

MARINHA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

– PARTE 5

GERSON DE MACEDO SOARES**

Capitão de Fragata
(*in memoriam*)

Cronologicamente, deram-se os seguintes fatos mais característicos, ainda em 1942:

Agosto, 20 – O Veleiro-Barcaça *Jacira* foi afundado a tiro por um submarino, próximo à costa da Bahia.

Agosto, 24 – Seis *trawlers* de carvão, que estavam sendo construídos pela Casa Lage para o governo inglês, foram transferidos para a Marinha do Brasil com a designação de corvetas e os nomes de *Matias de Albuquerque*, *Felipe Camarão*, *Henrique Dias*, *Fernandes Vieira*, *Vidal de Negreiros* e *Barreto de Menezes*; na

mesma data são incorporados, por decreto-lei, ao patrimônio nacional os navios mercantes de nacionalidade alemã e italiana em portos nacionais.

Agosto, 31 – Um decreto declara o estado de guerra em todo o território nacional; um outro divide em seis Comandos Navais o litoral e rios navegáveis do Brasil.

Setembro, 2 – São incorporados ao patrimônio nacional os bens e direitos de várias empresas cujas atividades se entrelaçam com as necessidades da guerra, como todas as companhias de navegação, de mineração etc.

* N.R.: Esta matéria foi encaminhada à RMB pelo Contra-Almirante (Ref^o) Edgar Hargreaves de Carvalho e está sendo publicada em seis partes. As edições dos 3^o e 4^o trimestres de 2010 e 1^o e 3^o trimestres de 2011 publicaram as quatro primeiras partes. A matéria está integralmente disponível no Portal Segunda Guerra Mundial – Brasil na guerra em www.2guerra.com.br

** N.R.: O autor foi chefe do Estado-Maior do Comando da Força Naval do Nordeste durante a Segunda Guerra Mundial.

Setembro, 17 – É declarada, por decreto, a mobilização geral em todo o território nacional.

Setembro, 17 – Os paquetes *Cuiabá* e *Bagé*, ambos do Lloyd Brasileiro, partem do Rio de Janeiro para Lisboa transportando os embaixadores da Alemanha e da Itália, bem como demais funcionários diplomáticos e súditos dos dois países; não são escoltados, mas levam no costado grandes dizeres que indicam sua missão diplomática.

Setembro, 24 – O ministro das Relações Exteriores transmite às missões diplomáticas estrangeiras, no Rio de Janeiro, a lista de três navios alemães, 11 italianos e cinco dinamarqueses que passaram a navegar com novos nomes, sob a bandeira brasileira, por terem sido incorporados ao patrimônio nacional.

Setembro, 27 – São torpedeados e afundados os cargueiros do Lloyd Brasileiro *Osório* e *Lajes*, em viagem entre Belém e Nova Iorque.

Setembro, 28 – Foi afundado por submarino, a tiro de canhão, o vapor *Antonico*, de propriedade particular, entre Belém e Paramaribo.

Setembro, 29 – Em visita oficial, chegou ao Rio de Janeiro o secretário da Marinha dos Estados Unidos, Frank Knox, com grande comitiva, entre seus membros estavam o Almirante Ingram e o Almirante Spears, velho amigo do Brasil, onde já servira na Esquadra por largo tempo.

Novembro, 3 – Foi torpedeado e afundado o cargueiro *Porto Alegre*, da Companhia Carbonífera Rio-Grandeau, em viagem de Cape-Town para Durban.

Novembro, 22 – Quando em viagem de Belém para Nova Iorque, foi afundado por torpedo inimigo o *Apaloide*, do Lloyd Brasileiro.

Dezembro, 7 – Começam a ser entregues em Miami, ao Comandante Harold Reuben Cox, representante do Brasil como chefe da

