

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC(IM) LEONARDO BARBOSA DA SILVA

O SISTEMA DE COMBOIOS NO ATLÂNTICO SUL:
a participação da Marinha do Brasil na proteção ao tráfego marítimo local

Rio de Janeiro

2019

CC(IM) LEONARDO BARBOSA DA SILVA

O SISTEMA DE COMBOIOS NO ATLÂNTICO SUL:
a participação da Marinha do Brasil na proteção ao tráfego marítimo local

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: Capitão de Fragata Ewerton Rodrigues Calfa

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2019

AGRADECIMENTO

Primeiramente à Deus por ter-me dado forças diante de todas as dificuldades enfrentadas.

À minha amada esposa, Barbara Barbosa, pelo apoio, motivação e paciência durante o período em que estive dedicado à realização deste trabalho.

Ao meu orientador, Capitão de Fragata Ewerton Rodrigues Calfa, pela atenção dedicada e pelas orientações seguras e serenas, as quais foram fundamentais para a elaboração desta análise.

Por fim, e não menos importante, aos meus pais, que sempre estão presentes em todos os momentos importantes em minha carreira.

RESUMO

O propósito deste trabalho é analisar se a participação da Marinha do Brasil no Sistema de Comboios adotado no Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), entre os anos de 1942 e 1945, contribuiu com a segurança do tráfego marítimo local. A relevância desta análise reside em mostrar como a Marinha do Brasil se preparou para o cumprimento de tão importante tarefa e os importantes resultados obtidos, entre eles, a redução do número de afundamentos de navios mercantes nacionais no litoral brasileiro. Para alcançar esse propósito, realizou-se uma pesquisa documental e bibliográfica, com o uso de uma metodologia histórica e dedutiva. Após apresentarmos um breve histórico sobre a importância das linhas de comunicações marítimas e da sua proteção, descrevemos os acontecimentos que levaram o Brasil a participar da Segunda Guerra Mundial. Depois, mostramos o esforço realizado para a organização das nossas Forças Navais, em termos administrativos, de pessoal e material, com o objetivo de se opor à ameaça que se apresentava. Ao finalizar, analisamos o papel que a Marinha do Brasil desempenhou no Sistema de Comboios adotado no Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial, entre os anos de 1942 e 1945, e mostramos como essa participação foi importante para a segurança do tráfego marítimo local.

Palavras-chave: Marinha do Brasil. Sistema de Comboio. Segunda Guerra Mundial. Atlântico Sul.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Mapa de navios brasileiros afundados durante a Segunda Guerra Mundial.....	45
Figura 2 – Submarinos alemães afundados ao longo da costa brasileira.....	46

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	6
2	BREVE HISTÓRICO.....	8
2.1	A importância das comunicações marítimas.....	8
2.2	O ataque às comunicações marítimas.....	9
2.3	Proteção ao tráfego marítimo: emprego dos comboios.....	10
3	ANTECEDENTES À DECLARAÇÃO DE GUERRA PELO BRASIL.....	13
3.1	A neutralidade do Estado brasileiro.....	13
3.2	Os primeiros incidentes.....	14
3.3	A campanha submarina alemã e a declaração de guerra brasileira.....	16
4	A PREPARAÇÃO PARA O CONFLITO.....	19
4.1	Organizando a força.....	19
4.2	Adestrando o pessoal.....	22
4.3	O reaparelhamento da Marinha.....	24
5	OS COMBOIOS CONDUZIDOS PELA MARINHA BRASILEIRA.....	31
5.1	A organização dos comboios.....	31
5.2	As operações dos comboios.....	32
5.3	As técnicas e táticas empregadas nos comboios.....	34
5.4	Os equipamentos utilizados nos comboios.....	36
5.5	Os resultados obtidos com o emprego do Sistema de Comboios.....	37
6	CONCLUSÃO.....	41
	REFERÊNCIAS.....	44
	ANEXOS.....	45

1 INTRODUÇÃO

As mudanças na conjuntura mundial, provocadas pelo crescimento do nazismo na Alemanha vieram perturbar a paz mundial a partir dos anos de 1930, culminado com a eclosão da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). A guerra submarina irrestrita, imposta pela Alemanha, verificada durante o conflito em questão, tinha o objetivo de tirar dos seus opositores a capacidade de transportar pelos oceanos as matérias-primas e os demais materiais necessários ao esforço de guerra.

A extensão desses ataques alemães ao Atlântico Sul vieram a atingir a navegação brasileira, tanto em rotas internacionais quanto ao longo da nossa costa, com o afundamento dos nossos navios mercantes. Esse foi um dos principais motivos que levou o Brasil a participar da beligerância.

A Marinha do Brasil, sob o comando operativo da Quarta Esquadra da Marinha de Guerra norte-americana, recebeu a missão de patrulhar, no decorrer da Segunda Guerra Mundial, as águas do Atlântico Sul e de proteger os comboios de navios mercantes que trafegavam entre o mar do Caribe e o nosso litoral contra a ação dos submarinos germânicos.

O propósito deste trabalho é analisar se a participação da Marinha do Brasil no Sistema de Comboios adotado no Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial, no período compreendido entre aos anos de 1942 e 1945, contribuiu com a segurança do tráfego marítimo local. Para tal, adotaremos uma pesquisa documental e bibliográfica, com o uso da metodologia histórica e dedutiva.

O trabalho está estruturado em seis capítulos, incluindo esta introdução. No segundo capítulo, será apresentado um breve histórico sobre a importância das comunicações marítimas e os principais fundamentos conceituais relacionados ao emprego do Sistema de Comboios, utilizado para a proteção do tráfego marítimo.

No terceiro capítulo, iremos descrever os principais acontecimentos, relacionados à segurança do tráfego marítimo nacional, que levaram o Brasil a participar da Segunda Guerra Mundial.

No quarto capítulo, será abordado o esforço despendido pelas autoridades brasileiras na organização e preparação da nossa Força Naval, de forma a estar apta a enfrentar o grande desafio que se apresentava, devido à nossa participação na Segunda Guerra Mundial.

No quinto capítulo, será analisado como os comboios foram organizados, como foi a sua operação, quais foram as táticas e técnicas empregadas para a sua condução, quais os equipamentos utilizados nessa condução e quais os resultados obtidos com o emprego do sistema no Atlântico Sul.

Finalmente, no último capítulo, apresentaremos a conclusão da análise realizada sobre a participação da Marinha do Brasil no Sistema de Comboios adotado no Atlântico Sul durante a Segunda Guerra Mundial, no período compreendido entre os anos de 1942 e 1945.

2 BREVE HISTÓRICO

Este capítulo apresentará um breve histórico sobre a importância das comunicações marítimas e os principais fundamentos conceituais relacionados ao emprego do Sistema de Comboios, utilizado para a proteção do tráfego marítimo.

2.1 A importância das comunicações marítimas

A utilização do mar como via para o comércio entre os vários povos existe desde a antiguidade. As comunicações marítimas não são estradas físicas, pois somente existem quando navios de transporte navegam com suas cargas. A interrupção das comunicações marítimas se dá quando são destruídos ou capturados os navios e seus carregamentos, ou quando o trânsito através delas é impedido em algum ponto. Elas são protegidas quando se defendem navios de carga que por elas trafegam (BRASIL, 2004).

O grau de importância atribuído às linhas de comunicações marítimas se dá numa proporção direta ao grau de dependência que cada Estado possui em relação a elas. Desta forma, se para um Estado elas são vitais em tempo de paz, sua proteção se torna uma necessidade imprescindível em tempos de conflito. Além disso, não se pode deixar de mencionar a importância das comunicações marítimas para as operações militares e sua relação direta no resultado final do conflito. Logo, a importância econômica e militar, para ambos os lados em conflito, irá estabelecer o esforço a ser realizado para manter as próprias comunicações marítimas e interromper as do inimigo (BRASIL, 2004).

Nesse sentido, Coutau-Bégarie (2010) dizia que a bipolaridade da estratégia marítima é uma das características mais marcantes da guerra no mar e pode ser vista a partir de duas dimensões: uma dimensão militar, caracterizada pela guerra entre forças organizadas,

formada por navios de guerra; e uma dimensão econômica, caracterizada pela guerra das comunicações.

Assim, o mar é, simultaneamente, meio de comunicação e teatro de operações navais, pois o tráfego comercial e as esquadras convivem ao mesmo tempo neste ambiente e, por não ser habitat natural do homem, a sua importância estratégica vem da influência que o mesmo pode ter sobre a vida na terra, especialmente devido ao tráfego marítimo e aos recursos de além-mar (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

2.2 O ataque às comunicações marítimas

A guerra de corso é uma forma singular de ataque às comunicações marítimas. A presença de corsários ou a simples ameaça de utilização desse tipo de guerra sempre trouxe preocupação às autoridades das grandes potências marítimas. A intenção dos corsários não é obter o controle do mar, mas sim negar o seu uso ao adversário, criando obstáculo ao tráfego marítimo inimigo de forma a impedir que o mesmo desfrute dos benefícios provenientes do uso do mar (BRASIL, 2004).

A guerra de corso não busca a decisão e seu emprego se reveste de caráter eventual. A ação dos corsários se dá com maior intensidade no início das hostilidades, pois os dispositivos defensivos das comunicações marítimas do inimigo ainda se encontram em fase preparatória. Os corsários buscam identificar, nas linhas de comunicação dos adversários, as zonas de confluência e as áreas focais, cuja maior intensidade de tráfego marítimo torna rentável o ataque, que explora a surpresa e, normalmente, é realizado por meio de aviões ou submarinos, aproveitando sua velocidade ou capacidade de ocultar-se sob a água, respectivamente (BRASIL, 2004).

Quando empregado como instrumento de corso, especial atenção deve ser dada ao submarino, que tem se mostrado como um dos meios ofensivos mais eficazes do poder naval, tendo se destacado em ambas as guerras mundiais pela destruição que causou ao tráfego mercante. Para defender-se do emprego de submarinos, o lado atacado tem que mobilizar grandes quantidades de meios para proteger suas linhas de comunicações (BRASIL, 2004).

