

OS CONTRATORPEDEIROS "FUMANDO ESPERO"

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

INTRODUÇÃO

Ao sermos atingidos pela Segunda Guerra Mundial, a Marinha do Brasil encontrava-se, sob o ponto de vista de seu equipamento bélico, reduzida às mais lastimáveis condições.

A nação brasileira dependia do tráfego marítimo para sobreviver, pois não produzia, literalmente, uma gota de petróleo; o Sul não se comunicava com o Norte significativamente, senão por mar; suas exportações faziam-se, quase integralmente, por via marítima e o carvão que movimentava as máquinas de seus navios e de suas locomotivas, em grande proporção, provinha das Ilhas Britânicas.

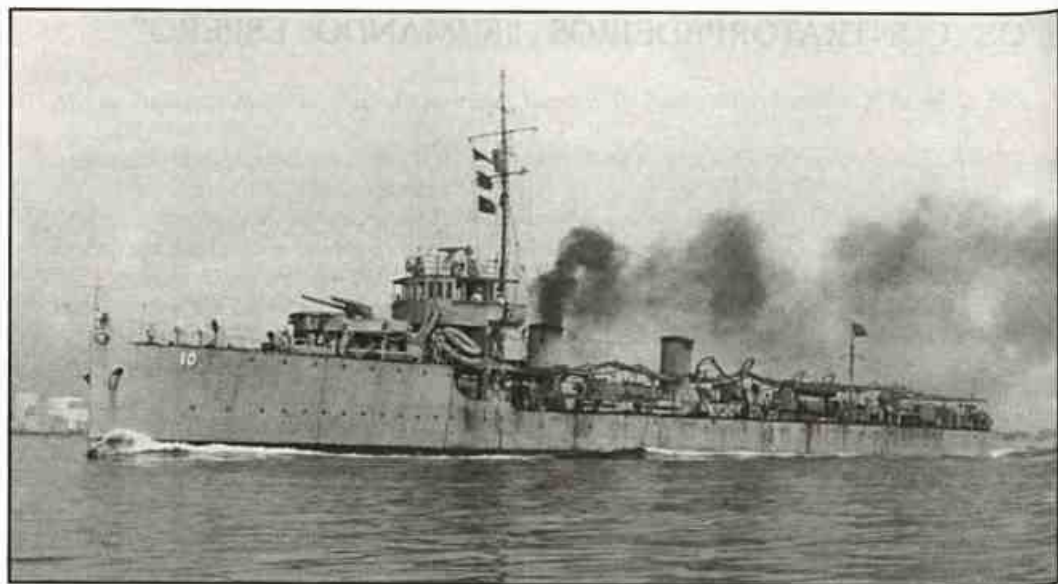
Dependíamos, lamentavelmente, do auxílio da Armada norte-americana, que já há cerca de um ano vinha utilizando nossos portos do Norte e do Nordeste, mediante

acordos impossíveis de evitar, à vista das evidentes deficiências, não só de nossas defesas, como de nossa própria economia.

Nossa Esquadra resumia-se a dois velhos e obsoletos encouraçados; dois cruzadores ligeiros da mesma idade, igualmente anquilosados, aos quais juntavam-se sete contratorpedeiros absolutamente inadequados à guerra moderna, além de quatro submarinos de construção italiana, sem grande utilidade contra os *U-Boats* adversários.

Sob o ponto de vista da eficiência militar, na guerra que logo viria nos atingir, nenhuma dessas belonaves teria efetivo valor, salvo em circunstâncias muito específicas, como a defesa dos portos ou o treinamento necessário aos novos combatentes.

