

A Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico, 1942-1945*

The Brazilian Navy at the Battle of the Atlantic, 1942-1945

Ricardo Pereira Cabral

Doutor em História. Programa de Pós-Graduação em História Militar (UNIRIO).

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a participação da Marinha do Brasil (MB) na Batalha do Atlântico durante a Segunda Guerra Mundial. As limitações do Poder Naval, naquele período, não permitiram que a Marinha do Brasil realizasse operações ofensivas em larga escala. No entanto, mesmo com uma participação quase que restrita a ações defensivas, foi fundamental para a defesa das linhas de comunicação marítimas do país e dos Aliados nas costas americanas e uma resposta ao afundamento de navios mercantes brasileiros. As operações realizadas durante a guerra no Oceano Atlântico moldariam a Marinha do Brasil nas próximas décadas.

PALAVRAS-CHAVE: Marinha; Batalha do Atlântico; Segunda Guerra Mundial

ABSTRACT

The purpose of this article is to analyze the participation of the Brazilian Navy (MB) in the Battle of the Atlantic during World War II. The limitations of the Naval Power, at that time, did not allow the Brazilian Navy to carry out offensive operations on a large scale. However, even with a participation almost restricted to defensive actions, it was fundamental for the defense of the country's maritime communication lines and the Allies on the American coasts and a response to the sinking of Brazilian merchant ships. Operations carried out during the war in the Atlantic Ocean would shape the Brazilian Navy in the coming decades.

KEYWORDS: Navy; Battle of the Atlantic; Second World War

INTRODUÇÃO

A Batalha do Atlântico foi a mais longa e contínua campanha militar da Segunda Guerra Mundial, se estendeu de 1939 a 1945, e mobilizou as principais esquadras do Atlântico na luta para obter o controle do mar. Os números dão uma dimensão do que foi esta batalha, os Aliados perderam mais de 72 mil marinheiros (das Marinhas Mercante e de Guerra), foram afundados mais de 3.500 navios mercantes, 175 navios de guerra e destruídos mais de 740 aviões. As forças do Eixo tiveram cerca de 30.500 marinheiros mortos, os Aliados afundaram 800 submarinos e 47 navios, os alemães estimaram que seus submarinos tiveram 6.000 combates contra as Marinhas dos Aliados pelo Atlântico, Mediterrâneo e Índico. (WHITE, 2008, pp. 1-10; DIMBLEBY, 2016, pp. 450-452).

A participação do Brasil na Batalha do Atlântico, por intermédio da Marinha do Brasil, foi restrita devido às limitações do nosso Poder Naval, naquele período, mas foi fundamental para a segurança das linhas de comunicações marítimas brasileiras e dos Aliados

*Artigo recebido em 2 de junho de 2020 e aprovado para publicação em 14 de outubro de 2020.

Navigators: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 09-26 – 2020.

no Atlântico Sul. Além disso, foi a resposta necessária ao afundamento de navios mercantes brasileiros em vários pontos do Atlântico, mesmo quando o país ainda estava na condição de neutro.

Partimos da hipótese de que apesar do despreparo técnico e da falta de meios navais adequados para fazer a guerra antissubmarino, a Marinha do Brasil teve uma atuação e uma eficiência em combate acima das expectativas, contribuindo positivamente para o esforço de guerra Aliado no Atlântico Sul.

Para a confecção deste artigo utilizamos o método histórico para análise das fontes primárias e secundárias, além de uma revisão historiográfica dentro dos limites propostos.

A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1942-1945)

Ao longo da década de 1930 e início da década de 1940, foram realizadas várias conferências nas Américas sobre os prováveis desdobramentos da guerra na Europa, e no sentido de organizar a defesa continental contra possíveis invasões e alinhar os países americanos aos Aliados, das quais citamos: Conferência de Montevideu (1934)¹, Conferência Interamericana de Consolidação da Paz, em Buenos Aires (1936)², VIII Conferência Pan-Americana, em Lima (1938)³, I Reunião de Consulta dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, no Panamá (1939)⁴, II Reunião de Consulta de Ministros de Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, em Havana (1940)⁵ e III Reunião de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, no Rio de Janeiro (1942)⁶.

Desde o estabelecimento da Zona de Segurança Pan-Americana (1939) e o início da Patrulha da Neutralidade⁷ um

conflito latente se estabeleceu entre a Marinha dos Estados Unidos (US Navy) e os submarinos alemães (os *U-boot*) em relação ao assédio e, posteriormente, a ações ofensivas por parte de belonaves dos países do Eixo. A Patrulha era feita da Costa Leste dos Estados Unidos até a costa do Brasil. Em 1941, a US Navy passou a escoltar os comboios que se dirigiam aos portos britânicos, quando então as escaramuças entre os *U-boot* e a US Navy se intensificaram. Os navios norte-americanos tão logo avistavam um submarino alemão reportavam ao Chefe de Operações Navais a ocorrência e essa era captada pelos britânicos que tomavam as medidas ofensivas; posteriormente, os americanos passaram a informar também ao Comando Costeiro britânico e realizar ações antissubmarino. Os alemães tomaram tais atitudes, como um rompimento do status de neutralidade dos Estados Unidos; essas medidas trariam reflexos sobre os navios mercantes brasileiros navegando nas costas norte-americanas, pois passaram a ser alvos dos *U-boot*.

A aliança entre brasileiros e estadunidenses se traduziu, em termos militares, pela assinatura de dois acordos: o primeiro, a inclusão do Brasil no Lend and Lease Program (1941)⁸ onde os estadunidenses se comprometeram em fornecer meios de combate e treinamento para a defesa do território, do mar nacional e de uma força expedicionária; o segundo foi a criação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1942) com o objetivo de coordenar todas as ações no âmbito militar.

A grande preocupação brasileira, em termos econômicos, era a dependência das rotas comerciais para o comércio exterior brasileiro que se fazia pelo mar e tinha como principais destinos a Europa e os Estados Unidos, principais compradores das *commodities*

brasileiras e fornecedores de produtos industrializados e dos insumos necessários ao funcionamento da indústria nacional. Durante a guerra, o governo brasileiro recorreu às refinarias instaladas em Aruba e Curaçao para o abastecimento de óleo e outros derivados do petróleo. Internamente, a navegação de cabotagem era essencial em todos os sentidos, pois permitia o abastecimento (carvão, petróleo, produtos industrializados, etc.) e as comunicações entre os estados litorâneos. Mas apesar de toda essa importância, o Brasil pouco fazia por seus portos e marinha.

A Marinha do Brasil (MB) neste período era, em grande parte, constituída de navios construídos entre 1906 e 1917 e por alguns meios construídos ao longo da década de 1930. As principais unidades da Esquadra eram: dois encouraçados, dois cruzadores ligeiros, seis contratorpedeiros, um navio escolta, quatro submarinos, uma corveta, dez navios mineiros-varredores e outras unidades de apoio, patrulha fluvial, avisos, navios-tanques, etc.

Em 1936, a MB lançou o Programa de Renovação que visava modernizar a Esquadra, com a construção no Brasil de nove contratorpedeiros e doze corvetas, a partir de projetos ingleses e/ou norte-americanos e de outros adquiridos no exterior (três submarinos da Itália, em 1937). Este programa foi elaborado sem nenhum planejamento estratégico, tinha apenas como objetivo modernizar a Força Naval, sem levar em consideração a defesa do litoral e das rotas marítimas, fundamentais para a economia nacional. Ainda que o programa tenha sido implementado apenas parcialmente, devido a uma série de restrições econômicas, foram construídos seis navios mineiros-varredores⁹ Classe C, e três contratorpedeiros Classe M¹⁰.

