

# MARINHA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL\*

## – PARTE 2

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

---

A situação para o nosso país, em face das consequências do avultamento gigantesco do conflito, tornava-se, assim, cada vez mais delicada e logo se foi tornando mais e mais insustentável com o torpedeamento e afundamento de navios mercantes nossos que navegavam em zonas de guerra, embora neutros a princípio, e depois nas próprias águas territoriais, quando ainda sustentávamos a nossa neutralidade dentro dos postulados mais rígidos do Direito Internacional.

Assim é que o mercante nacional *Cabedelo* desapareceu em condições misteriosas, nunca mais se lhe conhecendo a sorte desde que deixou o porto de Filadélfia, a 14 de fevereiro de 1942. Logo no dia 15 desse

mesmo mês, o grande navio de passageiros e carga *Buarque*, do Lloyd Brasileiro, em viagem de Curaçau para Nova York, era torpedeado e posto a pique por submarino germânico, salvando-se passageiros e tripulantes. Três dias depois, a 18 de fevereiro, era ainda o cargueiro *Olinda*, da Companhia Brasileira de Comércio e Navegação, torpedeado e afundado ao largo da costa leste dos Estados Unidos, salvando-se a tripulação.

Tão insólita agressão, considerado o *Mare Liberum*, mostrava já claramente o desfecho desses acontecimentos para o Brasil, que não poderia por muito tempo mais sofrer o insulto deliberado.

Entrementes, e já de algum tempo, se vinham concertando medidas de seguran-

---

\* N.R.: Esta matéria foi encaminhada à *RMB* pelo Contra-Almirante Edgar Hargreaves de Carvalho e será publicada em seis partes. A *RMB* do 3º trimestre deste ano publicou a parte 1. A matéria está integralmente disponível no Portal Segunda Guerra Mundial – Brasil na guerra em [www.2guerra.com.br](http://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.

ça mútua entre o nosso país e os Estados Unidos, às quais muitas vezes não eram estranhos países outros da América, na previsão de fatos que podiam dar-se e que a sequência acelerada das ocorrências se encarregou de confirmar em cheio. **Assim é que, já em fins de 1940, sentindo-se a necessidade da organização de um código destinado às comunicações das forças navais das repúblicas americanas, o ministro da Marinha fez seguir, em dezembro, para os Estados Unidos o então Capitão de Fragata Dídio Iratim Afonso da Costa,\* para um trabalho de colaboração com o Navy Department americano naquele sentido.** O código foi concluído com êxito, mas, muito complexo, sua aplicação prática no período propriamente da guerra não chegou a acontecer. Assim foi também que, a 10 de maio de 1941, seguiu, por via aérea, para os Estados Unidos, a convite do Almirante Harold Stark, chefe do Estado-Maior da Armada americana, o Vice-Almirante José Machado de Castro e Silva, chefe do Estado-Maior da Armada do Brasil. O convite tinha por finalidade uma reunião em Washington dos chefes navais das repúblicas americanas, tendente naturalmente a firmar doutrina sobre modos de proceder em face da guerra na Europa e de suas futuras conseqüências para a América.

Logo que os Estados Unidos entraram no conflito, mediante normas estabelecidas entre aquele país e o nosso, foram criados escritórios navais em todos os portos importantes do território brasileiro, chefiados por oficiais da reserva norte-americanos, designados “observadores navais”, para obtenção de informações de toda sorte e seu fornecimento às autoridades navais americanas, assim como para tratar de cer-

tas medidas de interesse para a sua esquadra. Tais escritórios funcionavam como um desdobramento dos serviços que incumbiam a um adido naval em cada porto onde, tendo ação semelhante à das capitânias de portos brasileiros, dispunham de todo o aparelhamento de comunicações necessário ao perfeito desempenho de sua missão. Esses observadores navais tiveram, cada vez mais, ligação com as nossas próprias autoridades navais, à proporção que a nossa situação caminhava para o estado de guerra. Alguns deles, oficiais de certa idade e muito tirocínio, prestaram relevantes serviços às duas Marinhas, tal como o observador naval no Recife (PE), Capitão de Mar e Guerra W. A. Hodgman.

Logo também ao se envolver a América no conflito, o Comando da Esquadra Norte-Americana do Atlântico destacou uma força subordinada para manter o domínio das águas no Atlântico Sul, de pronto sulcadas pelas belonaves que cedo começaram a procurar nossos portos do Norte e do Nordeste para reabastecimento de víveres e combustível e para o descanso permitido pelas leis internacionais da neutralidade.

Era essa a Força-Tarefa 23 da Esquadra do Atlântico, ao mando do Contra-Almirante Jonas Howard Ingram, que tinha seu pavilhão no Cruzador *Memphis* e que já encontrava, nas águas do Nordeste, alguns de nossos navios de guerra no seu serviço de patrulhamento e de polícia nas águas territoriais.

