

MARINHA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL*

– PARTE 3

GERSON DE MACEDO SOARES**

Capitão de Fragata

(*in memoriam*)

Os problemas da manutenção das duas forças navais, em operações de guerra uma, em manutenção da neutralidade a outra, se avolumavam, entretanto, com o agigantar-se da luta que rugia e eclodia por toda a parte. Anunciou-se então a ida ao Rio de Janeiro do Almirante Ingram, a bordo do Cruzador *Memphis* escoltado pelo Contratorpedeiro *Winslow*, a fim de conferenciar pessoalmente com o chefe do Estado-Maior da Armada e com o ministro da Marinha brasileiros sobre “o momento internacional”. A propósito dessa viagem, escrevia ainda, avisando, o Almirante Dodsworth:

“Estou informado de que o Almirante Ingram é muito acatado pelo Almirante King, comandante em chefe da Frota Norte-Americana. Ele tem força de decisão nos assuntos de que trata, independentemente, em certos casos, de consulta prévia”.

Enquanto isso se passava pelo Nordeste, no Sul, do Rio de Janeiro para a Ilha Grande e Santa Catarina, o restante da Esquadra também se movimentava intensamente. Ao tempo em que, na capital da República, se instalava a 3ª Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores dos países americanos – a cuja reco-

* N.R.: Esta matéria foi encaminhada à RMB pelo Contra-Almirante (Refº) Edgar Hargreaves de Carvalho e está sendo publicada em seis partes. As RMB dos 3º e 4º trimestres de 2010 publicaram as duas 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 o chefe do Estado-Maior do Comando da Força Naval do Nordeste durante a Segunda Guerra Mundial.

mendação do dia 23 seguiu-se, a 28, o rompimento de relações diplomáticas do Brasil com os três países do Eixo –, a Flotilha de Contratorpedeiros andava em patrulha e exercícios de Cabo Frio à baía da Ilha Grande, onde lhe chegou a notícia daquele rompimento. Em Santos, foi o Cruzador *Rio Grande do Sul* que forneceu contingentes para a ocupação de navios mercantes italianos e alemães, entre os quais o *Conte Grande*, italiano, e o *Winduk*, alemão, depredados por suas guarnições e depois vigiados de perto pelo Contratorpedeiro *Piauí*.

Em fevereiro, o cruzador de patrulha e exercícios dessa Flotilha estendia-se até Florianópolis, tocando ainda em São Francisco, em Paranaguá, em Santos e no canal de São Sebastião. Nesse mesmo mês, o Contratorpedeiro *Mato Grosso* tinha ordem de seguir para o porto de Vitória, no Espírito Santo, em inspeção pelo litoral, devendo vasculhar as

ilhas de Guarapari, próximas e Benevente, onde fora assinalada a presença de embarcação suspeita de ser submarino. Ao regressar ao Rio, teve, no dia 8 de março, ordem de patrulhar a barra do Rio de Janeiro, até à saída do grande *liner* inglês *Queen Mary*, que transportava considerável contingente de tropas, o qual devia o contratorpedeiro brasileiro escoltar até cerrar-se de todo a noite. Antes de suspender, o comandante do Contratorpedeiro *Mato Grosso* foi chamado ao telefone (era um domingo), no edifício sede da Flotilha de Submarinos (Patromoria, na Ilha das Cobras) pelo comandante em chefe da Esquadra, que lhe

deu instruções especiais, avisando que havia suspeitas da presença de um submarino alemão entre o Rio e Santos e que, assim, se o mesmo fosse visto, o atacasse. Essa ordem verbal só poderia ser cumprida, àquela época, apenas com duas precárias armas: a proa do navio e o canhão de 101 mm, pois os nossos navios ainda não tinham sido providos de bombas de profundidade, nem de cargas para cortinas de fumaça, nem mesmo de torpedos – tais eram ainda os nossos propósitos pacíficos, refratários à intromissão na contenda alheia, mesmo quando vários de nossos navios mercantes já haviam

sido postos a pique com grandes perdas de vidas!

Em abril, o mesmo *Mato Grosso* teve ordem de sair com destino a Cananeia, onde devia fazer um inquérito a respeito de atividades japonesas contrárias aos interesses nacionais, seguindo depois para Santos, donde escoltaria para o Rio de Janeiro o pacote alemão

Winduk, rebocado. Devido ao estado precário das caldeiras e do eixo de um hélice, esse navio ficou em Santos, sendo substituído, nas duas comissões, pelo Contratorpedeiro *Piauí*.