Para atuar eficientemente na campanha contra os submersíveis, que então se anunciava, apenas haviam entrado em serviço seis belonaves construídas, diga-se de



**O FUMANDO ESPERA
E SEU COMPANHEIRO MAIS JOVEM**
O CT *Mato Grosso* e o CT *Maranhão*
no início de 1945



passagem, com cuidadoso esmero, nos então Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras e Velho Arsenal, concebidas para as operações de lançamento de minas marítimas e de sua procura e recolhimento, quando necessário delas limpar os caminhos do mar, pelo que foram classificadas navios-mineiros. As notáveis, sob muitos aspectos, *Classe C*, que, cumprindo eficientemente seu papel antes, durante e depois da Guerra, à qual não deixaram de pagar seu tributo, e reclassificadas na ressuscitada categoria das corvetas, durante a áspera luta, deveriam ser, com toda a justiça, os verdadeiros símbolos de nossa Marinha nesta fase que, se bem que dolorosa, mostra-se cheia de uma glória imarcescível, que não deveria ser relegada a segundo plano.

Em tais circunstâncias, ao iniciar-se o conflito, contava a Armada brasileira, para os fins imediatos com que se defrontava, com os "velhos" porém gloriosos cruzadores, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, cheios de serviços prestados à Pátria, e com as valentes belonaves da *Classe C*, para a defesa dos comboios a organizar, como já vimos, indispensáveis à sobrevivência da Nação, evitando-se a cisão efetiva dos meios de comunicação entre o Sul e o Norte.

Para o patrulhamento e a defesa das linhas de comunicação marítima entre o Rio de Janeiro (capital do País) e o Sul, dispunha-se apenas dos seis obsoletos contratorpedeiros da Esquadra de 1910 e do seu irmão mais novo, o *Maranhão*, também este veterano da passada Primeira Guerra Mundial.

As demais unidades então em serviço, a saber, pequenos navios-mineiros de instrução e um limitado número de rebocadores ou unidades auxiliares, apresentavam, na realidade, poucas perspectivas de emprego eficiente, salvo para a defesa interna dos portos principais e de seu acessos.

Eram os seguintes os contratorpedeiros de 1910, sobreviventes da série de dez uni-

dades originais: CT 3 – *Piauí*; CT 4 – *Rio Grande do Norte*; CT 5 – *Paraíba*; CT 7 – *Sergipe*; CT 9 – *Santa Catarina* e CT-10 – *Mato Grosso*.

Nos anos que precederam os primeiros ataques feitos à navegação ao largo do litoral brasileiro, realizados, respectivamente, a 18 de maio e a 15 de agosto do ano de 1942 (o primeiro, por um submersível italiano e o segundo por outro alemão), esses contratorpedeiros, juntamente com o CT 12 – *Maranhão*, estiveram empregados em sucessivas comissões de exercícios, entre os portos de Vitória e de Florianópolis.

Eram eles navios já antiquados, porém de sólida construção, ainda capazes de executar satisfatoriamente as comissões que não importassem em excessiva utilização de suas máquinas propulsoras, estas sim bastante sujeitas a inesperados percalços.

Assim, o *Piauí*, no mês de abril, foi empregado na escolta do grande e moderno transatlântico alemão *Windhuck*, que, tendo se refugiado no porto de Santos, fora requisitado pelo governo brasileiro, que o transferira para a alçada dos Estados Unidos da América. O *Piauí* navegaria 900 milhas no decorrer desta comissão, recolhendo-se após à Guanabara.

O *Sergipe*, durante o mês de julho, seguiria até Florianópolis, daí retornando à Guanabara.

Durante o mês de agosto, o *Paraíba* executaria missões de patrulha ao longo do litoral catarinense, enquanto o *Sergipe* seguiria para o mesmo local a partir do dia 18 daquele mês.

A 22 de agosto de 1942, o governo brasileiro reconhecia, por sua vez, a existência do estado de beligerância entre o Brasil de um lado, e do outro, os governos da Alemanha e da Itália.

Em decorrência, no dia 25, seria criado o Grupo de Patrulha do Sul, sendo nomeado seu comandante o Capitão-de-Fragata Ernesto de Araújo.

