

83º aniversário de criação da **FORÇA NAVAL DO NORDESTE**

Guilherme Mattos de Abreu *

O Vice-Almirante João do Prado Maia, veterano da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), em um de seus escritos registrou que “a História sempre foi, em todos os tempos, a maior fonte de ensinamentos de que dispõe a Humanidade”. Argumento que se aplica ao aniversário que hoje comemoramos e que nos leva a retroceder à década anterior à criação da Força Naval do Nordeste (FNNE).

O Brasil era muito dependente do tráfego marítimo, em meados dos anos 1930, tanto para o comércio exterior quanto para a cabotagem. Era como se fosse um arquipélago, conectado pelo transporte marítimo, visto ser mal servido por vias interiores. O comércio exterior era limitado à exportação de uns poucos produtos. Importava-se de tudo, como manufaturas, carvão, derivados de petróleo, munição etc.

Alocução alusiva ao
83º Aniversário da Criação
da Força Naval do Nordeste,
proferida na Sede da Esquadra
em 30 de outubro de 2025.



As Forças Armadas estavam debilitadas, pois não acompanharam as evoluções de seu tempo. A Marinha ainda era constituída, basicamente, pelos navios da Esquadra de 1910. A construção militar naval estagnara, não se construindo um único navio de guerra relevante na República.

O Ministro da Marinha, Almirante Protógenes, em relatório ao Presidente, assinalava que a Esquadra agonizava e estava completamente desparelhada e destreinada, por não se fazer ao mar. Clamava pelo renascimento do Poder Naval, o que de fato seria tentado, com a ativação de um programa estabelecido em 1932.

Foi uma retomada difícil, considerando a limitada capacitação industrial e científico-tecnológica do Brasil e as restrições econômicas, na esteira da crise de 1929. O cenário internacional também se mostrava conturbado, em ritmo crescente.

Corveta “Caravelas”,
construída no
Arsenal de Marinha
do Rio de Janeiro e
integrante da FNNE
Fonte: Flickr MB



O programa envolvia a aquisição de navios no exterior e a construção de outros no País. No que se refere aos meios que se buscou fora, a Marinha não teria sucesso em obter contratorpedeiros de segunda mão nos Estados Unidos. Seis contratorpedeiros encomendados e em construção na Inglaterra seriam requisitados pelo Almirantado britânico e incorporados à *Royal Navy*, à medida que ficaram prontos. Ironicamente, apenas três submarinos italianos foram recebidos, em 1937.

Dos meios em construção no Brasil, os navios de maior porte, como os três contratorpedeiros Classe M, cuja construção fora iniciada no Arsenal de Marinha em 1937, somente se fariam ao mar com o conflito em andamento. Apenas as pequenas corvetas, originalmente navios-mineiros, seriam incorporadas, em 1939.

A mobilização se mostrara tardia! Como sinalizara Rui Barbosa décadas antes, Esquadras não se constroem ou se obtêm com rapidez.

A 2ª Guerra Mundial começaria com a invasão da Polônia, em 1º de setembro de 1939. Não esperaria terminar o mês para chegar ao Atlântico Sul, pois, no dia 30, o Navio Mercante inglês “Clement”, que suspendera de Recife pela manhã, seria afundado pelo Cruzador “Almirante Graf Spee”. O “Graf Spee” faria mais vítimas nos Oceanos Atlântico e Índico, provocando uma grande operação de caça por franceses e britânicos. Por fim, após enfrentar uma Força Tarefa da *Royal Navy*, na Batalha do Rio da Prata, foi afundado pela própria tripulação, ao largo de Montevideú, em 18 de dezembro. Com tais eventos em andamento, unidades da Esquadra, inclusive da Aviação Naval, foram deslocadas para o Sul, para monitorar a situação.

O saliente nordestino era importante para o esforço de guerra aliado, dado ser o ponto de maior aproximação com a África, provendo um estrangulamento que facilitava as patrulhas, além de ser o único viável para os meios aéreos da época cruzarem o Atlântico com segurança. Servia como escala para o envio de suprimentos para as forças que combatiam no continente africano, já no início do conflito.

