

# VENTURAS E DESVENTURAS DE UMA EXPERIÊNCIA SINGULAR: A DIVISÃO NAVAL BRASILEIRA NA ÁFRICA EM 1918

**Francisco Eduardo Alves de Almeida (\*)**

## CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A disposição do Brasil em manter-se neutro no conflito foi evidenciada desde o primeiro minuto de combates na Europa em 1914. Naqueles dias conturbados prevalecia no país uma tendência natural de simpatia a favor dos aliados, principalmente por que a elite nacional via na educação e na cultura francesas seus principais paradigmas. A neutralidade foi a marca brasileira nos três primeiros anos de guerra, mesmo quando Portugal foi a ela arrastada em março de 1916.

O bloqueio sem restrições firmado pelo governo alemão em 31 de janeiro de 1917 trouxe não só mal-estar a todos os neutros, mas também preocupação ao Governo Brasileiro que dependia fundamentalmente do mar para escoar a produção de café para a Europa e os Estados Unidos, nossos principais compradores. Ademais, importávamos muitos produtos da Inglaterra que naquela altura lutava desesperadamente nos campos franceses e enfrentava com

preocupação os ataques dos submarinos alemães a seu tráfego marítimo.

O Brasil apresentou, inicialmente, seu protesto formal à Alemanha, sendo logo depois obrigado a romper relações comerciais com esse país, mantendo-se, contudo, ainda, na mais rigorosa neutralidade. O que veio a modificar a atitude brasileira foi o afundamento do navio mercante *Paraná* ao largo de Barfleur na França, apesar de ostentar a palavra Brasil pintada no costado e a Bandeira Nacional içada no mastro. Naquela oportunidade a população na capital Rio de Janeiro atacou firmas comerciais alemães, criando grande desconforto para o governo de Wenceslau Braz. Seguiu-se então o rompimento das relações diplomáticas com o governo alemão em 11 de abril de 1917.

Um fato importante que influenciou também na decisão de se romper relações com o Império Alemão foi a atitude de protesto dos Estados Unidos com o bloqueio irrestrito, tendo sofrido por isso o torpedeamento de dois de seus navios. Tais acontecimentos motivaram a declaração de guerra norte-americana. Mantínhamos até esse ponto laços comerciais profundos com esse país e claras simpatias com os

---

**(\*) O autor é CMG e Sócio-titular do IGHMB e Mestre em História.**

Aliados.

No mês de maio o segundo navio brasileiro, o *Tijuca*, foi torpedeado nas proximidades de Brest na costa francesa. Seis dias depois seguiu-se o mercante *Lapa*. Antes ele fora abordado por submarino alemão, mandando que a tripulação deixasse o vapor para depois torpedeá-lo. Esses três ataques levaram Wenceslau a decretar o arresto de 45 navios dos Impérios Centrais aportados no Brasil e a revogação da neutralidade. Muitos deles encontravam-se danificados por sabotagem. Isso não impediu que o Brasil utilizasse 15 deles e repassasse 30 por afretamento para a França. Um fato curioso foi o arresto da canhoneira alemã *Eber*, surta no porto de Salvador. Tratava-se assim de navio militar e não de vapores mercantes, como dos 45 navios arrestados. Antes de ser abordada por autoridades brasileiras e percebendo essa medida os tripulantes queimaram esse vaso de guerra e conseguiram transferir para outro navio mercante que se evadiu dos portos nacionais com o armamento e os homens especializados que seriam ainda úteis à Marinha Alemã.

Quatro meses se passaram até que novo navio brasileiro fosse atacado e afundado, dessa feita foi o vapor *Tupi* nas imediações do Cabo Finisterra. O caso tornou-se grave na medida em que o comandante e o despenseiro foram aprisionados por um submarino alemão e nunca mais se teve notícia de seus destinos. Oito dias depois, em 26 de outubro de 1917 o Brasil reconhecia e proclamava o estado de guerra com o

Império Alemão.