2.3 Proteção ao tráfego marítimo: emprego dos comboios

Visando à defesa do tráfego marítimo, durante séculos, o procedimento mais utilizado foi a formação de comboios, sistema este de difícil utilização no início de um conflito, devido ao individualismo dos homens que se lançavam ao mar e à aversão das empresas comerciais em submeterem-se a uma disciplina rígida que reduzia o ritmo de seu comércio. Porém, com a evolução do conflito e o aumento do perigo, os comboios se impõem e, em grande parte, trazem excelentes resultados (COUTAU-BÉGARIE, 2010).

Nesse sentido, o Comandante Oliveira¹ (1945, citado por DUARTE, 1968) se manifestou da seguinte maneira:

O comboio, visto unicamente sob o ponto de vista financeiro, constitui um fator negativo, verdadeira calamidade, com longas e inevitáveis permanências dos navios nos portos, por exigência natural do serviço de segurança; entretanto, além de uma patente demonstração de soberania, serve também para assegurar, apesar do inimigo, a manutenção das linhas de navegação, julgadas necessárias ao esforço de guerra da Nação e seus Aliados (DUARTE, 1968, p. 198).

Conforme Coutau-Bégarie (2010), para se proteger da ameaça inimiga, os comboios necessitam do apoio de navios de guerra, recebendo uma escolta para repelir corsários isolados ou pequenas divisões. Ainda segundo o autor, o tamanho dessa escolta pode variar de acordo com a importância da carga transportada pelos navios do comboio, chegando-se ao ponto de ser empregada uma esquadra inteira para a proteção do mesmo.

¹ OLIVEIRA, José Martins de. *A Marinha Mercante na Última Guerra*. In: CONFERÊNCIA NO CLUBE MILITAR, 1945, Rio de Janeiro.

Buscando atender aos objetivos deste trabalho, iremos considerar a definição de comboio “como sendo um grupo de NM [navio mercante] ou de guerra, que, em situação de conflito, navegam juntos, protegidos ou não por uma escolta de navios de guerra e, por vezes, também de aeronaves” (BRASIL, 2017, p. 5-1).

Tendo em vista que o nosso objeto de estudo gira em torno dos comboios realizados durante a Segunda Guerra Mundial, dos quais participaram navios escoltas da nossa Marinha de Guerra, os parágrafos a seguir trazem uma breve explanação de como foram organizados os comboios àquela época.

Um comboio era dividido em duas partes distintas: o trem e a escolta. O trem era formado pelos navios mercantes, que viajavam sob a proteção da escolta. O conjunto, que podia atingir mais de cinquenta navios, deslocava-se em formatura preestabelecida, seguindo um rumo fixado para todos os componentes, com velocidade constante, e a formatura só podia ser abandonada em caso de emergência (DUARTE, 1968).

De acordo com Duarte (1968), um comboio possuía comando único, exercido por um oficial antigo e experiente, conhecido como Comodoro, que era responsável pela condução dos navios mercantes, os quais deveriam manobrar exatamente conforme as instruções recebidas. Era atribuição do Comodoro regular o movimento dos navios protegidos, quanto à conservação da formatura, manutenção da velocidade determinada para o conjunto e o rumo previamente traçado. Em complemento, segundo Gama (1982), essas formaturas de mercantes possuíam maior frente do que profundidade e, ainda, os Comodoros possuíam autonomia para fazer modificações na formatura, tais como: andar em zigue-zague, tomar rumos evasivos etc.

A escolta, que era composta por navios de guerra encarregados da proteção do trem, tinha ações mais ou menos livres, pois podia deslocar-se de acordo com as circunstâncias, sendo a posição de cada navio definida por um setor, e esses setores eram

estabelecidos pelo alcance de seus aparelhos de escuta e localização. O comandante da escolta embarcava no navio capitânia e era o responsável pela conduta da operação, ou seja, pela segurança do comboio. Ainda era possível observar que um comboio, dependendo dos recursos disponíveis, poderia receber cobertura aérea durante a viagem (DUARTE, 1968).

Em regra, de acordo com Duarte (1968), os flancos do trem eram guarnecidos por corvetas e caça-submarinos, incumbidos de engajar com o inimigo, empregando seus recursos bélicos. Ainda sobre este dispositivo, de acordo com Gama (1982), à frente da formatura, em altas velocidades, navegava o navio de apoio de fogo com seu sistema de sensores funcionando.

Assim, terminada a leitura deste capítulo, podemos verificar que as linhas de comunicações, vitais para um Estado em tempo de paz, necessitam de proteção em tempos de guerra, de forma a garantir a segurança do tráfego marítimo. Verificamos, também, que o submarino, quando empregado na guerra de corso, é um instrumento eficaz para o ataque às linhas de comunicações inimigas devido à sua principal característica que é a surpresa e, como forma de se opor a estes ataques e proteger o tráfego marítimo, o procedimento mais utilizado foi o Sistema de Comboios, pois ofereceu proteção direta aos navios mercantes que o compuseram. Além disso, buscou-se apresentar, em poucas palavras, como o Sistema de Comboios foi organizado, durante a Segunda Guerra Mundial, para a proteção do tráfego marítimo da ameaça predominante, no Atlântico Sul, à época: o submarino.

3 ANTECEDENTES À DECLARAÇÃO DE GUERRA PELO BRASIL

O objetivo deste capítulo será descrever os principais acontecimentos, relacionados à segurança do tráfego marítimo nacional, que levaram o Brasil a participar da Segunda Guerra Mundial.

3.1 A neutralidade do Estado brasileiro

Uma série de acontecimentos, provocados pela escalada do nazismo alemão, a partir do ano de 1936, vieram a perturbar a paz entre as nações provocando grandes mudanças no panorama mundial (GAMA, 1982).

Segundo Castello Branco (1960), o presidente dos Estados Unidos da América (EUA), Franklin Roosevelt (1882-1945), em novembro de 1936, já prevendo a amplitude da ameaça nazista que se formava, sugeriu que as repúblicas americanas buscassem estabelecer medidas voltadas à segurança do continente. Fruto dessa iniciativa, alguns convênios foram assinados no sentido de se buscar uma solução conjunta, entre as repúblicas americanas, para qualquer perturbação da paz no continente, ou ainda, qualquer guerra externa que ameaçasse essa paz. Ainda segundo o autor, outra medida adotada, em decorrência desses convênios, foi o estabelecimento de uma Zona de Proteção para o território das repúblicas americanas.

Em primeiro de setembro de 1939 eclodiu a Segunda Guerra Mundial. Em decorrência deste conflito, segundo Castello Branco (1960), a reação imediata do Governo brasileiro foi expedir o Decreto-Lei nº 1.561, de dois de setembro de 1939, que estabeleceu as regras de neutralidade a serem observadas pelo país em caso de guerra entre potências estrangeiras, não americanas.

Dentre as regras estabelecidas pelo documento acima citado destacamos: o governo brasileiro deveria abster-se de qualquer ato que, direta ou indiretamente, facilitasse, auxiliasse ou hostilizasse a ação dos beligerantes, bem como não permitiria que os nacionais ou estrangeiros, aqui residentes, praticassem ato que pudesse ser considerado incompatível com os deveres de neutralidade do Brasil; no território nacional não seria tolerado ato algum dos beligerantes que pudesse ser visto como ofensivo à neutralidade brasileira; e era absolutamente vedado aos beligerantes que fizessem do litoral e das águas territoriais brasileiras bases de operações navais contra os adversários, assim como, também era vedado o recebimento, em portos nacionais, de gêneros vindos diretamente para os beligerantes em navios de qualquer nacionalidade (BRASIL, 1939).

3.2 Os primeiros incidentes

A Marinha Mercante brasileira, mesmo pequena e composta de navios antigos, se comparada com as marinhas mercantes das grandes potências da época, exercia importante função na economia nacional, não só pelo transporte das exportações brasileiras, mas também na navegação de cabotagem, que mantinha o fluxo comercial entre as diversas regiões do Brasil (ALMEIDA, 2010).

A primeira agressão direta ao Brasil, após o início da Segunda Guerra Mundial, se deu em março de 1941, quando um avião alemão atacou com bombas e tiros de metralhadora o navio mercante brasileiro Taubaté, que viajava de Chipre para Alexandria, deixando como resultado a morte de um tripulante, que foi a primeira vítima brasileira dos nazistas (GAMA, 1982).

De acordo com Castello Branco (1960), outras agressões à nossa navegação mercante, por parte da Alemanha, foram acontecendo de forma progressiva. Segundo o autor,

o Brasil, como forma de protesto, formalizou queixas, por intermédio da Embaixada Alemã no Rio de Janeiro. Porém, as explicações para essas queixas nunca foram prestadas pela Alemanha, que se manteve em silêncio, deixando o Brasil na dúvida de suas verdadeiras intenções. Mais tarde, essas intenções vieram à tona com os ataques a outros navios brasileiros, em águas estrangeiras e também em nossas águas territoriais, sem aviso prévio.

Com o bombardeio do Japão à base norte-americana de *Pearl Harbor*, em 7 de dezembro de 1941, os EUA declararam guerra àquele país e, logo em seguida, esta declaração foi estendida à Alemanha e à Itália. O Governo brasileiro, seguindo o que havia sido acordado no passado, sobre a Zona de Proteção para o território das repúblicas americanas, declarou-se solidário aos EUA e o Estado-Maior da Armada brasileiro estabeleceu uma cooperação militar com as forças norte-americanas (GAMA, 1982).

Em janeiro de 1942, poucos dias após ter estabelecido esta cooperação, o Governo brasileiro e alguns outros governos do continente americano decidiram romper relações diplomáticas com os países do Eixo². Esse rompimento, somado ao estado de beligerância entre os EUA e os países do Eixo, levaram a Alemanha a estender sua campanha submarina para a costa atlântica do continente americano, dando ordens para seus submarinos se posicionarem próximos às principais linhas de comunicações marítimas que ligassem os EUA aos seus aliados (CASTELLO BRANCO, 1960).