O chefe da nova força arvorou seu pavilhão, de início, no tope do mastro do Contratorpedeiro *Santa Catarina*, então comandado pelo Capitão-de-Corveta Luis Filipe Pinto da Luz, o qual suspendeu, já no dia seguinte, com destino ao porto de Santos.

Durante o mês de setembro, operaria este contratorpedeiro em "operações de guerra", tocando nos portos de Florianópolis, Imbituba, Laguna e Porto Belo.

Ainda durante este mês, o *Sergipe*, a partir do dia 1º, passaria a cumprir as missões de patrulhamento constantes da Ordem de Serviço nº 1 do comandante do Grupo de Patrulha do Sul, tendo percorrido, durante os intervalos de tempo acima citados, 3.656 milhas, durante 10,5 dias de mar.

Ao Grupo de Patrulha do Sul, além dos Contratorpedeiros *Santa Catarina*, seu capitânia, e *Sergipe*, segundo o Quinto Volume, Tomo II, da *História Naval*, foi também incorporado o Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*.

O *Santa Catarina*, após regressar do estado homônimo, aportou a Santos, no mês de outubro, de onde suspendeu na noite de 18 para 19, escoltando um comboio, com destino à Guanabara, onde aportaram todos a salvo, no dia 21. Durante estas operações navegou o contratorpedeiro 3.151 milhas, perfazendo 12 dias de mar.

Quanto ao *Mato Grosso*, os registros conservados desta época mostram que, nos meses de fevereiro e abril de 1942, visitou sucessivamente Vitória e Santos.

Após dois meses da criação do novo Grupo, a experiência vinha mostrando a necessidade de alterações a serem efetuadas na sua composição, tendo sido os "velhos" contratorpedeiros de 1910 substituídos pelo Contratorpedeiro *Maranhão*, ao qual juntaram-se os então Navios-Mineiros *Cananéia* e *Camocim*.

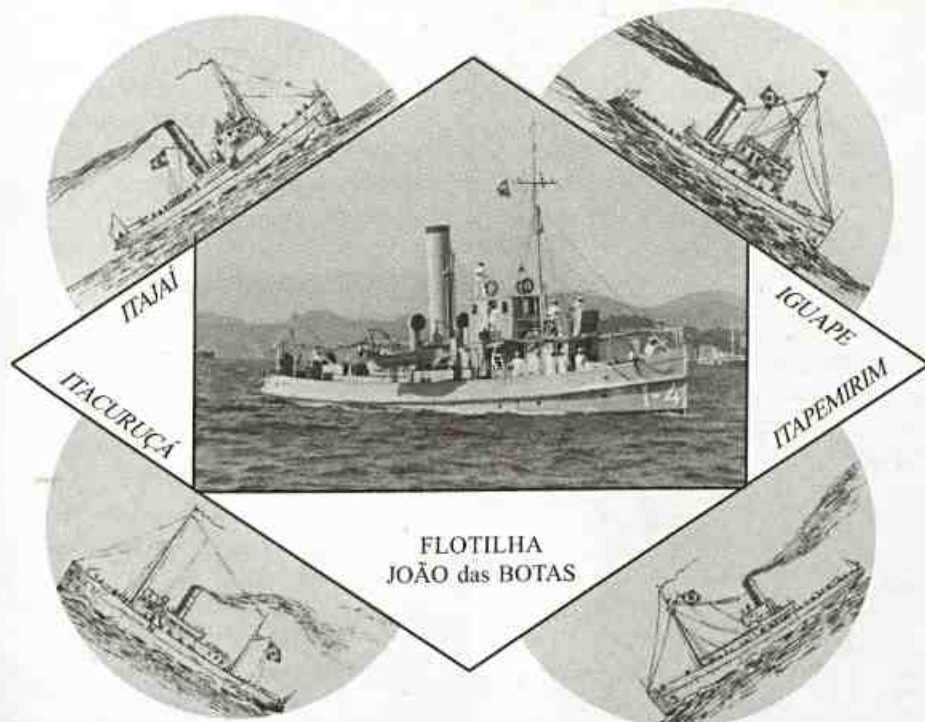
Passariam eles – os "velhos" – a novas funções, na defesa dos acessos ao porto do Rio de Janeiro, o que lhes proporcionaria utilização mais eficiente, à vista da proximidade dos arsenais existentes neste porto, mais aptos a mantê-los em condições de atividade.