Como estava o Brasil naquela oportunidade para enfrentar os germânicos?

## **O PREPARO DO BRASIL PARA A GUERRA E A MARINHA**

O governo brasileiro tinha consciência de que a grande ameaça seria o submarino alemão, ávido por atacar os nossos navios mercantes que mantinham o comércio com outros países em pleno desenvolvimento. Além disso, naquela oportunidade, não existiam estradas pavimentadas ligando o sul e sudeste com o norte e nordeste. Todas as comunicações entre essas regiões eram feitas por mar, daí nossa grande vulnerabilidade estratégica. Tanto a Marinha Mercante como a de Guerra seriam as grandes protagonistas brasileiras nesse confronto.

Nossa Marinha Mercante era modesta, no entanto, desde os primeiros anos do século, os governos que se sucederam procuraram aparelha-la, o que foi auspicioso, pois teríamos na guerra um teste fundamental para a manutenção de nosso fluxo comercial.

No início da guerra também, quando ainda o Brasil mantinha irrestrita neutralidade, diversos países envolvidos no conflito, ávidos para cobrir as perdas provocadas por afundamentos, ofereceram propostas de compras de muitos de nossos mercantes. Propostas de compras do Lloyd Brasileiro foram comuns. Entretanto o governo nacional,

premiado pela necessidade de manter o comércio com outros países e de escoar o nosso principal produto, o café, principalmente com os Estados Unidos, impediu todas essas tentativas de arrendamento. Ao final essa ação veio a ser fundamental para o Brasil.

Nossa Marinha de Guerra era centrada na chamada Esquadra de 1910, com navios relativamente novos construídos na Inglaterra sob o Plano de Construção Naval do Almirante Alexandrino Faria de Alencar, Ministro da Marinha de então. Eram ao todo dois encouraçados tipo “dreadnought”, o *Minas Gerais* e o *São Paulo*, dois cruzadores tipo “scouts”, o *Rio Grande do Sul* e *Bahia* que viria a ser perdido tragicamente na Segunda Guerra Mundial e 10 contratorpedeiros de pequenas dimensões. O curioso desses meios era que todos eram movidos a vapor, queimando carvão.

Desde o início da participação brasileira no conflito, o governo nacional decidiu-se pelo envio de uma Divisão Naval para operar em águas européias, no entanto algumas ações logo se evidenciaram antes mesmo da declaração de guerra.

No principal porto do país, o do Rio de Janeiro, e centro econômico e político mais importante, instituiu-se uma linha de minas submarinas cobrindo 600 metros entre as Fortalezas de Lage e Santa Cruz. Duas ilhas oceânicas preocupavam as autoridades navais de então devido a possibilidade de serem utilizadas como pontos de refúgio de navios inimigos. As de Trindade e Fernando de

Noronha. A primeira foi ocupada militarmente em maio de 1916 com um grupo de cerca de 50 militares. Uma estação radiotelegráfica mantinha as comunicações com o continente e freqüentemente Trindade era visitada por navios de guerra com o reabastecimento. Quanto a Fernando de Noronha lá existia um presídio do Estado de Pernambuco. A Marinha, então, passou a assumir a defesa dessa ilha destacando um grupo de militares para guarnecê-la. Não houve nenhuma tentativa de ocupação por parte dos alemães.

Com o estado de guerra declarado os ataques aos mercantes brasileiros continuaram. Em 2 de novembro nas proximidades da Ilha de São Vicente na costa africana foram torpedeados mais dois navios, o *Guaíba* e o *Acari*. Depois de atingidos, os seus comandantes conseguiram os encalhar, salvando-se a carga, não impedindo, no entanto que vidas brasileiras fossem perdidas.

Outro ataque já no ano de 1918 aconteceu ao mercante *Taquari* da Companhia de Comércio e Navegação, na costa inglesa. Desta feita o navio por atingido por tiros de canhão, tendo tempo de arriar as baleeiras que, no entanto, foram metralhadas, provocando a morte de oito tripulantes.