Comissão de Recebimento, os primeiros caça-submarinos de casco de madeira da classe *Javari*, os quais ficaram conhecidos por “caças-pau”, em contraposição aos “caças-ferro” da classe *Guaporé*. Eram verdadeiras lanchas de reduzidas dimensões, mas perfeitamente aparelhados para a campanha antissubmarina e esplêndidos para o mar; à proporção que esses caças-submarinos iam sendo entregues em Miami, após curto período de exercícios partiam logo em serviço de guerra, integrando escoltas de comboios para Cuba, Trinidad, Belém e Recife, sendo incorporados à Marinha brasileira e, a seguir, à Força Naval do Nordeste. Da série G (os *giants* na classificação pitoresca do Captain Charles R. Will, subchefe do Estado-Maior do Almirante Ingram), o *Guaíba* (CS-3) foi o primeiro navio de guerra brasileiro dotado de radar, então ainda sob grande segredo e cuja cessão à Marinha do Brasil indicava uma grande confiança a que fazia jus a sua gente; os da série J (os *juniors*, em oposição aos *giants*, os “caças-pau”, não comportavam a instalação desses preciosos aparelhos que depois foram montados nas corvetas da classe *Carioca*, nos cruzadores e nos demais navios que nos foram entregues. Todos eles, entretanto, sem exceção, foram dotados de aparelhos de escuta antissubmarino, os Asdic, também chamados vulgarmente “aparelhos de som”.

Janeiro de 1943, 28 – O Presidente Getúlio Vargas chegou a Natal; ali, a 29, a bordo de um navio de guerra americano, avistou-se com o Presidente Franklin Roosevelt, que voltava de Casablanca, onde tivera uma conferência com Churchill. Como resultado desse avistamento, reuniam-se a 30, no Ministério da Marinha, em conferência, o ministro da Marinha, Almirante Henrique A. Guilhem, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Vieira de Melo, e os Almirantes Jonas Ingram e Augustin Beauregard, este chefe da Missão Naval

Norte-Americana no Brasil, para tratar dos problemas referentes à segurança da navegação no Atlântico Sul ocidental e aos novos recursos a mobilizar. Os torpedeamentos de navios mercantes brasileiros, entretanto, ainda continuaram por algum tempo, a saber:

– *Brasiloide*, do Lloyd Brasileiro, próximo ao Farol Garcia d'Ávila, na costa da Bahia, a 18 de fevereiro de 1943;

– *Afonso Pena*, navio de passageiros do Lloyd Brasileiro, a 2 de março, ao largo dos Abrolhos, quando, desgarrado de um comboio por seguir erroneamente, à noite, navios destinados à África do Sul, se dirigia para o Rio de Janeiro; pereceram 33 tripulantes e 92 passageiros;

– *Tutoia*, também do Lloyd Brasileiro, no dia 30 de junho, ao norte da costa de Iguape, no Estado de São Paulo, quando sin-grava de Paranaguá para Santos; mortos sete tripulantes;

– *Pelotasloide*, ainda do Lloyd Brasileiro, no dia 4 de julho, próximo do Farol de Salinas, Pará, onde recebera práctico para entrar no porto; vinha de Trinidad, escoltado com segurança até ali pelos caça-submarinos *Jacuí* e *Jundiaí*, que chegavam ao Brasil vindos de Miami; esse afundamento se deu em condições misteriosas, não se podendo certificar se foi por efeito de torpedo, de

mina ou mesmo de bomba-relógio quiçá colocada a bordo por sabotagem;

– *Bagé*, o maior e melhor navio de passageiros do Loide Brasileiro, a 31 de julho, à noite, ao largo da costa de Sergipe, quando, por fazer fumaça excessiva, fora mandado destacar de um comboio TJ, pouco depois da saída do Recife; salvaram-se 87 dos 107

tripulantes e 19 dos 27 passageiros, perdendo-se o comandante;

– *Itapagé*, da Companhia Nacional de Navegação Costeira, a 26 de setembro, próximo à costa de Alagoas, em pleno dia; 18 mortos e desaparecidos entre os 70 tripulantes, e quatro passageiros desaparecidos dos 36;

– *Campos*, ainda do Loide Brasileiro, a 23 de outubro, ao sul de Alcatrazes, próximo a Santos; perderam-se dez tripulantes e dois passageiros.

Este foi o último da longa série dos 30 navios mercantes brasileiros afundados, pesado tributo com que o Brasil concorreu para a luta pela justiça e pela civilização, com a perda de

470 vidas só de tripulantes, afora mais algumas centenas de não combatentes, entre homens, mulheres e crianças, passageiros.

A redução dos torpedeamentos de navios mercantes, os quais se haviam estendido até ao sul de Santos, em outubro de 1943, indicava maior eficiência no serviço de comboios, cujas escoltas eram mais numerosas e treinadas, marcando também um decrésci-

**30 navios mercantes
brasileiros afundados,
pesado tributo com que o
Brasil concorreu para a
luta pela justiça e pela
civilização, com a perda de
470 vidas só de tripulantes,
afora mais algumas
centenas de não
combatentes.
A redução dos
torpedeamentos de navios
mercantes, os quais se
havia estendido até ao sul
de Santos, em outubro de
1943, indicava maior
eficiência no serviço de
comboios**

mo acentuado na campanha submarina inimiga nas águas adjacentes ao litoral brasileiro, atribuível a várias causas, ainda: perda de material e de guarnições bastante experimentadas, cansaço, indícios de enfraquecimento do potencial alemão etc.