Na verdade, já há algum tempo vinham exercendo essas funções, juntando-se a eles, eventualmente, o *Maranhão*, e uma ou outra das novas corvetas, enquanto os navios-mineiros da Flotilha João das Botas realizavam, normalmente, patrulha nas águas internas à Baía de Guanabara.

Chamavam-se estes, respectivamente, *Itapemirim*, *Iguape*, *Itajai* e *Itacuruçá*, artilhados com históricas peças de 37 e de 57 mm, fabricadas por Maxim e Nordenfellt, encontradas na literatura naval dos fins do século XIX.

Os contratorpedeiros eram, como já expusemos, navios sólidos, porém suas máquinas e artilharia eram por demais antiquadas para os fins que se tinha em vista. Suas máquinas alternativas eram movimentadas pelo vapor produzido por caldeiras a carvão, originando que, de suas duas curtas chaminés, fossem exaladas espessas colunas de fumaça, resultando em que o espírito alegre dos marinheiros os apelidassem com o título de um tango muito em voga à época – "Fumando Espero".

Não seria esta, porém, sua única deficiência para a guerra moderna. Cabe citar as demais, já que sua artilharia antiquada, constituída apenas por dois canhões de 101,6 mm de calibre, possuía cadência de tiro bastante lenta, enquanto sua culatra, do tipo de parafuso, exigia, para cada disparo, a recarga manual, calcando o projétil na câmara posterior do tubo alma, por meio de um instrumento adequado, após ter sido devidamente aberta, e nela introduzido, pelo mesmo processo, um ou dois saquetes de pólvora, resultando em intervalo de tiro extremamen-



FLOTILHA
JOÃO das BOTAS

te longo entre cada dois disparos realizados, se comparado com a artilharia mais moderna, já existente à época.

Existiam, é verdade, mais quatro peças de 47 mm, porém absolutamente irrelevantes, salvo para serem usadas em salvas honoríficas.

Dois tubos lança-torpedos, também de modelo por demais antiquado, completavam sua parafernália militar.

Não dispunham de aparelhos de escuta contra alvos submersos (sonares) e muito menos da grande novidade da época, os radares.

No caso específico, apenas no *Mato Grosso* e no *Maranhão* viriam a ser instalados equipamentos tais como o sonar e o radar.

Aliás, este último, o CT 12, merece um destaque especial, pois, sendo mais moderno, dispunha de turbinas para a propulsão, alimentadas por caldeiras a óleo, sendo artilhado com três canhões, embora idên-

ticos aos já descritos, além de quatro tubos lança-torpedos.

Embora tendo permanecido por intervalo de tempo mais longo às ordens do Grupo de Patrulha do Sul, onde operaram na escolta de 30 comboios, respectivamente sob o comando dos Capitães-de-Corveta Fernando Muniz Freire Júnior e Mário Pinto de Oliveira, desde setembro de 1942 tomaram parte, eventualmente, com os demais contratorpedeiros, na patrulha dos acessos à barra da Baía de Guanabara.

Cabe assinalar que esta atuação não seria, de forma alguma, isenta de perigos.

É fato conhecido hoje que, no mês de junho de 1942, encontravam-se no mar, a caminho do Brasil, conforme autorizado pelo *Fuhrer*, dez submarinos, acompanhados de um deles adaptado em abastecedor, com ordens para realizar fulminante ataque à navegação brasileira, sendo dois, de maior porte, destinados a penetrar no interior dos portos do Rio de Janeiro e de Santos.