Era vulnerável a eventuais ataques e essa ameaça era fortemente encarada pelos norte-americanos. Navios da *US Navy* passaram a frequentar

o litoral brasileiro – onde mais tarde, alguns ficariam baseados, com a ativação do Comando da Força Naval do Atlântico Sul; e a Força Aérea do Exército dos Estados Unidos passou a, discretamente, se instalar no território nacional.

A principal ameaça no contexto da Batalha do Atlântico era representada pelos submarinos. No entanto, a nossa Esquadra não possuía equipamentos e armamento para localizar e destruir submarinos, bem como não conhecia nem mesmo os novos procedimentos de combate antissubmarino, baseados no emprego do sonar. Tratava-se de inovação tecnológica, que nem mesmo a Marinha dos Estados Unidos, inicialmente, dominava.

O primeiro ataque à Marinha Mercante brasileira – um metralhamento por aeronave da Luftwaffe – ocorreu no Mediterrâneo, com o País ainda neutro, em 1941. Seguiram-se várias ações, com o emprego de submarinos alemães e italianos, no litoral da América, no Atlântico e Mar do Caribe. Ao todo, doze navios mercantes brasileiros foram afundados, com um total de 192 mortos, até o fim de julho de 1942.

As atitudes cada vez mais claras de alinhamento do Brasil com os Aliados levaram o Alto Comando Alemão a planejar uma operação de maior envergadura contra os principais portos nacionais que, felizmente, foi limitada pela pouca disponibilidade de apoio logístico e também, consta, pelos efeitos que poderiam gerar nos demais países do continente. Mas, ainda assim, foi impactante.

Entre 15 e 19 de agosto de 1942, o submarino U-507 afundou cinco navios e uma barcaça empregados em cabotagem, ao longo do litoral de Sergipe e Bahia. Foi uma carnificina - morreram 607 pessoas, entre tripulantes e passageiros, o que incluía homens, mulheres e crianças. Essas perdas causaram forte comoção nacional, reverberada pelas manchetes dos jornais e por manifestações de rua nas maiores capitais, todas clamando pela guerra.

O Arquipélago Brasil parou, ante a ameaça submarina! O Brasil declarou estado de beligerância em relação à Alemanha e à Itália, em 22 de agosto; e em estado de guerra em 31.

Nessa conjuntura, é incômodo constatar a terceirização da Defesa Nacional, como apontado pelo historiador norte-americano Frank MacCan.



O Presidente Vargas, em reunião com o Almirante Jonas Ingram, Comandante da Força Naval do Atlântico Sul, que também acumulava o Comando da 4ª Esquadra norte-americana, em 29 de setembro, conferiu-lhe autoridade integral sobre a Marinha e a Força Aérea brasileiras e total responsabilidade pela defesa de toda a extensão de nossa costa.

Assim, foi estabelecido um comando único para a Força Naval do Atlântico Sul, tendo como subordinada a Força Naval do Nordeste, criada em 5 de outubro de 1942. Seu comando foi atribuído ao Capitão de Mar e Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, logo promovido a Contra-Almirante. Seus atributos de liderança e profissionalismo foram essenciais para a superação dos obstáculos que a Força enfrentou.

A primeira ação operativa de impacto foi a organização dos comboios nos portos nacionais. O emprego do sistema de comboios e a patrulha antissubmarino empreendidos pelas forças aeronavais aliadas levariam a uma drástica diminuição nas perdas de navios mercantes.

Também se receberam novos meios, que demandaram intenso adestramento e estrutura de manutenção – o que nos traz à lembrança o trabalho realizado por outro líder naval – o Almirante Ary Parreiras. Além disso, alguns dos navios antigos receberam sonares, calhas para o lançamento de bombas de profundidade e armas secundárias e mais modificações específicas para enfrentamento de ameaças aérea e de superfície. Uma quantidade expressiva de militares foi enviada para os programas de instrução criados na *US Navy*, para serem instruídos nas táticas antissubmarino e no

uso e manutenção dos novos navios, equipamentos e armas.

