

MARINHA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

– PARTE 4

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

O comboio que vinha da Bahia tinha por escoltas o Cruzador *Rio Grande do Sul* e a Corveta *Carioca*. Ao Capitão de Mar e Guerra Soares Dutra, foi transmitida por mensagem visual a ordem emanada do Almirante Ingram. O comandante da Divisão de Cruzadores não atendeu, entretanto, a essa determinação e entrou no porto, seguido mais tarde pelo *Caravelas*. Por isso nenhum outro navio saíra mais dali. Julgara ele estarem sendo transmitidas tais ordens indevidamente pelo almirante americano, visto que nenhuma comunicação oficial do Estado-Maior da Armada havia

recebido sobre a subordinação de sua força àquele almirante. Ao ir avistar-se com este, mal atracara seu navio encontrou uma atmosfera carregada, mas que logo se desfez ao explicar-se sobre o conhecimento, só então, das decisões do Estado-Maior da Armada em cumprimento aos acordos havidos em Washington, no seio da Comissão Militar Mista.

O memorando da Divisão de Cruzadores, datado de 25 de setembro, em cumprimento a uma determinação do Estado-Maior da Armada em ofício de 12 de setembro, dava conhecimento aos navios da incorpo-

* 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^a e 4^a trimestres de 2010 e 1^a trimestre de 2011 publicaram as três 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.

ração da Divisão à Força Naval norte-americana em operações no Atlântico Sul. A distância entre a data deste ofício (12) e a daquele memorando (25) mostra bem a importância que têm as comunicações, máxime em tempo de guerra, atribuindo-se somente tão grande falta à desinteligência inicial que houve entre os dois chefes – o brasileiro e o americano –, na qual estiveram em jogo, por algum tempo, o prestígio disciplinar e o bom nome dos oficiais brasileiros.

A 24 de setembro, o comandante da Força do Atlântico Sul, já promovido ao posto de vice-almirante, baixava uma Ordem de Operações Combinadas, a de nº 1 de 1942, datada do Recife, Pernambuco, citando, ainda, o Cruzador *Memphis* como navio capitânia. Essa ordem era para as Forças Navais brasileiras do Nordeste, as quais constituíam, assim, a Força-Tarefa nº 1, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra Dutra. A Organização por Tarefas estabelecia:

- Grupo-Tarefa Afir – Capitão de Mar e Guerra (CMG) Dutra – *Rio Grande do Sul*;
- Grupo-Tarefa Bala – Capitão de Corveta (CC) Macedo Soares – *Caravelas, Carioca, Cabedelo, Cananeia e Camaquã*; e
- Grupo-Tarefa Cruz – Capitão de Fragata (CF) Cox – CS-1 e CS-2.

“1. Esta Força foi posta sob a direção operacional do comandante da Força do Atlântico Sul da Esquadra do Atlântico dos Estados Unidos. Submarinos estão operando ao largo da costa nordeste do Brasil contra a navegação aliada e neutra. Devem ser esperados *raids* de superfície. É provável que as proximidades dos portos sejam minadas. O desembarque de agentes e o bombardeio de estabelecimentos em terra podem ser tentados por submarinos inimigos.

2. Esta Força, em cooperação com a Força do Atlântico Sul da Esquadra Americana do Atlântico, protegerá a navegação mer-

cante do Rio de Janeiro até Trinidad. Localizará e destruirá forças inimigas que cheguem às áreas marítimas contíguas à costa dentro da área de operações designada.

3. O Grupo-Tarefa Afir dará escoltas à navegação mercante e patrulhará as rotas marítimas, como for determinado.

O Grupo-Tarefa Bala e o Grupo-Tarefa Cruz fornecerão escoltas para os comboios.

– Localizar e destruir os submarinos inimigos e navios de superfície que entrem na área designada e proteger as cidades litorâneas do Brasil.

– O comandante da Força do Atlântico Sul baixará diretivas para o comandante das Forças Navais Brasileiras do Nordeste, o qual solicitará a designação de navios para operações específicas.

