

# MARINHA DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL\*

## – PARTE 1

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

---

A atitude do Brasil à eclosão da Segunda Guerra Mundial era naturalmente a de neutralidade, desde logo expressamente declarada (decretos nº 4.623 e 4.624 de 5 de setembro de 1939, respectivamente quanto à guerra entre a Inglaterra e a Alemanha e a França e a Alemanha), por isso que as questões relativas a minorias raciais germânicas, espaços vitais, esferas de influência, anexações territoriais e outras em nada interessavam diretamente à nossa Pátria; mal, porém, a luta eclodiu no continente europeu, logo se desbordou pelos mares, no afã febriante e porfiado de procurar o domínio das vias marítimas de comunicações.

A ânsia por esse domínio avançou logo, célere, pelas águas do Oceano Atlântico, que, quase de polo a polo, em longuíssimo

fuso, separa o nosso próprio país das ribas europeias, debruçando-se as orlas orientais de nosso vasto território sobre a planura aquosa onde a ação de cada um dos agigantados contendores queria barrar aos respectivos contrários ou utilizar, a despeito deles, as extensas, ilimitadas rotas pelas quais se transportassem os suprimentos de toda classe de que necessitavam uns e outros para o escopo final – a vitória.

O Oceano Atlântico era, deste modo, o domínio comum em que os interesses daqueles que lutavam viriam colidir, sem sombra de dúvida, com os nossos próprios interesses, já se esboçando, assim, alguma coisa que implicaria a nossa coparticipação, ao menos à distância, no conflito em progressão alarmante.

---

\* N.R.: Matéria encaminhada pelo Contra-Almirante Edgard Hargreaves de Carvalho, em seis partes, que serão publicadas na *RMB* a partir desta edição.

\*\* N.R.: O autor era o chefe do Estado-Maior do Comando da Força Naval do Nordeste, durante a guerra.

Desde que havia a fatalidade geográfica da descontinuidade dos continentes, para que os efeitos dos entreveros brutais nos atingissem por terra, e que, para sermos ainda incomodados pelos ares, seriam necessárias bases bem próximas, pelo mar nos viria, pois, de imediato, quer à superfície quer insidiosamente, entre duas águas, submarinamente, alguma ação de qualquer dos partidos hostis que nos pudesse ofender física ou moralmente os melindres de nação livre, soberana e neutra.

A essa ação, mister se faria então que se opusesse outra ação de coerção que lhe anulasse os efeitos, a fim de que não nos envolvêssemos na luta, fossem quais fossem os intentos a contrariar, opostos à nossa própria isenção no conflito, partindo deste ou daquele partido.

Era isso a neutralidade que se impunha fosse mantida pelo Brasil, em posição paralela e equidistante dos grupos em guerra. Assim, como a ameaça que era iminente vinha através dos mares, claramente inevitável quanto aos atritos que nos ia produzir, a força armada brasileira naturalmente determinada para exercer ação, quer preventiva quer coibidora, em nome do Direito foi a Marinha de Guerra.

Em fins de 1939, quando a guerra foi declarada entre a Inglaterra e a França de um lado e a Alemanha do outro, esta já estava economicamente preparada e com suprimentos de toda espécie devidamente armazenados para o conflito, ao passo que aqueles outros países, mesmo em face dos acontecimentos que se vinham desenrolando na Europa central, pouco ou nada tinham feito nesse sentido, de modo que, ao abrirem-

se as hostilidades, sua navegação mercante que devia ir buscar, à pressa e sem descanso, as utilidades além-mar, em plagas distantes, como nas Américas do Norte e do Sul, logo ficou sujeita aos ataques dos *raiders* e dos submarinos, cujos primeiros êxitos de pronto se fizeram sentir, quer quanto a navios de guerra quer quanto a mercantes, nos primeiros dias de guerra, com grande alarme para os Aliados.