O poder de combate da Esquadra para a realização das quatro tarefas básicas do

Poder Naval (controle de área marítima, negação do uso do mar ao inimigo, projeção de poder sobre terra e contribuição para a dissuasão) era muito baixo. Tal situação se devia à falta de investimentos, ao atraso tecnológico, à obsolescência dos meios e ao despreparo do pessoal para a guerra naval moderna, inclusive no nível tático-operacional, principalmente, na guerra antissubmarino, apesar da Marinha do Brasil contar, desde 1922, com a Missão Naval Americana. Cumpre ressaltar que, naquela conjuntura, nem a US Navy estava preparada para uma guerra antissubmarino¹¹.

Ao longo de 1940, ocorreu uma série de negociações que praticamente alinharam o Brasil aos Estados Unidos. Em outubro de 1940, foi criada a já citada Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Em janeiro de 1941, foi assinado o acordo para a instalação de duas missões militares norte-americanas (Exército e Aviação). Em abril, um novo acordo concedeu facilidades à US Navy para operar na costa brasileira. Em junho, chegou ao Brasil a Task Force 3¹², da Marinha dos Estados Unidos, e os portos de Recife e Salvador passaram à disposição dos norte-americanos, a fim de que contribuíssem com o patrulhamento da costa do Brasil até Trinidad. Em julho de 1941, o Brasil autorizou os norte-americanos a utilizarem as bases navais e aéreas localizadas no Nordeste para realização de operações antissubmarino¹³.

Desde 1941, navios brasileiros foram alvo de ações de navios e aviões de países do Eixo, das quais citamos: o desaparecimento do *Santa Clara* (18/3)¹⁴, a vitória feita por um *U-boot* no navio *Siqueira Campos* (1/3) a 330 milhas de Cabo Verde, o ataque de um avião com bombas e metralhadora ao *Taubaté* no percurso entre Chipre e Alexandria (22/3) e o desaparecimento do *Atalaia* (21/5)¹⁵.

Em 12 de dezembro, após a declaração de guerra dos países do Eixo aos Estados

Unidos, a Kriegsmarine atacou toda a navegação comercial ao longo da costa americana e já em fevereiro começaram os torpedeamentos dos mercantes brasileiros que navegavam por aquelas águas.

A PARTICIPAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL NA BATALHA DO ATLÂNTICO

Após a reunião de chanceleres no Rio de Janeiro (janeiro de 1942) a Kriegsmarine destacou os *U-boot* (com o apoio de um submarino de reabastecimento) para realizarem uma série de ataques na costa brasileira. O governo brasileiro enviou para Natal três navios-mineiros, a fim de reforçar a segurança das rotas em conjunto com os navios de guerra norte-americanos.

Os principais alvos dos submarinos ítalo-germânicos seriam os mercantes que seguiam com matérias-primas em direção aos Estados Unidos ou que de lá vinham com produtos industrializados, mas como esses navios eram escoltados pelas unidades da Força do Atlântico, os *U-boot*, então, voltaram-se contra a navegação de cabotagem, que ainda não estava organizada em comboios, e que, normalmente, navegavam isolados em frente à costa sem proteção.

Em 1942, teve início o torpedeamento de vários navios mercantes brasileiros: *Cabedelo* (14/02), *Buarque* (16/02) e *Olinda* (18/02). No período de fevereiro a julho, quando o Brasil era ainda oficialmente um país neutro, 12 navios mercantes foram afundados. A partir desses acontecimentos o governo brasileiro, com apoio da US Navy, começou a fornecer armamento aos mercantes nacionais¹⁶. Entre os dias 15 e 19 de agosto, foram torpedeados seis navios mercantes e um pequeno veleiro. Em 22 de agosto, o Brasil declarou Estado de Beligerância e em 31 do mesmo mês declarou guerra à Alemanha e à Itália (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 339-365).

No Atlântico Sul, o sucesso inicial dos submarinos ítalo-germânicos estava ligado a uma série de fatores, tais como: o grande número de mercantes; rotas (relativamente) desprotegidas e com destinos bem conhecidos; reduzido efetivo de vasos de guerra e precariedade dos meios de detecção disponíveis. Devido a esses fatores os ataques do Eixo à navegação comercial nesta porção do oceano ocorriam em plena luz do dia. Com o aumento dos ataques à Marinha do Brasil destacou mais dois cruzadores e quatro navios-mineiros para atuar no patrulhamento das águas da Bahia ao Ceará em conjuntos com os navios norte-americanos. A partir de novembro, começaram a organizar comboios para norte, partindo do Rio de Janeiro e de Recife.

A partir de meados de 1942, as Forças Armadas brasileiras tomaram várias medidas de vigilância e defesa da costa (a fim de prevenir-se da aproximação de navios e submarinos inimigos e desembarques), como o controle das luzes em praias, portos e em regiões litorâneas que pudessem silhuetar instalações e navios no mar, facilitando detecção de submarinos inimigos. Em algumas capitais navais foram tomadas providências específicas, sendo as mais relevantes em:

- Rio de Janeiro: foi instalada uma rede de aço no alinhamento das ilhas de Boa Viagem e Villegagnon. A rede era aberta e fechada por rebocadores, sendo patrulhada internamente por antigos navios mineiros (Flotilha João de Botas) e externamente, ou onde fosse necessário, por antigos contratorpedeiros da Classe *Pará*¹⁷; foram instaladas boias de escuta submarina e varredura antiminas no canal da barra (a partir de julho de 1943, realizada pelo *USS Flicker* e posteriormente pelo *USS Linnet*);

- Recife: o Encouraçado *São Paulo* ficou ancorado no interior do arrecife servindo de bateria flutuante, provendo

a defesa antiaérea e supervisão da rede antitorpédica. A varredura de minas era provida por navios mineiros-varredores norte-americanos;

- Salvador: o Encouraçado *Minas Gerais* fazia a defesa do porto em conjunto com as baterias do Exército situadas na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica. Os monitores *Parnaíba* e *Paraguaçu* (movimentados do Mato Grosso) foram adaptados no Rio de Janeiro para operarem na Baía de Todos os Santos;

- A Ilha de Trindade foi ocupada por um destacamento de fuzileiros navais, enquanto Fernando de Noronha ficou sob encargo do Exército com elementos da Força Aérea Brasileira e norte-americanos que operavam o campo de aviação (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 275-279).

Em 31 de agosto de 1942, a Marinha do Brasil promoveu uma grande reorganização na sua estrutura administrativa operacional com a criação de seis comandos navais, responsáveis pelo emprego dos meios e da logística na área sob sua responsabilidade. Os comandos eram os seguintes: Norte, abrangendo os estados do Acre, Amazonas, Pará, Maranhão e Piauí, sede em Belém; Nordeste, abarcando Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, com sede em Recife; Leste, compreendendo os estados de Sergipe, Bahia e Espírito Santo, sede em Salvador; Centro, envolvendo os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, sede no Rio de Janeiro; Sul, abrangendo Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, sede em Florianópolis; e Mato Grosso que abrangia as bacias fluviais do Mato Grosso e Alto Paraná, com sede em Ladário.