Enquanto a Força Naval do Nordeste organizava, ampliava e matizava os seus serviços, no Sul, com base no Rio de Janeiro, era criado o Grupo Patrulha do Sul, composto do Contratorpedeiro *Mara-nhão*, dos Navios-Mineiros *Cananeia* e *Camocim*, depois transferidos para aquela Força, de alguns velhos contratorpedeiros da classe *Amazonas* e, posteriormente, do *Jaceguai*, navio-hidrográfico adaptado em corveta, e das corvetas da classe *Matias de Albuquerque*. Esse Grupo-Patrulha do Sul encarregou-se de fazer a escolta de comboios organizadas com navios brasileiros que, do Rio, se destinavam a Santa Catarina, com escala pelos vários portos intermediários. Esteve

sob o comando de oficiais de alto valor, como os comandantes Edmundo Williams Muniz Barreto, Ernesto de Araujo, Braz Paulino da Franca Veloso e, por último, o Almirante Gustavo Goulart, quando já constituindo a Força Naval do Sul, com a incorporação daquelas últimas unidades.

A Comissão Brasileira de Miami trabalhava ativamente. Os oficiais, suboficiais, sargentos e praças que lá se encontravam faziam os seus cursos em Key-West e outros pontos, frequentando principalmente as “es-

colas de tática antissubmarino. Com esse excelente treinamento, puderam oficiais e subalternos guarnecer com eficiência os oito “caças-pau” – *Javari*, *Jutaí*, *Juruá*, *Juruena*, *Jaguaribe*, *Jaguarão*, *Jacuí* e *Jundiá* –, transportando-os já como escoltas de comboios internacionais até ao Brasil, e seis “caças-ferro”, além do *Guaporé* e do *Gu-rupi*, já entregues em Natal, a saber: *Guaíba*, *Gurupá*, *Guajará*, *Goiana*, *Grajaú* e

Graúna. Assim, aqueles até julho de 1943 e estes até princípios de 1944, já estavam incorporados à Força Naval do Nordeste, aumentando-lhe de muito as possibilidades de ação.

Em março de 1943, a Força do Atlântico Sul passou a constituir uma Esquadra, a Fourth Fleet, sob o comando do mesmo Vice-Almirante Ingram, cujo indicativo passou de Comsolant para Comfleet Fourth. Dessa 4ª Esquadra, a Força Naval do Nordeste, sob o comando do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, promovido a este

posto desde janeiro, era a Força-Tarefa 46.

Naquela ocasião, já as operações haviam tomado tal vulto que a sua direção, que nascera a bordo do *Potoka*, no camarote do Comandante Goodwin, sobre cujo beliche uma prancheta de rebater encerrava a carta do Atlântico Sul em que se fazia a plotagem de derrotas de comboios, submarinos etc., teve que se transferir para um edifício recém-construído, de propriedade de um Instituto de Aposentadorias e Pensões, contando dez andares, na nova Avenida 10 de Novembro,

A Comissão Brasileira de Miami trabalhava ativamente. Os oficiais, suboficiais, sargentos e praças faziam cursos em Key-West, nas escolas de tática antissubmarino. Com esse excelente treinamento, puderam guarnecer com eficiência os oito “caças-pau”, transportando-os já como escoltas de comboios internacionais até ao Brasil, e seis “caças-ferro”

onde o Estado-Maior do Almirante Ingram, já com cerca de 70 oficiais, incluindo os serviços administrativos, se instalou convenientemente. E, quando o prédio contíguo, o da Sulacap, ficou pronto, ainda se rasgou uma porta no 7º andar daquele para comunicar-se com mais dois andares deste último. Em cada um dos pavimentos funcionava um serviço diferente: aqui operações (2º andar, com dois balcões internos, dando para poços no térreo, onde se colocaram duas gigantescas cartas do Atlântico Sul, uma para plotagem dos comboios, posição de submarinos, patrulhas aéreas e navios de guerra, outra para a localização de todos os navios mercantes no mar, na vasta área sul-atlântica); ali, abastecimentos, escritório do observador naval; mais acima (7º), o salão de conferências diárias, as dependências do almirante e de seu estado-maior, cuja chefia já estava confiada à inteligência clarividente do Captain, depois Comodoro, Clinton E. Brainer; mais acima ainda, ficavam os manipuladores dos transmissores-rádio, cuja estação, a poderosa NKM, fora instalada no Jiquiá (subúrbio do Recife), com os seus múltiplos aparelhos transmitindo simultaneamente em quatro ondas.