A Marinha se envolveria na 2ª Guerra por mais tempo que o próprio País, com algumas movimentações relacionadas ao conflito, já em 1939. Sua participação efetiva se iniciou em 1941, com o posicionamento da Corveta “Camaquã”, formalmente em patrulha de guerra no litoral nordeste. Só terminou alguns meses após o Armistício, depois de assegurado que o Atlântico Sul estava efetivamente livre de submarinos desinformados sobre o término da guerra.

Os ganhos operacionais e materiais provenientes da participação no conflito foram muitos, mas parecem apegunhar-se, quando lembramos que a guerra nos custou muitas vidas, tanto civis quanto militares, totalizando 1.474 fatalidades no mar.

Os registros da atuação da Força Naval do Nordeste chamam a atenção, ao serem confrontados com o número limitado de meios: 3.164 navios comboiados, sendo 1.577 nacionais, em 575 comboios. 99% dos navios protegidos alcançaram os seus destinos. Um feito que impressiona! Mesmo assim, principalmente pelos afundamentos anteriores à declaração de guerra, 21% da Marinha Mercante brasileira foi perdida por torpedeamentos. No total, 29 submarinos alemães e dez italianos operaram no Atlântico Sul; dos quais doze seriam afundados. Também atuaram alguns corsários de superfície.

Chegando ao final, retomo ao argumento do Almirante João do Prado Maia, quanto aos ensinamentos da História, para fundamentar a conclusão.

Como primeiro ponto, recorde que o saudoso Almirante Hélio Leoncio Martins costumava chamar nossa atenção de que os oficiais que efetivamente atuaram na guerra eram majoritariamente jovens. Após o conflito, foram ousados a ponto de procurar influenciar a mentalidade da Marinha – aquela parcela ainda na rotina, apegada aos mesmos hábitos e procedimentos.

O segundo ponto é que os efeitos desta mudança de mentalidade foram granjeando eficácia, na medida em que essa “jovem guarda” ganhava antiguidade e autoridade.

Moldaram uma nova Marinha, reorganizada e em níveis operativos invejáveis. Os almirantes que conduziram essas importantes transformações, a partir dos anos sessenta, eram aqueles então jo-

vens oficiais, que tiveram um duro aprendizado na guerra. Alguns desses legados podem ser encontrados aqui em Mocanguê.

Mares tempestuosos fazem bons marinheiros! Tempos difíceis forjam grandes líderes!

A nossa reverência e reconhecimento a esses oficiais pelo legado que deixaram.

Passemos os olhos para o cenário internacional instável em que estamos inseridos – o qual confirma o prognóstico de instabilidade que já aparecia em análises prospectivas dos anos noventa, para o primeiro quarto de século – o que era e é preocupação da Marinha há décadas.

Recorda-se que faz pouco mais de 21 anos que o Almirante Guimarães Carvalho, em artigo seminal, apresentou para a sociedade o tema Amazônia Azul. No artigo, alertava que “toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça, impondo ao detentor o ônus da proteção”. Uma advertência para o porvir, que, com diversas redações, fizera parte das preocupações de seus antecessores e sucessores. A qual – se constata – encontrou pouco eco, ao menos até recentemente.

No cenário atual, a vulnerabilidade de nosso país para ações no mar ou vindas do mar mostra-se perceptível em escala muito maior do que a que se verificou há 83 anos. Além disso, compartilhamos a vulnerabilidade com o nosso entorno, suscetível a disputas por recursos e a conflitos por procuração, e por onde passam as extensas linhas de comunicação marítimas, das quais dependem o comércio exterior e a vida da Nação.

Sendo o maior país e a maior economia da América do Sul, é natural que a dimensão do Brasil traga demandas da circunvizinhança, bem como responsabilidades, a que não se poderá furtar. É importante que se reflita em como atender a tais demandas, principalmente porque forças navais são de demorada maturação, não podendo ser improvisadas.

A História nos serve como ensinamento e advertência para o futuro. Que a lembrança dos esforços e dos feitos da Força Naval do Nordeste continuem a servir como motivação para mudar esse quadro de vulnerabilidade. ■



* Contra-Almirante (Ref°)