

MARINHA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

– PARTE 6

GERSON DE MACEDO SOARES**
Capitão de Fragata
(*in memoriam*)

Outros grupos-tarefa eram formados para outras missões que frequentemente apareciam. Durante todo o período das operações, os comandantes, quer dos grupos, quer dos navios isoladamente, foram por mais de uma vez substituídos, depois de certa permanência regulamentar no mar. O Comandante Jerônimo Gonçalves, promovido a capitão de mar e guerra, foi nomeado comandante do Encouraçado *São Paulo*, estacionado no Recife, e o comandante deste até então, o Capitão de Mar e Guerra Theobaldo Pereira, promovido a contra-almirante, foi comandar o Distrito Naval do Norte (Comando Naval do Amazonas, com sede no Pará).

Enquanto não se processou o recebimento de todos os “caças-ferro”, o trabalho desses grupos-escolta foi excessivo: mal chegava um ao Recife, atracava ao cais, passando as mangueiras de óleo combustível, e tinha logo ordem de sair novamente para o mar três ou quatro dias depois e, não raro, no dia seguinte, escoltando novo comboio para o Rio de Janeiro, onde também a permanência andava sempre em torno dos seis dias apenas. Nesse período, além dos abastecimentos, das trocas necessárias de homens da guarnição, faziam-se também os reparos sempre solicitados por uma movimentação tão intensa. Mal, pois, chegava uma escolta ao porto, as listas de pedidos

* N.R.: Matéria encaminhada à *RMB* pelo Contra-Almirante (Ref^o) Edgar Hargreaves de Carvalho. Esta parte é a última da série publicada nas edições dos 3º e 4º trim./2010 e 1º, 3º e 4º trim./2011. Ela está integralmente disponível no Portal Segunda Guerra Mundial – Brasil na guerra em www.2guerra.com.br.

** N.R.: Chefe do Estado-Maior do Comando da Força Naval do Nordeste durante a Segunda Guerra Mundial.

de reparos, quer de máquinas em geral, quer de armamento, quer de rádio, de radar ou de aparelho de som, eram apresentadas por cada navio, e o pessoal do Departamento de Reparos da Força Naval do Nordeste, ou do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (Amic), no Rio de Janeiro, tinha que trabalhar, que “virar redondo” no serviço, noite e dia, sem parar um só momento, até dar os navios prontos a se fazerem de novo ao mar. Trabalho semelhante era levado a efeito nas oficinas de Salvador, na Bahia, com o concurso dos americanos ou não, graças à operosidade do Almirante Lemos Basto, comandante naval do Leste, e na Base Naval de Natal, sob a dinâmica direção do Almirante Ary Parreiras, para os reparos de motores diesel, principalmente dos caça-submarinos das duas classes.

Os comboios TJ (Trinidad-Recife) e JT (Recife-Trinidad) se sucediam regularmente de dez em dez dias em cada sentido. Como o percurso Recife-Rio se fazia regularmente em cinco dias e o de Trinidad-Recife em cerca de 12 dias, quando em breve, nossas escoltas foram atendidas até aquela colônia inglesa, havia, geralmente, no mar, ao mesmo tempo, quatro comboios com escoltas brasileiras, sem contar com as de comboios de menor importância, com as missões isoladas e as patrulhas oceânicas, que também em breve se iniciaram. A escala desses comboios tinha a aprovação das altas autoridades navais de Washington e conhecimento do Almirantado britânico,

pois navios de todas as bandeiras aliadas constituíam os trens dessas caravanas de tão precioso valor para alcançar a vitória.

Com efeito, navios provenientes até de Murmansk e do Canadá reuniam-se em portos dos Estados Unidos, grupados de acordo com o destino; os que deviam seguir para a África do Sul, portos do Índico e da América do Sul, entravam em

comboios geralmente passando por Guantânamo, em Cuba, até Trinidad, cuja área de ação estava sob o comando de uma outra esquadra americana, que não a 4ª do Atlântico Sul. A princípio, a colaboração brasileira nessas escoltas cingia-se à inclusão de um “caça-ferro”, por determinação do Almirante Ingram, que dizia sempre ser necessário mostrar alhures a nossa bandeira, para prestígio da Marinha brasileira,

O Almirante Ingram dizia sempre ser necessário mostrar alhures a nossa bandeira, para prestígio da Marinha brasileira, que devia mostrar ao mundo o que estava fazendo na guerra. A própria corporação e a Nação viviam na quase ignorância completa sobre o que faziam seus marinheiros

que devia mostrar ao mundo o que estava fazendo na guerra, embora este não fosse o modo de pensar das autoridades navais brasileiras, sempre embiocadas numa modéstia excessiva, em prejuízo da própria corporação e da Nação, que viviam na quase ignorância completa sobre o que faziam seus marinheiros.

Se imaginarmos que os navios-escolta necessitavam, periodicamente, de docagem para limpeza de casco, das aspirações no costado, das válvulas de fundo, bem como para reparos de hélices, buchas, lemes etc., e considerando-se que só o Rio de Janeiro possuía diques em condições de atender a esse serviço, bem se pode aquilatar das

dificuldades a vencer para manter o ritmo dos comboios. Foi quando os americanos fizeram transportar dois diques flutuantes, um para Natal e outro para Salvador, porto este em que seus cruzadores e contratorpedeiros passaram a fazer base para as suas patrulhas oceânicas, devido ao grande congestionamento do Recife. Nossos navios começaram a utilizar esses diques.