A base dessa Força-Tarefa 23, que tão íntima ligação devia ter com as forças navais brasileiras, era ainda a Ilha de Trinidad, possessão inglesa demorando no Hemisfério Norte e, portanto, bastante inadequada, mas imposta pelas necessidades. Por

\* N.R.: Dídio Iratim Afonso da Costa, que galgou ao posto de almirante, foi diretor da *Revista Marítima Brasileira* durante cerca de 20 anos, desde 1933. Autor de vários livros sobre a história naval, entre eles *Barroso, Inhaúma, Marcílio Dias, Noronha* etc.

isso o Brasil se mantinha neutro e fazia manter sua neutralidade de acordo com os cânones consagrados. A fase era inadequada principalmente para facilidade do cumprimento da missão dessa Força, a qual era manter em alto-mar a segurança das rotas comerciais da e para a América do Sul, inclusive até ao meridiano de 20°, numa área amplíssima que ali ia limitar-se com a da esfera de ação da esquadra inglesa, desdobrando-se esta para leste até a costa da África. Ficava, entretanto, a Ilha de Ascensão incluída na área sob a proteção dos americanos – até lá iriam também, em breve, os próprios navios da minguada esquadra brasileira.

Em face do perigo que corriam nossas unidades mercantes no mar, na iminência de sacrifícios continuados de bens materiais e de vidas, o serviço de vigilância e de polícia naval, ao longo dos extensos litorais brasileiros, onde, ainda atentados à nossa neutralidade, podiam dar-se a cada momento, tinha que se fazer o mais ativo possível, apesar do reduzidíssimo número de navios mais ou menos adequados de que dispúnhamos.

Assim, a princípio, os cruzadores e os seis contratorpedeiros antiquados, cinco dos quais, da classe *Amazonas*, ainda queimavam carvão, continuaram com sua base no Rio de Janeiro, onde poderiam contar com as grandes oficinas de reparos do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (Amic), com os diques e outros recursos necessários às suas atividades de patrulhamento, os quais, infelizmente, só na capital da República, sede permanente da Esquadra, podi-

am ser obtidos. Os navios-mineiros da classe *Carioca*, embora não apropriados a cruzeiros de patrulha, porém novos e não carentes de reparos, senão eventuais, foram mandados para os portos do Leste e do Nordeste. A esses navios foram, pelo Estado-Maior da Armada, atribuídos “setores de patrulha”, devendo servir-lhes de base os portos de Salvador, do Recife e de Natal, onde receberiam combustível, mantimentos, água e sobressalentes, valendo-se, para quaisquer reparos eventuais em máquinas e material em geral, das oficinas das Companhias das Docas de cada um desses portos. A Base Naval de Natal ainda estava em construção e, apesar dos esforços verdadeira-

**Os navios-mineiros da classe *Carioca*, embora não apropriados a cruzeiros de patrulha, porém novos e não carentes de reparos, foram mandados para os portos do Leste e do Nordeste**

mente extraordinários de seu competente criador, o Almirante Ary Parreiras, longe de possuir um aparelhamento eficientemente montado para poder atender às múltiplas necessidades de uma força naval.

O rompimento de relações diplomáticas e comerciais com os países do Eixo ocorreu

logo após a entrada dos Estados Unidos na guerra. Foi, então, concedido a este país, pelo nosso governo, o privilégio de se servir das nossas bases aeronavais em vários pontos do litoral brasileiro, de norte a leste, para o salto, através do Atlântico, de Natal para a África, ampliando mais tarde essas bases, até então insignificantes, ou mesmo construindo outras inteiramente novas, em proporções consideráveis e adequadas ao uso intensíssimo que deviam ter. Assim, todo o setor do Nordeste assumiu repentinamente uma importância tal que o levou às culminâncias de um dos pontos mais importantes do mundo para o

prosseguimento, com êxito, da guerra contra os países do Eixo. Natal emergiu, de um salto, da pacatez de cidade modesta, capital de um estado de limitados recursos, e da tranquilidade de um porto acanhado e de pequeno movimento para a situação de “ponto focal” do mundo, para o qual todas as atenções e esperanças se voltavam.