Tinha, pois, o Brasil que mobilizar seus recursos navais para manutenção de sua neutralidade e para defesa de suas águas territoriais, que a qualquer momento podiam estar sendo violadas com o ataque de submarinos ou de *raiders* a navios ingleses ou franceses. Em dezembro do mesmo ano de 1939, já o encouraçado alemão *Graf Spee*, derrotado, internava-se em Montevideú, depois de produtiva ação como *raider*, atestando de modo irretorquível a ameaça que nos vinha vindo a qualquer instante pelo mar, o perigo sempre iminente que, afinal, nos arrastaria ao conflito.

Para essa ação de sentinela sempre alerta, com os olhos fitos continuamente não só nos horizontes largos mas também nas águas em volta até mesmo poucos metros de distância, dispunha apenas a Marinha de Guerra brasileira de meios materiais bem precários. Para conjurar a ameaça, já que esta resultaria em ato de força, sem peias do direito, na repressão pronta e justificada



**Encouraçado *Minas Gerais***

Cruzador *Rio Grande do Sul*

quer mar grosso; um outro contratorpedeiro um pouco mais moderno, o *Maranhão*; quatro submarinos (o *Humaitá* e o *Tupi*, o *Timbira* e o *Tamoio*), chegados no ano anterior da Itália; dois navios hidrográficos adaptáveis para fins de guerra, o *Rio Branco* e o

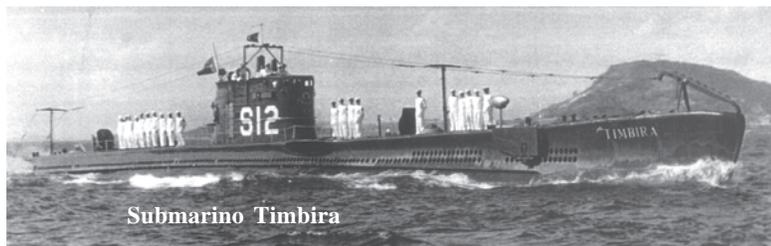
de procedimentos atentatórios da neutralidade que havíamos proclamado, contava apenas a Esquadra brasileira, para se opor a *raiders* e submarinos moderníssimos, com os remanescentes de uma frota de navios de mais de 30 anos de existência e com raríssimas unidades mais modernas, porém inadequadas, assim especificadas: dois encouraçados obsoletos (o *Minas Gerais* e o *São Paulo*), não utilizáveis naturalmente para qualquer emprego em uma campanha antissubmarina; dois cruzadores ligeiros nas mesmas condições (o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*); cinco contratorpedeiros da classe *Amazonas*, tão velhos quanto aqueles (*Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Sergipe*, *Santa Catarina* e *Mato Grosso*), aos quais se poderia juntar um sexto, o *Paraíba*, alquebrado, impossibilitado de enfrentar qual-

*Jaceguai*, e uma flotilha de seis navios mineiros da classe *Carioca*, recém-construídos no Arsenal da Ilha das Cobras, dos quais o *Carioca* e o *Cananéia* foram incorporados à Esquadra a 16 de setembro de 1939, e o *Camocim*, o *Cabedelo*, o

CT *Piauí*, da classe *Amazonas*

*Caravelas* e o *Camaquã* somente a 7 de junho de 1940. Além dessas unidades, contava a Esquadra ainda com alguns transportes, rebocadores e navios-auxiliares de emprego especializado e restrito. O lançamento ao mar dos três contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e

*Greenhalgh*, que depois prestaram tão bons serviços como verdadeiros navios de guerra, só se deu, respectivamente, a

Submarino *Timbira*



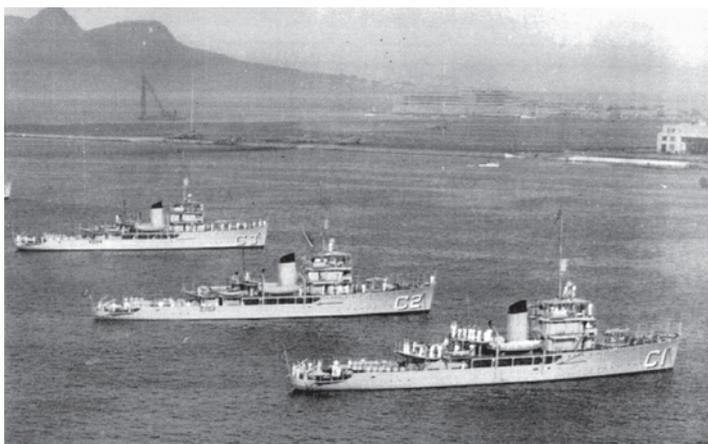
européias na Primeira Guerra Mundial, em 1918.