Esses ataques insuflaram ainda mais a opinião pública brasileira que influenciada por campanhas jornalísticas e declaração de diversos homens públicos, exigiu um comprometimento maior com a

causa Aliada, com a participação efetiva no esforço bélico contra as Potências Centrais.

Desde o início do conflito, a participação da Marinha no confronto baseou-se no patrulhamento marítimo do litoral brasileiro com três Divisões Navais, distribuídas nos portos de Belém, Rio de Janeiro e São Francisco do Sul. Esse serviço tinha por finalidade colocar a navegação nacional, a aliada e a neutra ao abrigo de possíveis ataques de navios alemães de qualquer natureza nas nossas águas.

A Divisão Naval do Norte era composta dos encouraçados guarda-costas *Deodoro* e *Floriano*, dos cruzadores *Tiradentes* e *República*, dois contratorpedeiros, três avisos e duas canhoneiras. Sua sede era Belém.

A Divisão Naval do Centro compunha-se dos encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* e seis contratorpedeiros, com sede no Rio de Janeiro.

Por fim a Divisão Naval do Sul era composta dos cruzadores *Barroso*, *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, um iate e dois contratorpedeiros, com sede em São Francisco do Sul.

A Marinha possuía também três navios mineiros, uma flotilha de submersíveis com um tender, três pequenos submarinos construídos na Itália e uma torpedeira, as Flotilhas do Mato Grosso, Amazonas e de Aviões de Guerra e por fim navios soltos.

## **A PREPARAÇÃO DA DIVISÃO NAVAL EM OPERAÇÕES DE GUERRA:**

O governo de Wenceslau Braz decidiu enviar uma divisão naval para operar sob as ordens da Marinha Britânica, na ocasião a maior e mais poderosa do mundo. Logicamente os navios escolhidos deveriam ser da Esquadra adquirida oito anos antes na própria Inglaterra, pois eram os mais modernos que o Brasil possuía, no entanto devido aos avanços tecnológicos provocados pela própria guerra, esses navios se tornaram obsoletos rapidamente. Em que pese tal fato, a escolha da alta administração naval recaiu nos dois cruzadores (*Rio Grande do Sul* e *Bahia*), em quatro contratorpedeiros (*Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*), um rebocador (*Laurindo Pitta*) e um cruzador-auxiliar (*Belmonte*), ao todo oito navios.

Contra quem iríamos lutar? A Alemanha, apesar de possuir uma esquadra menor que a Inglaterra, possuía uma frota muito agressiva e motivada que se batera com valentia até aquele momento. No início da guerra os alemães se lançaram a guerra de corso utilizando navios de superfície, no estilo de corsários independentes que atacavam os mercantes navegando solitários. Essa estratégia, com o decorrer da guerra, foi abandonada. Preferiu-se a guerra submarina que mostrou-se muito mais eficiente. Esses submarinos não chegaram a atuar nas nossas costas como aconteceu na Segunda Guerra

Mundial, no entanto atacaram nossos navios nas costas européias e os afundaram sem trégua.

Há que se notar que a Marinha brasileira era dependente de suprimentos vindos do exterior. Não existiam estaleiros capacitados, nem fábricas de munição e estoques logísticos adequados. Dessa forma a preparação da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), como ficou conhecida essa pequena força naval, foi muito dificultada por limitações que não eram só da Marinha mas também do Brasil.

Como critério de escolha procurou-se abrir o voluntariado para os seus componentes, no entanto os voluntários não foram suficientes para o guarnecimento de todos os navios. Dessa maneira, o Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino requisitou alguns oficiais de sua confiança para essa comissão. Com respeito às praças foi aberto o voluntariado para pessoas comuns se candidatarem como taifeiros, especialidade que apontava diversos claros nos efetivos navais. Ao mesmo tempo foram contratados diversos fogueiras civis que teriam a tarefa de guarnecer os ambientes sempre inóspitos das praças de máquinas dos navios designados para a comissão. Alguns oficiais chegaram a inquirir a prudência de se designar pessoas sem preparação militar para uma comissão em área de guerra, sob constante tensão.