Em setembro de 1942, o governo brasileiro destacou unidades da Marinha e da Força Aérea para operações de defesa continental e do patrulhamento da costa, escolta de comboio e de guerra

antissubmarino junto com as forças norte-americanas já estacionadas em bases no território brasileiro. Neste mesmo mês, a fim de poupar meios e dar unidade de comando para a defesa das rotas comerciais contra os ataques dos submarinos inimigos, Getúlio Vargas passou a coordenação e o controle operacional da Frota Naval do Nordeste ao Almirante Jonas Howard Ingran, comandante do Atlântico Sul Aliado. A partir de então todo o tráfego marítimo no Atlântico Sul foi organizado na forma de comboios, muitos em operação conjunta entre a MB e a US Navy.

Os militares norte-americanos consideravam o saliente nordestino brasileiro fundamental para a defesa do continente contra uma possível invasão nazista, a partir da projeção de forças, via colônias francesas, do norte da África. Junta-se a este fator o aumento do fluxo de navios em direção ao norte, usando as rotas que passavam ao largo da costa sul-americana. A costa brasileira seria uma rota segura para os comboios que rumavam para o teatro de operações indiano e o fluxo de matérias-primas africanas e sul-americanas da costa atlântica em direção à América do Norte e à Grã-Bretanha. A importância estratégica da região foi o que levou ao estabelecimento, em Recife, da sede do Comando da 4ª Esquadra, em dezembro de 1942, e de esquadrões de aviação em Belém, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador e Rio de Janeiro, por exemplo.

O despreparo da Marinha do Brasil para a guerra naval moderna, como já citado acima, fez com que a prioridade para o recebimento dos novos meios navais fornecidos pelos norte-americanos fosse voltada para a guerra antissubmarino. No período de setembro de 1942 a abril de 1943, a Armada brasileira recebeu, pelo Lend and Lease Program, oito caça-submarinos, a *Classe J*, construídos com

casco de madeira ficaram conhecidos como caça-pau¹⁸. Na Marinha americana eram classificados como *Sub-Chasers*, armados com um canhão de 76 mm, duas metralhadoras de 20 mm a meia-nau, na popa dois morteiros K e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 lbs. Os caça-pau deslocavam 100 ton, tinham 33,5 m de comprimento e uma baixa velocidade 15 nós; eram equipados com sonar e levavam uma guarnição de 28 homens. Os navios, apesar de estáveis, jogavam muito no mar, ainda mais nas ondas curtas características do Nordeste, desgastando a tripulação. A comida era deficiente, a cozinha era pequena e nem sempre as panelas se mantinham no fogão, devido ao balanço da embarcação. Os alojamentos eram pequenos e os banheiros exíguos, muitas vezes os marinheiros tinham que ser amarrados no beliche para conseguirem dormir e a pequena disponibilidade de água doce aumentava o desconforto da guarnição. Apesar de todas essas limitações, os “cacinhas” escoltavam comboios de Recife a Belém e/ou Trinidad, em jornadas de quase trinta dias de mar (GAMA & MARTINS, 1985, p. 284).

Entre junho e novembro de 1943, os norte-americanos forneceram à MB mais oito caça-submarinos, com casco de ferro, apelidados de caça-ferro e designados como *Classe G*¹⁹. A US Navy classificava esses navios como *patrol craft*, eram armados com um canhão de 76 mm e um lança-foguetes (*mouse trap*), duas metralhadoras de 20 mm a meia-nau, na popa um canhão automático de 40 mm, dois morteiros K e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade de 300 lbs. Os caça-ferro deslocavam 280 ton, tinham 57,3 m de comprimento, atingiam uma velocidade baixa de 18 nós, eram equipados com radar, sonar e levavam uma guarnição de 60 homens, eram navios bons de mar e seus dois

lemes permitiam o navio fazer manobras bem rápidas, condição necessária para caçar submarinos²⁰.

Os *Classe G* eram mais confortáveis que os *Classe J*, mas ainda assim exigiam uma boa resistência por parte da tripulação em missões que exigiam muitos dias de mar. O Almirante Rubem José Rodrigues de Mattos afirma que as tripulações dos caça-ferro eram constituídas de

homens fortes, moços e capazes, pois de outra forma não resistiriam àquela vida, dividida nos clássicos “quartos”, “de serviço”, “de retém”, e “de folga”, folga esta, que nada significava, porque no mar, em tempo de guerra, todos trabalhavam. Os Postos-de-Combate eram rapidamente guarnecidos nas emergências, que não eram poucas e sempre nas horas de maior perigo para o comboio, isto é, nos crepúsculos matutino e vespertino. Estes Postos, atendidos por todos, sem exceção, todos os dias, com mau e bom tempo, marcavam o início e o fim do dia; contudo à noite, por qualquer suspeita, poderiam haver ocorrências, para as quais seria soada, sem hesitação pelo Oficial de Quarto, a buzina de chamada geral. Por essa razão, os homens escolhidos para os caça-submarinos deveriam ser calmos e controlados, de forma a poder, receber chuva e vento frio na cara e voltar meia hora depois para retomar o sono e dormir, até que a buzina soasse novamente.

E continua:

Às vezes, o tempo era bom, que minorava as condições de vida num caça-submarino que, de convés baixo e levando alta velocidade, obrigava homens

aquecidos em seus beliches a se levantarem, já vestidos, e enfrentarem borrifos das ondas, quando atendiam em segundos, os seus postos. Em outras ocasiões, o tempo era mau: o vento soprava forte e o mar varria a proa a cada caturro do navio. A guarnição do canhão de proa era a que mais sofria; a onda invadia o barco, carregando tudo, a ponto de, por vezes, desaparecer no mar, como perdidas fossem, mas ao navio se levantar, rápido, lá estavam os homens, sem um protesto, inteiramente molhados, agarrados como podiam, sem, contudo, abandonarem seus postos e prontos para fazer o canhão despejar fogo contra o inimigo (MATTOS, 1978).

Ente agosto de 1944 e maio de 1945, foram transferidas da US Navy para a MB oito contratorpedeiros (CT), da *Classe Cannon*, que a Marinha designou como *Classe B*²¹. Eram navios especializados para a guerra antissubmarino, dotados de sonar, dois radares e centro de informações de combate, estavam armados de: três canhões de 76 mm, dois na proa e um na popa; dois canhões automáticos de 40 mm, em reparo duplo; oito metralhadoras de 20 mm; três tubos de torpedo de 533 mm, um lança-foguetes AS (*hedgehog*) na proa; na popa, oito morteiros K, duas calhas para lançamento de bombas de profundidade e dois geradores de fumaça. Os *Classe B* tinham 93 m de comprimento, deslocaram 1240 ton, velocidade máxima de 20 nós e com um raio de ação de 11.500 milhas a 11 nós. A tripulação era de 200 homens. Eram navios manobráveis e mais confortáveis para a tripulação, em relação aos caça-pau e caça-ferro.

O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro deu a sua contribuição para a Esquadra com a construção de três

contratorpedeiros, a *Classe M*²², baseados no *destroyers Classe Mahan*, da US Navy. Após o lançamento, os CT foram enviados aos Estados Unidos para receberem o armamento definitivo. Até então eram os navios mais complexos construídos pela Marinha. Deslocavam 1.500 ton (padrão), 2.200 ton (carregado) com 104 m de comprimento e levavam uma tripulação de 210 homens. Eram navios velozes, 36.5 nós, com um raio de ação de 6.000 mn a 15 nós, e bem armados: cinco canhões 127 mm em reparos singelos; quatro canhões de 40 mm em dois reparos duplos; oito metralhadoras de 20 mm em reparos singelos; três reparos quádruplos de tubos de torpedos de 533 mm; duas calhas de cargas de profundidade Mk 3, quatro projetores laterais para cargas de profundidade o lançamento de bombas de profundidade de 300 lbs e dois geradores de fumaça.

