americanos desembarcam em Saipan
 2/9 – Os japoneses assinam sua rendição incondicional

ANEXO B

NOVOS NAVIOS DA MARINHA DO BRASIL QUE FIZERAM A GUERRA
(Com as datas de incorporação/recebimento e seu primeiro comandante)

Navios-mineiros (convertidos em corvetas) construídos no Amic, Rio de Janeiro (*Camocim* no Arsenal Velho)

Carioca – 16-9-1939 – Capitão de Corveta Harold Reuben Cox

Cananea – 16-9-1939 – Capitão de Corveta Raul Reis Gonçalves de Sousa

Camocim – 7-6-1940 – Capitão de Corveta Américo Jacques Mascarenhas da Silveira

Cabedelo – 7-6-1940 – Capitão de Corveta Edmundo Williams Muniz Barreto

Caravelas – 7-6-1940 – Capitão de Corveta Horácio Braz da Cunha

Camaquã – 7-6-1940 – Capitão de Corveta Nereu Chalreo Correia

Contratorpedeiros (construídos no Amic, Rio de Janeiro)

Marcílio Dias – 29-11-1943 – Capitão de Fragata Renato de Almeida Guillobel

Mariz e Barros – 29-11-1943 – Capitão de Fragata Antônio Alves Câmara

Greenhalgh – 29-11-1943 – Capitão de Fragata Ernesto de Araujo

Caças-submarinos (casco de madeira)

SC 763-*Javari* – 7-12-1942 – Aristides Pereira Campos Filho

SC 762-*Jutai* – 30-12-1942 – Roberto Nunes

SC 764-*Juruá* – 30-12-1942 – Luiz Penido Burnier

SC 766-*Juruena* – 30-12-1942 – Manoel João de Araujo Neto

SC 765-*Jaguarão* – 6-2-1943 – Oswaldo de Macedo Cortes

SC 767-*Jaguaribe* – 16-2-1943 – Valim Cruz de Vasconcellos

SC 1288-*Jacuí* – 19-5-1943 – Carlos Roberto Perez Paquet

SC 1289-*Jundiá* – 26-4-1943 – Pedro Borges Lynch

Caças-submarinos (casco de ferro)

PC 544-*Guaporé* – 24-9-1942 – Dario Camilo Monteiro – entregue em Natal

PC 547-*Gurupi* – 24-9-1942 – Mauro Ballousier – entregue em Natal

PC 604-*Guaíba* – 11-6-1943 – Aluisio Galvão Antunes – entregue em Miami

PC 605-*Gurupá* – 11-6-1943 – Hélio Ramos de Azevedo Leite – entregue em Miami

PC 607-*Guarajá* – 19-10-1943 – Dario Camilo Monteiro – entregue em Miami

PC 554-*Goiana* – 29-10-1943 – José Goosens Marques – entregue em Miami

PC 1236-*Grajaú* – 15-11-1943 – Antônio Augusto Cardoso de Castro – entregue em Miami

PC 561-*Graúna* – 30-11-1943 – Luis Antônio Medeiros Neto – entregue em Miami

Contratorpedeiros de Escolta (os DEs)

DE 175-*Pennville* – 1-8-1944 – *Bertioga* – Capitão de Corveta José Pereira Cota Filho

DE 178-*Herzog* – 1-8-1944 – *Beberibe* – Capitão de Corveta Mário Pinto de Oliveira

DE 177-*Reybolt* – 15-8-1944 – *Bracuí* – Capitão de Corveta Alberto Jorge Carvalho

DE 179-*Mac Ann* – 15-8-1944 – *Bauru* – Capitão de Corveta Sylvio Borges Motta

DE 99-*Cannon* – 19-12-1944 – *Baependi* – Capitão de Corveta Raymundo da Costa Figueira

DE 100-*Christopher* – 19-12-1944 – *Benevente* – Capitão de Corveta Jorge Campelo Mauricio de Abreu

DE 101-*Alger* – 10-3-1945 – *Babitonga* – Capitão de Corveta Daniel dos Santos Parreira

DE 174-*Marts* – 20-5-1945 – *Bocaina* – Capitão de Corveta Augusto Lopes da Cruz

Dados extraídos do livro “A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial”, de autoria do Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama.