Foi, também, escolhido um contra-almirante ainda muito jovem

com 51 anos de idade, muito habilidoso, com grande experiência marinheira, na ocasião comandante da Divisão de Cruzadores com base no porto de Santos, o Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, irmão do engenheiro Paulo de Frontin, um dos artífices da grande mudança urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX.

A escolha desse oficial general era mais que evidente. Frontin era homem de confiança de Alexandrino, tendo assumido a chefia de seu gabinete por duas vezes. Por duas vezes, também, fora designado comandante de navio pelo Ministro, primeiro para ser o primeiro comandante do contratorpedeiro (destróier) *Piauhy* ainda no recebimento na Inglaterra em 1908 e depois como comandante do cruzador *Rio Grande do Sul*, pouco antes de eclodir a Revolta dos Marinheiros de 1910. A propósito, nessa revolta, Frontin, secundado por um grupo de oficiais e marinheiros conseguiu debelar esse movimento a bordo de seu navio, mantendo a disciplina necessária.

A principal tarefa a ser cumprida por essa divisão seria patrulhar uma área marítima contra submarinos alemães, compreendida entre Dacar no Senegal, Ilhas de Cabo Verde e Gibraltar na entrada do Mediterrâneo, com subordinação ao vice-almirante inglês Heathcote Grant localizado em Gibraltar. Essa região era considerada relativamente tranqüila, com pouca atividade submarina. Os ingleses

mantinham diversos navios em Gibraltar, ponto focal importante, secundados por um esquadrão norte-americano sob as ordens do contra-almirante Neeblack.

A preparação dos navios ainda no Brasil requereu muitos recursos de toda a ordem. Entre os pontos a serem corrigidos estava a deficiência de abastecimento, principalmente a escassez de combustível, o carvão. Dava-se preferência a um tipo de carvão proveniente da Inglaterra, o tipo Cardiff ou dos Estados Unidos da América. O carvão nacional, por possuir grande quantidade de enxofre era contra-indicado e esse ponto nevrálgico preocupou os chefes navais durante toda a comissão da DNOG.

Além da questão do combustível, ressaltava a sempre difícil manutenção das caldeiras Yarrow e condensadores dos cruzadores e destróiers. Os tubos das caldeiras e condensadores se rompiam e provocavam a parada dos motores. Na viagem dos navios recém-adquiridos na Inglaterra esses problemas já se apresentaram de modo acentuado. Antes de suspender, diversos inquéritos foram abertos de modo a se verificar se as avarias eram produto da má condução dos equipamentos por parte dos foguistas ou da própria planta equivocada dos motores. Nenhuma conclusão se chegou. O certo é que esses problemas foram agravados devido a ausência de um parque de manutenção adequado. O programa de construção naval de 1904 do Almirante Júlio de

Noronha previra tal parque logístico em apoio aos navios adquiridos, no entanto a modificação efetuada por Alexandrino não levou em consideração o aspecto de apoio aos meios navais, o que redundaria em dificuldades graves para a preparação da força naval que partiria para a guerra com sérias deficiências de manutenção e apoio.

O adestramento das guarnições era também deficiente. Muitos marinheiros não sabiam nem ao menos ler, o que dificultava a compreensão dos manuais técnicos de equipamentos. Os próprios oficiais desconheciam táticas modernas de guerra anti-submarino, largamente empregadas por seus aliados ingleses, norte-americanos e franceses.

## **AFINAL, A DIVISÃO NAVAL PARTE PARA A GUERRA:**

Depois de três meses de adestramento contínuo com as tripulações os navios suspenderam do Rio de Janeiro, em grupos pequenos para se juntarem na Ilha de Fernando de Noronha. Inicialmente deixaram a Guanabara os contratorpedeiros no dia 7 de maio de 1918, seguidos no dia 11 pelos dois cruzadores. Em 6 de julho suspendeu do Rio o Cruzador-Auxiliar *Belmonte* e dois dias depois o Rebocador *Laurindo Pitta*. Esses navios ficaram responsáveis de transportar o carvão necessário para a DNOG, daí sua grande importância logística.