Ainda segundo Castello Branco (1960), os submarinos alemães passaram a atacar a navegação dos aliados³ de forma tão eficaz, que foi passada a impressão de que os aliados, frente às baixas sofridas e às restrições comerciais impostas, acabariam impotentes. Para o autor, como o Brasil era ligado aos EUA por um considerável tráfego marítimo, era natural que ele fosse alvo destes ataques alemães, ainda mais, devido ao fato de ter rompido relações

² Grupo de países formado por Alemanha, Itália e Japão.

³ Grupo de países formado por França, Grã-Bretanha, EUA e, posteriormente, a ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

diplomáticas e comerciais com os países do Eixo e tomado a decisão de cooperar com os norte-americanos, com a cessão de bases e outras facilidades em território brasileiro.

3.3 A campanha submarina alemã e a declaração de guerra brasileira

O primeiro semestre de 1942 marca o início da campanha submarina do Eixo no Oceano Atlântico. Concentrando seus ataques, inicialmente, no litoral norte-americano, os *U-boats*⁴ encontram na costa leste dos EUA uma grande abundância de alvos, que somada ao despreparo inicial da Marinha de Guerra norte-americana, para uma guerra antissubmarino, resultou no afundamento de 325 navios aliados na região (TEMPONE, 2014). Nesse sentido, o Almirante Saldanha da Gama (1909 - 1990) comenta:

Os submarinos alemães, que esperavam uma forte reação contra os torpedeamentos na costa americana, ficaram surpreendidos com a inexperiência dos ianques. Os próprios americanos chamaram esta fase de “alegre massacre”: os submarinos operando com a costa à vista, torpedeavam os navios silhuetados pelas luzes das alegres praias (GAMA, 1982, p. 86).

Segundo Tempone (2014), gradativamente, os norte-americanos foram acumulando experiência e aprimorando suas táticas de guerra antissubmarino, passaram a construir uma grande quantidade de navios escoltas, a utilizar a formação de comboios com navios mercantes protegidos por navios de guerra, de forma que a navegação de navios solitários foi ficando cada vez mais rara na costa leste dos EUA. Assim, segundo o autor, essas medidas táticas possibilitaram a redução do número de navios mercantes afundados ao longo do litoral atlântico da América do Norte.

Com o aumento da dificuldade de ataque aos comboios aliados, no Atlântico Norte, os submarinos alemães passaram a buscar alvos mais fáceis e mares mais ao sul do hemisfério. Tal fato levou, no segundo semestre de 1942, ao aumento dos ataques aos navios

⁴ Termo que deriva do sistema utilizado pela Marinha da Alemanha para nomear seus submarinos.

mercantes na região central do atlântico, compreendendo o Golfo do México, mares do Caribe e da América Central (TEMPONE, 2014).

Nesse período, os países latino-americanos ainda não eram formalmente considerados beligerantes. Porém, a soma da vontade alemã em asfixiar, de todas as formas, as linhas de comunicações e suprimentos aliadas; mais o fato de a maioria dos países latino-americanos terem se solidarizado com os EUA, rompendo relações diplomáticas e comerciais com os países do Eixo; e mais a gradativa evolução tática e material da Marinha de Guerra dos EUA, aumentando a proteção dos comboios também nos mares do Golfo do México e do Caribe, fizeram com que os submarinos alemães repetissem o padrão anterior e fossem buscar nos mares mais ao sul, onde as tripulações dos navios mercantes e as forças navais locais, despreparadas para se opor à ação submarina, se apresentavam como presas fáceis e seguras para o ataque (TEMPONE, 2014).

Analisando a cinemática da evolução ofensiva alemã, narrada acima, comparada com as perdas sofridas pela marinha mercante brasileira, durante a guerra, podemos inferir que elas estão sincronizadas. Isso pode ser percebido conforme dados apontados por Tempone (2014): em fevereiro e março de 1942, cinco navios mercantes brasileiros foram afundados (Cabedelo, Buarque, Olinda, Arabutã e Cairu), todos na extensão da costa leste dos EUA; entre maio e julho, outros sete dos nossos navios mercantes foram torpedeados e perdidos no Golfo do México, Caribe ou mares próximos (Parnaíba, Gonçalves Dias, Alegrete, Pedrinhas, Tamandaré, Piave e Barbacena); e, a partir de agosto de 1942, passamos a sofrer ataques e afundamentos em território nacional, onde perdemos, inicialmente, em um curtíssimo espaço de tempo, mais cinco navios e uma barça (Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará e a barça Jacira).

Segundo Ferraz (2005), a opinião pública reagiu à agressão sofrida pelo Brasil, principalmente as ocorridas nas nossas águas territoriais, com protestos, comícios, passeatas e

ataques a clubes, associações e empresas de propriedade de cidadãos dos países do Eixo, nas principais cidades brasileiras.

Assim, o desdobramento da guerra submarina irrestrita alemã, que atingiu, em 1942, o litoral atlântico do continente americano, teve um impacto excepcional no que diz respeito à participação, na Segunda Guerra Mundial, de alguns dos mais importantes Estados latino-americanos, com especial destaque ao Brasil, pois, segundo Tempone (2014), ele possuía a maior frota mercante entre os países do Atlântico Sul, cuja contínua destruição, a partir de fevereiro de 1942, foi fator decisivo que o levou à declaração de guerra, em 30 de agosto de 1942, contra os países do Eixo.

4 A PREPARAÇÃO PARA O CONFLITO

Este capítulo buscará mostrar o esforço despendido pelas autoridades brasileiras na organização e preparação da nossa Força Naval, de forma a estar apta a enfrentar o grande desafio que se apresentava, devido a nossa participação da Segunda Guerra Mundial.

4.1 Organizando a força

Como foi visto no capítulo anterior, durante algum tempo após a deflagração do conflito no Continente Europeu, o Governo brasileiro manteve-se neutro. Segundo Castello Branco (1960), para assegurar que seus direitos, devido a essa neutralidade, estivessem sendo respeitados, o Brasil acionou suas Forças Armadas, em especial a Marinha de Guerra, na intenção de repelir as ameaças que se fizessem pelo mar, cabendo a essa a enorme e difícil missão de patrulhar as águas territoriais brasileiras, principalmente no entorno do Nordeste do país. Nesse sentido, o Almirante Saldanha da Gama se manifestou:

Desejou o Brasil, em 1939, manter-se dentro de uma estrita neutralidade, mesmo sentindo, com a experiência de conflagração mundial anterior, que seria muito difícil firmar-se numa posição equidistante (sic) dos valores em confronto. Assim, o Governo brasileiro iniciou, desde 1936, uma sólida preparação para enfrentar a dura época que se aproximava [...]

Dentro das medidas tomadas, ressaltam-se o preparo da Marinha para executar as suas funções, previstas na Constituição. Visava o nosso Estado-Maior da Armada a defender a nossa extensa costa marítima e a proteger as vias de comunicações, essenciais para a conservação das nossas trocas comerciais com o exterior e para manter a navegação de cabotagem [...] (GAMA, 1982, p. 12)

Gama (1982) destaca que o transporte de cabotagem era muito importante para o Brasil naquela época, pois nossa infraestrutura rodoviária e ferroviária eram muito precárias e a cabotagem era a única via de comunicação entre Belém e São Luís, entre Fortaleza e Natal e entre Salvador e Vitória.

Conforme observado por Castello Branco (1960), apenas três navios de guerra, baseados em Natal, eram responsáveis por esta importante tarefa de proteção, formando uma

força simbólica, incapaz de agir com eficiência contra uma ameaça ao nosso tráfego marítimo ou ao nosso litoral. Ainda, segundo o autor, devido à deficiência desses meios, frente à tão importante missão, o Estado-Maior da Armada enviou para Recife, em janeiro de 1942, a Divisão de Cruzadores, composta do cruzador Bahia e dos navios-mineiros Caravelas, Cabedelo e Cananéia. Pouco tempo depois, outros dois navios, o Anibal de Mendonça e o Camocim, juntaram-se a essa Divisão de Cruzadores, porém, os meios empregados continuavam sendo irrisórios e, conforme as palavras de Castello Branco (1913 - 1978), “se naquele instante houvessem os alemães bloqueado as comunicações marítimas e atacado o Nordeste, nada mais teriam encontrado pela frente senão a intrepidez e a bravura de seus filhos” (CASTELLO BRANCO, 1960, p. 87).

Dessa forma, segundo Duarte (1968), visando ao incremento na defesa de nossas fronteiras marítimas, no final de agosto de 1942, com o Brasil já em estado de guerra, o Almirantado, por meio do Decreto nº 10.359, constituiu seis Comandos Navais, dispostos do norte para o sul do país. Para Gama (1982), com a criação destes Comandos, a Marinha de Guerra pode melhor orientar e controlar todas as operações, navais e comerciais, em suas águas adjacentes.

Ainda, segundo Gama (1982), esses Comandos Navais ficaram diretamente subordinados ao Estado-Maior da Armada e deram condições à Marinha para incrementar a organização e a defesa dos portos, sendo os Comandos mais atuantes os seguintes: o do Centro, localizado no Rio de Janeiro, então capital do país, onde se situava o tradicional centro logístico da Marinha; o do Nordeste, com sede em Recife, onde se instalou o comando das forças em operação, sendo criadas bases em Pernambuco e Rio Grande do Norte; e o Comando Naval do Leste, com sede em Salvador, que possuía sob sua responsabilidade uma longa costa do litoral e o porto de Salvador, que ocupava uma posição estratégica importante.

Em paralelo às ações acima citadas, cabe destacar que, desde meados do ano de 1941, encontrava-se baseada em Recife, fruto da cooperação militar entre Brasil e EUA, a Força-Tarefa nº 3, da marinha norte-americana, sob o comando do Contra-Almirante Jonas H. Ingram (1886-1952). Essa Força-Tarefa foi transformada na Quarta Esquadra da Marinha dos EUA, pouco antes da nossa entrada na guerra, tendo a mesma permanecido sob o comando do Almirante Ingram até 14 de novembro de 1944 (GAMA, 1982).