Tudo isso se fazia principalmente para que mais eficiente fosse o serviço de escoltas aos comboios Tupi-Joia (TJ) e Joia-Tupi (JT), que incessantemente se cruzavam no mar, para o sul e para o norte, em derrotas pré-fixadas, e para que inúmeras outras pequenas missões e escoltas de outros menores comboios fossem devidamente cumpridas, além das patrulhas oceânicas até ao meridiano de 20° e à Ilha de Ascensão.

Então, para abastecer, suprir, guarnecer e reparar essa Esquadra e sua Força Aérea, cada vez mais numerosa, de que a Força Naval do Nordeste era parte importante e comando administrativo independente, foi preciso tratar de uma série enorme de pro-

blemas de instalações e logística, os mais variados, para atender até as mínimas necessidades. Assim, a surpreendente organização logística americana ocuparia, mediante arrendamento, na área do cais do porto, armazéns das Docas para depósitos de sobresselentes, mantimentos e suprimentos de toda ordem. Também alugara edifícios e construía galpões a fim de instalar oficinas de reparos para os navios pequenos (Destroyers' Repairs 12 ou, pela abreviação logo popularizada, Desrep 12), e mais oficinas de artilharia, de torpedos, de óptica e de motores Diesel e construía um vasto acantonamento, que se chamou Camp Ingram, com alojamentos, cozinhas, padarias, cantinas, campos de desportos e salão de recreio servindo ao mesmo tempo para os ofícios religiosos de três cultos diferentes – o católico, o protestante e o judaico. Na praia de Piedade, foi instalado um hospital de emergência em pequenos pavilhões separados entre o coqueiral, o Hospital Knox, aparelhado como poucos no nosso país. No Tegipió, bairro do Recife, foi concluído e equipado um vasto edifício hospitalar do Estado de Pernambuco, mediante contrato com o governo, destinado a estação de repouso para as guarnições de seus numerosos navios de pequeno porte que chegavam ao porto depois de extenuantes tarefas no mar, e no Jiquiá foram construídos paióis de pólvora. Um vasto depósito de sobresselentes de máquinas e motores diesel (o Spare Parts Distribution Center – SPDC) foi estabelecido em grande armazém da Rua da Aurora. Organizou-se um completo serviço próprio de ônibus e outras conduções de todos os tipos, pois não se podia contar com os meios comuns de comunicações da cidade, já insuficientes para o uso da população civil. Por fim, foram instaladas escolas técnico-profissionais, como a de som, com o aparelhamento mais moderno de *attack-teacher*; a de metralhadoras

antiaéreas e a de vigilância noturna, prodígios de técnica e perfeição para treinamento de comandantes, oficiais e guarnições na guerra especializada antissubmarino.

De tudo isso participava, com grandes benefícios, a nossa Marinha.

O primeiro daqueles aparelhos de *attack-teacher* fora montado no andar térreo do edifício-sede do Comando da 4ª Esquadra e nele todo o pessoal, quer americano, quer brasileiro, que constituía os *teams* de ataque dos navios de escolta, encabeçados pelos respectivos comandantes, tinha a necessária instrução durante a permanência naquele porto. Em breve, começou a funcionar uma escola de tática antissubmarino no Campo Ingram, para onde foram depois transportados os *attack-teachers*, a princípio funcionando sob a direção de oficiais e especialistas americanos e, por fim, sob exclusiva orientação de brasileiros. Formaram-se, então, em cursos de poucas semanas, turmas e turmas de especialistas em tática antissubmarino. Para o treinamento adiantado e final, em exercícios ao vivo em pleno mar, fo-

ram, por solicitação do Almirante Ingram, mandados os nossos submarinos para o porto do Recife. Partiam então do Rio, incorporados a um comboio JT, e naquele porto ficavam temporariamente sob o Comando da Força Naval do Nordeste. Por poucos meses, o *Tupi* (por duas vezes), o *Timbira*, o *Humaitá* e o *Tamoio* lá estiveram, nessas condições, prestando ótimos serviços ao treinamento do pessoal. Desse modo, logo que chegavam ao porto na escolta de algum comboio, os navios, quer da Força Naval do Nordeste quer da 4ª Esquadra, propriamente eram escalados para toda sorte

de exercícios, inclusive esse, fora do porto, com o submarino “amigo”, e mais os de tiro de superfície e antiaéreo e os de torpedos: não havia praticamente descanso algum, senão o que pudesse resultar da mudança contínua de atividades.