Entretanto, alhures, nas zonas declaradas de guerra e nos mares livres, continuavam seguidamente os torpedeamentos e afundamentos, por submarinos alemães, de navios mercantes brasileiros.

A 7 de março desse ano de 1942, era torpedeado e afundado o *Arabutã*, em viagem de Norfolk para Port of Spain, morrendo o enfermeiro de bordo. A 8 de março, era o *Cairu*, navio misto do Lloyd Brasileiro, com passa-

Nas zonas declaradas de guerra e nos mares livres, em 1942 continuavam seguidamente os torpedeamentos e afundamentos, por submarinos alemães, de navios mercantes brasileiros

geiros e carga, atacado e posto a pique durante a travessia de Belém para Nova York, perecendo 47 tripulantes, entre os quais o próprio comandante e seis passageiros.

A 1º de maio, era a vez de ir para o fundo o esplêndido cargueiro *Parnaíba*, nas proximidades de Trinidad, perdendo-se sete homens (embora estivesse artilhado com canhão de 120 mm guarnecido com pessoal da Marinha de Guerra, um sargento e três marinheiros). A 18 desse mesmo mês, já ao largo da costa brasileira, entre o Rio Grande do Norte e Fortaleza, era torpedeado e depois metralhado e canhoneado o mercante *Comandante Lira*, do Lloyd Brasileiro, quando do Recife ia para Nova Orleans, não tendo, entretanto, ido a pique, pois, depois de abandonado em chamas pela guarnição, localizado pela aviação americana, foi salvo e rebocado para o porto de Fortaleza pelo rebocador nacional *Heitor Perdigão* e pelo pequeno tênder de aviões americanos *Thrush*, numa brilhante e extenuante faina de salvamento com êxito no mar, havendo também a Corveta *Caravelas* andado à procura, embora sem resultado, do navio torpedeado. Seis dias depois, a 24 de maio, era o *Gonçalves Dias*, ainda do Lloyd Brasileiro, perdendo-se 46 homens da tripulação. A 1º de junho, o *Alegrete*, da mesma companhia e também cargueiro, em viagem do Brasil para Nova York, era torpedeado e metido a pique pela ação dos submarinos alemães, assim como o *Gonçalves Dias*. Ainda em junho, perdeu-se o *Pedrinhas*, da Companhia de Cabotagem de Pernambuco, afundado já próximo de Porto Rico, salvando-se a tripulação.

Em julho, a 26 e 28, eram afundados por torpedo o cargueiro *Tamandaré*, do Lloyd Brasileiro, em viagem do Recife para La

Guaira, Venezuela, e o *Barbacena*, também cargueiro da mesma companhia, ambos com perdas de vidas, e na altura da Ilha de Trinidad, cujas cercanias se haviam transformado em verdadeiro cemitério de navios. Nesse mesmo dia 28, era ainda torpedeado, canhoneado e metralhado por submarino à superfície o *Piave*, navio-tanque do Lloyd Nacional*, em viagens para as Antilhas, perdendo-se o comandante. O navio misto *Rio Branco*, do Lloyd Brasileiro, fora atacado também por submarino, logrando escapar, repelindo a agressão com o canhão de que estava armado, guarnecido por pessoal da Marinha de Guerra.

De 15 a 17 de agosto, então, esses ataques insólitos a navios neutros, em viagem pacífica nos mares livres, culminaram em audácia e desumanidade, reproduzindo-se em número de cinco em menos de três dias, ao largo de nosso próprio litoral leste, mesmo em águas próximas das territoriais. Foram, assim, truculentamente torpedeados com dois torpedos e afundados: o *Baependi*, do Lloyd Brasileiro, grande navio de passageiros e carga, em viagem do porto de Salvador para Maceió, carregado de homens, mulheres e crianças, no dia 15 desse trágico mês de agosto, salvando-se apenas 18 passageiros dos 252 que levava, e 18 tripulantes dos 73; o *Araraquara*, navio-motor de passageiros do Lloyd Nacional, a 20 milhas da cidade de Aracaju, Sergipe, salvando-se apenas três passageiros dos 68 e oito tripulantes dos 74, pois o crime fora perpetrado à noite, sem qualquer aviso, afundando o navio, como aquele outro, em cinco minutos, sem tempo para qualquer providência de salvamento; a 16, era ainda, no mesmo ponto, ao largo da costa de Sergipe, torpedeado e afundado em três minutos, sem o me-