De acordo com Castello Branco (1960), com a entrada do Brasil na guerra, uma Comissão Mista de Defesa, formada entre Brasil e EUA, estudou uma forma de coordenar as ações das forças norte-americanas, citadas no parágrafo anterior, e brasileiras. A partir desse estudo chegou-se à conclusão da necessidade de um comando único para as operações na região. Assim, de acordo com o autor, foi criado o Comando da Força do Atlântico Sul, sob responsabilidade dos EUA e comando do Almirante Ingram, conforme Resolução nº 11, de 13 de novembro de 1942.

Ainda, segundo Castello Branco (1960), visando uma melhor atuação junto à Força do Atlântico Sul, a Marinha do Brasil criou a Força Naval do Nordeste, juntando a Divisão de Cruzadores, baseada em Recife, com alguns outros navios que vieram transferidos do sul do país, tendo seu comando sido confiado ao então Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra (1883-1947), logo depois promovido ao posto de Contra-Almirante.

Um ponto importante a ser destacado, segundo Gama (1982), foi que a Resolução nº 11 apenas atribuíra ao Comando da Força do Atlântico Sul autoridade no que se referia à organização dos grupos tarefa, ao estabelecimento das missões e à designação dos objetivos, não sendo autorizado ao mesmo o controle administrativo e disciplinar das forças brasileiras, bem como a responsabilidade pela defesa terrestre do território nacional e dos estabelecimentos aqui localizados, que competiam somente ao Brasil.

Dessa maneira, segundo os termos da Resolução nº 11, a proteção à navegação, que até aquele momento estava sob responsabilidade da Divisão de Cruzadores, passaria a ser executada pela Força do Atlântico Sul, que, mesmo numerosa, ainda carecia de equipamentos mais modernos e de um melhor entrosamento entre os seus diferentes meios, mas era tudo o que os aliados podiam reunir naquele momento (CASTELLO BRANCO, 1960).

Estava, portanto, constituída a Grande Unidade Naval que dali por diante, iria responsabilizar-se pela segurança da navegação ao longo do litoral e pela cooperação que deveria prestar às Forças Armadas do Brasil na defesa das áreas costeiras do país (CASTELLO BRANCO, 1960, p. 91).

Segundo Castello Branco (1960), a partir da constituição da “Grande Unidade Naval”, citada na passagem acima, o Almirante Ingram, Comandante da Força do Atlântico Sul, ao receber a missão e os meios que lhe foram confiados e diante das possibilidades do inimigo, logo organizou-a em Forças-Tarefa, com diferentes missões, dentre as quais destacamos a Força-Tarefa (FT) 46, pois esta era composta exclusivamente por meios da Força Naval do Nordeste. Segundo Duarte (1968), à FT 46 foram atribuídas as seguintes tarefas: compor os grupos escolta dos trens de Trinidad-Bahia e vice versa (T-B e B-T); escoltar navios entre Belém e os comboios T-B, B-T, quando solicitado; prover outras escoltas, quando solicitado; e prover à segurança de portos brasileiros contra ameaças submarinas inimigas. Segundo Gama (1982), a FT 46 foi dissolvida apenas com o término da guerra.

4.2 Adestrando o pessoal

A Marinha de Guerra não teve significativos incrementos no seu pessoal durante o período da guerra, pois o Governo trouxe ao serviço ativo os reservistas até o limite de idade de 40 anos, apenas com o objetivo principal de aumentar as defesas locais e a vigilância dos portos (GAMA, 1982).

Segundo Gama (1982), na Base Naval de Natal, a Marinha realizou uma convocação de reservistas locais, totalizando aproximadamente 600 homens. De acordo com o autor, visando ao adestramento deste pessoal, foi improvisado um centro de treinamento e aproveitado muitos dos conhecimentos que esses reservistas traziam da vida civil, pois conseguia-se trazer para a Marinha motoristas, escreventes, telegrafistas, pessoal com conhecimento em manobra (pescadores), entre outros, que foram necessários para o guarnecimento das corvetas classe Vidal de Negreiros, cujo o combustível ainda era o carvão.

Para Gama (1982), um grave problema que a marinha brasileira enfrentava à época, na área de pessoal, residia na falta de adestramento das técnicas, táticas e equipamentos voltados à guerra antissubmarino e à proteção dos comboios, que eram total novidade.

Após a assinatura do acordo de cooperação entre o Brasil e os EUA, ficou decidida a cessão de navios antissubmarinos, por parte daquele país, para a Marinha brasileira. Assim, antes da nossa participação na guerra, um oficial da Marinha de Guerra brasileira, que se encontrava em missão nos EUA, foi matriculado na *Fleet Sound School*⁵, em Key West (Flórida). Os conhecimentos adquiridos por este oficial foram tão importantes, que a marinha brasileira decidiu matricular nessa escola mais seis oficiais e doze praças. Esses militares iriam compor o núcleo das tripulações dos dois primeiros caça-submarinos recebidos pelo Brasil (GAMA, 1982).

Conforme Gama (1982), outros caça-submarinos ainda seriam entregues. Então, segundo o autor, uma Comissão de Recebimento foi instalada em Miami, nos EUA, sendo o encarregado dessa comissão o responsável por selecionar os oficiais e praças que seriam treinados para o guarnecimento destes navios e, depois, dos contratorpedeiros de escolta, que também seriam cedidos ao Brasil.

⁵ Instalação da Marinha dos EUA utilizada para treinamento de pessoal em técnicas e equipamentos de guerra antissubmarino.

Os treinamentos tinham duração de cinco semanas e os militares selecionados participavam de aulas teóricas, eram adestrados em simuladores e, principalmente, eram treinados no mar, praticando exercícios de ataque a submarinos, de forma a ocupar todas as posições de guarnecimento (GAMA, 1982).

Algum tempo depois, ainda durante a Segunda Guerra Mundial, dois centros de instrução antissubmarinos foram instalados no Brasil, a Escola de Instrução de Tática Antissubmarino (EITAS) e o Centro de Instrução de Tática Antissubmarino (CITAS), um em Recife e o outro no Rio de Janeiro, respectivamente. Com isso o adestramento do pessoal que iria guarnecer os caça-submarinos e o contratorpedeiros passou a ser realizado no Brasil, nos mesmos moldes do que era feito nos EUA, porém, com simuladores e manuais traduzidos para o português. Ao fim da guerra, o EITAS foi extinto e o CITAS transformou-se no Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML) (BRASIL,1985).

4.3 O reaparelhamento da Marinha

O período entre guerras, do ano de 1918 a 1939, foi caracterizado pelo abandono ao qual foi submetida a Marinha de Guerra brasileira e praticamente toda a atividade nacional relacionada com o mar (ALMEIDA, 2010). Segundo Gama (1982), o primeiro ano da Segunda Guerra Mundial foi muito difícil para as forças navais brasileira, pois estas eram mal equipadas e possuíam um número pequeno de navios, fazendo com que suas necessidades fossem grandes, a tal ponto que o chefes navais da época procuravam uma rápida maneira de recuperação do poder naval, principalmente no setor antissubmarino.

De acordo com Gama (1982), o primeiro passo para essa recuperação foi dado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada que, por meio de um acordo com o Adido Naval norte-americano no Brasil, conseguiu com que os EUA nos transferissem a tecnologia e nos

fornecessem os materiais e equipamentos necessários à fabricação, no Brasil, de modernos contratorpedeiros, que eram leves, rápidos, de grande poder de fogo e possuidores de modernos equipamentos eletrônicos.

Então, coube ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro a construção de três desses navios, o que constituía um grande desafio para a marinha brasileira. As datas de entrega desses contratorpedeiros não ficaram dentro do previsto, pois tivemos algumas perdas de material devido ao afundamento dos navios que os transportavam, sendo tais afundamentos decorrentes de ataques à navegação aliada pelos submarinos inimigos (GAMA, 1982).

Ainda segundo Gama (1982), esses três contratorpedeiros – Marcílio Dias, Mariz e Barros e o Greenhalgh – foram incorporados à Marinha brasileira, em 29 de novembro de 1943, entrando em serviço com armamento provisório instalado no Rio de Janeiro, sendo, mais tarde, nos EUA, montados os armamentos definitivos, além de modernos equipamentos de detecção sonora e radares.

Um outro aspecto observado, visando a execução das medidas essenciais ao reaparelhamento da força e ao desenvolvimento da segurança da navegação de nossos meios navais, foi a criação, em Nova Iorque, e depois transferido para a cidade de Washington-DC, do *Navy Purchasing Office*⁶, hoje transformado em Comissão Naval Brasileira em Washington (CNBW). Essa foi a primeira providência administrativa visando a aquisição de materiais e equipamentos para a marinha brasileira, diretamente no mercado norte-americano (GAMA, 1982).

Essa maior aproximação entre Brasil e EUA foi excelente e, na visão de Gama (1982), as facilidades de aquisição de materiais que a CNBW proporcionou, contribuiu para que a Marinha do Brasil ainda reequipasse alguns dos navios que já possuía, para a luta antissubmarino, executando as seguintes ações: adaptação dos cruzadores Bahia e Rio Grande

⁶ Escritório de compras da marinha brasileira.

do Sul para o lançamento de bombas de profundidade e instalação de aparelhos sonar; transformação dos navios-mineiros classe “Carioca” em corvetas antissubmarinos com sonares, fazendo o mesmo com os navios hidrográficos e rebocadores; instalação de canhão e metralhadora no Navio Tanque Marajó; e montagem de armamentos em alguns navios mercantes.