A ação dos nossos submarinos foi tão eficiente no treinamento dos navios de escolta brasileiros e americanos, nas águas ao largo do Recife, que o Almirante Ingram, a 10 de janeiro de 1944, fez um elogio ao *Tupi*, primeiro a executar os exercícios, prestando “serviços inestimáveis” numa “tarefa que envolveu vários problemas novos, ainda não resolvidos”.

Enquanto isso tudo ia assim crescendo e instalando-se, sempre para melhorar o serviço e a eficiência dos que iam para o mar, os navios de nossa Esquadra, quer no Nordeste, quer no Sul, não paravam senão o tempo estritamente necessário ao reabastecimento e aos reparos, tanto nas escoltas dos comboios como em missões isoladas de salvamento de náufragos, de socorro a navios desarvorados

A ação dos nossos submarinos foi tão eficiente no treinamento dos navios de escolta brasileiros e americanos, nas águas ao largo do Recife, que o Almirante Ingram, a 10 de janeiro de 1944, fez um elogio ao *Tupi*

depois de atacados por submarinos ou por outros motivos. Entre essas missões, podem contar-se as seguintes:

a) O transporte dos suprimentos para a guarnição de Fernando de Noronha, quer em gêneros alimentícios quer em material de toda espécie, assim como de pessoal. Isso sempre foi assegurado pela Marinha de Guerra, fazendo escoltar esta os navios que, do Recife ou de Natal, saíam para aquele arquipélago, desde o primeiro comboio, com o *Santarém*, no transporte das tropas de ocupação. O pequeno navio a motor

Tupiara, fretado ao Lloyd Brasileiro pelo Exército, celebrizou-se nesse transporte graças ao número de viagens que fez nesse serviço, sempre escoltado por uma corveta ou um caça-submarino, mesmo durante o período mais ativo da campanha submarina inimiga, e a despeito das piores condições de tempo. Numa das viagens, em que se formou um pequeno trem de três naviozinhos com o *Tupiara*, essas condições foram tais que, aproximando-se demasiadamente o comboio da costa do Rio Grande do Norte, sem posição segura, o escolta, Caça-Submarinos *Javari*, teve a infelicidade de encalhar em recifes do Canal de São Roque, safando-se milagrosamente e submetendo-se depois a reparos de casco no Recife, com recursos locais.

b) Transporte de suprimentos para a guarnição naval da Ilha da Trindade, feito inteiramente pela Marinha de Guerra, com um de seus navios auxiliares escoltado por um “caça-ferro” ou um cruzador da Força Naval do Nordeste, quando o material, ou a munição de boca, ou ainda o pessoal rendido periodicamente não era transportado pelo próprio cruzador ou, mais tarde, por um contratorpedeiro da classe *Marcílio Dias*.

c) Salvamento de náufragos, como no caso do *Caravelas*, que, em viagem do Rio de Janeiro para o Recife, salvara um casal de ingleses que, numa baleeira, vogava, havia já 52 dias, ao sabor das correntes; ou como no caso do Contratorpedeiro *Maranhão*, salvando os náufragos do *African Star*, americano, torpedeado e afundado no Atlântico Sul.

d) A assistência prestada ao iate americano *Perseverance* pela Corveta *Carioca* quando, de viagem dos Estados Unidos para o Recife, onde ia servir ao Almirante Ingram, viu-se em sérios apuros nas costas do Ceará. O *Carioca* tomou-o a reboque e levou-o a Fortaleza, onde se reparou a avaria do iate, escoltando-o depois ao Recife. Este fato

mereceu do Almirante Ingram um elogio ao comandante do navio brasileiro por ser julgado “meritório e conforme as melhores tradições do serviço naval”, sendo “indicação de habilidade, eficiência dos oficiais e guarnição do *Carioca*”.