ASPIRANTES

EM EXERCÍCIO FORA DA BARRA

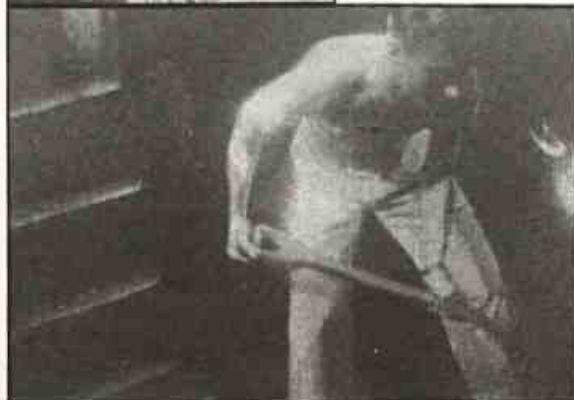
1 - Formatura na ponte da Escola Naval

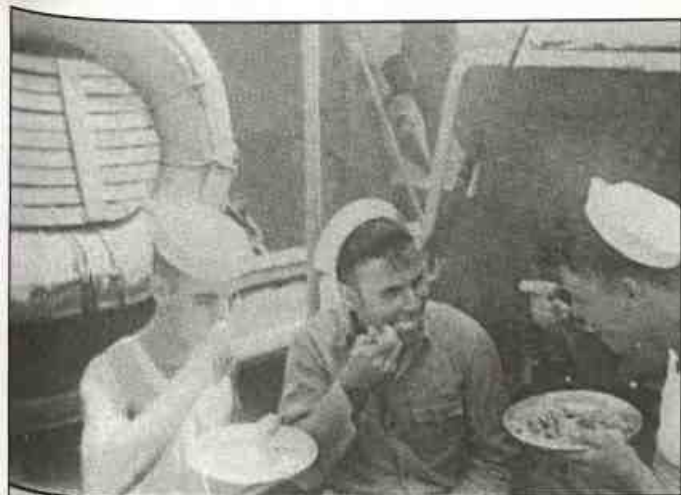
2 - Embarque do 2º ano no CT *Maranhão*

6 - CT *Santa Catarina* recebe um aspirante no mar

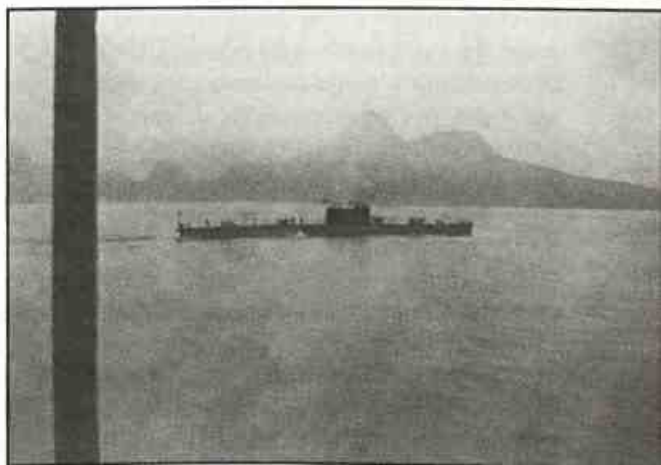
7 - Carvoando

8 - Jogando as cinzas ao mar





Em
março
de 1945



1 e 2 – O primitivo rancho

3 – O descanso após almoço

4 – O S. *Humaitá* sai à barra com o 2º ano

5 – O N.M. *Iguape* passa pela Ilha Redonda



Enquanto outras oito, de menor tonelagem, concentrar-se-iam ao Norte e a Nordeste do País, adentrando-se nas cidades de Recife e Salvador.

Seria um golpe espetacular, nos moldes das ofensivas hitleristas, dos quais o bom senso do Ministro das Relações Exteriores germânico houve por bem liberar-nos, ponderando junto a seu chefe quanto às inconveniências que resultariam, certamente superiores às patentes vantagens que seriam obtidas.