Ainda na busca por mais meios para a Marinha de Guerra, e por meio de um acordo com o Governo Britânico, que havia encomendado com um estaleiro brasileiro a construção de seis traineiras destinadas à pesca, o Brasil, após sua entrada no conflito, tomou posse dessas embarcações, arcando com a continuidade de suas construções e as transformou em corvetas, que receberam os seguintes nomes: Matias de Albuquerque, Felipe Camarão, Henrique Dias, Fernandes Vieira, Vital de Negreiros e Barreto de Menezes. Suas propulsões eram por meio de caldeiras a carvão, possuíam canhão de 47 mm, metralhadoras antiaéreas e calhas para lançamento de bombas. Elas foram comissionadas entre os anos de 1943 e 1944 e empregadas na proteção antissubmarino aos comboios dos quais fizeram parte (GAMA, 1982).

Porém, os esforços acima citados ainda não foram suficientes para fazer frente ao grande desafio que se apresentava. Assim, segundo Gama (1982), aproveitando os progressos verificados nos entendimentos entre Brasil e EUA, foi levantado na agenda das discussões, entre esses dois países, o fornecimento ao Estado brasileiro de alguns navios para serem empregados na proteção ao tráfego marítimo e no ataque aos submarinos inimigos.

Nesse sentido, em 23 de junho de 1942, o Almirante norte-americano Ingram foi recebido pelo presidente brasileiro, Getúlio Vargas (1882-1954), tendo ambos discutido o fornecimento, à marinha brasileira, de navios para a defesa de nossas linhas de comunicação, o que foi visto com bons olhos pelos norte-americanos. Porém, como o atendimento a essa

solicitação mostrou-se demorado, esse pedido foi reforçado pelo presidente Vargas diretamente ao presidente norte-americano Franklin Roosevelt (BRASIL, 1985).

Após essa pressão direta do presidente brasileiro, de acordo com Duarte (1968), o Brasil recebeu dos EUA, por meio do *Lend-Lease Act*⁷, 24 navios novos, adequados ao esforço que a marinha brasileira se viu obrigada a empreender, tendo sido estes navios entregues e incorporados à nossa Esquadra de forma gradual, durante a vigência da guerra, entre setembro de 1942 e maio de 1945.

Os primeiros navios entregues ao Brasil pelos EUA foram os caça-submarinos da classe “G” – G1-Guaporé e G2-Gurupi. Esses navios possuíam casco de ferro (ficaram conhecidos no Brasil como caças-ferro), motores a diesel, radar, sonar e equipamentos para ataque antissubmarinos, possuíam também canhões de 76 mm e 40 mm, lança-foguetes, metralhadoras de 20 mm, morteiros e calhas para lançamento de bombas de profundidade. Sua guarnição era formada por 60 homens (BRASIL, 1985).

O recebimento dos mesmos foi realizado em Natal, no dia 24 de setembro de 1942, por ordem direta do Almirante Ingram. Suas guarnições foram formadas por militares que já estavam em Natal, lotados no Grupo de Caças, sendo alguns deles cursados na primeira turma de Key West. A qualidade dos militares que guarneceram esses navios era tamanha, que eles suspenderam no mesmo dia em operações de guerra (BRASIL, 1985).

Nas palavras do Almirante Saldanha da Gama,

A entrega antecipada desses navios e a instalação da Comissão de Recebimento em Miami constituíram uma grande vitória, obtida no atendimento dos pedidos brasileiros, como contrapartida das cessões de local para instalação das bases [norte-americanas], algumas usando armazéns dos cais dos portos (GAMA, 1982, p. 67).

Em seguida, foram recebidos pela Marinha do Brasil mais oito caça-submarinos da classe “J” – J1-Javari, J2-Jutaí, J3-Juruá, J4-Juruena, J5-Jaguarão, J6-Jaguaribe, J7-Jacuí e J8-Jundiáí. Estes navios foram produzidos nos EUA com rapidez e baixo custo, eram

⁷ Programa por meio do qual os EUA forneceram, por empréstimo, aos países aliados, armas equipamentos e outros suprimentos, entre os anos de 1941 e 1945.

equipados com sonar, possuíam casco de madeira (sendo aqui chamados de caças-pau), motores à diesel, canhão de 76 mm, metralhadoras de 20 mm, morteiros e calhas para lançamento de bombas de profundidade e sua guarnição era formada por 28 homens (BRASIL, 1985).

De acordo com Gama (1982), os recebimentos desses navios foram efetivados em Miami entre os meses de janeiro e março de 1943, na seguinte sequência: dois grupos, o primeiro (Javari, Jutai e Juruá), em 5 de janeiro de 1943, e o segundo grupo (Jaguarão e Jaguaribe), em 9 de março de 1943, que vieram para o Brasil já em operações de guerra; e um terceiro grupo (Juruema, Jacuí e Jundiá), que deixou Miami, em 29 de março de 1943, em serviço de escolta de comboio.

Conforme apontado por Gama (1982), os norte-americanos julgaram suficientes os navios das classes “G” e “J” entregues, mas as necessidades da Marinha do Brasil, que tinha uma imensa tarefa a realizar, não estavam satisfeitas. Por essa razão e alegando os bons serviços prestados na guerra, segundo o autor, o Governo brasileiro solicitou navios maiores, sendo o pedido recusado, em um primeiro momento, pelos EUA. Porém, de acordo com o autor, uma nova interferência direta do presidente Vargas, com o apoio do Almirante Ingram, possibilitou que as autoridades navais norte-americanas transferissem ao Brasil outros seis caça-submarinos da classe “G”.

Assim, foram recebidos, também nos EUA, entre os meses de junho e novembro de 1943, os caça-submarinos G3-Guaíba, G4-Gurupá, G5-Guajará, G6-Goiana, G7-Grajaú e G8-Graúna, que vieram para o Brasil já integrados em escolta de comboios regulares (BRASIL, 1985).

As operações realizadas por esses 16 navios, transferidos pelos EUA, estavam correspondendo às expectativas do Almirante Ingram de tal forma, que era sua intenção passar, gradativamente, à Marinha brasileira maiores responsabilidades no Teatro de

Operações do Atlântico Sul. Mas para isso, nossa Marinha necessitava de mais meios. Então, o Almirante Ingram apoiou a entrega de mais oito navios ao Brasil, dessa vez contratorpedeiros de escolta, apesar das resistências que recebeu nos EUA. Essa oposição norte-americana foi vencida pelo compromisso que a Marinha do Brasil assumiu de que os navios operariam sem solução de continuidade, após serem transferidos (BRASIL, 1985).

Dessa maneira, esses contratorpedeiros de escolta, que já operavam em águas nacionais, foram recebidos em Natal e tiveram suas bandeiras e tripulações norte-americanas substituídas por brasileiras da seguinte forma: em 1º de agosto de 1944, os B1-Bertioga e B2-Beberibe; em 15 de agosto de 1944, os B3-Bracuí e B4-Bauru; em 19 de dezembro de 1944, os B5-Baependi e B6-Benevente; em 10 de março de 1945, o B7-Babitonga; e em 20 de maio de 1945, o B8-Bocaina (BRASIL, 1985).

Os contratorpedeiros recebidos eram navios antissubmarinos completos, confortáveis e poderosos. Podiam enfrentar tanto os submarinos na superfície quanto sob as águas. Possuíam propulsão diesel-elétrica, dois radares, sonar e um pequeno centro de informações de combate (CIC); cinco canhões, três de 76mm e dois de 40 mm, oito metralhadoras de 20 mm, três tubos lançadores de torpedos, um lança foguetes A/S, morteiros, calhas para lançamento de bombas de profundidade e sua guarnição era composta por 200 homens (BRASIL, 1985).

Finalizando esse período de reaparelhamento da Força, e terminada a guerra na Europa, a Marinha do Brasil ainda recebeu dos EUA, em 16 de julho de 1945, o Navio-Transporte de Tropas Duque de Caxias, que era um navio antigo (construído de 1918), porém totalmente remodelado para o serviço da guerra. O navio chegou no Rio de Janeiro, em 17 de setembro de 1945, trazendo o Terceiro Escalão da Força Expedicionária Brasileira (GAMA, 1982).

Com tudo o que foi dito, neste capítulo podemos verificar o esforço despendido pelas autoridades brasileiras para a organização das nossas Força Navais, como o deslocamento de unidades navais para o nordeste do país e a criação dos Comandos Navais, com o propósito de prover uma defesa mais eficaz de nossas fronteiras marítimas, buscando um melhor controle das operações navais e comerciais e uma melhor defesa dos nossos portos. Também verificamos que a passagem do comando operacional da nossa esquadra à responsabilidade dos EUA visou uma maior integração entre as forças norte-americanas e brasileiras, criando um comando único para as operações no Atlântico Sul.

Outro ponto importante, tratado neste capítulo, foi no tocante ao recrutamento e adestramento do nosso pessoal, que era desprovido das técnicas e táticas voltadas à guerra antissubmarino e à proteção dos comboios. Por último, tratamos do reaparelhamento da nossa força, que foi de fundamental importância para capacitação da nossa esquadra ao enfrentamento do grande desafio que se apresentava: a proteção do nosso tráfego marítimo.

5 OS COMBOIOS CONDUZIDOS PELA MARINHA BRASILEIRA

Após o afundamento de navios brasileiros no litoral de Sergipe, o Brasil adotou, como medida de defesa e proteção do tráfego marítimo, a organização de comboios no trecho compreendido entre Trinidad e o norte do Brasil, assim como ao longo do nosso litoral. O objetivo deste capítulo será analisar como esses comboios foram organizados, como foi a sua operação, quais foram as táticas e técnicas empregadas, quais os equipamentos utilizados para a sua condução e quais os resultados obtidos com o emprego do sistema no Atlântico Sul.

5.1 A organização dos comboios

A organização de um comboio era um desafio complexo, envolvendo interesses de autoridades e de organizações civis e militares. Antes de iniciar o deslocamento, um grande número de atividades para a preparação eram executadas e outras várias medidas de segurança eram postas em prática, de maneira a garantir, o máximo possível, o sucesso do comboio. Os navios mercantes comboiados eram, normalmente, guarnecidos por sinaleiros, telegrafistas e artilheiros, para as comunicações e defesa, sendo fornecidos pela Marinha de Guerra brasileira, de forma sigilosa (BRASIL, 1945).

