

A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial

Guilherme Mattos de Abreu ^a

Resumo: O Brasil era muito dependente do tráfego marítimo, quando a Segunda Guerra Mundial começou. Foi significativamente afetado pelos ataques de submarinos do Eixo, que também provocaram inúmeros óbitos entre tripulantes e passageiros. Além disso, suas Forças Armadas estavam desatualizadas e tiveram que se adaptar às novas tecnologias. Com grande esforço, a Marinha do Brasil reagiu integrada à 4ª Esquadra da Marinha norte-americana, protegendo o tráfego mercante. Foi uma época de aprendizado, que deixou importantes lições que servem como advertência para o futuro, o que é particularmente relevante na época, atual, volátil e conturbada.

Palavras-chave: Segunda Guerra Mundial, Marinha do Brasil, Preparo de forças.

O Brasil, em meados dos anos 1930, tinha uma população de pouco mais de 35 milhões de habitantes, sendo mais da metade rural e iletrada. Era muito dependente do tráfego marítimo, tanto para o comércio exterior quanto para a cabotagem. O país 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.

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 estagna-

^a Contra-Almirante. Associado Titular do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.



ra, não se construindo um único navio de guerra relevante na República. O ministro da Marinha, almirante Protógenes, em relatório ao presidente, em 1932, 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 capacidade industrial e científico-tecnológica do Brasil e as restrições econômicas pelas quais passava o País, ainda como consequência da crise de 1929. O cenário internacional também se mostrava conturbado.

O programa envolvia a aquisição de navios no exterior e a construção de outros no país, mas, como sinalizara Ruy Barbosa décadas antes, esquadras não se constroem ou se obtém com rapidez.

No que se refere aos meios a serem adquiridos no exterior, a

Marinha não tivera sucesso em obter contratorpedeiros de segunda mão nos Estados Unidos, pois os norte-americanos não desejavam melindrar a Argentina. Seis contratorpedeiros em construção na Inglaterra foram requisitados pelo Almirantado britânico e incorporados à *Royal Navy*, à medida que ficaram prontos. Ironicamente, apenas três submarinos, construídos para a Marinha Italiana e já finalizados – na “prateleira”, como se diz na Marinha – foram entregues, em 1937.

Dos meios em construção no Brasil, apenas as pequenas corvetas, originalmente navios-mineiros, ficariam prontas em 1839. Os navios de maior porte, como os três contratorpedeiros Classe M, em construção no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), somente ficariam prontos com o conflito em andamento. Esses contratorpedeiros, por sinal, fariam parte das escoltas dos navios que transportaram a Força Expedicionária Brasileira para a Europa. Ainda nos



anos 1940, teria início a construção, também no AMRJ, de uma série de seis contratorpedeiros da Classe A, os quais, no entanto somente entrariam em operação bom tempo após a guerra terminar. Foi neste cenário – com uma Marinha desatualizada e desprovida de meios – que a Segunda Guerra Mundial chegou ao Brasil.

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.

Era vulnerável a eventual ataque do Eixo e essa ameaça 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 a discretamente se instalar no território nacional.

A principal ameaça no contexto da Batalha do Atlântico era representada pelos submarinos alemães e italianos. No entanto, a Esquadra não possuía equipamentos de detecção 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. Foram instrutores da *Royal Navy* que ministraram instruções de tática antissubmarino aos norte-americanos, em uma base, em Key West, Flórida, por onde, posteriormente, também passariam as tripulações brasileiras em treinamento.

A Segunda 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 do Recife pela manhã, seria afundado pelo cruzador *Almirante Graf Spee*. Temos, neste evento, possivelmente, as primeiras vítimas brasileiras na Guerra, visto que três dos tripulantes náufragos – que felizmente foram resgatados – eram nacionais. O *Graf Spee* faria outros ataques nos Oceanos Atlântico e Índico, provocando uma grande operação de caça por franceses e britânicos. Por fim, enfrentou uma Força-Tarefa da *Royal Navy* na Batalha do Rio de Prata, em 13 de dezembro; após a qual, avariado, se internou em Montevideo, de onde suspendeu e foi afundado pela própria tripulação, ao largo da capital uruguaia, no dia 18 de dezembro.

Com tais eventos em andamento, unidades da Esquadra brasileira foram deslocadas para o Sul, para monitorar a situação. Também navios mercantes do Eixo seriam internados ou atacados, como é o caso do alemão

Wakana, que foi afundado por sua tripulação próximo a Cabo Frio, para evitar a captura por navio britânico, em 12 de fevereiro de 1940. É de se notar que tais eventos ocorreram bem próximo de nossa costa.