De nossa parte, continuávamos ativos e atentos aos acontecimentos, não viessem eles, por culpa nossa, arrastar o Brasil ao fogaréu crepitante. Havia certas medidas que já vinham sendo tomadas para melhor aparelhar os navios que deviam fazer o serviço de patrulha para coordenar

todas as providências de vastas zonas do litoral de características acentuadamente diferentes umas das outras, acima da ação da Capitania de Portos, mais regionais, adstrias às águas e costas de cada Estado. Uma dessas medidas foi a criação dos Comandos Navais, ideia antiga que então se substanciava. Um decreto-lei de outubro

de 1941 criava, por exemplo, o Comando Naval do Amazonas, ao qual se deviam juntar os Comandos Navais de Pernambuco (decreto-lei de 5 de junho de 1942), da Bahia e do Rio de Janeiro, posteriormente designados respectivamente Comandos Navais do Norte, do Nordeste, do Leste e do Centro. Medidas complementares iam sendo tomadas de modo a dar plena eficiência a esses órgãos da administração, subordinados ao Estado-Maior da Armada, e que tinham, nos seus dilatados setores da costa, atribuições análogas às dos observadores navais americanos.

**Todo o setor do Nordeste assumiu repentinamente uma importância tal que o levou às culminâncias de um dos pontos mais importantes do mundo para o prosseguimento, com êxito, da guerra contra os países do Eixo**

A organização da Esquadra brasileira compreendia, em princípios de 1942, o Comando em Chefe, exercido pelo Contra-Almirante Durval de Oliveira Teixeira, com o pavilhão no Encouraçado *Minas Gerais*, estando-lhe subordinado diretamente o outro encouraçado, o *São Paulo*; uma Divisão de Cruzadores, ao mando do Contra-Almirante Jorge Dodsworth Martins; uma Flotilha de Contratorpedeiros, sob o comando do então Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, tendo o Transporte *Belmonte* por capitânia e, eventualmente, no mar, o Contratorpedeiro *Maranhão*; uma Flotilha de Navios-Mineiros que estava sob a chefia do Contra-Almirante

Gustavo Goulart; e uma Flotilha de Submarinos, ao mando do Comandante Attila Monteiro Aché. Havia ainda uma flotilha de pequenos navios-mineiros de instrução sob as ordens do Comandante Jorge Paes Leme; os navios hidrográficos *Rio Branco* e *Jaceguai*, subordinados à então Diretoria de Navegação; e os navios-auxiliares *José Bonifácio* e *Vital de Oli-*

*veira*, o Navio-Tanque *Marajó*, o Navio-Escola *Almirante Saldanha* e um reduzido número de rebocadores, subordinados todos ao Estado-Maior da Armada. As flotilhas fluviais do Amazonas (sede em Belém do Pará) e de Mato Grosso (sede em Ladário) eram forças regionais de utilização difícil e precária, para emergência.

Os navios que agiam nos setores de patrulha recebiam ordens diretas do Estado-Maior da Armada, relativas às suas operações.

Enquanto isso, outras medidas de grande importância vinham sendo tomadas, entre as quais a ocupação militar das ilhas

de Fernando de Noronha (tornada território federal por decreto-lei de 9 de fevereiro de 1942) e da Trindade, aquela por contingentes do Exército que a artilharam convenientemente para repelir ataques por mar e pelo ar, e esta por forças da Marinha, para as quais era necessário um serviço constante de reabastecimento e substituição de pessoal, muito mais penosamente feito do que para aquele outro arquipélago do Nordeste, mais próximo da costa e de condições de desembarque mais à feição.

Ainda em fins de 1941, sentindo nossas autoridades navais a necessidade de maior contato com os norte-americanos que se serviam de nossas instalações portuárias do Nordeste, e de haver ali uma autoridade naval de alta patente com a qual aqueles melhor se entendessem e que, ao mesmo tempo, estivesse à frente do serviço de patrulhamento dos setores incumbidos aos navios-mineiros da classe *Carioca*, como representante direto do Estado-Maior da Arma-

da, ficara resolvido que para o Recife partissem a Divisão de Cruzadores. Concretizando essa medida, seguiu então do Rio de Janeiro rumo a Pernambuco, no dia 2 de janeiro de 1942, o Cruzador *Bahia*, a cujo bordo se içava o pavilhão do Contra-Almirante Jorge Dodsworth Martins, comandante daquela Divisão, o qual não tardou a entrar em contato com o Contra-Almirante Ingram, o

Comsolant, isto é, o comandante do *South Atlantic*.

Este fato marcou positivamente o início de um mais estreito entendimento entre a Marinha de Guerra brasileira e o almirante americano Jonas Howard Ingram, comandante da Força-Tarefa 23 da Esquadra do Atlântico, operando no Atlântico Sul mas com base ainda em Trinidad, cujo pavilhão

continuava a flutuar no Cruzador *Memphis*. Os dois comandantes de Força, o brasileiro e o americano, este já em operações de guerra, aquele agindo ainda para manter a neutralidade de seu país, avistaram-se duas vezes no Recife, no mesmo mês de janeiro, e acertaram os seus planos de ação.

A respeito desse entendimento com o Almirante Ingram, escrevia em relatório o Almirante Dodsworth: “O conhecimento que este almirante (Ingram) está procurando ter das nossas necessidades de defesa da zona do Nordeste vai facilitar, estou persuadido, a entrega do material pedido ao

governo norte-americano. Há agora uma perfeita compreensão de que nós precisamos somente de material para a nossa defesa”.