Mas além desse precioso auxílio dado pela Fourth-Fleet, outros muitos nos eram prestados para atender às novas unidades e ao moderno aparelhamento: técnicos americanos, especialistas que nós não possuíamos, e os sobresselentes de motores Diesel, de máquinas auxiliares dos caça-submarinos, de rádio, de aparelhos de som e de radar eram pedidos continuamente no Recife, em Natal, em Salvador e até em portos distantes como os de Belém, de Fortaleza, de Vitória, do Rio e mesmo de Montevidéu, e sempre transportados por via aérea, pela magnífica rede de aviões de transporte norte-americanos, visto que nós próprios não tínhamos formado os nossos técnicos, nem constituído os nossos estoques de material moderno, assim como estava esgotada a capacidade de transporte da Força Aérea Brasileira, cujos aparelhos fizeram mais do que o possível, mesmo com risco de segurança.

A 29 de novembro de 1943 haviam sido incorporados à Armada novos contratorpedeiros, o *Marçílio Dias*, o *Mariz e Barros* e o *Greenhalgh*, que, segundo desenho americano, haviam sido construídos com material quase exclusivamente da mesma

procedência, nos estaleiros da Ilha das Cobras, pelo Amic; não havia, entretanto, para eles o armamento moderno que lhes estava indicado e, com a guerra, não era fácil obtê-lo no Rio de Janeiro, para instalação pelo mesmo Arsenal, que havia construído os navios. O Almirante Ingram insistia para que estes fossem enviados aos Estados Unidos a fim de receber o novo armamento, alça-diretora e aparelhamento correlato, suscitando-se, então, uma questão de amor-próprio afetando o diretor do

Consistiam essas patrulhas oceânicas em bater, durante cerca de 15 dias a fio, certas áreas do Atlântico Sul, entre a costa do Brasil e a da África, para interceptar a passagem de submarinos, de *raiders* e de “varadores de bloqueio” vindos de Cingapura

Amic, o qual fez demorar as providências, com decisões e recuos. Mas, afinal, seguiram os novos contratorpedeiros da série M para o Arsenal de Filadélfia, escalonadamente, ali montando a sua artilharia definitiva. Mas mesmo antes desse fato, já o *Marçílio Dias* havia sido incorporado à Força Naval do Nordeste (13 de março de 1944) e começou a fazer patru-

lhas oceânicas, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Renato Guillobel, em grupos-tarefa com cruzadores americanos da classe *Omaha*.

Consistiam essas patrulhas oceânicas em bater, durante cerca de 15 dias a fio, certas áreas do Atlântico Sul, entre a costa do Brasil e a da África, para interceptar a passagem de submarinos, de *raiders* e de “varadores de bloqueio” vindos de Cingapura com carregamento principal de borracha para a Alemanha, muitos dos quais foram postos a pique.

Em pouco tempo, o treinamento assim obtido foi tão auspicioso que o Almirante Ingram pensou em ir substituindo os navios

americanos, urgentemente solicitados em outros teatros mais importantes da guerra naval, como o Atlântico Norte e o Pacífico, pelos navios brasileiros, quer nas escoltas de comboio até Trinidad, quer nas patrulhas oceânicas. Já os contratorpedeiros da classe do *Davis* e do *Winslow* iam sendo retirados de nossas águas.

Depois de intensa preparação, deixava finalmente, a 2 de julho de 1944, a Guanabara o transporte de guerra norte-americano *General Mann*, que levava para a Itália a Força Expedicionária Brasileira (FEB), isto é, o primeiro dos cinco Escalões de Embarque, sob o comando do General Zenóbio da Costa, indo no mesmo navio o comandante em chefe, o General Mascarenhas de Moraes. Tanto a esse transporte como a outros que conduziram os demais escalões da

FEB deram escolta navios da Força Naval do Nordeste, conjuntamente com outros americanos; assim, ao longo da costa até às águas do Nordeste, os cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, que podiam desenvolver boa velocidade, mas com reduzido raio de ação, se revezaram no serviço desses comboios, e os contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias*, mesmo tendo que se reabastecer, um deles de combustível no Recife, fizeram toda a escolta até Gibraltar. Esse trabalho foi devidamente apreciado pelo General Mascarenhas de Moraes, que, ao deixar a escolta brasileira o primeiro comboio naquele porto europeu, transmitiu ao comandante do *Mariz e Bar-*

ros uma sugestiva mensagem: “Em nome dos brasileiros aqui a bordo, que partem para a linha de frente a fim de continuar o trabalho de nossa Marinha na defesa da nossa soberania, apresento minhas despedidas, gratíssimo pela vossa excelente proteção antissubmarino”. A resposta do Capitão de Mar e Guerra Antônio Alves Câmara Júnior foi: “Os representantes da Marinha do Brasil tiveram grande honra

em comboiar vossas forças e fazerem votos de todo sucesso, para maior glória das armas brasileiras”.

O General Mascarenhas de Moraes, antes de ser convidado para comandar a FEB, fora comandante da 7ª Região Militar, com sede no Recife, e ali fora testemunha ocular dos esforços desenvolvidos pela Marinha de Guerra desde a fase da manutenção de neutralidade.

Os navios-auxiliares da Marinha brasileira também não tinham descanso: o Navio-Tanque *Mara-jó*, metido em comboios JT, ia a Trinidad seguidamente para buscar óleo combustível; os pequenos transportes *José Bonifácio* e *Vital de Oliveira* estavam sempre em atividade para o norte e para o sul, transportando suprimentos e homens, bem como, por vezes, material de guerra, entre vários portos; como eram, entretanto, de pouca marcha, nem sempre podiam ser incluídos nos comboios TJ ou JT e precisavam de escolta especial, pois só dispunham de precaríssimo armamento.