A Embaixada norte-americana no Brasil, com base na Resolução nº 11, de novembro de 1942, pediu o reconhecimento de 43 observadores navais, a serem alocados nos principais portos nacionais, com a finalidade de organizar os comboios que dali partiriam. Dessa forma, os comboios que partiam dos portos brasileiros eram organizados pelos agentes norte-americanos da seguinte maneira: em Recife, sob responsabilidades do Comando da Força do Atlântico Sul; no Rio, sob responsabilidade da NOB⁸; e em vários outros portos

⁸ Base de Operações norte-americana instalada no Rio de Janeiro.

nacionais, sob a responsabilidade dos escritórios dos observadores navais. Cabe mencionar que a marinha brasileira nunca capacitou seus oficiais para essas atividades (BRASIL, 1985).

Os comboios formados eram escoltados por navios antissubmarinos e de proteção de fogo, dispostos por setores, de forma que nenhum submarino, avião ou navio de superfície inimigo pudessem se opor a um mercante que estava no comboio, sem antes ser localizado (DUARTE, 1968).

Porém, segundo Gama (1982), o Brasil não possuía navios antissubmarinos suficientes para a formação das escoltas; nossos navios mercantes, com velocidades diferentes, faziam muita fumaça ao se deslocarem, possuíam pessoal sem adestramento, não possuíam as luzes regulamentares de navegação e eram incapazes de sinalizar para outros navios. Esses fatos constituíam inconvenientes que necessitavam serem corrigidos para a boa condução dos comboios. Essas correções foram ocorrendo, ao decorrer do conflito, por meio do reaparelhamento da força, conforme mostrado no capítulo anterior.

Os comboios internacionais eram compostos por 45 a 60 mercantes navegando em formaturas compostas por nove a doze colunas. O espaçamento entre essas colunas variava de 600 a 1.000 jardas e entre os navios o espaçamento era de 400 a 600 jardas. Assim, um trem tinha uma frente de quatro milhas (cerca de sete quilômetros) e uma profundidade de 1,7 milha (três quilômetros) (BRASIL, 1985). Os dados mostram como eram grandiosas e complexas as formaturas dos comboios e, nas palavras do Almirante Saldanha da Gama, “o comboio constituía a mais bela formação vista na guerra” (GAMA, 1982, p. 40).

5.2 As operações de comboios

A primeira operação de comboio, realizada por navios brasileiros, ocorreu antes da nossa entrada oficial no conflito, quando estávamos apenas com relações diplomáticas

cortadas com os países do Eixo. Esse comboio, escoltado pela Divisão de Cruzadores, sob o comando do Almirante Dodsworth (1884-1994), foi responsável por proteger os navios que transportavam, de Recife ao Arquipélago de Fernando de Noronha, os soldados do destacamento misto, destinado à ocupação militar daquela ilha (BRASIL, 1945). Já o primeiro comboio regular na costa brasileira, executado pelas forças conjuntas do Brasil e EUA, segundo Duarte (1968), ocorreu após a nossa entrada na guerra e navegou entre Recife e o Rio de Janeiro.

Inicialmente, coube à Força Naval do Nordeste a proteção aos comboios no trecho compreendido entre Recife e Salvador. Porém, com a ampliação dos ataques submarinos inimigos, esta proteção teve que ser estendida, sendo os comboios escoltados para além do sul do Rio de Janeiro. Com isso, a Força Naval do Nordeste passou a ser responsável pela proteção do trecho compreendido entre Recife e a então capital do país – Rio de Janeiro – e a Força Naval do Sul ficou responsável pelo trecho ao sul da capital (BRASIL, 1945).

No início da utilização do sistema de comboios pelo Brasil, os navios norte-americanos estavam presentes nas escoltas sob a responsabilidade da marinha brasileira. Contudo, à medida que nossos navios aumentavam em número e qualidade, estando devidamente equipados e adestrados, os navios dos EUA passaram a integrar apenas de forma eventual as escoltas sob nossa responsabilidade. O contrário também foi observado, ou seja, os nossos navios, frequentemente, faziam parte das escoltas sob a responsabilidade das forças navais norte-americanas, no trecho compreendido entre Recife e as Antilhas (BRASIL, 1945).

Os comboios nacionais, destinados à proteção da nossa navegação de cabotagem eram realizados, principalmente, entre os portos do Nordeste e o porto do Rio de Janeiro, e entre este e o porto de Florianópolis. Além dos comboios destinados à proteção do tráfego comercial, também foram formados comboios militares para o transporte de material bélico e

de tropas do exército brasileiro, entre o Nordeste e o Arquipélago de Fernando de Noronha e entre o Rio de Janeiro e a Ilha de Trindade (BRASIL, 1945).

Segundo Gama (1982), a marinha brasileira, visando à proteção do tráfego marítimo, participou das seguintes escoltas de comboios regulares:

- trecho Recife – Salvador (TB), 18 comboios;
- trecho Trinidad – Belém (TB), 4 comboios;
- trecho Salvador – Recife (BT), 18 comboios;
- trecho Recife – Rio de Janeiro (TJ), 70 comboios;
- trecho Trinidad – Recife (TJ), 39 comboios;
- trecho Rio de Janeiro – Recife (JT), 70 comboios; e
- trecho Recife – Trinidad (JT), 35 comboios.

A rota Rio de Janeiro-Trinidad e vice-versa (JT - TJ), devido à sua grande extensão, foi dividida em duas seções, com o revezamento das escoltas ao largo de Recife. Eventualmente, de acordo com Castello Branco (1960), foram realizados alguns comboios entre o Rio de Janeiro e a Bahia e entre o Rio de Janeiro e Belém, sendo que os navios participantes destes comboios que desejavam acessar qualquer outro porto do litoral brasileiro, que não fosse ponto de partida ou chegada dos mesmos, ao atingirem as proximidades dos portos desejados, abandonavam ou incorporavam aos comboios.

5.3 As técnicas e táticas empregadas nos comboios

Frequentemente um dos navios da escolta do comboio, com contato suspeito, se afastava do seu posto, comunicando tal fato pela fonia, utilizando a linguagem tática. O seu lugar na formação era coberto pelos navios dos setores vizinhos, quando essa caça se prolongava. Se o ataque ao contato suspeito fosse realizado nas proximidades do comboio, o

Comodoro podia ordenar uma mudança de rumo, que era uma manobra tática muito delicada e perigosa, devido às suas consequências na composição do trem, onde todos os navios acendiam as luzes de navegação e manobravam lentamente, com a máxima atenção nos navios próximos, para evitar um abalroamento, que era raro, mas fatal (GAMA, 1982).

Segundo Gama (1982), se um dos mercantes fosse atingido, os demais, de forma emergencial, manobravam buscando seguir em frente, deixando o companheiro ferido sob os cuidados de um escolta. Os navios que ficavam para trás (desgarrados), por não conseguirem acompanhar o comboio, ou eram deixados à própria sorte, ou recebiam proteção especial, no caso de estarem transportando alguma carga valiosa (BRASIL, 1985).

A rota do comboio, os pontos de encontro e as entradas e saídas dos portos mereciam especial cuidado, nos quais a vigilância era redobrada. As noites claras de luar e o horizonte iluminado pelo crepúsculo, ao amanhecer ou entardecer, quando as silhuetas dos mercantes podiam ser mais facilmente visualizadas, constituíam horas de grande apreensão para o sistema, fazendo com que os navios da escolta fossem colocados em regime de postos de combate (BRASIL, 1985).

A tática usada pelos contratorpedeiros, no ataque antissubmarino, era baseada no tiro de artilharia, com projetis chamados mergulhadores, sobre o alvo submarino designado. Os manuais táticos em uso, naquela época, dedicavam poucas páginas ao combate antissubmarino, que era feito a partir do ponto onde fora avistado o periscópio, usando-se bombas de profundidade em pontos sobre a espiral descrita pelo navio que estivesse realizando o ataque, cujos raios dependiam da trajetória do submarino sob a água, no tempo decorrido entre o momento em que fora avistado o periscópio, até a ordem de lançamento. Quando se queria proteger um objetivo em terra, era sugerida a colocação de uma barragem de bombas entre o submarino e o alvo visado (BRASIL, 1985).

Segundo Gama (1982), as técnicas de combate ao submarino já eram conhecidas e estudadas pela Marinha dos EUA, desde 1934, quando esta instalou aparelhos especializados em quatro contratorpedeiros e dois submarinos. Contudo, de acordo com o autor, mesmo o Brasil possuindo uma Missão militar naquele país, nunca nos foi passado conhecimentos sobre os novos desenvolvimentos no setor, talvez, até pelo fato de o assunto sobre guerra antissubmarino sempre ter sido considerado de menor importância para os norte-americanos.

5.4 Os equipamentos utilizados na condução dos comboios

Em 1941, o radar foi instalado em um navio de guerra pela primeira vez para, de 1942 em diante, ser um equipamento comum nos navios de escolta. O aparelho é de extrema utilidade na navegação, pois mede as distâncias e toma marcações de pontos em terra ou na superfície do mar. Os primeiros radares vindos para o Brasil constavam dos equipamentos dos caça-submarinos classe “G”, entregues pelos EUA à marinha brasileira. Os caça-submarinos classe “J”, de madeira, não eram equipados com esse instrumento (BRASIL, 1985). Porém, ao longo da guerra, os navios brasileiros de escolta tiveram o radar instalado, melhorando em muito a sua operação nos comboios, pois, de acordo com Gama (1982), com o radar os escoltas tinham permanente visão global da formação do comboio e seu uso facilitava bastante as manobras de mudança de posto, controle do posicionamento dos navios comboiados, entre outros.

Gama (1982) salienta que o radar permitiu aos navios de escolta manterem a patrulha antissubmarino, durante a noite, em distâncias de aproximadamente 2.000 metros, reduzindo a possibilidade de aproximação de submarinos. Duarte (1968) já havia percebido tal fato quando disse que a detecção de submarinos inimigos pelo radar constituiu uma das maiores causas das grandes perdas alemãs.