O fato é que, a 29 de junho, o grande Almirante Raeder retirou, certamente a contragosto, pois dele partira a proposta para a ação, as ordens de ataque pelos submarinos, que foram desviados para outras áreas.

Infelizmente para o III Reich, a 7 de agosto seguinte, o Comandante Harro Schacht, em cumprimento a uma destas ordens burocráticas que primam pela ambigüidade, evidenciando o maquiavelismo com que são dadas, ordens estas que lhe deixavam as mãos livres, atacava diversas navas brasileiras, totalizando em poucos dias cinco delas, ao largo da Baía, tornando inúteis as ponderações do previdente ministro das Relações Exteriores.

Aliviada a pressão exercida pelos submarinos alemães, ficaram, então, estes velhos contratorpedeiros disponíveis, resolvendo a Administração da Marinha utilizá-los para neles embarcar os aspirantes que cursavam a Escola Naval, não só aqueles que viriam a terminar seus cursos ainda durante o decorrer da guerra, mas também aqueles que só receberiam o galão de guardamarinha após o término da conflagração.

Assim, as turmas admitidas nos anos de 1942 até 1944 embarcariam, durante todos estes anos, para cumprimento dos estágios a que estavam obrigados, nesses

sete contratorpedeiros, aos quais juntar-se-iam, eventualmente, o Submarino de Esquadra *Humaitá* e uma ou outra corveta da Classe *C* ou da Classe *F** e os mineiros da Flotilha João das Botas.

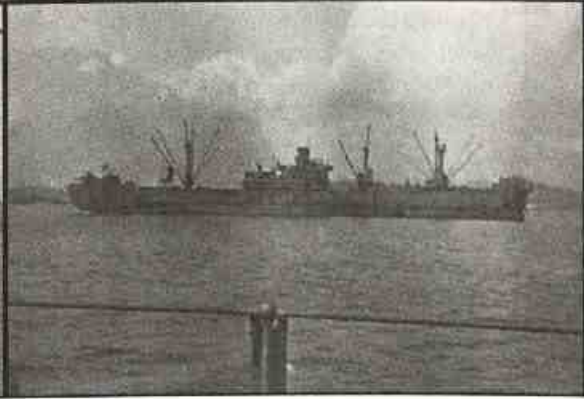
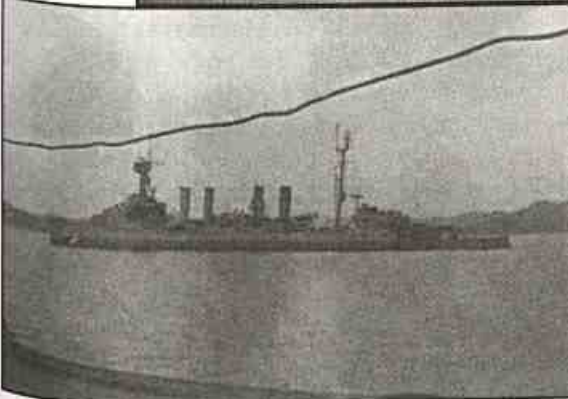
No que se relaciona ao desempenho dos "Fumando Espero", a operação de todas estas unidades decorreu sem maiores percalços durante todo o período que relatamos, cabendo assinalar um único acidente, ocorrido durante uma atracação, quando o *Maranhão*, ao atacar a contrabordo do *Mato Grosso*, este comandado pelo Capitão-de-Corveta Mário Costa Furtado de Mendonça, aproximou-se em demasia e, sendo seu passadiço de aço e o do *Mato Grosso* de madeira, derrubou-o, obrigando este último a uma paralisação temporária para a substituição de seu centro de comando.

Como evidência de que as operações dos nossos "velhos" contratorpedeiros não seriam meros passeios realizados para simples efeitos psicológicos, ou por mero diletantismo, militam sérias ocorrências que se deram no mês de junho de 1943.