Numa dessas viagens, aproximava-se o *Vital de Oliveira* do Rio de Janeiro,

“Em nome dos brasileiros aqui a bordo, que partem para a linha de frente a fim de continuar o trabalho de nossa Marinha na defesa da nossa soberania, apresento minhas despedidas, gratíssimo pela vossa excelente proteção antissubmarino”

General Mascarenhas de Moraes

sob escolta do Caça-Submarino *Javari*, comandado pelo Capitão-Tenente Durval Pereira Garcia, quando foi torpedeado em 19 de julho, cerca de 25 milhas da costa ao sul do Cabo de São Tomé, submergindo em três minutos. Pereceram cem homens, inclusive três oficiais subalternos. O comandante, Capitão de Fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo, salvou-se.

Foi este o primeiro navio de guerra do Brasil que se perdeu durante toda a campanha naval, por ação submarina do inimigo.

Ainda bem, porém, não se achava a Nação refeita do abalo produzido por esse afundamento, já a 21 do mesmo mês

uma catástrofe marítima, esta não por ação inimiga, mas em consequência dos percalços da guerra, enlutava muitas outras famílias brasileiras. Desta vez era a Corveta *Camaquã*, que chegava ao largo

do Recife como escolta de um comboio, em cujo serviço teve que se movimentar além do normal, com variações de rumos e velocidades para atender a diversos incidentes na navegação, virou, soçobrando, por ter gasto o óleo combustível até ao lastro, bem como a água. Agravaram a situação da falta de lastro o fato de o navio levar do Rio para o Recife passageiros militares em número maior do que o recomendado e volumes de carga, constituindo tudo isso peso alto que contribuiu para o desequilíbrio, condição agravada pelo estado do mar. Nesse sinistro, ocorrido em consequência de operações de guerra, pereceram 36 homens, entre praças, sargentos, suboficiais, um oficial e o próprio comandante, Capitão de Corveta Gastão Monteiro Moutinho, que fora assistente

O Navio-Transporte *Vital de Oliveira* foi o primeiro que se perdeu durante toda a campanha naval, por ação submarina do inimigo

do então Comandante Dutra, quando ainda no comando da Divisão de Cruzadores.

A organização dos comboios era sempre objeto de cuidadoso estudo e de múltiplas providências destinadas a garantir o êxito das travessias e a chegada dos navios aos portos de destino com a maior segurança. O que se passava a este respeito no Recife era, enfim, o mesmo que se passava no Rio de Janeiro, em Salvador, em Trinidad ou em qualquer outro porto em que os Aliados organizassem comboios marítimos. Até as instruções completas e os ensinamentos táticos a serem empregados em qualquer ação das escoltas contra o inimigo eram,

para nós, a tradução das americanas FTP (Fleet Tactical Publications), que, por sua vez, eram adaptação ou reprodução das instruções inglesas.

Assim, no Recife, por exemplo, quando os navios mercantes,

destinados ao norte ou ao sul, ficavam prontos, com a sua carga completa, aguardavam o dia da saída do próximo comboio; a Força Naval do Nordeste escalava a escolta respectiva, ou um de seus grupos-escolta, e a indicava às autoridades navais americanas da 4ª Esquadra (Departamento de Operações). Na véspera do dia em que devia passar o “Tupi-Joia” ou o “Joia-Tupi” ao largo do Recife, realizava-se uma conferência de endoutrinamento para os comandantes dos mercantes e dos navios da escolta com o respectivo comandante mais antigo, ou do grupo-escolta, que seria o de todo o comboio. Essa conferência realizava-se em uma das salas do edifício-sede do Comando da 4ª Esquadra, ou a bordo do Tênder *Belmonte*, sempre com

a presença do chefe do Estado-Maior da Força Naval do Nordeste. As instruções eram fornecidas pelas autoridades americanas e consistiam geralmente no seguinte: relação dos navios do comboio, trem e escolta, com informações sobre destino, carga, armamento etc.; derrota a seguir; derrota para os navios desgarrados do comboio; ordem de saída do porto e posição a ocupar na formatura do trem de acordo com o número recebido; modo de agir dos mercantes na travessia, evitando fumaça excessiva, lixo atirado n'água, luzes de qualquer natureza à noite, funcionamento de aparelhos-rádio etc. As escoltas tinham ainda as suas instruções privativas constantes das publicações secretas especiais e das que cada comandante de grupo-escolta baixava, dentro da doutrina. A derrota a seguir era uma das que constavam dos planos gerais de operações, umas destinadas aos comboios do sul, outras para os que vinham do norte, designadas todas por nomes pitorescos como “Bacon”, “Porck”, “Eggs”, “Tomatoes” etc., e afastadas desigualmente da costa. Com todos esses elementos, o comando da Força Naval do Nordeste baixava, em memorando, a necessária “ordem de operações” para cada comboio.

No dia seguinte, quando devia passar o TJ ou o JT ao largo do porto, em ponto prefixado da derrota, iam saindo do ancoradouro ou do cais, à hora conveniente, mas geralmente muito cedo, às 5 ou 6 horas, em primeiro lugar os navios da escolta – os “caças-pau”, os “caças-ferro”, as corvetas e o cruzador, cujo comandante seria o de todo o comboio. Cada um que contornava a extremidade do molhe seguia logo o “canal varrido”, limpo de quaisquer minas quiçá lançadas insidiosamente pelo inimigo, e, já mais ao largo, iniciava a “varredura sonora”, com seus aparelhos de

escuta antissubmarino, aguardando a saída dos mercantes. Quando estes se achavam todos ao largo, depois de uma manobra de desatracação e saída demorada e difícil, em que apenas dois rebocadores, o *Quatro de Outubro* e o *Cabedelo*, durante toda a guerra, desenvolveram um trabalho porfiado e louvável, os escoltas tomavam posição e o pequeno comboio seguia assim para o ponto de encontro com o grande comboio internacional TJ.