– Esta Ordem de Operações será tornada efetiva às 11.00 GCT do dia 25 de setembro de 1942.

4. O comandante da Divisão de Cruzadores será responsável pelas providências logísticas de sua Força, mas todo auxílio será prestado pelas Forças dos Estados Unidos, mediante requisição.

5. O comandante da Força do Atlântico Sul não será de modo algum responsável pelo comando administrativo dos navios brasileiros. Quando as escoltas forem constituídas de unidades de ambas as Marinhas, o “oficial mais antigo presente” será o comandante.

– Um plano de comunicações será posteriormente distribuído.

– Fuso de + 3 horas.

– O comandante da Força do Atlântico Sul estará temporariamente no USS *Potoka*.

(a) Jonas H. Ingram

Vice-Almirante, USN – comandante da Força do Atlântico Sul.”

Nesta Ordem de Operações, o CC Macedo Soares foi designado como comandante de um Grupo-Tarefa porque era, naquele momento, o comandante do navio-

mineiro mais antigo; desses navios, o *Camocim* e o *Cananeia* não estavam atuando, na ocasião, no Nordeste: fizeram parte do Grupo-Patrolha do Sul e só mais tarde foram incorporados à Força que agia no Norte. O CF Cox (Harold Reuben Cox) figurava como outro comandante de Grupo-Tarefa, mas na realidade ele se achava em Miami, Estados Unidos, chefiando a Comissão de Recebimento de Caça-Submarinos. Os dois primeiros desses navios (os que figuram na Ordem como CS-1 e CS-2, o *Guaporé* e o *Gurupi*) foram, naquela ocasião, entregues às guarnições brasileiras em Natal.

Ficou suficientemente esclarecido, desde essa primeira Ordem de Operações, que a subordinação da nossa Força Naval (ainda a Divisão de Cruzadores) ao Comando Norte-Americano era tão somente quanto a operações de guerra, estrategicamente, não se imiscuindo, de maneira alguma, o Almirante Ingram na parte administrativa; quanto à direção tática, poderia pertencer a um oficial brasileiro ou a um americano, conforme fosse, no evento, mais antigo este ou aquele no comando da escolta.

Graças a tão sábias e precisas disposições iniciais, jamais houve, em todo o correr das operações até o término da guerra,

qualquer atrito entre americanos e brasileiros ou suscetibilidades quanto a comando: a harmonia de vistas e de procedimentos foi sempre total.

Essa primeira Ordem de Operações, por cujo modelo se pautaram todas as demais que, em reduzido número, foram baixadas até ao final, referia-se ainda à Divisão de Cruzadores. Esta foi extinta a 5 de outubro de 1942, criando-se, por aviso, em seu lugar, na mesma data, a Força Naval do Nordeste (FNNE), composta inicialmente dos cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*; dos navios-mineiros *Caravelas*, *Cabedelo*, *Carioca*

e *Camaquã*; e dos caça-submarinos *Guaporé* e *Gurupi*, de uma classe conhecida mais tarde por “caças-ferro”, por serem construídos de chapas de ferro.

A história desses novos elementos que reforçaram, ainda que tenuamente, a nossa força naval vinha de alguns meses antes. De acordo com os termos da Lei de Empréstimos e Arrendamentos, os Estados Unidos podiam ceder ao Brasil, mediante certos compromissos de devolução, navios de guerra de que precisássemos para nossa defesa e serviço de

comboios. Nesse sentido, foi criada uma Comissão Especial para Recebimento de Caça-Submarinos, cuja chefia foi dada ao

Ficou suficientemente esclarecido, desde essa primeira Ordem de Operações, que a subordinação da nossa Força Naval (ainda a Divisão de Cruzadores) ao Comando Norte-Americano era tão somente quanto a operações de guerra

Jamais houve, em todo o correr das operações até o término da guerra, qualquer atrito entre americanos e brasileiros ou suscetibilidades quanto a comando

dinamismo e operosidade do CF Haroldo Reuben Cox. Em breve se instalava essa comissão brasileira em Miami, e para lá seguiram oficiais, suboficiais e praças, a fim de tirar cursos expeditos, de modo a formar as guarnições especializadas para as novas unidades. Logo se colheram os mais benéficos frutos desses cursos, graças à capacidade da gente brasileira em aprender tudo o que havia de mais moderno e adequado ao gênero de guerra que possivelmente teríamos de enfrentar.