O sonar, outro equipamento essencial ao combate antissubmarino, foi desenvolvido, inicialmente, pelos ingleses e aperfeiçoado pelos EUA. Sua utilização permitiu a detecção e identificação de objetos submersos. O equipamento era instalado junto à quilha do navio, podendo funcionar apenas no modo escuta ou emitir sinais morse para os submarinos amigos. O seu alcance eficaz dependia de vários fatores, tais como: a variação de salinidade e temperatura da água do mar; profundidade; turbulência das ondas na superfície; etc. Nas condições normais, um alvo submerso podia ser detectado a distâncias de 2.000 a 3.500 jardas (BRASIL, 1985).

Outro importante método utilizado para a detecção de submarinos no mar foi por meio do monitoramento de suas comunicações. O sistema utilizado foi o HF/DF (*High-frequency direction-finder*), ou radiogoniômetros de alta frequência, que, com estações receptoras no Brasil, Inglaterra, África, Ártico, EUA e Canadá, cruzavam as marcações dos submarinos que emitiam sinais de rádio e determinavam as suas posições (BRASIL, 1985). De acordo com Gama (1982), estas posições eram transmitidas aos Comandantes das escoltas no mar que, quando possível, mudavam o rumo dos comboios, de modo a evitar o encontro com o inimigo.

5.5 Os resultados obtidos com o emprego do Sistema de Comboios

Na costa brasileira, dez *U-boats* alemães e um submarino italiano foram destruídos por grupos de caça e destruição ou foram surpreendidos por aviões, no momento em que vinham à superfície para descanso da tripulação ou reparo do submarino. Porém, os navios brasileiros, sempre empenhados no serviço de escolta dos comboios, não participavam destes grupos, tendo apenas repellido aqueles submarinos inimigos que se aproximavam dos comboios (BRASIL, 1985).

A organização dos comboios de navios mercantes, de todas as nacionalidades, tanto na costa como no trecho final até Trinidad, permitiu a livre comunicação marítima brasileira. Atacar e destruir submarinos constituía um acontecimento marcante na guerra, mas era de menor importância, comparado com a segurança dos mercantes, obtida com os extenuantes trabalhos da organização e condução dos comboios, noite e dia, pelos mares afora de forma ininterrupta (GAMA, 1982).

A quase totalidade das atividades desempenhadas pela Marinha do Brasil, durante a Segunda Guerra Mundial, desenvolveu-se em torno da organização e proteção dos comboios. Por este motivo, merece destaque o grande número de bons serviços prestados durante a guerra pela nossa Marinha. Segundo Gama (1982), é digno que sejam citadas as 16.482.062 toneladas brutas, dos mais de 3.164 navios escoltados em 575 comboios. Desses navios, perdemos somente três (*Fitz John Poter*, *Pelotaslóide* e o *Navio-Transporte Vital de Oliveira*), cujos motivos serão apresentados mais a frente, num total de 14.141 toneladas, o que representa as quase insignificantes percentagens de 0,08% de tonelagem e 0,09% de número de navios (BRASIL, 1985).

Foram percorridos pelos navios escoltas, sem contar os zigue-zagues, nem as pequenas saídas de formatura para reconhecimento, um total de 600.000 milhas, ou seja, aproximadamente 28 voltas em torno da Terra percorrendo a linha do equador (BRASIL, 1985). Isto demonstra o grande esforço despendido pelos homens que estiveram envolvidos no conflito.

Apenas visando uma simples comparação, a Esquadra norte-americana do atlântico comboiou 16.000 navios, o que corresponde a 16 mercantes por navio de guerra; o Brasil comboiou mais de 3.000 navios, fazendo um total superior a 50 navios por escolta (BRASIL, 1985). Estes dados representam, mais uma vez, o esforço conduzido pela marinha

brasileira em realizar esta missão de escolta ao tráfego marítimo e pode ser muito bem resumido, conforme as palavras do Almirante Saldanha da Gama:

Assim, o esforço despendido por nossa Marinha, em relação ao que coube à dos nossos gloriosos Aliados americanos, foi de 4:1, o que muito nos honra, sobretudo se considerarmos que a Marinha americana dispunha sempre de numerosas reservas de pessoal, que permitiam dar certos períodos de descanso às guarnições mais sacrificadas, enquanto que a nossa terminou a guerra com o mesmo número de marujos que lhe viu os primeiros dias, apenas acrescido do pessoal destinado a guarnecer os navios que foram incorporados à esquadra no decorrer da campanha (GAMA, 1982, p. 198).

Cada finalização de um comboio sem incidentes era uma vitória, mesmo que indireta, que se repetiu por centenas de vezes durante a guerra. É importante dizer que, embora tenha havido, por parte dos submarinos inimigos, várias tentativas de ataque aos comboios escoltados por nossos navios, não sofremos perdas significantes, além das três já comentadas. Entretanto, cabe destacar que estas perdas se deram por navios que não puderam seguir os seus comboios, sendo assim, muitas vezes torpedeados (BRASIL, 1985).

A seguir apresentamos, segundo Duarte (1968), as causas que resultaram no afundamento dos navios comboiados por nossas escoltas, citados anteriormente: o torpedeamento do cargueiro norte-americano *Fitz John Potter* deu-se por motivo de atraso desse navio na formatura do comboio e por não ter exercido a conveniente vigilância; o Pelotaslóide afundou na entrada do porto onde deveria haver uma cobertura dos navios locais, depois de desfeito o dispositivo de escolta. No caso do Navio-Transporte Vital de Oliveira, temos que registrar que a escolta de um pequeno caça-submarino, sem radar, era insuficiente para a missão, como também, num ponto de inflexão da rota, como no caso do Farol de São Tomé, deveria haver uma maior proteção local cobrindo a área, antes da chegada do transporte de guerra.

Finalizado este capítulo, observamos a complexidade que se impõe na organização de um comboio, o que justificou a necessidade de incremento de meios à nossa Força Naval, bem como uma melhor capacitação do nosso pessoal. Vimos como era difícil a condução de um comboio no mar, frente às iminentes ameaças que rondavam nossos meios,

sendo necessária a divisão do trajeto percorrido pelos navios comboiados em trechos específicos, com a finalidade de proporcionar o revezamento dos navios escoltas e, conseqüentemente, melhorar o nível de proteção aos comboios.

Podemos também verificar as técnicas e táticas empregadas, que associadas aos novos equipamentos de detecção utilizados pelos navios escolta, foram essenciais para o sucesso das operações empregadas pela Marinha do Brasil. Tal sucesso, apresentado por meio de números, traz, de forma clara, a importância que teve o emprego do Sistema de Comboios para a navegação segura no Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial.

6 CONCLUSÃO

O propósito deste trabalho foi analisar se a participação da Marinha do Brasil no Sistema de Comboios adotado no Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial, entre os anos de 1942 e 1945, contribuiu com a segurança do tráfego marítimo local. Para tal, foi realizada uma pesquisa documental e bibliográfica, com o uso de uma metodologia histórica e dedutiva.

Em um primeiro momento, verificamos que a importância de se garantir a proteção do tráfego marítimo estava diretamente relacionada com o grau de dependência que cada Estado possuía em relação ao mesmo. Vimos que em um conflito buscava-se manter as próprias linhas de comunicações marítimas e interromper as do inimigo e que a guerra de curso, como uma forma singular de ataque a essas comunicações, era capaz de criar um obstáculo ao tráfego marítimo de forma a impedir que o inimigo desfrutasse dos benefícios advindos do uso do mar. Vimos, também, que o submarino, quando empregado neste tipo de guerra, era um instrumento eficaz de ataque devido à sua principal característica que era a surpresa e que o procedimento mais utilizado na proteção direta contra esta ameaça foi a formação de comboios, acompanhados por uma escolta de navios de guerra.

Depois, descrevemos como a guerra submarina irrestrita alemã, na Segunda Guerra Mundial, seguiu uma cinemática evolutiva de ataques de norte para sul, do litoral atlântico do continente americano. Mostramos que estes ataques causaram um enorme impacto no que diz respeito ao tráfego marítimo entre os EUA e vários Estados latino-americanos, com especial destaque ao Brasil, que foi sofrendo perdas de navios mercantes, afundados por submarinos alemães, desde a costa leste daquele país, passando pelo mar do Caribe, América Central, até que, em agosto de 1942, esses afundamentos passaram a ocorrer em águas nacionais.

Mostramos, também, que as constantes baixas de navios mercantes, sofridas pelo Brasil, a partir de fevereiro de 1942, somadas à forte reação da opinião pública brasileira, culminaram com a participação efetiva do Brasil na Segunda Guerra Mundial, lutando ao lado dos países aliados.

Apresentamos o esforço realizado pelas autoridades brasileiras para a organização da nossa Força Naval, com o reposicionamento de unidades navais no nordeste do país e com a criação dos Comandos Navais, distribuídos de norte a sul do Brasil, com o propósito de prover uma defesa mais eficaz das nossas fronteiras marítimas e dos nossos portos, bem como um melhor controle das operações navais e comerciais brasileiras, sempre com vistas a se proteger da ameaça alemã. Vimos, também, que a nossa Esquadra atuou, durante o período em que estivemos em guerra, sob o comando operacional da Marinha dos EUA, visando proporcionar uma maior integração entre as forças norte-americanas e brasileiras, que operavam no Atlântico Sul.

Outro aspecto que buscamos mostrar foi o recrutamento e adestramento do nosso pessoal nas técnicas e táticas voltadas à guerra antissubmarino e à proteção dos comboios que, até aquele momento, eram desconhecidas na nossa marinha. Em seguida, tratamos do reaparelhamento da nossa Força Naval, mostrando o esforço nacional para a construção, no Brasil, de alguns meios navais e a adaptação de outros meios que já possuíamos, com a finalidade de se opor à ameaça submarina que se apresentava. Tratamos, também, do recebimento de novos meios, vindos dos EUA, que foram de fundamental importância para a capacitação da nossa Esquadra frente ao grande desafio de proteger o nosso tráfego marítimo.