A escolta americana era rendida pela brasileira e entrava no porto conduzindo os navios para ali destinados. Os que se iam agregar ao comboio tomavam então as suas posições nas respectivas colunas de acordo com as instruções recebidas na véspera, na conferência de endoutrinamento dos comandantes, enquanto os navios de guerra da escolta já haviam ocupado, com maior velocidade, seus postos na vanguarda, dos flancos e na retaguarda da formatura do trem, ziguezagueando ininterruptamente e fazendo funcionar seus aparelhos de som, estabelecendo uma “cortina sonora” impenetrável ao inimigo, e os seus radares, quando ordenado pelas instruções recebidas do comandante do comboio. A navegação era completamente às escuras, mantendo-se, nos primeiros tempos da campanha submarina, também completo silêncio-rádio. E seguiam-se cinco ou seis dias de travessia marítima cheia de cuidados, perigos e atribulações, fosse qual fosse o estado do tempo. Mais tarde, nas travessias para Trinidad, a duração da viagem era de 12 a 15 dias, daquela ilha até ao Recife, contra a forte correnteza, principalmente a do estuário do Amazonas, e contra o vento; na ida, em condições favoráveis, gastavam-se de dez a 12 dias.

Saídas como essas se repetiram no Recife e no Rio de Janeiro, bem como em Salvador, muitas dezenas de vezes. Foram muitos os comboios grandes, in-

ternacionais, cujas escoltas foram feitas pelos navios de nossa Marinha de Guerra, protegendo cerca de 3 mil navios de múltiplas nacionalidades, correspondendo a um montante de 15 milhões de toneladas, com uma regularidade elogiada pelas mais altas autoridades americanas, fosse qual fosse o tempo, roncasse como roncasse a tormenta, houvesse a cerração que houvesse, despejassem-se as catarratas do céu ou não...

O trabalho dos “caças-pau”, dos cacinhas, como eram carinhosamente chamados, foi, nessas escoltas, de inestimável valor, pela fibra, pela abnegação e pelo patriotismo indomável da gente brasileira que os guarnecia. Como verdadeiras lanchas que eram, sua permanência por seis dias no mar, em tão exaustivo serviço, era por demais penosa; por isso, eram geralmente rendidos à passagem dos comboios por Salvador, em cujo porto ficavam sempre estacionados dois deles.

E assim, tão eficiente foi a ação dessa nossa gente valorosa do mar que, em tantos comboios feitos, nunca se perdeu um navio mercante que estivesse diretamente sob a guarda de uma escolta brasileira. De fato, os poucos casos de perda de navios, verificados em comboios sob a responsabilidade de escoltas brasileiras, demonstram que as circunstâncias foram todas fortuitas e independentes da eficiência da nossa ação protetora ou repressora. Além do caso do *Pelotaslóide*, em condições até hoje não identificadas, à entrada do canal

de Bragança, depois de ter tomado prática em Salinas; do caso do *Afonso Pena*, seguindo à noite, por engano, navios que iam para a África do Sul, desgarrando-se assim de seu verdadeiro comboio; do caso do *Bagé*, destacado de um comboio TJ, ao qual estava comprometendo com a sua irremediável fumaceira, houve ainda um caso, o do cargueiro americano *Fitzjohn Porter*.

Foram muitos os comboios grandes, internacionais, cujas escoltas foram feitas pelos navios de nossa Marinha de Guerra, protegendo cerca de 3 mil navios de múltiplas nacionalidades. Tão eficiente foi a ação dessa nossa gente valorosa do mar que, em tantos comboios feitos, nunca se perdeu um navio mercante que estivesse diretamente sob a guarda de uma escolta brasileira

Saía este de Salvador, num comboio BT (Bahia-Trinidad) com quase 30 mercantes no trem, e atrasara-se, perdendo a sua posição na formatura e passando à condição de desgarrado, quando foi torpedeado à noite. Sua guarnição foi salva pela Corveta *Carioca*, do comando do Capitão de Corveta Pedro Paulo de Araujo Suzano. Entre os navios de guerra, o único caso de torpedeamento foi o do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, presumindo-se que o ataque fora feito estando o submarino

à superfície; por isso que o escolta, Caça-Submarino *Javari*, nada tinha percebido no seu aparelho de escuta submarina e, não possuindo radar, não podia pressentir o inimigo emerso.

Essa eficiência das escoltas brasileiras despertou a confiança do comandante em chefe do Atlântico Sul, Almirante Ingram, e, além da deste, a das altas autoridades navais americanas. A consequência disso foi a anuência à aspiração brasileira de receber novos e melhores navios, come-

çando então, depois do feliz êxito das negociações, a transferência para a nossa Marinha de Guerra de oito *destroyers-escort* (DEs) ou contratorpedeiros de escolta (CTEs).

Para o recebimento dessas novas unidades, dotadas de máquinas e aparelhamentos de uma técnica moderna mais adiantada que a dos então manejados por nós, foi necessário enviar ainda aos Estados Unidos grupos de comandantes e oficiais e núcleos de suboficiais, sargentos e praças – os homens-chave – para cada um dos navios que deviam ser entregues, a fim de tirar cursos expeditos e fazer estágio em contratorpedeiros da mesma classe. Ao mesmo tempo, outras turmas mais ou menos numerosas, chefiadas por um oficial, eram embarcadas, no Recife e em Natal, em navios americanos do tipo DE para se exercitarem no mar, em comissões demoradas.