e) Notável, ainda, o socorro dado pelos “caças-pau” *Jaguarão* e *Jaguaribe* a navios torpedeados do comboio BT-18, sob escolta americana, ao largo da costa do Ceará, saindo do Recife e de Natal, respectivamente, em poucos minutos após a ordem recebida. O comboio saía de Salvador, Bahia, com nove mercantes americanos, dois ingleses, um egípcio e três nacionais, com a escolta brasileira de *Rio Grande do Sul*, *Caravelas*, *Javari* e *Jaguarão* rendida, ao largo do Recife, por outra americana. O ataque por dois submarinos aconteceu a 6 para 7 de julho de 1943. Recebida a notícia pelo Comando da 4ª Esquadra, foi determinado o socorro pela Força Naval do Nordeste, tornando a sair o Caça-Submarino *Jaguarão* e ordenando-se que, de Natal, saíssem o Caça-Submarino *Jaguaribe* e o Rebocador *Heitor Perdigão*. Na madrugada de 8, o *Jaguaribe* teve contato, pelo aparelho de som, com submarino e fez o ataque, não tendo podido observar resultado, pelo mau estado do tempo. Nesse mesmo dia 8, à tarde, orientado pelo avião Catalina, recolheu náufragos em duas baleeiras e encontrou o mercante americano *James Robertson*, quebrado e abandonado, indo aos poucos soçobrando. Encontrou depois o navio comodoro, o petroleiro americano *William Boyce Thompson*, semissubmerso, só com a proa de fora. Com bombas de profundidade lançadas por morteiros e a tiros de canhão, acabou de afundá-lo, a fim de que não constituísse perigo à navegação. O *James Robertson* também submergiu completamente, conforme observação da aviação americana. Além desses dois afundamentos, houve ainda no comboio muitas avarias, inclusive por abaloamento entre mercantes

do trem, um dos quais foi o brasileiro *Goiasloide*. O comandante do Caça-Submarino *Jaguarão*, Capitão-Tenente Oswaldo de Macedo Cortes, agiu com rara eficiência, e tanto ele como seus oficiais e guarnição fizeram jus a um merecido elogio.

f) Outro socorro semelhante fora ordenado ao Caça-Submarino *Javari* numa de suas estadias em Fernando de Noronha, quando recebeu ordem de suspender para socorrer naufragos assinalados a algumas dezenas de milhas daquela ilha. Em caminho, foi ele próprio atacado por um avião americano que, das alturas, o confundiu com o submarino que operava nas cercanias. Com um marinheiro morto nessa refrega, voltou a Fernando de Noronha e, enquanto ali se achava na cerimônia de inumação de seu morto, tornou a receber ordem para suspender imediatamente para novo socorro. Era seu comandante, sempre fazendo jus aos maiores elogios, o Capitão-Tenente Aristides Pereira Campos Filho.

g) Uma outra modalidade de serviço foi a escolta, por inúmeras vezes, dada ao navio do cabo submarino inglês *Cambria*, que, mesmo durante o período mais intenso da guerra submarina, levou a fazer reparos nas linhas telegráficas submarinas em toda a costa do Brasil: no norte, ao largo da costa do Maranhão, por exemplo, sob escolta do CS *Guaporé*, por dias e dias a fio em vários pontos a reparar; depois no nordeste, no leste e, finalmente, no sul, onde, sob escolta do CS *Gurupi*, chegou até Montevidéu, o que fez estender a ação protetora dos navios da Força Naval do Nordeste desde Trinidad até ao Uruguai, só na costa atlântica da América do Sul; por isso que, mais além, ela também se fez sentir.

Em certa época, antes do torpedeamento do *Tutoia* ao sul de Santos, em 30 de junho de 1946, parecia ao Comando da Força do Atlântico Sul que a ação dos submarinos inimigos não se faria sentir da Bahia (porto de Salvador) para o sul. Por isso, os comboios

regulares entre Trinidad e Rio de Janeiro sofreram uma redução de percurso, até aquele porto da capital baiana, o que representaria uma grande economia e facilidades outras nas operações navais. Os comboios passaram então a ter o prefixo TB (Tupi-Bala) e BT, entre Trinidad e Bahia, organizando-se os Bala-Tupi no porto do Salvador, aonde iam ter navios provenientes da África do Sul, do Prata, de Santos e do Rio de Janeiro. Isso, porém, durou pouco tempo, voltando os comboios JT a organizar-se na capital brasileira e os TJ a dispersar à entrada da Guanabara.