Estas palavras foram proféticas, pois, no decorrer dos tempos, sempre à ação pessoal profícua desse grande amigo do Brasil deveu-se a solução de vários problemas relativos ao enriquecimento de nosso material flutuante e de suas múltiplas necessida-

## **Outras medidas de grande importância vinham sendo tomadas, entre as quais a ocupação militar das ilhas de Fernando de Noronha e da Trindade**



**A Força Aérea Brasileira patrulhava também as rotas marítimas, agindo em colaboração com os comandantes das forças navais brasileiras e americanas e tendo à frente, no Nordeste, o Brigadeiro Eduardo Gomes**

des para manutenção e eficiência. Foi, por assim dizer, um executor, *in loco*, com perfeito conhecimento de causa e atividade, das promessas feitas em Washington quando da reunião da Comissão Militar Mista que se criara nos Estados Unidos e na qual foram nossas representantes as brilhantes figuras do General Estevão de Carvalho, do Almirante Álvaro Rodrigues de Vasconcelos e do então Coronel-Aviador Vasco Alves Seco. Entre os vários assuntos tratados por essa Comissão, estava a Lei de Empréstimos e Arrendamentos (*Lend and Lease*), segundo a qual podiam ser concedidas à nossa Marinha de Guerra certas unidades necessárias ao patrulhamento de nossas águas costeiras e para o serviço de comboios ao largo delas, o que já se ia cogitando.

Antes que esta última medida fosse concretizada, outras houve que foram um tanto prematuramente tomadas pela Administração Naval, concorrendo talvez para a suposição, por parte dos dirigentes alemães, de que estávamos dando aos norte-americanos ajudas e concessões muito acima das realmente feitas. Tais foram a pintura de todos os navios mercantes brasileiros de cinzento, a ordem de navegarem às escuras à noite, e o artilhamento de muitas unidades que partiam para zonas de guerra, quando, realmente, não estando o nosso país em guerra, não havia razão para isso.

A ação do Almirante Dodsworth no Nordeste foi bastante intensa. Indo, em com-

panhia do Brigadeiro do Ar Eduardo Gomes, comandante da 2ª Zona Aérea, a Natal, ali foi recebido pelo Almirante Ary Parreiras, que construía a Base Naval, escrevendo então em relatório: “Notei também em Natal o que se verifica no Recife – grande cordialidade entre as autoridades brasileiras e os funcionários e militares americanos, sendo estes atenciosos, respeitadores da nossa soberania e das nossas leis, prontos a colaborar conosco em tudo”.

O Almirante Ingram visitou aquela incipiente base na mesma época, no Contratorpedeiro *Winslow*. A seguir, com ele conferenciou o Almirante Dodsworth, seguindo instruções do Estado-Maior da Armada, sobre os seguintes assuntos: problemas relativos aos inconvenientes de concentração, já àquele tempo, de forças navais numerosas no Recife; vigilância permanente no mar, à entrada dos portos considerados “pontos focais”, onde, além dos ata-

ques dos submarinos, ainda podiam ser lançadas minas; abastecimentos; melhoramentos no aparelhamento de nossos próprios navios; colocação de redes antitorpédicas e antissubmarinos em vários de nossos portos, a começar pelo do Recife etc.

Nessa época já a Força Aérea Brasileira patrulhava também as rotas marítimas, agindo em colaboração com os comandantes das forças navais brasileiras e americanas e tendo à frente, no Nordes-

**Nessa ocasião também já o Exército Nacional aumentava os seus contingentes espalhados por vários pontos da costa do Nordeste, montando baterias que repelissem quaisquer insólitos ataques e vigiando para que desembarques clandestinos não fossem feitos nas ermas praias e em pontos acessíveis**

te, a figura tranquila, mas dinâmica, do Brigadeiro Eduardo Gomes. A Força Aérea norte-americana, subordinada também à autoridade do Almirante Ingram, era reforçada com vários aviões Catalina e estabelecia uma rede de patrulha aérea quase ininterrupta em todo o litoral brasileiro e águas do oceano adentro, desde o norte até ao leste. Nós, porém, não tínhamos estabelecido nenhum plano sistemático de colaboração entre as forças aéreas e as navais, limitando-se umas a

atender às solicitações das outras, quando necessários os seus serviços, como nas coberturas aéreas para certas escoltas de navios ou comboios.

Nessa ocasião também já o Exército Nacional aumentava os seus contingentes espalhados por vários pontos da costa do Nordeste, montando baterias que repelissem quaisquer insólitos ataques e vigiando para que desembarques clandestinos não fossem feitos nas ermas praias e em pontos acessíveis.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

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