Pois foi com esse material flutuante que a Marinha de Guerra do Brasil iniciou a sua ação de vigiar, pela manutenção de nossa neutralidade, as águas territoriais brasileiras,

20 de julho, e 28 de dezembro de 1940 e a 8 de julho de 1941. Em julho de 1940, ainda estavam sendo batidas as primeiras quilhas de seis contratorpedeiros de tipo inglês, da classe *Amazonas*, os quais não ficariam prontos durante toda a guerra, e as corvetas da classe *Mattias de Albuquerque*, queimando carvão, encomendadas originalmente pelo governo inglês à Casa Lage & Irmão, ainda se achavam em fase de construção e lançamento ao mar, em 1942, nos estaleiros daquela firma; prestaram, entretanto, ainda, bons serviços no último ano de guerra.

Dos navios da velha esquadra ainda na atividade então chamados a prestar serviços de guerra, os cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, os contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*, assim como o Transporte *Belmonte* e o Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta*, já haviam constituído a Divisão Naval em Operações de Guerra, que, sob o comando do Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, mandara o Brasil às águas

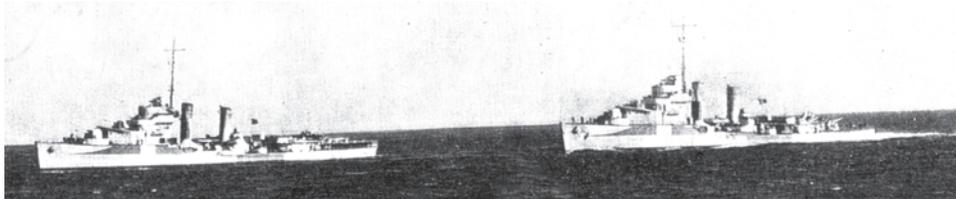
extensas de cerca de 3 mil milhas, só na parte mais vulnerável às incursões atentatórias à nossa posição de neutros, ou seja, da foz do



Formatura dos navios-mineiros Classe *Carioca* na cerimônia de batimento da quilha dos Contratorpedeiros *Amazonas* e *Araguaia* em 20/7/1940 (Coleção Alte. Brígido)

Rio Pará até Santa Catarina, incluindo as ilhas de Fernando de Noronha e Trindade, em pleno oceano.

No ano de 1939, a 30 de setembro, poucos dias, portanto, após a declaração de guerra à Alemanha pela Grã-Bretanha e a França, era torpedeado, a cerca de 70 milhas da costa nordeste do Brasil, o cargueiro inglês *Clement*. Alguns de seus sobreviventes, numa baleeira, foram salvos pelo mercante brasileiro *Itatinga*, a cerca de 15 milhas ao largo da costa de Pernambuco, e conduzidos para o porto de Salvador.



Contratorpedeiros *Mariz e Barros* e o *Greenhalgh* ao largo de Gibraltar em escolta a um dos escalões da Força Expedicionária Brasileira

Era o perigo iminente de complicações tendentes a nos envolver no conflito alheio que chegava às nossas plagas.

O começo do ano de 1940 encontrou os navios ligeiros de nossa Esquadra em plena atividade no mar.

O Navio-Mineiro *Cananéia*, a 11 de janeiro, regressava ao Rio de Janeiro de uma viagem aos portos do norte do País. A 27 do mesmo mês, os cruzadores e vários contratorpedeiros regressavam à Baía de Guanabara depois de um período de exercícios.

A 9 de fevereiro, esses mesmos navios, capitaneados pelo Encouraçado *Minas Gerais*, saíam do Rio para o sul do país, regressando a 17, enquanto outros contratorpedeiros e os navios-mineiros *Carioca* e *Cananeia*, assim como os submarinos da classe *Tupi*, estavam sempre em atividade, ora saindo ora entrando no porto do Rio de Janeiro, em exercícios que compreendiam, deliberadamente, um patrulhamento de observação e polícia das águas territoriais.