As travessias para Salvador, Recife e Natal foram verdadeiros

tormentos, devido a dificuldade de se manter as pressões nas caldeiras de modo eficiente. Muitos tubos se rompiam e provocavam a parada dos navios em alto-mar para os reparos necessários. Isso atrasava a ordem de movimento e os compromissos assumidos com os aliados na África.

Um fato desagradável aconteceu na travessia dos destróiers para Salvador. Alguns marinheiros do *Rio Grande do Norte* em viagem sabotaram o navio, alijando o combustível que se encontrava estocado no convés, os sacos de carvão, assim como toda a água de reserva, no período noturno. Assim, na altura de Camamu o comandante do navio foi obrigado a fundear por falta de combustível. O Alte Frontin determinou que o *Piauí* suspendesse e rebocasse o *Rio Grande do Norte* até Salvador. Imediatamente foi aberto um inquérito para apurar as responsabilidades. Naquela oportunidade foi verificado que existia uma incompatibilidade entre o comandante do navio e a guarnição que alegava maus tratos. Não deve ser esquecido que a Revolta da Chibata eclodira apenas oito anos antes e muitos resquícios daquele acontecimento ainda existiam. A diferença social entre a oficialidade e a guarnição era grande, o que levava a esse tipo de conflito.

Após a apuração dos fatos Frontin admitiu que existia alguma razão nas alegações dos marinheiros do destróier. Dessa forma, investido de poderes especiais por Alexandrino, destituiu o comandante do *Rio Grande*

*do Norte*, substituindo-o pelo imediato do cruzador *Rio Grande do Sul*, determinando o regresso do primeiro ao Rio de Janeiro imediatamente.

Em Salvador os navios da Divisão receberam a preciosa cooperação da Companhia de Navegação Baiana que colocou todos os seus recursos em oficinas de reparos, docas e operários para atender as avarias apontadas durante a travessia.

Ao final de maio suspenderam dois destróiers com destino a Natal, enquanto os outros dois contratorpedeiros só deixaram Salvador em final de junho também em direção a Natal. Os cruzadores, por outro lado, seguiram para Recife, onde chegaram no dia 24 de junho.

Em Recife houve um fato extremamente grave, a morte de um marinheiro da DNOG, alvejado pela polícia local, depois de um grande tumulto. Muitas praças e policiais ficaram feridos na briga, o que provocou a ordem de Frontin para que todos os componentes da Divisão permanecessem nos navios, sem saírem à terra.

No dia 01 de agosto a divisão unida suspendeu de Fernando de Noronha com destino a Dakar, passando por Freetown, onde seria incorporada à Esquadra Britânica lá localizada.

O propósito dessa primeira derrota até Freetown era destruir os submarinos inimigos que se encontravam na rota da DNOG. O armamento naquela ocasião para se

neutralizar esses submarinos era bastante primitivo, não se comparando com nada que se viu na Segunda Guerra Mundial. Existiam hidrofones primitivos e bombas de profundidade de 40 libras que eram lançadas pela borda no local provável onde se encontrava o submarino. É interessante mencionar que o próprio submarino naquela oportunidade possuía pequena capacidade de permanecer mergulhado durante longo período de tempo, o que era uma grande limitação. Normalmente os ataques contra mercantes eram realizados utilizando-se os canhões localizados em seus conveses. A maior possibilidade de se destruir esses submarinos acontecia quando o inimigo vinha a superfície para destruir o alvo ou por canhão ou mesmo com o uso de torpedos. Nessa travessia inicial alguns rebates de “prováveis submarinos” foram dados, porém não tiveram confirmação.