A primeira transferência desses navios se fez em Natal, a 1^o de agosto de 1944, na ponte da Base Naval, onde se achavam atracados os DEs *Herzog* e *Pennwill*, que passaram para a Marinha brasileira com os nomes de CTEs *Bertioga* (“Bel”) e *Beberibe* (“Be2”). Discursaram os almirantes Ingram, fazendo a entrega pelo Governo norte-americano, e Ary Parreiras, recebendo como representante do Governo brasileiro. Do discurso daquele consta o seguinte trecho: “Os oficiais e praças da Marinha do Brasil têm trabalhado em perfeita harmonia com seus irmãos do Norte. Aceitaram e de tal modo assenhorearam-se de nossos métodos de treinamento que guarnições novas estão neste momento reunidas e prontas para marchar para bordo e imediatamente operar com estes navios, com a mesma eficiência das guarnições que estão para deixá-los”.

A segunda transferência, ainda realizada em Natal, se deu a 12 de agosto: os DEs *Reybold* e *Mc-Ann* passaram a ser os CTEs *Braçuí* e *Bauru*.

Depois dessa entrega, pareceu que as autoridades americanas haviam recuado no propósito de fazer entrega ao Brasil de mais quatro contratorpedeiros; o tempo ia passando e não havia notícia de nova cerimônia de transferência.

Com os quatro já sob a bandeira brasileira, o Almirante Ingram, sempre demonstrando a preocupação de elevar o prestígio de nossa Marinha de Guerra com a anuência de nossas próprias altas autoridades navais e seguro da eficiência longamente comprovada de nossas guarnições, começou a aumentar o número dos navios de guerra brasileiros nas escoltas do Recife até Trinidad.

Entretanto, a 12 de novembro de 1944, o Vice-Almirante Jonas Howard Ingram despedia-se dos brasileiros, deixando o Comando da 4^a Esquadra, que passou ao Vice-Almirante William Munroe, a fim de, com o posto de almirante (quatro estrelas), comandar toda a Esquadra do Atlântico dos Estados Unidos. Entre os vários elogios que fez então, foram dos mais justos os dirigidos aos capitães de corveta Archimedes Botelho Pira de Castro e Pedro Paulo de Suzano, ambos oficiais brasileiros de ligação junto ao Comando da 4^a Esquadra, aquele desde os tempos do *Potoka*, e este passando o comando da Corveta *Carioca* ao primeiro para ocupar-lhe o lugar no Estado-Maior americano.

Assumindo o seu novo posto, o Almirante Ingram teve como uma de suas primeiras preocupações a de retirar do Atlântico Sul, da 4^a Esquadra, quase todos os navios dos seus grupos-escolta para que fossem substituídos, obrigatoriamente, por navios brasileiros. Como os últimos DEs não eram entregues, esse fato causou dificuldades ao Comando brasileiro. Apelou, então, o Almirante Soares Dutra, em mensagens radiográficas, para o seu particular amigo, o Almirante Ingram, cujo prestígio foi posto à

prova, com êxito. Assim, a 20 de dezembro de 1944, eram entregues à Marinha brasileira, pelo Almirante Munroe, em Natal, mais dois DEs, o *Cristopher* e o *Cannon*, que arvoraram o Pavilhão Nacional com os nomes de *Benevente* e *Baependi*.

Houve, entretanto, nova pausa e indícios de que não seriam mais transferidos navios de guerra para o Brasil. Apelou ainda o Almirante Soares Dutra para o grande prestígio pessoal do Almirante Ingram, que respondeu tranquilizadamente. Graças a esses passos, a 10 de março de 1945 era recebido o *Babingtona*, ex-*Alger*, entregue pelo Comodoro Nixon, chefe do Estado-Maior do Almirante Munroe, e, finalmente, a 20 de março, o *Marts* passava a chamar-se *Bocaina*, com o pavilhão brasileiro. Assistiu a esta última cerimônia o ministro da Marinha, Almirante Henrique Guilhem, que chegara a Natal a bordo do Contratorpedeiro *Greenhalgh*, do comando do Capitão de Mar e Guerra Ernesto de Araujo.

Do fim de 1944 para os primeiros meses de 1945, enquanto os comboios do Recife para o Rio e deste porto para Santa Catarina continuavam regularmente, feitos pelos navios da Força Naval do Nordeste e da Força Naval do Sul, na seção dos “Joia-Tupi” e “Tupi-Joia”, entre o Recife e Trinidad, as escoltas passaram gradativamente a ser constituídas exclusivamente por unidades brasileiras dos tipos CTEs e CSs classe *Guaporé*. Os comandantes de escolta norte-americanos, oficiais de reserva dos postos de capitão de corveta e de fragata, foram também substituídos por oficiais brasileiros deste último posto, que fizeram um treinamento prévio em viagens redondas

Recife-Trinidad. Esses oficiais foram os capitães de fragata Silvino José Pitanga de Almeida, Jorge da Silva Leite, Aldo de Sá Brito e Souza e João Batista de Medeiros Guimarães Roxo. Seus grupos-escolta, a princípio de seis navios, foram seccionados em dois subgrupos de três cada um, para atender ainda ao serviço completo, com a retirada total dos navios americanos. Foi necessário então manter um oficial brasileiro de ligação em Port of Spain, Trinidad, para facilitar nossas operações junto ao comando americano daquela área.