Por outro lado, navios mercantes brasileiros sofreram constrangimentos por parte da *Royal Navy*, seja sendo forçados a desembarcar passageiros de origem alemã ou impedidos de prosseguir viagem por transportarem carga militar, como foi o caso do material adquirido pelo Exército Brasileiro na Alemanha.

Os primeiros ataques à Marinha Mercante brasileira ocorreram com o país ainda neutro. Em 22 de março de 1941, no Mediterrâneo, o navio-mercante *Taubaté* foi metralhado por aeronave alemã, causando um óbito e 13 tripulantes feridos. Com a entrada dos Estados Unidos na guerra, a Marinha Alemã desencadeou a *Operação Paukenschlag* (batida de tambores), com o emprego de submarinos alemães e italianos,



no litoral da América, no Atlântico, e no Mar do Caribe. Daí em diante, vários navios mercantes brasileiros seriam atacados no exterior e um ao largo do Ceará. No caso, o *Comandante Lira*, que conseguiu ser salvo, após ser torpedeado pelo submarino italiano *Barbarigo*, comandado por um ítalo-brasileiro – Enzo Grossi (nascido em São Paulo (Grossi, que seria o comandante da Força de Submarinos italiana quando da rendição da Itália, posteriormente foi viver na Argentina). 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. Entre as vítimas, integrantes do 7º Grupo de Artilharia de Dorso do Exército Brasileiro, transferido para reforçar as defesas no Nordeste. Adicionalmente, um navio sueco também seria afundado pelo *U-507*, no dia 22, com seis óbitos. Essas perdas causaram forte comoção nacional, reverberada pelas manchetes dos jornais e por manifestações de rua nas maiores capitais, todas clamando pela guerra.

Nas diversas narrativas a respeito, não se costuma abordar que os nossos marinheiros, circulando fardados pela Capital Federal, eram assediados pela população, sob a alegação de que



deveriam estar no mar, protegendo os seus compatriotas, como conta João Palma Neto¹, ao compartilhar em livro a sua experiência como marinheiro do caça-submarino *Gurupá*. Trata-se de evidente ignorância das circunstâncias em que se processa a guerra naval, mas que nos faz lembrar que os militares são cobrados nas horas críticas em que a Nação se vê ameaçada, independentemente das circunstâncias que levaram ao despreparo e à baixa prontidão.

O Arquipélago Brasil parou, ante a ameaça de submarinos! E o Brasil declara estado de beligerância em relação à Alemanha e à Itália, em 22 de agosto; em estado de guerra em 31. Nessa conjuntura, chega a ser constrangedor constatar a terceirização da Defesa Nacional, como apontado pelo historiador norte-americano Frank McCann². O presidente Vargas, em reunião com o almirante Jonas Ingram, comandante da Força Naval do Atlântico Sul, que também acumulava o comando da 4ª Esqua-

dra 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. Igualmente constrangedor é saber que Frank Knox, secretário da Marinha, o qual inicialmente se opôs ao acerto, manifestaria a Ingram que nenhum país que se respeitasse tomaria tal decisão³.

Assim, foi estabelecido um comando único para a Força do Atlântico Sul, tendo como subordinada a Força Naval do Nordeste (FNNE), 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.

Também se recorreu a um recurso seguro, mas de limitada capacidade, para se enviar tropas da Capital Federal ao Nordeste. Se utilizava a ferrovia até Pirapo-



ra e, de lá, se navegava pelo rio São Francisco até Juazeiro, de onde se seguia por terra para o litoral. Pirapora se orgulha dessa participação e até hoje conserva ativo o centenário vapor *Benjamin Guimarães*⁴.

A primeira ação operativa de impacto foi a organização dos comboios nos portos nacionais, prática já comum no Atlântico Norte. Os comboios que partiam e chegavam aos portos brasileiros eram escoltados por navios da Marinha do Brasil e da Marinha norte-americana, em uma atividade estafante.

O emprego do sistema de comboios e a patrulha antissubmarino empreendida pelas forças aeronavais aliadas, levariam a uma drástica diminuição nas perdas de navios mercantes em 1943, sendo que, a partir daí, a maioria dos navios brasileiros vitimados por submarinos navegava isolado, fora dos comboios.

A modernização dos meios navais, com fornecimento de material pelos Estados Unidos, seria viabilizada em decorrência

do *Lend and Lease Act* - a Lei de Empréstimos e Arrendamentos, de março de 1941.

Os novos meios demandavam intenso adestramento e estrutura de manutenção. Além disso, alguns dos navios antigos receberam sonares, calhas para o lançamento de bombas de profundidade e armas secundárias, como os lançadores de bombas-foguete, além das modificações específicas para enfrentamento de ameaças aérea e de superfície. Uma quantidade expressiva de militares foi enviada para os programas de treinamento criados na *US Navy*, para serem instruídos nas táticas antissubmarino e no uso e manutenção dos novos navios, equipamentos e armas.