Outro ponto interessante nessa travessia Fernando de Noronha/Dakar era a faina de transferência de carvão em alto-mar. Esses recebimentos de combustível aconteciam em quaisquer condições de tempo e mar e obrigavam a atracação dos navios ao Cruzador-Auxiliar *Belmonte* e a utilização do Rebocador *Laurindo Pitta* para auxílio nas aproximações. Foram fainas perigosas que demandaram muita capacidade marinheira dos tripulantes, além da natural vulnerabilidade durante os abastecimentos, quando os submarinos inimigos poderiam aproveitar a baixa velocidade dos

navios para o ataque torpédico. A tensão reinante durante esses eventos era enorme, sem contar com as difíceis condições em que eram realizados. Os navios ficavam literalmente negros de carvão e todos trabalhavam do nascer do sol até o término do abastecimento.

Depois de oito dias de travessia a DNOG chegou ao porto de Freetown onde se agregou ao Esquadrão Britânico lá localizado. Nessa cidade os navios permaneceram por quatorze dias, reabastecendo-se e sofrendo os reparos necessários a continuação da missão.

No dia 23 de agosto de 1918 a Divisão suspendeu em direção a Dakar, tendo essa derrota sido muito desconfortável para as tripulações dos navios devido ao mau tempo reinante. Na véspera da chegada a esse porto africano no período noturno, foi avistado um submarino navegando na superfície. Imediatamente foi atacado pela força brasileira, no entanto o submarino conseguiu lançar um contra-ataque no Cruzador *Belmonte*, quase atingindo o seu intento uma vez que a esteira fosforescente do torpedo foi perfeitamente observada a vinte metros da popa do navio brasileiro. Imputou-se à Divisão brasileira o possível afundamento desse submarino alemão. No entanto, verificando-se os registros após o término da guerra, observou-se que não houve nenhum afundamento ou desaparecimento de unidade germânica naquela região, naquele período. Viu-se efetivamente que não houve nenhum afundamento de submarino na costa africana ao final

de agosto.

No dia 26 de agosto os navios aportavam em Dakar e aí começariam as grandes provações dos tripulantes nacionais.

Todo esse martírio teria início quando determinado navio inglês, o *Mantua*, iniciou uma rotina observada por nossos marinheiros que o viam suspender de quando em vez para o alto mar regressando em seguida. Logo após soube-se que essas saídas eram motivadas para se lançar os corpos de homens de sua tripulação que haviam contraído a terrível “gripe espanhola”. Possivelmente o *Mantua* foi o responsável pela moléstia que vitimaria diversos tripulantes que nunca retornariam ao Brasil.

No início de setembro as primeiras vítimas brasileiras eram atingidas pela gripe mortal.

Os sintomas eram quase sempre os mesmos. Fraqueza generalizada, seguida de grande aumento de temperatura, com transpiração excessiva. Depois de três ou quatro dias de grande mal estar, seguia-se a tosse com expectoração sangüínea e congestão pulmonar. Alguns iniciavam as convulsões e os soluços, outros se debatiam em agonia, todos ávidos por água para debelar a sede incontrolável. Dentro de pouco tempo a morte se abatia derradeira e incontrolável.

A permanência em Dakar deveria ser curta, no entanto devido à gravidade da situação sanitária com a gripe, somando-se o impaludismo

e as febres biliares africanas, ela estendeu-se até novembro.

Dos navios atingidos pelas doenças o mais afetado foi o Cruzador-Auxiliar *Belmonte* que dos seus 210 homens contaram-se 154 doentes. Substituições foram solicitadas ao Brasil que vieram no pacote *Ásia* para completar os claros com as moléstias apontadas.

Ao final faleceram 156 brasileiros da DNOG pela “gripe espanhola”.

Os navios britânicos e brasileiros em Freetown e Dakar ficaram inoperantes em face das condições sanitárias reinantes, estando a defesa do estreito entre Dakar e Cabo Verde somente a cargo de dois pequenos navios portugueses. Com grande esforço pessoal a DNOG conseguiu logo depois designar o *Piauí* e o *Pernambuco* para auxiliarem os portugueses naquela área de operações.