Os arsenais de Marinha do Rio de Janeiro deram continuidade à construção dos contratorpedeiros, os *Classe A*, que só seriam concluídos após a guerra e a modernização dos navios da Esquadra de 1910, tais como os cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, a conversão de navios mineiros (*Classe C*)²³, de seis traineiras de 680 ton (*Classe Felipe Camarão*) e do navio hidrográfico *Jaceguai* em corvetas especializadas na guerra antissubmarino, com armamento e equipamento fornecidos pelos norte-americanos²⁴.

Em 25 de agosto de 1942, a Marinha do Brasil criou o Grupo de Patrulha Sul (GPS) responsável pelo patrulhamento e escolta de comboios que iam do Rio de Janeiro em direção ao sul do país. O grupo era composto pelos CT *Santa Catarina*, *Rio Grande do Norte* e *Sergipe*, dois meses depois os CT foram substituídos pelo CT *Maranhão* e pelas corvetas *Cananeia* e *Camocim*. Em 24 de abril de 1944, o GPS foi transformado em Força Naval do Sul, as corvetas *Classe C* foram transferidas para

FNN e receberam as corvetas *Classe Felipe Camarão* e a *Jaceguai*.

Em 5 de outubro de 1942, a MB criou a Força Naval do Nordeste (FNN), logo reforçada com novas embarcações oriundas dos acordos com os Estados Unidos e de navios transferidos de outros setores pelo Estado-Maior da Armada. A FNN era constituída pelos cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*; corvetas *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo*, caça-submarinos *Guaporé* e *Gurupi*. Posteriormente, foram incorporados o Tender *Belmonte*, os novos caça-submarinos, os três contratorpedeiros *Classe M*, e os submarinos de origem italiana (*Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*, *Classe Perla*) e o SE *Humaitá* (*Classe Ballila*). Esses meios passaram a constituir a Força-Tarefa 46, da Força do Atlântico Sul, responsável por realizar o maior esforço operacional no mar. Em abril de 1945, com a redução do número de comboios, a FNN foi reorganizada (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 295-296).

Na divisão de tarefas entre as Forças Armadas brasileiras para proteger a região nordestina de possíveis incursões dos nazistas, coube ao Exército ocupar e defender as regiões litorâneas e a Ilha de Fernando de Noronha, os fuzileiros navais ocuparam a Ilha da Trindade; a Força Aérea (em conjunto com elementos da aviação norte-americana) cooperava nas ações antissubmarino e de patrulha aérea sobre o Atlântico.

A situação da Força Aérea Brasileira na Segunda Guerra Mundial era igual a das outras forças, não possuía mais do que 30 caças obsoletos, os aviões eram de várias origens, a logística era sofrível e a formação do pessoal apenas se iniciava. No momento em que o governo decidiu participar dos combates, os pilotos tiveram que fazer treinamento nos Estados Unidos para, só então, atuarem nas patrulhas antissubmarino e entrarem em combate na Itália. Inicialmente, as patrulhas

eram realizadas no litoral com aviões de treinamento, como os *Lockheeds* 12A e bi-motores *Grumans* e como avião de ataque os *Vultee* V-11. Com a chegada dos aviões *Catalina*, *Hudson*, *Ventura*, *B-25 Mitchell* e os caças P-40, a FAB adquiriu a capacidade de patrulhar a costa e proteger os comboios a qualquer hora do dia e da noite e em quaisquer condições atmosféricas. Os novos aviões tinham um raio de ação maior, eram dotados de radar e armamento para a guerra antissubmarino.

O serviço de vigilância e defesa da costa foi organizado como uma operação conjunta das três Forças com missões e atribuições específicas a fim de poupar meios e cobrir a maior parte do litoral. Apesar dos novos meios de combate recebidos, tudo o que se referia a operações militares (treinamento, material bélico, munição, combustível, informações, etc.), formação de pessoal especializado e dos combatentes dependia dos Estados Unidos. Este fato se transformou em uma das maiores dificuldades encontrada pelos militares brasileiros, pois os norte-americanos em diversas ocasiões se esquivaram de cumprir o que fora tratado, retardando a entrega de material bélico, não cooperando na difusão de informações e no treinamento dos combatentes brasileiros às táticas modernas. Os norte-americanos preferiam eles mesmos se ocuparem das atribuições de defesa, alijando os brasileiros e em várias ocasiões tentaram estabelecer medidas e procedimentos que afrontavam a soberania nacional excedendo aquilo que havia sido acordado. Os problemas foram se acumulando de tal forma que foi preciso a intervenção do próprio Roosevelt para que as reivindicações brasileiras fossem atendidas e que houvesse maior cooperação por parte das Forças Armadas norte-americanas.

Além dessas dificuldades com o nosso principal aliado, o governo brasileiro e o comando aliado tinham objetivos po-

líticos e estratégicos diferentes. O Brasil queria modernizar suas forças e devido a uma série de outros fatores também tinha preocupações com a fronteira sul do país (temores em relação aos argentinos e a presença de grandes comunidades alemães, japonesas e italianas no interior do país). As dificuldades se agravaram a partir do momento em que as forças do Eixo foram expulsas do norte da África e a ameaça submarina alemã foi praticamente neutralizada. O Teatro de Operações do Atlântico Sul passou a ser secundário em todos os sentidos e os norte-americanos passaram a postergar ainda mais o cumprimento dos acordos.

O Brasil, ao contrário dos norte-americanos, foi além dos acordos firmados para o apoio aos Aliados, abriu seu espaço aéreo ao trânsito de aeronaves aliadas, forneceu bases para apoio, manutenção e abastecimento de aeronaves e de descanso para as tripulações. Os portos, aeroportos e instalações militares em Belém, Natal, Recife, Fernando de Noronha, Maceió, Salvador e Rio de Janeiro foram utilizados como bases das operações e/ou ações de apoio logístico, pistas de pouso foram construídas para uso dos Aliados com grande parte dos custos assumidos pelo governo brasileiro. Tropas aliadas foram autorizadas a estacionar no território nacional sem grandes restrições. As FFAA Brasileiras foram colocadas à disposição para lutar junto aos Aliados em outro continente, o que acabou ocorrendo.

Em 1943, na reunião de Natal, entre Vargas e Roosevelt foi acordado o envio de uma Força Expedicionária para participar das operações na Itália. Tal participação só foi possível devido ao interesse político norte-americano, a necessidade de novas tropas para substituir unidades em operação e a concentração das principais unidades Aliadas para a invasão da Normandia e do interesse do governo brasileiro em participar dos combates na Europa.

A Resolução nº 11, de 3/4/1943 estabelecia os parâmetros operacionais para a defesa do litoral brasileiro e da subárea do Atlântico Sul, adjacente à costa brasileira, que estaria sob responsabilidade conjunta Brasil-EUA; o Comandante da Força do Atlântico Sul comandaria as unidades das Forças Navais e Aéreas do Brasil, colocadas sob o seu comando operacional; a unidade de comando não implicava controle administrativo e disciplinar das FFAA Brasileiras; o governo brasileiro se responsabilizava pela defesa terrestre de seu território e a proteção dos estabelecimentos militares nele existentes; o Comandante da Força do Atlântico Sul cooperaria com as FFAA Brasileiras na defesa das áreas costeiras e na proteção do tráfego marítimo na subárea do Atlântico Sul.