Foi devido à notícia dessa Comissão, espalhada a grosso modo pelo povo no Brasil inteiro, que, ao entrar nosso país em guerra, surgiram em todos os recantos os arroubos patrióticos em subscrições e donativos para ofertar à Marinha lanchas-torpedeiras, confusão que se fazia nos espíritos pouco esclarecidos sobre o assunto, o que seria, afinal, inteiramente desarrazoado, pois a necessidade premente que surgiu não era a de possuímos embarcações torpedeiras, mas, ao contrário, das que dessem caça, sem quartel, aos submarinos torpedeiros, devendo, assim, ser armadas, de preferência, com bombas de profundidade e tipos semelhantes.

Graças às providências tomadas pela Comissão Brasileira em Miami, puderam logo, em setembro de 1942, ser entregues, na Base Naval de Natal, os dois primeiros caça-submarinos, o *Guaporé* e o *Gurupi*. Daí figurarem eles na primeira Ordem de Operações para a Força Naval Brasileira, baixada pelo Almirante Ingram, formando o Grupo-Tarefa Cruz, sob o comando do CF Cox. Esses navios foram os primeiros, na Marinha brasileira, dotados de aparelho de escuta submarina.

Esses navios – *Guaporé* e *Gurupi* – foram os primeiros, na Marinha brasileira, dotados de aparelho de escuta submarina

Como o comboio era a solução única para a segurança da navegação mercante, todos os esforços do Almirante Ingram foram desde logo dirigidos, no sentido de sua organização e sistematização, para o trecho entre o porto do Recife, a cujo largo já vinham passando os comboios internacionais, e o do Rio de Janeiro.

De outubro a dezembro de 1942, três desses comboios singraram entre aqueles dois portos, tendo, entretanto, vindo de Trinidad, com escolta exclusivamente americana até a altura do Recife, a qual foi então substituída por uma outra mista brasileiro-americana, agregando-se ali novos mercantes ao trem ou saindo deste os que se destinavam a Pernambuco. As escoltas desses primeiros comboios eram constituídas do Cruzador *Rio Grande do Sul*, dos mineiros *Caravelas* e *Carioca*, ou *Camaquã*, e de um cruzador e um contratorpedeiro americanos, podendo ser o

Omaha, o *Milwaukee* e o *Greene*. Dois dos comandantes desses cruzadores, os *Captains* Royal e Chandler (aquele antigo assessor de Ensino na nossa Escola de Guerra Naval), mais tarde, já promovidos a almirantes, perderam a vida nas campanhas aeronavais do Pacífico.

No segundo desses comboios, o Navio-Mineiro *Caravelas*, na altura do porto de Salvador, foi destacado para escoltar até ao fundeadouro dois grandes navios petroleiros, os quais iam abastecer sete grandes transportes que ali se achavam, e a respectiva escolta de apenas um cruzador e um contratorpedeiro ingleses, cheios de algumas dezenas de milhares de homens de tropa britânica.