A 8 de março, o Cruzador *Rio Grande do Sul* levava o Presidente da República e o Ministro da Marinha a Santa Catarina. Nesse mesmo mês continuava o movimento dos cruzadores e contratorpedeiros.

De 9 a 27 de abril, os encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*, com vários contratorpedeiros, faziam exercícios nas

águas da Ilha Grande. A 7 de maio tornava a sair, para o mesmo fim, o primeiro desses navios.

O Monitor *Paraguçu*, de construção nacional, era incorporado à Esquadra e partia da Baía de Guanabara a 11 de maio para Mato Grosso, a cuja flotilha fluvial deveria pertencer, sendo escoltado pelo Navio-Mineiro *Carioca* de porto em porto até o de Montevideú, aonde chegava a 30 de maio.

Contratorpedeiro  
*Amazonas*



Até o Navio-Escola *Almirante Saldanha*, arrostando perigos perfeitamente imagináveis, partia do Rio de Janeiro a 18 de maio desse mesmo ano de 1940 para uma viagem de instrução de guardas-marinha até Portugal.

A 7 de junho, com a incorporação dos navios-mineiros *Camocim*, *Cabedelo*, *Caravelas* e *Camaquã*, era criada pelo ministro da Marinha a Flotilha de Navios-Mineiros.

A 13 desse mesmo mês, o Encouraçado *São Paulo*, com escolta de contratorpedeiros, saía do Rio de Janeiro para novos exercícios na Baía da Ilha Grande, indo juntar-lhes ali, a 18, o Encouraçado *Minas Gerais*, regressando todos a 28. Outra saída dessas repetiu-se em julho. E também em agosto, com os navios-mineiros.

A 2 de julho saía de Lisboa, de regresso ao Brasil, o Navio-Escola *Almirante Saldanha*.

O ano de 1941 encontrou a Esquadra brasileira na mesma atividade, inclusive com os navios transportes e auxiliares. O Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira* desde o ano anterior andava continuamente para baixo e para cima em várias comissões.



**Corveta *Matias de Albuquerque***

A 28 de janeiro, o Navio-Escola *Almirante Saldanha* tornava a sair para nova viagem de instrução de guardas-marinha, devendo passar pelo Estreito de Magalhães, subir ao longo da costa pelo Pacífico e passar pelo Canal do Panamá, fazendo o périplo da América do Sul para regressar ao Brasil.

O Navio-Tanque *Marajó* saía a 8 de março para a Ilha de Aruba, a buscar óleo com-

bustível. A 10 desse mesmo mês, era o Cruzador *Rio Grande do Sul* que saía para o norte do País até Belém, levando a seu bordo o Ministro da Marinha, e regressando ao Rio a 1º de abril.

Nesse meio tempo, dera-se no Mediterrâneo o ataque ao navio mercante brasileiro *Taubaté* por um avião alemão, do que resultou um morto, além de vários feridos, dando o fato motivo a um protesto do Governo brasileiro junto à Embaixada alemã no Rio de Janeiro.

Continuou, no correr desse ano de 1941, a movimentar-se a Esquadra brasileira, que se encontrava em atividades no mar, em exercícios, patrulhamento e transporte, quando a Carta do Atlântico foi assinada, a 14 de agosto, e quando se deu o ataque japonês de surpresa a Pearl Harbor, a 7 de dezembro, ao qual se seguiram a declaração de guerra dos Estados Unidos e da Inglaterra ao Japão e o anúncio da solidariedade do Brasil àquele país atacado.

Era, assim, envolvido o continente americano na guerra, e o ano de 1942 se iniciava em meio aos mais negros prognósticos, logo confirmados com o rompimento, a 28 de janeiro, das relações diplomáticas do Brasil com os três países do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), seguindo-se a esse ato a nossa adesão à Declaração das Nações Unidas e à Carta do Atlântico.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<GUERRAS>; Segunda Guerra Mundial; História da Marinha do Brasil