A fim de dar conta às exigências estratégicas e operacionais do Teatro de Operações do Atlântico Sul, o Brasil priorizou o recebimento de navios com capacidade de fazer a guerra antissubmarino. Tal fato levou a US Navy a transformar a Força do Atlântico Sul em 4ª Esquadra²⁵.

A 4ª Esquadra somada à FNN foi organizada em forças-tarefa com missões e setores específicos dentro da sua área de atuação no Atlântico Sul. O aumento do número dos meios não significou o fim dos ataques dos *U-boot*, que só tiveram uma redução significativa, a partir de meados de 1943.

Os Aliados cogitaram empregar as forças brasileiras no norte da África e na ocupação da Ilha dos Açores e da Madeira, operações descartadas posteriormente. Após o afundamento do *Baependi* (15/8/1942), o Brasil conjecturou realizar uma operação independente contra a Guiana Francesa ou Dacar, no Senegal. Nestas regiões estavam instaladas bases de submarinos das potências do Eixo que atacavam as embarcações comerciais no Atlântico Sul. Neste sentido, foram consideradas, ainda, hipóteses de emprego de

tropas brasileiras para a defesa do Uruguai, devido à possibilidade de que a Argentina promovesse algum tipo de ação militar na fronteira sul.

AS OPERAÇÕES DA MARINHA DO BRASIL NA BATALHA DO ATLÂNTICO

A principal missão da Marinha do Brasil durante a Batalha do Atlântico era garantir a liberdade de navegação pelo patrulhamento e a escolta de comboios ao longo da costa, do trecho que ia de Florianópolis até o Rio de Janeiro (sob a responsabilidade da Força Naval Sul do Brasil). O trecho que ia da Capital Federal até Recife estava sob a responsabilidade conjunta da 4ª Esquadra norte-americana e da Força Naval do Nordeste. À medida que a MB recebia novos navios, os norte-americanos se retiravam para cumprir outras missões mais ao norte. Uma das principais tarefas da MB era a proteção dos comboios no trecho Recife-Trinidad, antes sob responsabilidade da US Navy, mas que contava com o apoio frequente de belonaves brasileiras. A partir de julho de 1943, as escoltas estenderam sua rota até o Rio de Janeiro e em outubro de 1944, todos os comboios indo e vindo de Trinidad passaram a ser exclusivamente escoltados pela MB. Houve comboios especiais para Fernando de Noronha, o da FEB para a Itália e para costa leste dos Estados Unidos.

As orientações básicas da campanha antissubmarino da MB na Batalha do Atlântico foram: inicialmente, evitar que os submarinos inimigos chegassem às posições que pudessem atacar a navegação, detectá-los e se possível destruí-los; posteriormente, com o aumento do número meios (navios e aviões) e a disponibilidade de instrumentos de detecção como o sonar e o radar (quando o submarino

estivesse na superfície), deu-se início às operações de caça e destruição, cobrindo áreas extensas, principalmente, nos pontos de passagem obrigatória dos submarinos, nas quais, se viessem à tona pudessem ser detectados e destruídos (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 330-331).

A MB teve que tomar uma série de providências para se prontificar para o combate, tais como: o treinamento das tripulações, a criação de uma doutrina para a guerra antissubmarino e instruções de organização e conduta dos comboios, com os recursos que tinha disponíveis e sem experiência anterior. A organização e a escolta do comboio eram de responsabilidade do oficial da MB encarregado de comandar a escolta. O capitão de longo curso mais antigo recebia o título de Comodoro e era o responsável pela conduta dos navios mercantes durante o trajeto. O oficial de Marinha era o responsável pela confecção do Plano de Operações que detalhava todas as normas e procedimentos a serem adotados pelos mercantes e escoltas até a chegada ao porto de destino. Na véspera da partida do comboio era feita uma reunião entre os oficiais da MB com os comandantes e oficiais de comunicação dos navios mercantes, quando eram passadas as partes do Plano de Operações que lhe diziam respeito, tais como: as normas e procedimentos a serem adotados durante o percurso e em caso de serem atingidos, manobras de emergências, medidas a serem adotadas em caso de ataque ao comboio, a posição de cada navio, a velocidade e a rota a ser seguida, rumos evasivos (se fosse o caso e mediante ordem), disciplina de luzes e ruídos, normas de comunicação (utilização de bandeiras, holofotes, faixas de rádio), quanto ao lançamento do lixo no mar e de fumaça das chaminés (ou seja tudo que pudesse indicar a presença do comboio). Com relação às escoltas, o Plano continha instruções detalhadas relativas aos setores de vigilância e de busca sonar, proce-

dimentos com relação aos zigue-zague, ao avistarem submarinos inimigos, de ataque e ao serem atacados, plano de comunicações, disciplina de luzes e ruídos etc.

Os comboios tinham de 50 a 60 mercantes, agrupados em colunas (de 9 a 12) espaçadas de 600 a 1000 jardas. Em cada coluna, os mercantes mantinham uma distância de 400 a 600 jardas um do outro. O comboio tinha uma forma retangular com uma frente de quatro milhas e uma profundidade de uma milha e sete décimos. Os navios mais importantes, como os de transportes de tropas, petroleiros, munição, etc. iam no centro do dispositivo, com as escoltas navegando no entorno. Um dos pontos mais importantes era a saída do porto e a organização do comboio. Os navios escoltas saíam sempre três ou quatro horas antes e aguardavam fora do porto a formação do comboio. Os mercantes, normalmente, saíam pela manhã, em coluna na ordem prevista para o deslocamento, erros de posicionamento e atrasos eram frequentes, cabendo ao comandante da escolta tomar as providências para corrigir os problemas que surgissem. As derrotas (rotas a serem seguidas) nem sempre eram os caminhos mais curtos, mas eram planejadas levando-se em consideração os comboios em sentido contrário, as zonas mais prováveis de ataques, zonas que podiam indicar a presença do comboio e a cobertura aérea. Noites de luar ou fases crepusculares eram períodos perigosos, que obrigavam as escoltas permanecerem em postos de combate ou com um terço da tripulação prontas para efetuar ataques de emergência. Em caso de contato com um submarino inimigo o navio escolta que o identificou executava o ataque e informava ao comandante do comboio, que tomava as providências cabíveis. O navio escolta dificilmente abandonava o seu setor ou perseguia o submarino, a não ser que recebesse ordem para isso. Normalmente, a

perseguição era feita quando o comboio dispunha de elementos de caça e destruição. A cobertura antissubmarino tinha um raio de aproximadamente seis mil jardas e a proteção aérea e de artilharia até o alcance visual. Normalmente, patrulhando a rota iam aviões de patrulha e dirigíveis.

Caso um mercante fosse atingido, os demais executariam manobras de emergência, guinariam e prosseguiriam a viagem, deixando o atingido para trás a cargo do navio escolta designado para isso. Os desgarrados ou eram deixados à própria sorte ou, no caso de sua carga ser valiosa, recebiam uma proteção especial. Com relação às patrulhas e escoltas o Almirante Rubem Mattos afirma que

Nada havia de mais incômodo na vida a bordo do que aquele *ping* emitido praticamente a cada dez segundos. Aparentemente ninguém mais o ouvia. Entretanto, se por qualquer razão o *ping* não saía na cadência habitual da varredura todos imediatamente se alertavam e ficavam na expectativa de alguma emergência.