ANEXO C

PERFORMANCES DOS NAVIOS DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE

| | Milhas navegadas | Dias de Mar | Navios comboiados | Comboios escortados |
|--------------------------|---------------------|----------------|----------------------|--------------------------|
| <i>Rio Grande do Sul</i> | 97.400 | 360,0 | 640 | 61 |
| <i>Bahia</i> | 101.800 | 357,5 | 715 | 67 |
| <i>Marcílio Dias</i> | 72.200 | 216,6 | 12 | 9 + 10 patrulha oceânica |
| <i>Mariz e Barros</i> | 66.400 | 185,5 | 13 | 9 + 2 patrulha oceânica |
| <i>Greenhalgh</i> | 58.300 | 173,0 | 32 | 8 + 1 patrulha oceânica |
| <i>Carioca</i> | 84.800 | 377,0 | 734 | 69 |
| <i>Cananeia</i> | 89.300 | 366,0 | 465 | 64 |
| <i>Camocim</i> | 88.200 | 343,5 | 307 | 47 |
| <i>Cabedelo</i> | 89.600 | 400,0 | 738 | 74 |
| <i>Caravelas</i> | 79.700 | 255,0 | 692 | 77 |
| <i>Camaquã</i> | 58.700 | 130,5 | 654 | 52 |
| | | | | 50 |
| <i>Rio Branco</i> | 73.100 | 312,5 | 450 | |
| | | | | 34 |
| <i>Javari</i> | 48.900 | 218,0 | 328 | |
| <i>Jutaí</i> | 61.500 | 267,0 | 482 | 61 |
| <i>Juruá</i> | 64.200 | 247,0 | 383 | 36 |
| <i>Juruena</i> | 61.000 | 257,0 | 388 | 37 |
| <i>Jaguarão</i> | 55.600 | 248,0 | 224 | 61 |
| <i>Jaguaribe</i> | 42.100 | 198,0 | 936 | 48 |
| <i>Jacuí</i> | 54.100 | 218,5 | 322 | 51 |
| <i>Jundiá</i> | 51.400 | 201,5 | 270 | 46 |
| <i>Guaporé*</i> | 113.400 | 407,0 | 392 | 62 |
| <i>Gurupí</i> | 98.700 | 377,0 | 305 | 58 |
| <i>Guaíba</i> | 84.500 | 297,5 | 267 | 42 |
| <i>Gurupá</i> | 82.200 | 302,0 | 328 | 40 |
| <i>Guajará</i> | 64.300 | 233,0 | 197 | 22 |
| <i>Goiana</i> | 62.300 | 237,0 | 237 | 28 |
| <i>Grajaú</i> | 61.000 | 227,5 | 262 | 34 |
| <i>Graúna</i> | 49.500 | 186,0 | 133 | 29 |
| <i>Bertioga</i> | 55.200 | 194,0 | 65 | 8 |
| <i>Beberibe</i> | 55.100 | 196,5 | 60 | 11 |
| <i>Bracuí</i> | 48.100 | 175,5 | 14 | 4 |
| <i>Bauru</i> | 46.600 | 188,0 | 41 | 6 |
| <i>Bependi</i> | 30.553 | 122,0 | 4 | 3 + 2 patrulha oceânica |
| <i>Benevente</i> | 29.797 | 117,0 | 8 | 4 |
| <i>Babitonga</i> | 21.555 | 79,0 | 0 | 0 |
| <i>Bocaina</i> | 19.332 | 89,0 | 0 | 0 |

Dados extraídos do livro “A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial”, de autoria do Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama.

* Campeão em dias de mar e milhas navegadas em operações de guerra.