A Força Naval do Nordeste, como uma Força-Tarefa da 5ª Esquadra, precisava ter uma organização, baixando uma Ordem de Operações própria em que se fizesse uma “Distribuição por Tarefas”, de acordo com as linhas básicas da Ordem de Operações da 4ª Esquadra. O seu reduzido número de navios, entretanto, tornou esse propósito quase insuperável, pois não havia agrupamentos de navios (grupos-tarefa) que resistissem à necessidade constante de trocar uns por outros, por vários motivos e para atender a missões supervenientes.

Como, entretanto, a missão principal dos navios da Força era garantir a segurança da navegação mercante, constituindo as escoltas dos comboios, três grupos-tarefa ou grupos-escolta foram organizados, cada um dos quais capitaneado pelo Cruzador *Bahia*, pelo Cruzador *Rio Grande do Sul* e pela Corveta *Rio Branco*, completando cada grupo duas corvetas da classe *Carioca* e um número indeterminado de caça-submarinos.

Nas ordens diretivas da 4ª Esquadra, a Força Naval do Nordeste figurava como Força-Tarefa 46; dentro desta adotou-se uma numeração daí decorrente para os seus grupos-tarefa. Assim, ficou estabelecida a seguinte “Distribuição por Tarefas”:

– Grupo-Tarefa 46.1 – Capitão de Fragata Nelson Noronha de Carvalho – Tênder *Belmonte*;

– Grupo-Tarefa 46.2 – Capitão de Fragata Armando Berford Guimarães – Cruzador *Bahia*, duas corvetas classe *Carioca* e caça-submarinos classes G e J.

– Grupo-Tarefa 46.3 – Capitão de Fragata Carlos Penna Botto – Cruzador *Rio Gran-*

de do Sul, duas corvetas classe *Carioca* e caça-submarinos classes G e J.

– Grupo-Tarefa 46.4 – Capitão de Corveta Paulo Bosísio – Corveta *Rio Branco*, duas corvetas classe *Carioca* e caça-submarinos classes G e J.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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

PREITO À FORÇA NAVAL DO NORDESTE

No dia 5 de outubro, foi realizada a cerimônia em comemoração aos 69 anos de criação da Força Naval do Nordeste (FNNE), na Base Naval do Rio de Janeiro.

O evento foi presidido pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante de Esquadra Luiz Umberto de Mendonça, e contou com a presença do ex-Ministro da Marinha, Almirante de Esquadra Alfredo Karam; do Coordenador-Geral do Programa de Desenvolvimento de Submarinos com Propulsão Nuclear, Almirante de Esquadra José Alberto Accioly Fragelli; do Comandante em Chefe da Esquadra, Vice-Almirante Wilson Barbosa Guerra; do Presidente do Clube Naval, Vice-Almirante Ricardo Antônio da Veiga Cabra; entre outras autoridades da ativa e da reserva da Marinha. Prestigiaram, ainda, a cerimônia veteranos ex-integrantes da FNNE e representações de alunos do Curso de Formação de Oficiais da Marinha do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, de aspirantes da Escola Naval e de alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

A cerimônia contou com a seguinte programação: alocução proferida pelo Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt; leitura da Ordem do Dia do Comandante de Operações Navais (abaixo transcrita), Almirante de Esquadra João Afonso Prado Maia de Faria; oração em memória dos ex-integrantes falecidos da FNNE, pelo Capelão Naval do Comando em Chefe da Esquadra, Capitão-Tenente (CN) Marcos Sant’anna da Silva; aposição floral junto ao busto do Almirante Soares Dutra, primeiro e único Comandante da FNNE; toque de silêncio, em memória aos ex-integrantes; e toques de al-



Busto do Almirante Soares Dutra, primeiro e único Comandante da FNNE

vorada e vitória, simbolizando o reconhecimento da Marinha a todos aqueles que integram a FNNE.

ORDEM DO DIA DO COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS (5 de outubro de 2011)

“Apesar de, no seu início, a Segunda Guerra Mundial ter sido considerada apenas um conflito no continente europeu, a busca pelo domínio das vias marítimas logo se mostrou como uma forte tendência. O Oceano Atlântico, por sua posição estratégica, era a região comum em que os interesses dos países beligerantes poderiam vir de encontro aos nossos próprios interesses.

Após o ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, e já tendo assinada a Carta do Atlântico, o governo brasileiro abandonou sua postura de neutralidade e declarou a nossa solidariedade aos Estados Unidos da América, rompendo relações diplomáticas e comerciais com os países do Eixo em 28 de janeiro de 1942.