O mesmo acontecia quando se recebia o eco. No mesmo instante, a tripulação tensa esperava que outros *pings* emitidos na mesma direção identificassem o alvo como submarino ou não. Se houvesse qualquer dúvida, soava imediatamente o sinal de postos de combate (MATTOS, 1978).

O equipamento de maior eficiência na detecção dos submarinos era o sonar cuja eficiência dependia de vários fatores (salinidade da água, profundidade, turbulência da água, etc.), o radar (alvo de contramedidas alemães e a destreza da tripulação ao mergulhar o submarino) e

o radiogoniômetro de alta frequência (detecção das frequências de rádios usados pelos submarinos). Os meios de detecção conjugados com cargas de profundidade e por bombas-foguete lançadas pela popa do navio (*mouse traps* e *hedgehog*) tinham seu grau de eficiência, dependente dos meios de detecção.

As operações realizadas pela Marinha do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial eram, normalmente, defensivas e sua principal tarefa era a proteção de comboios (regulares ou especiais). As exceções seriam as patrulhas oceânicas, visando à interceptação de navios furadores de bloqueio realizados pelos CT *Mariz e Barros* e *Marcílio Dias* em conjunto com Forças-Tarefa americanas. Somente perto do fim da guerra, quando a ameaça representada pelos submarinos era limitada é que a MB pôde organizar grupos de caça e destruição, constituídos por contratorpedeiros e caça-submarinos, mas a esta altura dos acontecimentos tiveram pouco o que fazer.

No segundo semestre de 1944, navios de transporte norte-americanos tiveram a seu encargo conduzir os contingentes da Força Expedicionária Brasileira a partir do porto do Rio de Janeiro para a Itália. Em 7/7/1944, o transporte *General Mann* partiu com o 1º Escalão da FEB, no dia 22 de setembro, foi a vez do 2º Escalão embarcado no transporte *General Mann* e o 3º Escalão no transporte *General Meiggs*. Estes dois comboios foram escoltados pelos CT *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh* até a altura de Gibraltar, quando unidades navais britânicas assumiram a proteção do comboio. Em 23 de novembro, partiu o 3º comboio com o 4º escalão, inicialmente a escolta era constituída pelos Cruzadores *Rio Grande do Sul* e *USS Omaha* e o CT *Marcílio Dias*; ao largo de Salvador o *Rio Grande do Sul* foi substituído pelo Cruzador *Bahia*; em Recife, o CT *Mariz e Barros* assumiu no lugar do *Bahia* e seguiu com

as outras unidades navais até Gibraltar.

Durante o conflito, 33 navios mercantes brasileiros foram atacados. No Mediterrâneo, Atlântico Norte, Caribe e nas costas brasileiras, foram afundados 31 e 2 navios sobreviveram. Com relação aos mercantes estrangeiros foram afundados 43 navios, muitos deles bem ao largo e somente os naufragos chegaram à costa, quando então foram recolhidos²⁶.

Nesta altura da Batalha do Atlântico, os submarinos eram os principais inimigos, já que a ameaça de navios de superfície corsários era bem menor. Os ataques na costa brasileira tiveram início em 18 de maio de 1942, com o torpedeamento do *Comandante Lira*, ao largo do litoral do Ceará, pelo submarino italiano *Barbarigo*, curiosamente, foi também o único salvo graças à ação do rebocador nacional *Heitor Perdigão* e navios de guerra norte-americanos. O último navio afundado foi o *Campos*, em 23 de outubro de 1943, quando viajava do Rio de Janeiro ao Porto do Rio Grande, e foi atacado pelo *U-170*, na altura de Alcatrazes, entre o Rio de Janeiro e Santos. Na costa brasileira atuaram cerca de 32 submarinos, 24 alemães e 8 italianos, participaram dos ataques e 12 submarinos foram afundados (11 alemães e 1 italiano)²⁷.

As classes dos *U-boot* mais empregados nas costas brasileiras foram o *Type VII C*²⁸ e *IX C* e *D*²⁹. Já os italianos usaram submarinos de várias classes, até porque produziram variações dos mesmos modelos: *Classe Calvi*³⁰ (*Pietro Calvi* e *Enrico Tazzoli*), *Classe Marcello*³¹ (*Augustino Barbarigo*, *Comandante Cappellini*), *Classe Brim*³² (*Archimede*), *Classe Liuzzi*³³ (*Alpino Bagnolini*), *Classe Marconi*³⁴ (*Leonardo da Vinci* e *Luigi Torelli*). Os submarinos italianos, de maneira geral, permaneceram um tempo curto atuando na costa brasileira, provavelmente devido ao tempo de viagem, ao emprego em outras missões no Mediterrâneo e às dificuldades de se passar pelo

Estreito de Gibraltar (para aqueles baseados na Itália). A título de comparação podemos dizer que os submarinos alemães eram bem superiores aos italianos, tanto em termos técnicos (o submarino propriamente dito) quanto operacionais (treinamento das tripulações e táticas de combate). Os *U-boot* eram muito eficientes, criativos em combate e foram adversários muito duros.

A Marinha do Brasil escoltou cerca 3.164 navios entre nacionais e estrangeiros, somando 16.466.062 ton e perdidas 14.141 ton, que representa 0,08% da tonelagem e 0,09 dos navios. O número total de comboios em águas nacionais e estrangeiras, efetuados por navios de guerra brasileiros, norte-americanos e/ou por ambos em cooperação foi de 575. Três navios (*Fitz John Porter*, *Pelotasloide* e *Vital de Oliveira*) foram perdidos entre os escoltados. Apenas nos itinerários foram percorridas 600.000 milhas marítimas, sem contar os reconhecimentos ou manobras em zigue-zague (GAMA & MARTINS, 1985, p. 367).

Outras missões desempenhas pela MB, além da escolta de comboios foram a escolta de navios que transportavam homens para a extração de borracha de Recife a Belém, proteção do navio que fazia a manutenção do cabo submarino entre o Brasil e os Estados Unidos, destruição de minas à deriva e de salvamento marítimo.

A Marinha do Brasil ao longo da sua participação na Batalha do Atlântico registrou contato com dezessete submarinos, entre os trinta e dois que operaram em nossas costas³⁵. A MB não tem nenhuma notificação de destruição de submarinos inimigos. Foram afundados em nossas costas: onze submarinos, dez alemães e um italiano. Todos destruídos pela aviação (FAB e os norte-americanos)³⁶, além do caso do U-604 que foi afundado pela própria tripulação. Todos os tripulantes sobreviventes dos submarinos do Eixo

foram levados para os Estados Unidos. A MB teve três perdas, o Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira* torpedeado pelo U-861, a Corveta *Camaquã* emborcada por um “violento golpe de mar” e o acidente com o Cruzador *Bahia* (GAMA & MARTINS, 1985, pp. 378-387, 402-415).

CONCLUSÃO

A participação da Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico foi limitada a escolta de comboios e pontuais ações ofensivas. Tal fato ocorreu devido ao alto grau de obsolescência da Esquadra, fruto do descaso dos governantes, das limitações econômicas e do baixo nível do desenvolvimento social do período.