Enquanto esses comboios continuavam assim, num percurso de cerca de 3 mil milhas entre Trinidad e Rio de Janeiro, sempre

contando com o concurso da Aeronáutica, na forma de coberturas aéreas feitas por aviões Catalina e por *blimps*, dirigíveis apropriados a esse fim, também não tinham tido interrupção as patrulhas oceânicas de nossos contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias*

Salvamento de náufragos de um navio da Mala Real Inglesa pelo caça- submarino comandado pelo Capitão-Tenente Helio Leoncio Martins

com os cruzadores americanos até Ascensão, assim como as escoltas aos transportes que levaram os últimos escalões da FEB para a Itália, e aos navios abastecedores das ilhas de Trinidad e de Fernando de Noronha.

Ações outras de menor importância podem ser relacionadas em rápidos traços:

a) quando se iniciou a campanha da borracha, para a qual era necessário transportar os “soldados da borracha” do Ceará ou do Maranhão para Belém do Pará, as comissões encarregadas desse serviço apelaram para a Marinha e, afinal, o Comando da 4ª Esquadra dava mais esta incumbência à Força Naval do Nordeste – escoltar de Fortaleza ou de São Luís do Maranhão para Belém o “navio da borracha”, geralmente

o *Comandante Ripper*, que, carregado de centenas, às vezes um milhar, de cearenses aventureiros, fazia quinzenalmente a travessia entre aqueles portos sob a escolta de um caça-submarino;

b) em certa época, nosso Exército teve necessidade de transportar tropas e copioso material de guerra do Rio de Janeiro para o Rio Grande do Sul e para pequenos portos do sul do Estado da Bahia; os transportes, mercantes nacionais, foram escoltados por navios da Força Naval do Nordeste – o Cruzador *Bahia* e algumas corvetas;

c) umas poucas ações características da vida do mar e da época de guerra, como o reboque da corveta americana *Saucy* pela Corveta *Caravelas* e o auxílio prestado pelo *Cabedelo* ao USS *Florida*, encalhado em Fortaleza (julho de 1943), o salvamento de naufragos do mercante *Litzjohn* da Frota da Liberdade, afundado, o salvamento de outros naufragos de um navio da Mala Real Inglesa pelo caça-submarino comandado pelo Capitão-Tenente Helio Leoncio Martins, o contra-ataque a um submarino inimigo pelo Contratorpedeiro *Greenhalgh* ao largo de Cabo Frio (julho de 1944);

d) a ida para o porto de Salvador, Bahia, dos dois monitores da Flotilha Fluvial de Mato Grosso, o *Parnaíba* e o *Paraguassu*, sob escolta de corvetas, a fim de servirem de força local de patrulhamento no Comando Naval de Leste, que, sob a dinâmica direção do Almirante Lemos Basto, foi o mais eficiente dos comandos navais.

Durante as travessias realizadas pelos comboios, inúmeras vezes tiveram os nos-

so navios-escolta que fazer ataques, com bombas de profundidade, a submarinos pressentidos pelos aparelhos de escuta. Embora não haja dessas ações resultados como prova palpável, irretorquível de sua veracidade, muitos de nossos navios, como o *Caravelas*, o *Cananeia*, o *Carioca* e outros, contam, no seu ativo, ataques ao inimigo caracteristicamente certos e considerados incontestáveis pelos seus tripulantes.

Como quer que seja, sem levar em linha de conta os pequenos serviços assinalados

(escolta aos abastecedores das ilhas guardadas, escolta aos “navios da borracha”, ao navio do cabo-submarino e tantas e tantas outras), desde o início das operações até fins de abril de 1945 podia-se computar o número de comboios realizados pelas Forças Navais brasileiras cooperando com unidades americanas

Ascendeu a 2.981 o número de navios escoltados pela Marinha de Guerra brasileira, dos quais 1.396 nacionais, 1.051 americanos, 235 ingleses e os demais pertencentes a várias outras bandeiras

em 251, dos quais 181 em águas ao largo da costa brasileira e 70 em águas estrangeiras. A carga exclusiva de nossos navios-escolta, realizaram-se 195 comboios, sendo 174 em águas nacionais e 21 em águas estrangeiras. Ascendeu a 2.981 o número de navios escoltados pela Marinha de Guerra brasileira, dos quais 1.396 nacionais, 1.051 americanos, 235 ingleses e os demais pertencentes a várias outras bandeiras. A tonelagem bruta desses navios escoltados chegou à respeitável cifra de 14.175.970 toneladas, cujo valor aproximado é de 57 bilhões de cruzeiros. A extensão das rotas percorridas por esses comboios foi calculada em 600 mil milhas ou cerca de 1.200.000 quilômetros, formidável trabalho de proteção à navegação mercante das Nações Unidas,

só no Atlântico Sul, se considerarmos que este número representa 30 vezes a volta ao mundo sobre o equador. Calculou-se que esse admirável serviço, o esforço feito pela Esquadra brasileira em relação à americana, foi na razão de 4:1, considerando o número de navios de guerra que fizera as escoltas e o número de mercantes escoltados por uma e outra Marinha.

A campanha submarina fora inteiramente subjugada, mas os submarinos varadores de bloqueio continuavam teimando na sua travessia de Cingapura para a Alemanha, fazendo vítimas esporádicas, nas águas remotas do Atlântico Central, dobrando o Cabo da Boa Esperança e procurando varar os mares a meio caminho entre Ascensão e a África ou entre aquela ilha e a costa brasileira.