ANEXO D

NAVIOS MERCANTES NACIONAIS AFUNDADOS NA GUERRA

ANTES DA DECLARAÇÃO DE GUERRA PELO BRASIL AO EIXO

1. *Cabedelo* (3.557 t) 14/2/42 – Posição ignorada (navio desapareceu)
2. *Buarque* (5.152 t) 16/2/42 – 3613N – 07458W (60 milhas do Cabo Hatteras)
3. *Olinda* (4.085 t) 18/2/42 – Costas da Virgínia (EUA)
4. *Arabutan* (7.874 t) 7/3/42 – 3515N – 07350W (81 milhas do Cabo Hatteras – EUA)
5. *Cairu* (5.152 t) 8/3/42 – 3900N – 07200W (130 milhas de Nova York – EUA)

6. *Parnaíba* (6.692 t) – 1/5/42 – 1011N – 05706W (próximo à Ilha de Trinidad)
7. *Comt Lira* (5.052 t) – 18/5/42 – 0258S – 03417W (único navio salvo de afundamento)
8. *Gonçalves Dias* (4.996 t) – 24/5/42 – 1609N – 07000W (sul do Haiti)
9. *Alegrete* (5.970 t) – 1/6/42 – 1345N – 06153W (ao largo da Ilha Santa Lúcia)
10. *Pedrinhas* (3.666 t) – 26/6/42 – 2307N – 06206W

11. *Tamandaré* (4.942 t) – 26/7/42 – 1134N – 06029W
12. *Piave* (2.547 t) – 28/7/42 – 1230N – 05550W
13. *Barbacena* (4.772 t) – 28/7/42 – 1250N – 05630W
14. *Baependi* (4.801 t) – 15/8/42 – Costa de Sergipe (20 milhas do farol do Rio Real)
15. *Araraquara* (4.871 t) – 15/8/42 – 1153S – 03722W

16. *Anibal Benevolo* (1.905 t) – 16/8/42 – 1142S – 03723W
17. *Itagiba* (2.055 t) – 17/8/42 – Sul de Salvador
18. *Arara* (1.075 t) – 17/8/42 – Sul de Salvador
19. *Jacira* (89 t) – 19/8/42 – 10 milhas da Barra de Itararé (BA)

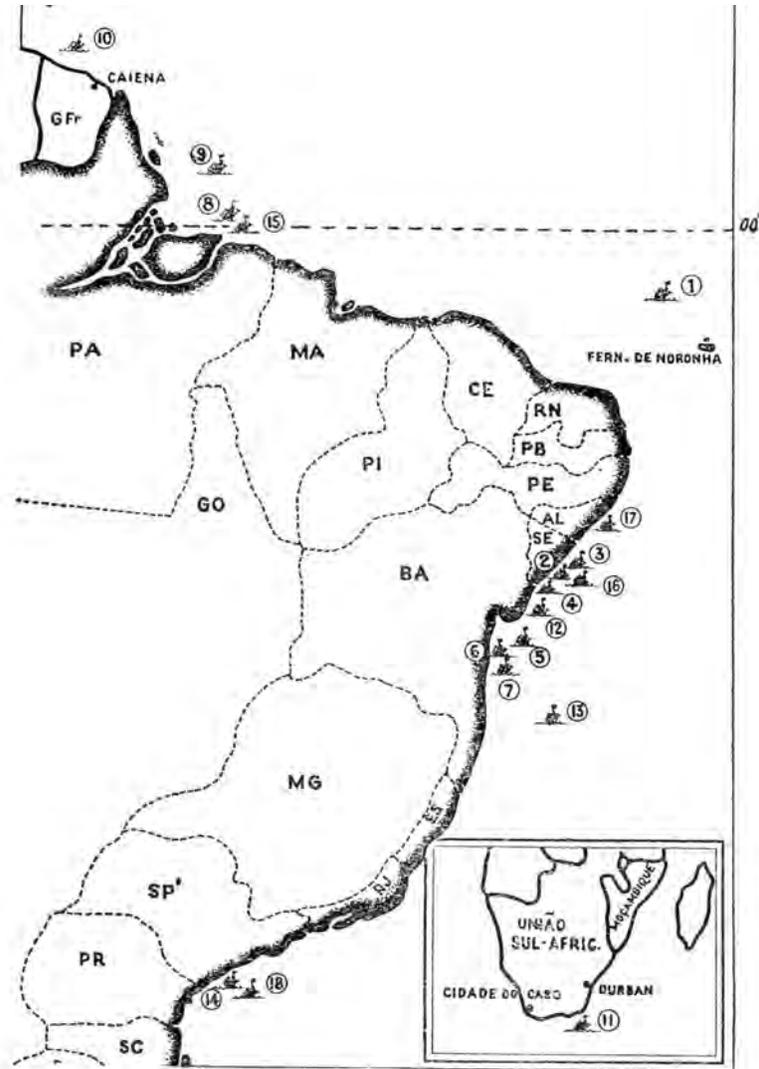
APÓS A DECLARAÇÃO DE GUERRA DO BRASIL AO EIXO