* N.R.: Lloyd Brasileiro, Costeira e Lloyd Nacional (não confundir com Lloyd Brasileiro) deixaram seus nomes imortalizados na história da navegação mercante do País.

nor tempo para salvamentos, o navio de passageiros do Lloyd Brasileiro *Aníbal Benévolo*, perdendo-se todos os 83 passageiros e salvos apenas quatro dos 71 tripulantes; e, no dia 17, foram ainda metidos a pique pela insânia insatisfeita dos submarinos alemães, já mais ao sul, ao largo do farol de São Paulo, quase à entrada do porto do Salvador, Bahia, o paquete *Itaciba*, da Companhia Nacional de Comércio e Navegação, perdendo-se 30 passageiros e nove tripulantes, e o cargueiro *Arara*, do Lloyd Nacional, salvando-se apenas 15 tripulantes dos seus 35.

Com esses inomináveis torpedeamentos, quando ainda não havia estado de guerra declarado entre os países do Eixo e o Brasil, que suportava estoicamente os duros golpes que lhe vinham sendo desferidos, já 20 navios mercantes brasileiros haviam sido atacados, dos quais 17 afundados por ação torpédica de submarinos germânicos.

Criava-se, assim, o *casus belli* insuperável, para o qual, entretanto, não fora a Marinha de Guerra brasileira colhida de surpresa, mas em plena ação coibidora no mar, embora pouco aparelhada para evitar ou apenas suavizar tão rudes golpes, os últimos dos quais, sacrificando tantas centenas de vidas de homens, mulheres e crianças brasileiros, despreocupados e confiantes nas suas viagens em tempo de paz, emocionaram a Nação e levaram o Governo brasileiro à declaração de guerra aos agressores, a 22 de agosto de 1942, quando estes demonstravam um poderio quase jul-

gado impossível de subjugar e quando a campanha submarina estava no seu ominoso apogeu.

Entre os meses de maio e agosto de 1942, vários outros acontecimentos se verificaram na ação que a Marinha de Guerra do Brasil vinha desenvolvendo para evitar que a nossa linha de neutros fosse quebrada ou desvirtuada, no que dependesse de nossas próprias ações ou omissões.

Em maio, o ministro da Marinha dissolveu, por aviso, a Flotilha de Navios-Mineiros e incorporou os seus navios à Divi-

são de Cruzadores, operando no Norte, em patrulha, sendo substituídos seus aparelhamentos de minagem por calhas para lançamento de bombas de profundidade.

Nesse mesmo mês de maio, o Almirante Jorge Dodsworth Martins deixava o Comando da Divisão de Cruzadores, ficando os navios que agiam nas águas do Nordeste e dali para o Norte e para o litoral leste, isto é, os dois cruzadores e os

navios-mineiros, sob as ordens, no local, de um “comandante mais antigo”, que era o Capitão de Mar e Guerra Jerônimo Francisco Gonçalves, comandante do Cruzador *Rio Grande do Sul*. Em seus primeiros contatos com o Captain Hodgman, observador naval no Recife, o Comandante Gonçalves colheu ótima impressão, referindo-se em relatório a este último como sendo um “oficial que tinha grande autoridade no local e dispunha de grandes recursos, não só militares, como logísticos”. Recebendo a bordo de seu navio, no porto do Recife, já em junho, o Almi-

Com esses inomináveis torpedeamentos, quando ainda não havia estado de guerra declarado entre os países do Eixo e o Brasil, já 20 navios mercantes brasileiros haviam sido atacados, dos quais 17 afundados por ação torpédica de submarinos germânicos

rante Ingram, a este assim se referiu, relatando a visita: “O almirante, manifestando sempre sua grande simpatia e apreço pelo Brasil e pela Marinha, muito comunicativo e loquaz, disse que estaria de regresso ao porto dentro de 15 dias, em um novo cruzador, o *San Juan*, e que, nessa ocasião, desejaria, passando para um contratorpedeiro, viajar até ao porto de Natal, acompanhado de dois navios-mineiros nossos”. Isso realmente foi, mais tarde, autorizado pelo Estado-Maior da Armada e realizado a título de esplêndido exercício.