Findava a guerra na Europa. Era maio de 1945. Os comboios, ainda que regulares, foram diminuindo de importância e já se tratava de libertar deles certos navios de boa marcha. Primeiro foram os navios-tanques que passaram a navegar escoteiros para ganhar na entrega do combustível líquido que transportavam; logo após, os mercantes bastante rápidos, ficando apenas sujeitos aos comboios os navios de passageiros e os de velocidade média de 8 a 9 milhas horárias.

A 18 de maio, o Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, comandante da Força Naval do Nordeste, baixava a seguinte Ordem do Dia:

“Terminou a guerra.

O Brasil está agora certo de perdurar como nação livre, soberana e segura de seus destinos!

Despertadas todas as suas energias potenciais para revidar a injustificada agressão inimiga contra bens materiais e vidas preciosas, a grande Nação brasileira soube apresentar-se perante seus aliados coesa e forte, desde os que, nas retaguardas, pre-

paravam e sustentavam, com o seu esforço de guerra, a ação efetiva e eficaz contra o inimigo, até aos que, nas linhas de frente de terra, ar e mar, agiam firmemente no revide altivo às afrontas recebidas.

Esteve a Marinha brasileira vigilante e pronta na hora da expectativa, enquanto se mantinha a Nação neutra e estrugiu o furor das batalhas ao longe; ativa, incansável, arrojada e segura na defensiva e na ofensiva, quando soou a hora de deixar de todo as normas sempre apreciadas do Direito, a fim de empregar a Força como única razão para convencer os insanos agressores.

E desde então até à hora já anunciada da vitória, esteve uma parcela dessa Marinha gloriosa – a Força Naval do Nordeste – sempre no mais aceso da luta, no largo setor que lhe foi dado guarnecer. Não houve, em toda a duração de suas atividades, para os seus homens um segundo de descanso completo, fosse à luz do dia ou à incerteza das horas mortas da noite, fossem quais fossem as condições do tempo, fossem quais fossem as agruras ou os sofrimentos físicos.

Reboou, enfim, o brado de vitória: Vencemos!

E o Brasil saiu dessa guerra tão grande quanto qualquer das maiores nações do Mundo!

Estamos satisfeitos: cumprimos o nosso dever para com a Pátria! Orgulhem-nos, pois, da Força Naval do Nordeste!”

O serviço de comboios já havia sido suspenso, e os nossos contratorpedeiros das classes *Marçílio Dias* e *Bertioga* e os caça-submarinos da classe *Guaporé*, extintas as escoltas, foram reagrupados em “grupos de ataque” (*killers-groups*), que deviam fazer-se ao mar, sob o comando dos mesmos capitães de fragata comandantes dos grupos-escolta, a fim de interceptar os submarinos varadores de bloqueio, devendo patrulhar certas áreas entre a costa nordeste brasileira e Ascensão. Os demais navios

da Força Naval do Nordeste continuavam a patrulhar ininterruptamente os mares, desde o Rio de Janeiro até Belém, tocando nos portos intermediários.

Ao terminar a guerra na Europa, quase que as forças do Atlântico Sul, a 4ª Esquadra sob o comando do Almirante Munroe, se cingiam apenas à Força Naval do Nordeste, cujas unidades foram substituindo as americanas em todas as suas tarefas.

Se a tarefa propriamente de guerra, entretanto, já havia findado, outra ainda complementar e de grande importância surgia, sem transição nem descanso, Atlântico adentro – a do emprego dos três contratorpedeiros classe *Marcílio Dias*, dos oito classe *Bertioga* e dos dois velhos cruzadores, o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*, como apoio para o transporte aéreo das tropas americanas evacuadas

do teatro de guerra europeu e necessárias, com urgência, na campanha do Pacífico que prosseguia.

Dois rotas aéreas transatlânticas haviam sido estabelecidas para as aeronaves americanas – Dakar-Natal e Monrovia-Ascensão-Natal, em cada uma das quais três pontos denominados “estações” deviam ser guarnecidos por navios de guerra que orientassem os aviões-transporte por marcações radiogoniométricas e prestassem socorro rápido aos que porventura caíssem no mar ou tivessem qualquer avaria. Era intenção das autoridades navais aliadas que essas seis estações fossem guarnecidas por navios brasileiros, incluindo então os caça-submarinos classe *Guaporé*, que se aguentavam bem no mar. Nesse sentido foram feitos os entendimentos no Rio de

Janeiro entre o chefe da Missão Naval e o ministro da Marinha, concordando este com o novo serviço, mas sem avaliar bem a extensão que devia ter. Transmitido o assentimento para o Almirante Munroe, mandou este chamar o chefe do Estado-Maior da Força Naval do Nordeste (ausente temporariamente o comandante) e deu-lhe as ordens necessárias, logo depois ampliadas pelo seu próprio chefe de Estado-Maior, o Comodoro Nixon. Examinada a situação, o chefe do Estado-Maior da Força-Tarefa 46 da 4ª Esquadra (Força Naval do Nordeste) tratou de reunir os navios necessários e de tomar as providências, que incluíam a remessa para Dakar, na África, de um grupo de reparos, prontamente obtido na Base Naval de Natal, de um intendente, pessoal auxiliar, e dos primeiros navios que deviam guarnecer as duas estações da

Foi o Cruzador *Bahia* o terceiro navio de guerra afundado durante toda a campanha, cujas perdas, entre comandantes, oficiais, suboficiais, sargentos e praças, subiram a 467 vidas

costa da África. Quando, porém, estas providências chegaram ao âmbito da alta administração naval brasileira, houve uma surpresa, com o conhecimento, só então, das realidades e da extensão do serviço que se pedia dos nossos navios; novo entendimento se fez, por isso, partindo agora das autoridades brasileiras, e novas ordens foram dadas: duas estações em cada uma das rotas, num total de quatro, na parte ocidental do Atlântico, deviam ser guarnecidas por navios brasileiros; as duas restantes, uma em cada rota, por ingleses. Perdia, assim, a Marinha de Guerra brasileira a última oportunidade para mostrar o pavilhão brasileiro no estrangeiro com o prestígio de que tanto fazia questão o Almirante Ingram.