Outro grande problema que a Marinha do Brasil enfrentou foi a dependência em relação à Marinha dos Estados Unidos, desde informes de inteligência, passando pelo equipamento, indo até os itens mais básicos do suprimento (como o combustível e a munição, por exemplo), algo que só seria superado trinta anos depois. Neste sentido, o poder de combate da Marinha brasileira se fortaleceu com o recebimento de novos meios dos Estados Unidos. Internamente, a modernização de vários navios de guerra e a construção de contratorpedeiros em plena guerra foi um feito que não deve ser desprezado, principalmente, levando-se em conta todas as limitações existentes em um país com uma industrialização incipiente e o baixo nível de escolaridade de grande parte da população.

Apesar de todos esses obstáculos e independente óbice, a Marinha do Brasil se fez ao mar para proteger nossas costas e a navegação comercial, ganhou experiência em combate na guerra antissubmarino, se atualizou (relativamente) em termos tecnológicos e deu um salto de qualidade na preparação do pessoal, no nível tático e no planejamento estratégico. A eficiência em combate da Marinha do Brasil, no

cumprimento das missões que recebeu, foi elevada como foi demonstrado ao longo desse artigo.

BIBLIOGRAFIA

DIMBLEBY, Jonathan. *The Battle of the Atlantic. How the Allies won the war*. New York: Oxford University, 2016.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial in História Naval Brasileira*. 5º Volume, Tomo II. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.

MATTOS, Rubem José Rodrigues de. "A Vida nos Caça-Ferro, durante a Segunda Guerra Mundial". *Revista do Clube Naval*, n.º 252, Maio de 1978. Naval. Disponível no sítio eletrônico: <http://www.naval.com.br/ngb/G/CS-na-IIGM.htm> Acessado em 15/5/2020.

RAMOS, Fábio Pestana. *A Guerra no Atlântico Sul. A 2ª Guerra Mundial em águas brasileiras*. Santo André: FPR/PEAH, 2013.

SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler. A história do afundamento dos navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

WHITE, David. *Bitter Ocean: The Battle of the Atlantic, 1939–1945*. New York: Simon & Schuster, 2008.

SITES CONSULTADOS

<https://uboat.net/>

http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=%5Bcache%5Dcolina_4721601042292.DocLstX&pasta=ano%201914&pesq=submarino%20alem%C3%A3o

<https://www.naval.com.br/ngb/ngb-new.htm>

NOTAS

¹ Pacto de Não-intervenção e Inviolabilidade de Territórios ("Convenção dos Direitos e Deveres dos Estados").

² Declaração de Princípios de Solidariedade e Cooperação Interamericana criando um sistema de consultas multilaterais sobre a segurança continental.

³ Nesta Conferência, o Brasil definiu seu apoio ao projeto de defesa continental norte-americano, rompendo a postura de neutralidade ou de apoio restrito aos Aliados, em caso de uma nova guerra na Europa.

⁴ Ao final da conferência foi assinada a Declaração do Panamá, onde se afirmava a neutralidade dos países americanos participantes, proibia a entrada de submarinos beligerantes em seus portos, exigia o fim das atividades subversivas em seus países e anunciava a criação da Zona de Segurança Marítima que se estendia a 300 milhas náuticas (560 km) em ambos os lados do continente americano, exceto no Canadá e nas colônias e posses de estados europeus. Essa área, posteriormente, foi policiada pela Patrulha da Neutralidade (*Neutrality Patrol*) composta, basicamente, pela Marinha dos Estados Unidos.

⁵ Foi acertado nessa reunião que todo atentado de um Estado não americano contra a integridade ou inviolabilidade do território, contra a soberania ou independência política de um Estado do continente americano, seria considerado como ato de agressão contra todos os demais Estados.

⁶ Realizada após o ataque japonês às bases americanas no Havaí, em 7 de dezembro de 1941, a reunião recomendou o rompimento de relações com os países do Eixo.

⁷ A Patrulha era constituída por encouraçados, cruzadores e contratorpedeiros (*destroyers*), distribuídos em nove grupos, posteriormente, foram incorporados três porta-aviões, que patrulhavam as costas dos EUA até a ilha de Trinidad. Com os ataques dos U-boot à navegação comercial do Brasil a patrulha foi estendida à costa brasileira e foram acrescentados quatro cruzadores.

⁸ O Programa de Empréstimo e Arrendamento (*Lend and Lease Program*, 1941-1944) foi um programa do governo norte-americano que tinha como objetivo fornecer material (armamento, munições, suprimentos, etc.) para o esforço de guerra das nações aliadas. Este programa foi criado visando superar as limitações contidas, o *Cash and Carry Program*. Sua implementação acarretou no não reconhecimento do *status* de neutro dos Estados Unidos por parte das potências do Eixo, a consequência foi que a partir de então os submarinos alemães começaram a atacar os navios mercantes estadunidenses. Os gastos totais do programa foram da ordem de US\$ 50,1 bilhões e os maiores beneficiários foram: a Grã-Bretanha com US\$ 31,4 bilhões, a URSS com US\$ 11,3 bilhões, a França recebeu US\$ 3,2 bilhões, a China com US\$ 1,6 bilhões e o Brasil com US\$ 372 milhões.

⁹ Os *Classe C: Carioca, Cananeia, Camocim, Cabedelo, Caravelas e Camaquã*, durante a guerra passaram por melhorias e foram transformados em corvetas antissubmarino, com material de origem norte-americana.

¹⁰ O contratorpedeiro classe M1 *Mariz e Barros*, M2 *Marcílio Dias* e M3 *Greenhalgh* construídos no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, no Rio de Janeiro, baseado no projeto da classe norte-americana *Mahan*, e incorporados à Esquadra em novembro de 1943. Os navios receberam armamento provisório no Brasil e depois foram enviados para os Estados Unidos onde foram equipados e armados.

¹¹ O Vice-Almirante Henrique Aristides Guilhem, Ministro da Marinha, em relatório ao Presidente da República expressou as limitações da Marinha do Brasil, várias delas estruturais, próprias de um país com baixo nível de industrialização e de escolaridade,

com limitados recursos disponíveis para aquisições e/ou fabricação e dependente do fornecimento de estrangeiros, em especial, dos norte-americanos até para se fazer ao mar. Relatório do Ministro da Marinha, de 1941. Disponível no sítio eletrônico: <http://ddsnext.crl.edu/titles/142#?c=0&m=134&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1125%2C-289%2C4696%2C3313> . Acessado em 19/5/2020.

¹² A *Task Force 3* era constituída de quatro cruzadores (*USS Memphis, USS USS Cincinnati, USS Omaha e USS Milwaukee*) e cinco destroyers (*USS Sommers, USS Jovett, USS Davis, USS Winslow e USS Moffet*).

¹³ A Era Vargas: dos anos 20 a 1945. Diretrizes do Estado Novo (1937 - 1945). Negociação do alinhamento. FGV/CPDOC. Disponível no sítio eletrônico: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/AGuerraNoBrasil/NegociacaoAlinhamento> Acessado em 13/3/2020.

¹⁴ O *Santa Clara* foi afundado na costa norte-americana (RAMOS, 2012).

¹⁵ O *Atalaia* naufragou em meio a uma tempestade, mas havia dúvida à época se tinha afundado por um U-boot (RAMOS, 2012).