Sob a nova direção do Comandante Gonçalves nas operações que se realizavam no Nordeste, acauteladoras de nossos bens, o Cruzador *Rio Grande do Sul* e navios-mineiros fizeram a escolta do grande paquete *Saram*, do Lloyd Berro, e de outros navios de menor importância, os quais transportaram tropas e material de guerra do nosso Exército para o arquipélago de Fernando de Noronha, formando-se assim o primeiro comboio que se movimentou nas águas nordestinas para esse fim especial.

Em junho era criado, por decreto-lei, o Comando Naval de Pernambuco, mais tarde Comando Naval do Nordeste, instalando-se a 27 do mesmo mês no Recife, tendo por primeiro comandante o Contra-Almirante José Maria Neiva, ampliando-se, assim, as providências necessárias para assegurar o êxito das operações de nossos navios no mar.

A 21 de julho, o ministro da Marinha baixou ato extinguindo a Flotilha de Contratorpedeiros e incorporando os seus navios diretamente à Esquadra, para obter maior flexibilidade no seu emprego nas múltiplas missões que poderiam ter no mar. Na mesma ocasião era suspensa, por outro ato ministerial, a baixa das fileiras da Armada às praças que terminassem o tempo legal de serviço, dada a situação de emergência.

No Sul, isto é, do Rio de Janeiro para Santa Catarina, os encouraçados e os contratorpedeiros continuavam a fazer regularmente seus exercícios, quer na baía da Ilha Grande, quer mais para baixo, até às costas daquele estado.

Extinta a Flotilha de Contratorpedeiros, o Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, seu comandante, foi nomeado para comandar a Divisão de Cruzadores, assumindo o seu novo cargo em agosto, a bordo do Cruzador *Bahia*, que se achava no Rio de Janeiro. Depois seguiu, a 11 desse mesmo mês, por via aérea, para o Recife, onde embarcou e içou seu pavilhão no Cruzador *Rio Grande do Sul*, recebendo assim sobre seus ombros as duras atribuições que pesavam sobre o “comandante mais antigo presente”, que era o próprio comandante desse cruzador.

Mal assumira, com efeito, suas novas funções, estando seu navio capitânia no porto, com os condensadores abertos para limpeza e ligeiros reparos, recebeu notícias do capitão dos portos de Alagoas de que naufragos do *Baependi* torpedeado haviam chegado às praias de Estância. Determinou, por isso, o aparelhamento e a saída imediata do navio e do *Carioca*, dando-lhes a missão de “repelir com decisão a ação de submarinos, prestar auxílio material e moral aos naufragos que ainda estivessem no mar e prosseguir em patrulhamento até ao sul do Morro de São Paulo”.

Passava, assim, a Marinha de Guerra do Brasil, de chofre, das operações meramente defensivas de manutenção de neutralidade para as genuinamente de guerra, ofensivas, de “repelir com decisão a ação de submarinos”.

Tal missão, fruto da iniciativa de um chefe da doutrina já atrás assinalada, era ainda independente de qualquer diretiva do almirante americano comandante da Força-Tarefa 23, embora já houvesse harmonia de

vistas nos modos de proceder, mas não de comando. Não houvera ainda também comunicação de declaração de guerra, de sorte que, pela justa decisão do comandante da Divisão de Cruzadores de passar à ofensiva, a Marinha de Guerra, sem qualquer período de transição nem solução de continuidade, passava a franca operação de guerra, perfeitamente justificada, num teatro de operações navais inteiramente novo, em que a luta se iniciava com tamanha virulência e em que o inimigo, tão temível quão insidioso, se achava presente, mas invisível, feroz, implacável, sanguinário.

O Cruzador *Rio Grande do Sul*, com o comandante da Divisão de Cruzadores, em agosto, depois de ter investigado acuradamente as águas litorâneas da Bahia até ao Morro de São Paulo, ali recebeu carta do Almirante Ingram sugerindo deixar dois navios-mineiros no Recife e permanecer com o *Rio Grande do Sul* e o *Carioca* no porto de Salvador – sugestão da qual o Comandante Soares Dutra, sempre muito cioso de suas atribuições e da independência de ação da Marinha de Guerra brasileira, discordou, por entender que seu capitânia devia ter base no Recife, onde estaria em contato mais direto com todas as autoridades militares brasileiras do Nordeste e com as americanas, parecendo-lhe, ao mesmo passo, não ser intenção do Estado-Maior da Armada deixar sua força sob a orientação do almirante americano, suposição esta que era errônea.