Como a praxe adotada era designar os comboios por letras indicativas de seu pon-

to de origem e do de destino, seguidas do número de ordem, esses que vinham de Trinidad e iam até ao Rio de Janeiro foram batizados com as letras TJ e chamados Tupi-Joia num sentido e Joia-Tupi (JT) noutra, empregando-se a letra J de Janeiro, pois o R designaria também Recife. Nos seus trens, às vezes bem numerosos, chegando até mais de 20 navios, incluíam-se mercantes de várias nacionalidades – americanos, ingleses, holandeses, suecos, brasileiros vindos da América –, entre os quais uma boa percentagem de navios-tanque transportando óleo combustível para o Rio de Janeiro e portos do Prata. Alguns desses mercantes destinavam-se à África do Sul e eram desligados do comboio em pontos predeterminados, ao largo da costa da Bahia. Em muitas ocasiões, as condições de escolta e de manutenção desses comboios eram particularmente difíceis, máxime para os navios brasileiros que ainda não dispunham de aparelho de escuta submarina nem de radar. Em dezembro, um desses comboios, com escolta do *Rio Grande do Sul*, *Caravelas*, *Carioca* e *USS Greece*, com 14 mercantes de trem, muitos dos quais foram destacados para a África e para o Rio da Prata, chegou às proximidades do Rio de Janeiro com um nevoeiro intensíssimo e tenaz, fazendo-se a entrada no porto sob condições sobremodo perigosas – fato que se havia de repetir por várias outras vezes.

Uma das primeiras sugestões do Almirante Ingram às autoridades navais brasileiras fora a da necessidade de defender eficientemente os grandes portos do Recife e de Salvador contra ataques de *raiders* ou submarinos vindos à superfície e que lhes bombardeassem as instalações portuárias e outras, sem que houvesse possibilidade de reação a tempo. Alvitrava, assim, a ida dos encouraçados *São Paulo* e *Minas Gerais*, até então inúteis na espécie de guerra

antissubmarina que se desenvolvia. Esses navios, com uma bordada de dez canhões de grosso calibre, poderiam, convenientemente dispostos, servir de verdadeiras fortalezas flutuantes. Com esse fim, saiu o *São Paulo* para o Recife em outubro de 1942, escoltado por contratorpedeiros americanos, e, mais tarde, o *Minas Gerais* para Salvador, nas mesmas condições.

No Recife, o *São Paulo* ficou subordinado ao Comando Naval do Nordeste, mas por um acordo ali se instalou o Comando da Força Naval de Nordeste, isto é, o Comandante Soares Dutra com seu estado-maior, então constituído pelos seguintes oficiais: CF Augusto Pereira, chefe do Estado-Maior; CC Aroldo Zany, oficial de Armamento; CC M. Jaime de Magalhães Barreto, oficial de Máquinas e Reparos; CC Gastão Monteiro Moutinho, assistente: Capitão-Tenente (CT) Afrânio de Faria, oficial de Comunicações; e Tenentes Floriano de Faria Lima e Carlos Eduardo Neiva, ajudantes de ordens.

O *São Paulo* estava, entretanto, amarrado a quatro ferros junto do molhe, com comunicações com a terra muito precárias para poder atender ao movimento crescente da Força. Ficou decidido, então, que o Navio-Oficina *Belmonte*, até pouco tempo tênder da Flotilha de Contratorpedeiros, agora extinta, seguisse para o Recife, onde serviria de capitânia e base para a Força Naval do Nordeste. Aparelhado convenientemente, saiu do Rio de Janeiro a 26 de janeiro de 1943, levando a seu bordo o CMG Felicíssimo Vilanova Machado e o CF Gerson de Macedo Soares; novos encarregado de Reparos e o chefe do Estado-Maior da Força, chegando a Pernambuco a 2 de fevereiro. A escolta foi feita pelas corvetas *Rio Branco* e *Carioca*. O *Belmonte* e o *Rio Branco*, este navio-hidrográfico armado em corveta, foram incorporados à Força Naval do Nordeste.

Enquanto se desenrolavam esses acontecimentos, até janeiro de 1943, não parava a ação nefasta dos submarinos alemães e italianos, transformando as águas da costa do Brasil, desde o Norte até ao Sul de

São Paulo, em ativíssimo teatro de operações de guerra, comparável aos em que, alhures, mais se distinguiam pela virulência dos ataques, seguidos de afundamentos, avarias e perdas de vidas.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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