20. *Osório* (2.730 t) – 27/9/42 – 0003N – 04745W
21. *Lages* (5.5778 t) – 27/9/42 – 0017N – 04753W
22. *Antonico* (1.243 t) – 28/9/42 – 0530N – 05330W (costas da Guiana Francesa)
23. *Porto Alegre* (5.187 t) – 3/11/42 – 3527S – 02802W

24. *Apoloide* (3.766 t) – 22/11/42 – 1328N – 05440W
25. *Brasilóide* (6.076 t) – 18/2/43 – 1238S – 03757W (ao largo do Farol de Garcia D'Ávila – BA)
26. *Afonso Pena* (3.539 t) – 2/3/43 – 1610S – 03558W
27. *Tutoia* (1.125 t) – 30/6/43 – 2443S – 04719W (ao largo da Ponta da Jurea – SP)
28. *Pelotasloide* (5.228 t) – 4/7/43 – 0024S – 04736W (próximo à Foz do Rio Pará)

29. *Bagé* (8.235 t) – 31/7/43 – 1129S – 03645W
30. *Itapagé* (4.965 t) – 26/9/43 – 7 milhas ao sul de Maceió
31. *Cisne Branco* (299 t) – 28/9/43
32. *Campos* (4.663 t) – 23/10/43 – 2442S – 04545W (5 milhas ao sul de Alcatrazes)

ANEXO E

LOCALIZAÇÃO DO AFUNDAMENTO DOS MERCANTES BRASILEIROS
EM ÁGUAS NACIONAIS

NAVIOS MERCANTES NACIONAIS AFUNDADOS NO ATLÂNTICO SUL – Posição relativa dos 18 navios atacados e afundados no Atlântico Sul: – (1) *Comandante Lira*, embora torpedeado, conseguiu salvar-se; (2) *Baependi*, (3) *Araraquara*, (4) *Anibal Benévolo*, (5) *Itagiba*, (6) *Arará*, (7) *barcaça Jacira*, (8) *Osório*, (9) *Lages*, (10) *Antonico*, (11) *Porto Alegre* (na entrada do Índico Sul), (12) *Brasiloide*, (13) *Afonso Pena*, (14) *Tutoia*, (15) *Pelotasloide*, (16) *Bagé*, (17) *Itapagé*, (18) *Campos*. Houve ainda o *Cisne Branco*, afundado em setembro de 1943, cuja posição não foi levantada.

N.A.: De “Dias de Guerra no Atlântico Sul”, de autoria do General Paulo de Queiroz Duarte – p. 212