Nesta ocasião, aproximaram-se da Guanabara dois submarinos germânicos, o *U-199* e o *U-513*, comandados, respectivamente, por dois ases da Armada alemã, o Capitão-Tenente Hans Werner Kraus, portador da famosa condecoração da Cruz de Ferro, e o Capitão-de-Corveta Friedrich Guggenberger, vencedor do afamado Navio-Aeródromo britânico *Ark Royal*, também galardoado com a Cruz de Ferro, acrescida esta com Folhas de Carvalho, a atestar seus notáveis sucessos até então.

Como pôde ser constatado *a posteriori*, o *U-513* ultrapassou a Guanabara, avistando, ao navegar-lhe o litoral, a cidade do Rio de Janeiro, da qual marcou tranqüilamente as luzes, como relataria mais tarde, e

* N.A.: Ver *As Bicudas* na RMB 2ºtrim/2002 pág. 153.



A GUERRA NA BAÍA DE GUANABARA

Em janeiro de 1945

1 e 2 – Contratorpedeiro *Marcílio Dias* e Cruzador *Cincinatti* regressam de uma patrulha oceânica
3 – Cargueiro tipo *Liberty Ship* com a proa avariada

dirigiu-se ao litoral do Estado de São Paulo, pelo que haveria de atravessar, exatamente, a área de patrulha atribuída àqueles contratorpedeiros a que dedicamos este trabalho, infelizmente sem que tivesse havido o desejado contato.

O *U-199*, menos feliz, foi atacado por diversas unidades brasileiras e norte-americanas, terminando por ser destruído, ao largo da praia de Itaipuaçu, também na mesma área já referida.

Cabe acrescentar que, ao sul do Cabo de São Tomé, o número de contatos obtidos, quer pelos navios, quer pelas aeronaves brasileiras e aliadas, somado às informações chegadas aos serviços ditos de inteligência, totalizou cerca de uma

trintena, sendo, como pode ser constatada, a utilização dos velhos contratorpedeiros de 1910, operando na defesa das áreas de acesso à Guanabara, algo que se impunha por necessário.

A presença a seu bordo de aspirantes então cursando a Escola Naval, obviamente, implicou na sua co-participação em todos os riscos por eles corridos, aliás na tradição que nos fora legada pelo Aspirante Nascimento, cujo busto nos acostumamos a ver no pátio da Escola Naval.

Seja como for, tendo sido transferidas numerosas unidades da Marinha dos Estados Unidos da América, além de recebidas outras, construídas no Brasil, puderam ser retirados do serviço os antigos contrator-

pedeiros, em 28 de julho de 1944, permanecendo apenas o *Mato Grosso* e o *Maranhão*, como vimos, os mais bem equipados, o que não afetou a presença a bordo dos aspirantes, que neles continuam a receber as valiosas instruções que lhes eram necessárias, mesmo porque seria imprevisível saber até quando prolongar-se-ia a conflagração, e seriam eles os próximos a preencher as futuras lotações dos demais navios, em operações de comboio e outras finalidades militares.

Terminada a guerra, não mais julgadas necessárias, a 13 de setembro de 1946

veriam, as duas últimas belonaves, chegar o dia do seu definitivo descanso, peçadas por muitos anos de árduos serviços à nação brasileira, de ordem quer externa, quer interna.

Deixariam, porém, saudosas recordações nos antigos aspirantes de Marinha das turmas de 1942, 43 e 44, que, graças a eles, tiveram suas primeiras experiências com a vida marinheira, e não se quedaram restritos às muralhas da vetusta Fortaleza de Villegagnon, enquanto a Marinha lutava, com todos os recursos disponíveis, contra os agressores de nossa pátria.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA> / Campanha do Atlântico Sul /; História dos CT classe *Pará*;

MATURIDADE

Depois de algum tempo, você aprende que ou você controla seus atos ou eles o controlarão e que ser flexível não significa ser fraco ou não ter responsabilidade.

William Shakespeare