A partir daí, como resposta à postura brasileira, a nossa Marinha Mercante passou a ser atacada. O ápice desses ataques ocorreu em agosto de 1942, quando, em apenas quatro dias, um único submarino afundou cinco mercantes e um iate brasileiros, resultando na morte de 607 passageiros, entre eles alguns soldados que estavam sendo transportados para o Nordeste. Essa agressão provocou uma série de demonstrações populares de indignação, o que levou o Brasil a declarar o Estado de Guerra com a Alemanha e a Itália, em 31 de agosto.

No ato da declaração de guerra, a Marinha do Brasil possuía incipientes conhecimentos sobre a doutrina de guerra antissubmarino, bem como insuficiência de meios adequados a conduzi-la, pois só dispúnhamos de navios remanescentes da Esquadra de 1910, que não contavam com os modernos sonares e armamentos antissubmarinos.

Porém, com o apoio político-militar dos Estados Unidos da América, pudemos dar início à reestruturação da nossa Força com o propósito de adequar-nos à nova situação de conflito. Em decisão conjunta na Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos, foi estabelecida a criação do Comando da Força do Atlântico Sul, cujo comandante foi o Almirante Jonas H. Ingram. Como consequência disso, após um rápido e intenso processo de reorganização das nossas Forças Navais, foi criada a Força Naval do Nordeste (FNNE), pelo Aviso nº 1.661, de 5 de outubro de 1942, cujo comando foi atribuído ao Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, que logo foi promovido a contra-almirante.

Veterano da Primeira Guerra Mundial, o Almirante Soares Dutra já havia comandado, com brilhante desempenho, diversos



Toque de silêncio em homenagem aos ex-integrantes da FNNE

navios, o Comando Naval de Mato Grosso, a Flotilha de Contratorpedeiros e a Divisão de Cruzadores, o que transmitia aos superiores e subordinados a segurança necessária para a condução daquela Força.

Nessa situação absolutamente desfavorável, o suporte norte-americano foi efetivado por intermédio do fornecimento de diversos meios e, com eles, novas doutrinas de emprego operativo. O Congresso dos Estados Unidos da América aprovou a Lei de Empréstimos e Arrendamento, na qual ficou acordado que o Brasil receberia navios caça-submarinos e contratorpedeiros, bem como o apoio na construção de navios de guerra no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

A Força Naval do Nordeste foi inicialmente constituída pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; navios-mineiros *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo* – posteriormente reclassificados como corvetas – e caça-submarinos *Guaporé* e *Gurupi*. Mais tarde, foram incorporados o Tênder *Belmonte*, os novos caça-submarinos, os contratorpedeiros de escolta, os contratorpedeiros classe M e os submarinos classe T. Esses meios passaram a constituir a Força-Tarefa 46 da Força do Atlântico Sul, responsável por realizar o maior esforço operacional no mar naquele momento, tendo como suas principais tarefas realizar patrulha antissubmarina nos portos brasileiros e efetuar a escolta de comboios nas derrotas Trinidad-Bahia-Trinidad, bem como no trecho dessa derrota para Belém.

A participação da FNNE nas escoltas mistas de comboios, regulares e especiais, entre elas o transporte dos escalões da Força Expedicionária Brasileira para o campo de batalha na Itália, exigiu um enorme esforço operacional. Foram 575 comboios, num total de 3.164 navios, sendo que apenas três foram perdidos, o que possibilitou a manutenção das vias de comunicação marítimas no Atlântico Sul, provendo os Aliados com materiais estratégicos essenciais ao esforço de guerra e mantendo a economia nacional em funcionamento.

No início de novembro de 1945, concluída a sua missão, o Almirante Soares Dutra retornou ao Rio de Janeiro com a sua Força Naval do Nordeste. Certamente a árdua e intensa vida operativa da FNNE contribuiu para o aprimoramento das táticas empregadas na nossa Marinha, bem como para a livre navegação nas linhas de comunicação do Atlântico.

Ao comemorarmos hoje os 69 anos de criação da Força Naval do Nordeste, devemos registrar a nossa gratidão a todos aqueles homens do mar que, com amor à Pátria, dedicação, heroísmo e perseverança, superaram e venceram as adversidades, contribuindo para a garantia de um Brasil livre e soberano.

Que o valoroso exemplo e a distinta bravura dos marinheiros da Força Naval do Nordeste se perpetuem e guiem os homens e as mulheres que hoje guardam a nossa Marinha, de modo a que ela esteja sempre pronta a cumprir a sua missão.”