Com efeito, a essa altura dos acontecimentos, arrastado o Brasil à guerra, crescendo os encargos das forças americanas do Atlântico, o Almirante Ingram transferiu a base de sua força naval de Trinidad para o Recife, em cujo porto fizera estacionar o grande Navio-Tanque *Potoka*, para o qual transferiu do Cruzador *Memphis* o seu pavilhão, a fim de poder melhor agir estrategicamente na distribuição de tarefas e de

promover os meios logísticos mais eficientes de modo a atender às prementes solicitações de uma esquadra em operações, para as quais, afinal, por seu caráter especial, não era necessária a permanência de um almirante no mar.

O Almirante Ingram convidou, por isso, o Comandante Dutra para que fosse ao Recife avistar-se com ele pela primeira vez, fazendo-se a viagem por via aérea. Até então não havia, de fato, nenhuma subordinação da Divisão de Cruzadores, acrescida dos navios-mineiros, à Força do Almirante Ingram, já então com a designação de Força do Atlântico Sul da Esquadra do Atlântico. Tratou-se apenas, nesse primeiro encontro, de uma coordenação na atuação das duas forças, e o Comandante Soares Dutra regressou à Bahia.

Enquanto isso, toda a navegação mercante brasileira ficara paralisada, pois os navios que se achavam nos portos tiveram ordem de sustar a partida, e os que estavam no mar a 16 e 17 de agosto foram avisados para que se recolhessem ao primeiro abrigo mais seguro.

Essa situação, porém, não podia perdurar por muito tempo, sob risco de graves prejuízos para a vida do País, e assim o entendeu o Almirante Ingram, de quem uma das primeiras preocupações, já dominando o cenário das operações navais brasileiro-americanas no Nordeste, foi o restabelecimento, com segurança, do comércio marítimo. Por isso, determinou que dois navios-mineiros que se achavam no Recife, o *Caravelas* e o *Cabedelo*, partissem para Natal, com escala pelo porto de Cabedelo, escoltando o Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*. Ficaria no Recife o Navio-Mineiro *Camaquã*, que carecia de reparos por ter sofrido a explosão de um cofre de pólvora.

No dia 4 de setembro suspendia, assim, aquele navio-auxiliar com sua escolta para Natal, onde se demoraria. Desse porto, os

dois navios-mineiros deveriam escoltar para Fortaleza um navio de passageiros da Companhia Nacional de Navegação Costeira, saindo a 8 de setembro preliminarmente para Macau, onde pernoveram, visto que, não dispondo de nenhum aparelhamento de escuta submarina, só deviam fazer singraduras diurnas. Ao largo de Areia Branca, a 9, destacou o *Cabedelo* para fazer sair dali um outro mercante para Fortaleza. Deste porto, trazendo um navio do Lloyd Brasileiro e outro de Aracati, regressaria a escolta a Natal.

Organizou-se então ali, nas águas do Potengi, o primeiro comboio que se devia movimentar nas costas do Brasil, após os barbarescos torpedeamentos nas águas de Sergipe e da Bahia. Seu trem compunha-se de seis navios mercantes, que foram dispostos em duas colunas, e a escolta compreendia o tãder de aviões americano *Humboldt*, coman-

dante do comboio com o Capitão de Fragata Montgomery, e os navios-mineiros *Caravelas* (Capitão de Corveta Macedo Soares) e *Cabedelo* (Capitão de Corveta Aldo de Souza).

A chegada desse primeiro comboio ao porto do Recife, após curta singradura, mas

em águas sumamente perigosas, causou satisfação ao Almirante Ingram, que disse, a bordo do *Potoka*, ao comandante do *Caravelas* ser necessário fazer movimentar de norte a sul e vice-versa, num fluxo contínuo, os navios mercantes transportadores de seiva vital para os nossos países. De-

terminou-lhe, logo a seguir, que saísse do Recife com alguns outros navios, os quais deviam ser passados, fora do porto, a uma escolta que vinha de Salvador com outro pequenino comboio, recebendo os navios de seu trem em escolta até à entrada no Recife.

**Organizou-se então ali, nas
águas do Potengi, o
primeiro comboio que se
 devia movimentar nas
costas do Brasil, após os
barbarescos
torpedeamentos nas águas
de Sergipe e da Bahia**

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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