Esse novo e pesado serviço, reclamando muita paciência pela sua monotonia

e insipidez, iniciou-se no fim de maio de 1945. Cada navio devia permanecer por dez dias na estação que lhe fora ordenado guarnecer; os que iam para as estações mais distantes, em cada rota Natal-Dakar e Natal-Ascensão, numeradas 12 e 15, permaneciam, assim, cerca de 16 dias no mar, incluindo os de viagem para atingir aqueles pontos e regressar ao porto; os que se destinavam às estações mais próximas, numeradas 13 e 14, ficavam cerca de 13 a 14 dias consecutivos em pleno oceano.

Numa dessas estações, justamente na de número 13, achava-se, na manhã de 4 de julho, o velho Cruzador *Bahia*, veterano das duas guerras mundiais e cheio de serviços inestimáveis à Marinha e à Pátria. Para aproveitar o tempo, cumprindo um programa de exercícios, iniciou um treinamento

com metralhadoras antiaéreas; quando ainda se preparavam as armas, uma metralhadora de ré, cuja montagem era defeituosa, em relação à pontaria perigosa em depressão, disparou, e projéteis explosivos foram atingir as cargas das bombas de profundidade nos cabides da popa, determinando violenta explosão, cuja consequência foi o afundamento do navio em poucos instantes. Perderam-se nesse sinistro 337 vidas preciosas, entre as quais a do comandante, Capitão de Fragata Garcia d'Ávila Pita de Carvalho e Albuquerque, todos com assinalados serviços de guerra e quando o navio ainda se achava empenhado numa tarefa complementar quanto à guerra na Europa,

mas ainda em período de guerra com o Japão, a que o Brasil também fora arrastado.

Foi esse o terceiro navio de guerra afundado durante toda a campanha, enlutando, com a sua perda total, a Marinha de Guerra brasileira, cujas perdas, entre comandantes, oficiais, suboficiais, sargentos e praças, subiram a 467 vidas, que eram, sem dúvida, de valor inestimável, mas de que

A Marinha de Guerra do Brasil trabalhando afervoradamente, em silêncio, fora das vistas de testemunhas, entre o céu que nem sempre foi clemente, e as águas profundas do oceano, que nem sempre foram bonançosas, cumpriu, enfim, consciente e tranquilamente o seu dever

se orgulham afinal a Armada Nacional, por estarem a serviço da Pátria, na mais cruenta das guerras, em que tudo se deu, todos os esforços e sacrifícios foram feitos em prol da civilização e da liberdade. Se forem consideradas outras mortes em vários navios, por efeito de operações de guerra e bem assim entre as guarnições militares dos canhões montados em muitos navios mercantes de nossa heroica e jamais esquecida frota comercial,

afundados por torpedos de submarinos inimigos, o número de vidas da nossa Marinha de Guerra subirá ainda bastante mais.

Sucumbiram esses bravos em holocausto à perpetuidade da Pátria livre, e os que sobreviveram à luta cruel e sem quartel que findou gloriosamente para as armas aliadas, entre as quais se inscreveram sobranceiramente as brasileiras, devem estar gratos à sua ação intemerata e nunca terão rendido suficiente homenagem à sua memória pelo bem que o seu sacrifício lhes trouxe e aos seus lares, descansando afinal estes em paz, sem mais temor da opressão, da brutalidade e da escravidão.

Aproximava-se o fim do ano de 1945 e os navios da gloriosa Força Naval do Nor-

deste ainda lá estavam no meio do Atlântico, em serviço intenso complementar de guerra: o Contratorpedeiro *Greenhalgh* chegou a salvar a tripulação e os passageiros de um avião que caíra no mar. Afinal seus serviços foram dispensados pelas autoridades navais americanas, e o velho *Belmonte* pôde desatracar do cais do Recife para regressar ao Rio de Janeiro, a 27 de outubro, com os demais navios da Força, a que servira de capitânia por tanto tempo. E a 6 de novembro desse mesmo ano de 1945, o Cruzador *Rio Grande do Sul*, arvorando o pavilhão do comandante da Força Naval do Nordeste, Vice-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, transpunha a barra da Guanabara, capitaneando toda

a sua força e mais a Força Naval do Sul e a Flotilha de Submarinos, que a ela se haviam reunido.

A Marinha de Guerra do Brasil acabava, assim, por último, depois de qualquer outra força armada, a sua dura tarefa, que começara antes de o País entrar na luta, estendera-se agigantadamente durante esta e ainda se prolongara por meses a fio depois de terminadas as hostilidades, batido desde muito o inimigo. Trabalhando afervoradamente, em silêncio, fora das vistas de testemunhas, entre o céu que nem sempre foi clemente, e as águas profundas do oceano, que nem sempre foram bonançosas, cumpriu, enfim, consciente e tranquilamente o seu dever.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>; Segunda Guerra Mundial; História da Marinha do Brasil; História da Marinha dos Estados Unidos;