¹⁶ No total foram armados 38 mercantes, inicialmente, as guarnições eram norte-americanas, depois foram substituídas por brasileiros. O armamento, normalmente, era um canhão (calibres variando de 127 mm a 75 mm) e duas metralhadoras (7 mm ou 13 mm). Além do armamento foram instaladas defesas contraminas magnéticas, comutadores automáticos, luzes especiais e chave-mestra para desligar a estação rádio.

¹⁷ Oriundos da Esquadra 1910, eram dez contratorpedeiros: CT-1 *Amazonas*, CT-2 *Pará*, CT-3 *Piauí*, CT-4 *Rio Grande do Norte*, CT-5 *Parahyba*, CT-6 *Alagoas*, CT-7 *Sergipe*, CT-8 *Paraná*, CT-9 *Santa Catarina* e CT-10 *Mato Grosso*, foram feitas algumas adaptações e instaladas duas calhas para o lançamento de bombas de profundidade.

¹⁸ A Classe J: J1 – *Javari*; J2 – *Jutaí*, J3 – *Juruá*, J4 – *Juruena*, J5 *Jaguarão*, J6 – *Jaguaribe*, J7 – *Jucuí* e J8 – *Jundiá*.

¹⁹ Classe G: G1 – *Guaporé*, G2 – *Gurupi*, G3 – *Guaíba*, G4 – *Gurupá*, G5 – *Guajará*, G6 – *Goiana*, G7 – *Grajaú* e G8 – *Graúna*.

²⁰ Informações disponíveis no sítio eletrônico: <http://www.naval.com.br/ngb/G/G068/G068.htm> Acessado em 15/5/2020.

²¹ Classe B: B1 – *Bertioga*, B2 – *Beberibe*, B – 3 *Bracuí*, B4 – *Bauru*, B5 – *Baependi*, B6 – *Bevenente*, B7 – *Babitonga* e B8 – *Bocaina*.

²² M1 – *Mariz e Barros*, M2 – *Marcílio Dias* e M3 – *Greenhalgh*.

²³ Inicialmente navios mineiros-varredores, *Carioca* e *Cananeia* (incorporados em 1939), *Camocim*, *Cabedelo*, *Caravelas* e *Camaquã* (incorporados em 1940).

²⁴ Eram traineiras que seriam utilizadas para a pesca oceânica, foram construídas nos Estaleiros da Organização Lage e posteriormente armadas no Arsenal e pelos norte-ame-

ricanos com um canhão de 76mm, quatro metralhadoras de 200mm e duas calhas para lançamento de bombas de profundidade.

²⁵ A Esquadra era constituída por mais de 140 unidades, das quais se destacam: 6 cruzadores, 4 porta-aviões, 8 porta-hidroaviões, 24 *destroyers*, 12 varredores, 26 caça-submarinos, 12 contratorpedeiros de escolta, além de outras unidades de combate e apoio.

²⁶ Gama & Martins (1985, pp. 339-360), PESTANA (2013) e SANDER (2007) citam números diferentes e incluem dois mercantes o *Santa Clara* e o *Atalaia*, que não se tem registro de terem sido torpedeados ou se afundaram em consequência de tempestades.

²⁷ Os seguintes *U-boot* atuaram na costa brasileira: 126,128, 129, 134, 154, 155, 159, 161, 164, 170, 172, 174, 176, 185, 190, 199, 507, 513, 514, 518, 591, 598, 604 e 861. Pode ser acrescentar a esta lista: o U-406 (supridor, conhecido como vaca leiteira) e dois que se refugiaram na Argentina, por ocasião da rendição da Alemanha, os U-530 e U-977 (que deram margem a uma série de especulações que outros submarinos haviam trazido altas figuras do Reich para se exilarem na América do Sul).

²⁸ U-boot Tipo VIIC - tinha como principais características: deslocamento 769 ton e carregado 871 ton; velocidade na superfície 17,2 nós, submerso 8 nós; raio de ação: 8.700 milhas náuticas a 10 nós; a profundidade máxima de mergulho 230 m; Armamento: 1 canhão de 88 mm, 1 metralhadora de 20 mm, 5 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 14 torpedos; tripulação de 48 a 56 homens.

²⁹ U-boot Tipo IXC, principais características: deslocamento 1120 ton e carregado 1.232 ton; velocidade na superfície 18,2 nós, submerso 7,3 nós; raio de ação: 13.450 milhas náuticas a 10 nós; profundidade máxima de mergulho 230 m; Armamento: 1 canhão de 105 mm, 1 canhão de 37 mm AA, 1 metralhadora de 20 mm AA, 6 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 22 torpedos; tripulação 48 homens. Em relação ao Type IXC, a diferença estava no deslocamento na superfície 1610 ton e submerso 1799 ton e no raio de ação 23.700 mn a 10 nós.

³⁰ *Classe Calvi*, principais características: deslocamento superfície 1549 ton e submerso 2061 ton; velocidade na superfície 16.8 nós, submerso 7,4 nós; raio de ação: 11.400 milhas náuticas a 8 nós; profundidade máxima de mergulho: 90 m; armamento: 2 canhões de 120 mm, 2 metralhadoras de 13.2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 77 homens.

³¹ *Classe Marcello*, principais características: deslocamento superfície 1000 ton e submerso 1245 ton; velocidade na superfície 17.4 nós, submerso 8 nós; raio de ação: 8000 milhas náuticas a 8 nós; profundidade máxima de mergulho: 100 m; armamento: 2 canhões de 120 mm, 4 metralhadoras de 13.2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 58 homens.

³² *Classe Marcello*, principais características: deslocamento superfície 1160 ton e submerso 1313 ton; velocidade na superfície 17.3 nós, submerso 8 nós; raio de ação: 9000 milhas náuticas a 7.8 nós; profundidade máxima de mergulho: 80 m; armamento: 1 canhão de 100

mm, 2 metralhadoras de 13.2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 58 homens.

33 Classe *Liuzzi*, principais características: deslocamento superfície 1030 ton e submerso 1484 ton; velocidade na superfície 19 nós, submerso 8 nós; armamento: 2 canhões de 100 mm, 4 metralhadoras de 13.2 mm AA e carregava de 8 torpedos; tripulação 58 homens.

34 Classe Marconi, principais características: deslocamento superfície 1195 ton e submerso 1490 ton; velocidade na superfície 17.8 nós, submerso 8.2 nós; raio de ação: 10500 milhas náuticas a 8 nós; profundidade máxima de mergulho: 90 m; armamento: 1 canhão de 100 mm, 4 metralhadoras de 13.2 mm AA, 4 tubos para lançamento de torpedos e carregava de 8 torpedos; tripulação 57 homens.

35 Vinte e quatro submarinos alemães: U-126, U-128, U-129, U-134, U-154, U-155, U-159, U-161, U-164, U-170, U-172, U-174, U-176, U-185, U-190, U-199, U-507, U-513, U-514, U-518, U-591, U-598, U-604 e U-861. Gama e Martins ressaltam que podem ser acrescentados o U-406 (supridor, conhecido como vaca leiteira) e os dois que se refugiaram na Argentina no fim da guerra o U-530 e o U-977 (entregues aos norte-americanos junto com a tripulação). Os oito submarinos italianos: *Calvi*, *Barbarigo*, *Bagnolini*, *Cappelini*, *Archimede*, *Leonardo da Vinci*, *Tazzoli* e *Torelli*.

36 Foram destruídos os seguintes submarinos: alemães, U-128, U-161 U-164, U-507, U-199, U-513, U-590, U-591, U-598 e o U-662, e o italiano *Archimede*.