ANEXO F

**SUBMARINOS (U) E ROMPEDORES DE BLOQUEIO (RB)
AFUNDADOS NO ATLÂNTICO SUL**

| | Navio | Localização do afundamento | Crédito do afundamento |
|-------------|-----------------------------------|---|--|
| 1942 | | | |
| 21-11 | <i>Essenberger</i> (RB-1) | 0051N-02234W | Cruzador <i>Milwaukee</i> e CT <i>Sommers</i> |
| 1943 | | | |
| 6-1 | U-164 | 0100S-03900W Largo de Fortaleza | Catalina do UP-83 (Natal) |
| 10-3 | <i>Karin</i> (RB-2) | 650 milhas de Recife | Abordado pelo C <i>Savanah</i> e DD <i>Eberle</i> afundado pela própria tripulação |
| 15-4 | <i>SS Arquimede</i> (italiano) | 1323-S-03028W No Atol das Rocas | Catalina do VP-83 (Natal) |
| 17-5 | U-128 | 1108S-03538W Litoral de Alagoas | Mariner do VP-74 e DDs <i>Maffett</i> e <i>Jowett</i> |
| 9-7 | U-590 | 0322N-04828W Largo do Pará | Catalina do VP-94 (Belém) |
| 19-7 | U-513 | 2713S-04732W Litoral de S. Catarina | Mariner do VP-71 |
| 21-7 | U-662 | 0356N-04846W Largo do Pará | Catalina do VP-94 (Belém) |
| 23-7 | U-598 | 0405S-03323W No Cabo S. Roque | Liberator do VP-107 (Natal) |
| 31-7 | U-199 | 2345S-04257W Largo do Rio de Janeiro | Mariner do VP-7 + Catalina e Hudson FAB 3ª ZA |
| 31-7 | U-591 | 0828S-03442W Largo de Recife | Ventura do VP-127 (Fortaleza) |
| 11-8 | U-604 | 0500S-02000W Perto de Trindade | Liberator do VP-107 e DD <i>Moffett</i> com VP-129 Autodestruuiu-se |
| 27-9 | U-161 | 1230S-03530W | Mariner do VP-107 (Ascensão) |
| 5-11 | U-848 | 1009S-04800W | Liberator do VP-107 destacado em Ascensão |
| 25-11 | U-849 | 0630S-00040W | Liberator do VP-107 destacado em Ascensão |
| 1944 | | | <i>DD Sommers</i> |
| 31/1 | <i>Wesserland</i> (RB-3) | ? | |

N.A.: Dados extraídos do livro “O Brasil na Mira de Hitler”, de autoria de Roberto Sander, e do livro “Dias de guerra no Atlântico Sul”, de autoria do General Paulo de Queiroz Duarte.

ANEXO F – (Continuação)

| | | | |
|------|-------------------|---------------------------------|--|
| 4/1 | Rio Grande (RB-4) | 650 milhas do Cabo de São Roque | CL <i>Omaha</i> e DD <i>Jowett</i> |
| 5/1 | Burgenland (RB-5) | 640 milhas ao largo de Recife | Abordado pelo CL <i>Omaha</i> afundado pela tripulação |
| 6/2 | U-177 | 1035S-02312W | Liberator do VP-107 destacado em Ascensão |
| 15/6 | U-860 | 2502S-00458W | Avião do CVE <i>Solomons</i> |
| 29/9 | ? | 1045S-02530W | Liberator do VP-107 |

ANEXO G

LOCALIZAÇÃO DOS AFUNDAMENTOS DOS SUBMARINOS DO EIXO



ANEXO H

PERDAS DA MARINHA MERCANTE ALIADA PELA AÇÃO DO INIMIGO

| | | | |
|--------------|------------|-------------------|----------------------------------|
| 2.828 | navios com | 14.687.231 t | por ação de submarino |
| 820 | navios com | 2.889.883 t | por ação de avião |
| 534 | navios com | 1.406.037 t | por ação de mina |
| 104 | navios com | 498.447 t | por corsários – navios de guerra |
| 133 | navios com | 829.644 t | por corsários – navios mercantes |
| 99 | navios com | 229.676 t | por E-boats |
| 622 | navios com | 1.029.802 t | por outras causas |
| <u>5.150</u> | | <u>21.570.720</u> | |

N.A.: Tabela extraída de “White Ensign – The British Navy at War – 1939-1945”, de autoria do Cap. S. W. Roskill (RN)

ANEXO I

PERDAS DE SUBMARINOS NAZISTAS

Dos 1.162 submarinos construídos e comissionados durante a guerra, 785 foram afundados, 156 renderam-se e os demais foram autoafundados

Dos 785 submarinos afundados:

- 246 por ação de navio de superfície
- 288 por ação da aviação
- 50 por ação conjunta de navio e avião
- 21 por submarino
- 61 por bombardeio aéreo
- 26 por minas
- 93 por outras causas

Deles, 514 foram pelas forças da Commonwealth, 166 pela Marinha americana e 12 em ação conjunta.

N.A.: Tabela extraída de “White Ensign – The British Navy at War – 1939-1945”, de autoria do Cap. S. W. Roskill (RN)