No dia 3 de novembro a DNOG largou de Dakar em direção a Gibraltar sem o *Rio Grande do Sul*, o *Rio Grande do Norte*, o *Belmonte* e o *Laurindo Pitta*, os dois primeiros avariados e os dois seguintes designados para outras missões. Sete dias depois os navios da divisão faziam sua entrada em Gibraltar. No dia anterior os britânicos perderam na região de Gibraltar o encouraçado *Britannia*, afundado por submarino, tendo sido a última perda de grande navio aliado na Grande Guerra de 1914.

No dia seguinte o armistício foi

assinado, dando a guerra como terminada. Nossa missão de guerra findara, no entanto nossa Divisão prolongou sua permanência na Europa já que foi convidada para participar das festividades promovidas pelos vitoriosos. Por cerca de seis meses nossos navios permaneceram em águas européias participando das comemorações pela vitória visitando países que tomaram parte naquele grande conflito.

No dia 9 de junho de 1919, depois de tocar Recife por breves dias, os navios da DNOG entravam na baía de Guanabara, porto-sede da divisão naval. Acabara assim a participação da Marinha de Guerra na Primeira Guerra Mundial.

## CONCLUSÃO

Pela primeira vez em sua história o Brasil enviou um grupo de navios de guerra para operar com países aliados na costa africana. A Marinha brasileira não estava preparada para tal empreendimento. Falta de treinamento dos componentes, obsolescência dos navios e despreparo do parque de manutenção e logística fizeram com que a Divisão levasse cerca de cinco meses para suspender e mais seis meses para chegar em Gibraltar, sua base de operações.

Pode-se imaginar o peso da responsabilidade do almirante Frontin em conduzir a Divisão de modo eficiente, tendo consciência de que a tarefa era maior que os meios a ele imputados.

A gripe espanhola, também,

veio a agravar a situação sanitária de suas tripulações, atingidas em região inóspita, sem recursos e afastadas do Brasil. O percentual de baixas com a gripe na DNOG foi de 7%, enquanto no Brasil, em diversos navios atracados no porto do Rio de Janeiro não chegou a 1%. Sete vezes mais doentes!

Poderia a preparação ter sido melhor realizada e mais recursos despendidos na prontificação da Divisão ainda no Brasil?

Muito se discute essa possibilidade, no entanto, o certo é que tal empreendimento foi uma experiência singular. Em todos os sentidos.

Lutar uma guerra é sempre difícil e dolorosa.

As experiências da Grande Guerra, contudo não foram apreendidas como deveriam. Em 1942 teve-se que contar com auxílio norte-americano para a defesa do país.

Naquela oportunidade os tenentes de 1918 eram os almirantes de 1942.

As lembranças e sofrimentos já tinham sido esquecidos.

## BIBLIOGRAFIA

1 - GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. **A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.

2 - MAIA, João do Prado. **Divisão Naval em Operações de Guerra 1914-1918. Uma página esquecida da história da Marinha brasileira**.

- Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1961.
- 3 - MENEZES, José Félix da Cunha. ADNOG. Extrato de suas memórias - 3ª fase. Não publicada. Com a autorização da família Goulart.
- 4 - MINISTÉRIO DA MARINHA. **História Naval Brasileira**. V. V, tomo Ib. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
- 5 - Relatório do Estado-Maior da Armada. Rio de Janeiro, 1918.
- 6 - Documentação diversa. Arquivo da Marinha. Rio de Janeiro, [19\_].
- 7 - VERAS, Francisco. DNOG. Contribuição da Marinha brasileira na Grande Guerra. Rio de Janeiro: A Noite, 1920.
- 8- VINHOSA, Francisco Luiz Teixeira. "O Brasil e a Primeira Guerra Mundial". Rio de Janeiro: IHGB, 1990.