Por fim, mostramos como era complexa a organização de um comboio e o grande número de navios escoltas que este sistema exigia. Essa necessidade justificou o incremento de meios e uma melhor capacitação do nosso pessoal à nossa Força Naval. Vimos que as dificuldades na condução dos comboios, frente às ameaças que rodavam os mesmos, resultou

na divisão do trajeto percorrido pelos navios escoltas em trechos menores e específicos, de forma a proporcionar o revezamento dos mesmos com o objetivo de melhorar o nível de proteção aos comboios.

Mostramos, também, que as técnicas e táticas empregadas, somadas aos novos equipamentos de detecção, utilizados pelos navios escoltas, foram de suma importância para o sucesso das operações conduzidas pela marinha brasileira. Tal sucesso, que foi apresentado por meio de números, sendo o principal deles o de apenas três navios afundados após o início das escoltas realizadas pela nossa marinha, nos traz, de forma clara, a importância que teve o emprego do Sistema de Comboios e o papel fundamental que a Marinha do Brasil teve na condução desse sistema no Atlântico Sul, fruto do seu esforço na organização, preparo e reaparelhamento da força.

Dessa forma, acreditamos ter atingido o objetivo deste trabalho, concluindo que a participação da Marinha do Brasil no Sistema de Comboios adotado no Atlântico Sul, durante a Segunda Guerra Mundial, entre os anos de 1942 e 1945, contribuiu com a segurança do tráfego marítimo local.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial: considerações históricas e estratégicas. In: _____ . *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010. p. 295-319.

BRASIL. Câmara dos Deputados. Decreto-Lei n. 1.561 de 02 de setembro de 1939. Aprova as regras de neutralidade no caso de guerra entre potências estrangeiras, não americanas. *Diário Oficial da União*, Poder Executivo, Rio de Janeiro, RJ, 02 set. 1939. Seção 1. p. 21265. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-1561-2-setembro-1939-411486-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 17 jul. 2019.

BRASIL. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, v.5, 1945. p. 33-48.

BRASIL. Ministério da Marinha. *História naval brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, v.5, Tomo II, 1985. 464 p.

BRASIL. Escola de Guerra Naval. *Noções de Estratégia Naval (LS-III-0401A)*. Rio de Janeiro: EGN, 2004. 128p. Em várias numerações. Disponível em: <https://www.ead.marinha.mil.br/moodle/pluginfile.php/50997/mod_folder/content/0/PPE%20%20PEU%20%20INSTRU%C3%87%C3%95ES/Trabalho%20III-C-2-T2%20%28TGSm%29%20Estrat%C3%A9gia%20Naval/LO/Para%20todos%20os%20grupos/No%C3%A7%C3%B5es%20de%20Estrat%C3%A9gia%20Naval.pdf?forcedownload=1>. Acesso em: 09 jul. 2019.

BRASIL. Escola de Guerra Naval. *Controle do Tráfego Marítimo (EGN-491)*. Rio de Janeiro: EGN, 2017. 92p. Em várias numerações.

CASTELLO BRANCO, Manoel Thomaz. *O Brasil na II grande guerra*. Rio de Janeiro, RJ: Biblioteca do Exército, 1960. 630p.

COUTAU-BÉGARIE, Hervé. *Tratado de estratégia*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 2010. 776p.

DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1968. 367p.

FERRAZ, Francisco César Alves. *Os brasileiros e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005, 79p.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi Ed., 1982. 291p.

TEMPONE, Victor. A Batalha do Atlântico e o Brasil na II Guerra Mundial. *Revista Navigator*, Rio de Janeiro, v.9, n.18, 2014. p. 89-102. Disponível em: <http://revistanavigator.com.br/navig18/N18_index.html>. Acesso em: 14 jun. 2019.

ANEXO A



FIGURA 1 – Mapa de navios brasileiros afundados durante a Segunda Guerra Mundial. 01. Buarque, 16/02/42; 02. Olinda, 18/02/42; 03. Cabedelo, 25/02/42; 04. Arabutã, 07/03/42; 05. Cairú, 08/03/42; 06. Parnaíba, 01/05/42; 07. Com. Lira, 18/05/42; 08. Gonçalves Dias, 24/05/42; 09. Alegrete, 01/06/42; 10. Paracuri, 05/06/42; 11. Não Identificado, 05/06/42; 12. Pedrinhas, 26/06/42; 13. Tamandaré, 26/07/42; 14. Piave, 28/07/42; 15. Barbacena, 28/07/42; 16. Baependi, 15/08/42; 17. Araraquara, 15/08/42; 18. Aníbal Benévolo, 16/08/42; 19. Itagiba, 17/08/42; 20. Arará, 17/08/42; 21. Não Identificado, 22. Jacira, 19/08/42; 23. Osório, 27/09/42; 24. Lages, 27/09/42; 25. Antonico, 28/09/42; 26. Porto Alegre, 03/11/42; 27. Apalóide, 22/11/42; 28. Brasilóide, 18/02/43; 29. Afonso Penna, 02/03/43; 30. Tutóia, 01/07/43; 31. Pelotaslóide, 04/07/43; 32. Shangri-lá, 22/07/43; 33. Bagé, 01/08/43; 34. Itapagé, 26/09/43; 35. Cisne Branco, 26/09/43; 36. Campos, 23/10/43; 37. Vital de Oliveira, 20/07/44; 38. Camaquã, 21/07/44; 39. Bahia, 04/07/45.

Fonte: SENTANDO A PUA. Disponível em: <<http://www.sentandoapua.com.br/portal3/brasil-na-guerra-mainmenu-96-sp-1684242632/guerra-navalnavios-brasileiros-em-combate/mapa-dos-ataques>>. Acesso em: 02 ago. 2019.

ANEXO B

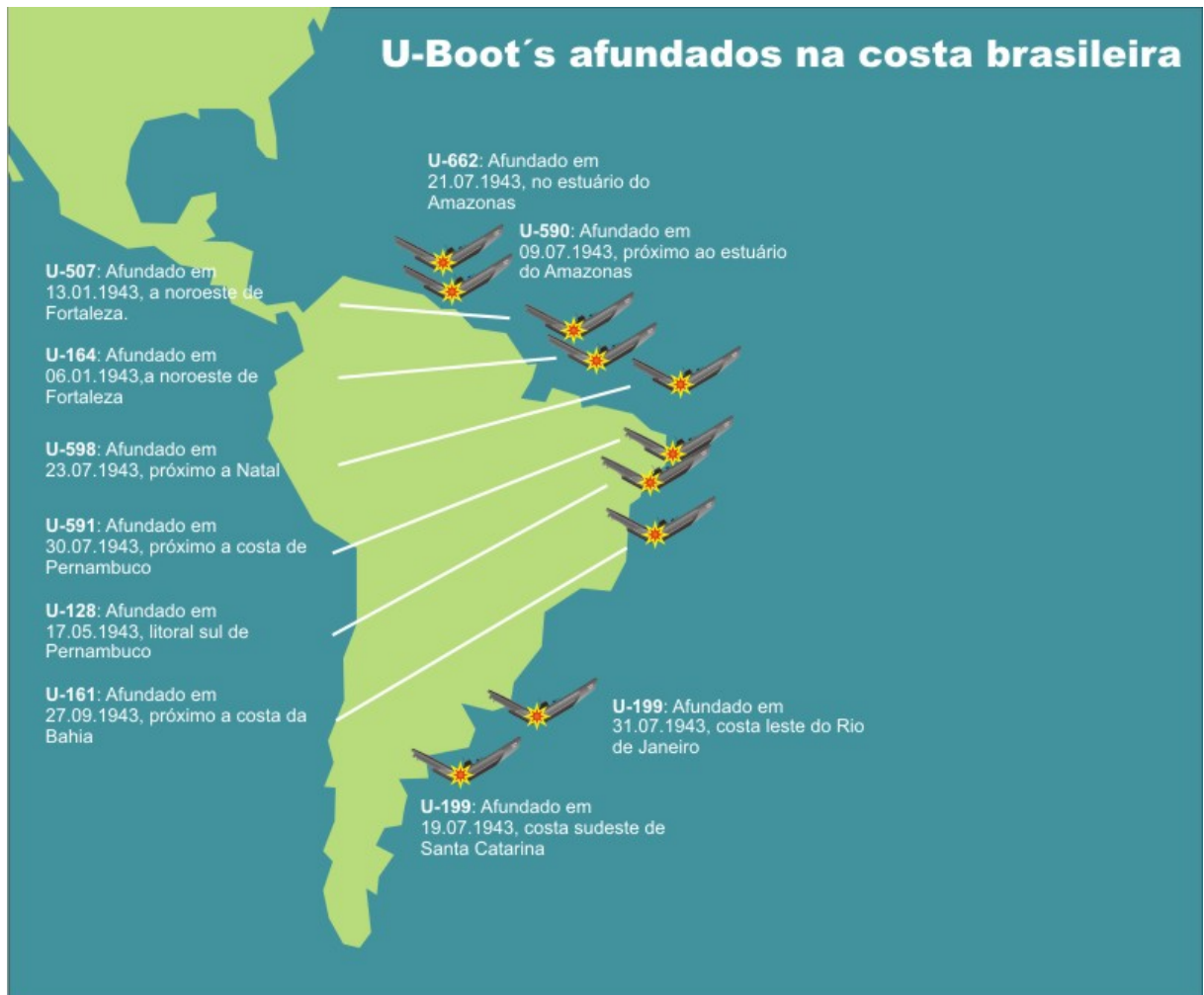


FIGURA 2 – Submarinos alemães afundados ao longo da costa brasileira.

Fonte: FUNDAÇÃO RAMPA. Disponível em: <http://www.fundacaorampa.com.br/evento_submarino.htm>. Acesso em: 02 ago. 2019.