A Marinha envolveu-se na Segunda Guerra Mundial 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, e 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 apequenar-se, quando lembramos que aqueles anos custaram muitas vidas. No decorrer da guerra, foram perdidos por ação dos submarinos alemães e italianos 31 navios mercantes, de um total de 33 ataques sofridos. 480 tripulantes e 502 passageiros foram a óbito. Quanto à Marinha, esta perderia três navios, com o falecimento de 492 militares, nos naufrágios e outros incidentes. Totalizando, 1.474 vítimas fatais no mar.

Os registros da atuação chamam a atenção, ao serem confrontados com o número limitado de navios de escolta: 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 (sendo um reabastecedor) e 10 italianos operaram no Atlântico Sul⁵; dos quais 12 seriam afundados. Também alguns corsários de superfície estiveram por aqui. As marinhas aliadas (basicamente do Brasil, Estados Unidos e Reino Unido) empregaram nesse teatro mais de duas centenas de navios, de caça-submarinos a navios aeródromos. O número de perdas de ambos os lados ultrapassa a quinhentos, entre navios mercantes e de guerra⁶.

Chegando ao final, recorre-se às primeiras páginas de D. Quixote, onde Miguel de Cervantes assinala que “a história [...] é testemunha do



passado, exemplo e aviso para o presente e advertência para o futuro”. Nesta linha, fundamenta-se a conclusão.

Com primeiro ponto, recorda-se que o saudoso almirante Hélio Leôncio Martins costumava chamar destacar que os oficiais que efetivamente atuaram na guerra eram majoritariamente jovens – poucos eram oficiais superiores. Após o conflito, foram ousados a ponto de procurar influenciar a mentalidade da Marinha – aquela parcela ainda na rotina, apegada aos mesmos hábitos e procederres – era a “Marinha do mingau”, como denominavam ironicamente na Força Naval do Nordeste, visto que este item tradicional não constava do cardápio dos pequenos caça-submarinos, por dificuldade de confecção.

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.

As gerações de oficiais a partir dos anos 1970 foram aquinhoadas com uma Marinha reorganizada e em níveis operativos invejáveis. Os almirantes que conduziram essas importantes transformações na Marinha foram aqueles então jovens oficiais, que tiveram um duro aprendizado na guerra.

Mares tempestuosos fazem bons marinheiros! Tempos difíceis forjam grandes líderes! A nossa reverência e reconhecimento a esses oficiais pelo legado que deixaram para a Marinha.

Por fim, ressalta-se que a memória nacional pouco destaca o que o país sofreu no período. As características da população – em grande parte iletrada e rural – podem justificar o desconhecimento, dado que é mais difícil registrar e preservar experiências em tais circunstâncias.

Passemos, portanto, ao cenário internacional instável em que estamos inseridos – prognóstico de instabilidade que já aparecia nas análises prospectivas dos anos noventa, para o



primeiro quarto de século – e que já deveria ser motivo de atenção há bastante tempo. Cenário em que se destaca a excepcional vulnerabilidade do país a ações no mar ou vindas do mar, em escala muito maior do que se verificou há oitenta anos. Além disso, compartilhamos a vulnerabilidade com o nosso entorno – por onde passam as extensas linhas de comunicação marítimas das quais é dependente o comércio exterior-, suscetível a disputas por recursos e a conflitos por procuração, pois toda riqueza acaba por se tornar objeto de cobiça.

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.

Voltando a Cervantes: “a história [...] é testemunha do passado, exemplo e aviso para o presente e advertência para o futuro”. Olhemos para os exemplos do passado e cuidemos de nosso futuro.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Guilherme. A Amazônia Azul: o mar que nos pertence. *Caderno de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 17-66, mar. 2007.

CASTRO, Pierre Paulo da Cunha. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: ABREU, Guilherme (org.). *Marinha do Brasil: uma síntese histórica*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2018. p. 240-257.

McCANN, Frank. *Soldados da Pátria: História do Exército Brasileiro, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 2007.

NYE JR., Joseph. *Soft power: the means to success in world politics*. Cambridge: Perseus, 2004.



PALMA NETO, João. *CS-4 Caça-submarinos Gurupá: memórias de um marinheiro*. Salvador: Jubiabá, 1984.

SIXTANT. *War in the South Atlantic*. Disponível em <https://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=battle-for-the-south-atlantic->. Acesso em 31 mai. 2025.

NOTAS

¹ PALMA NETO, João. *CS-4 Caça-submarinos Gurupá: memórias de um marinheiro*. Salvador, BA. Jubiabá. 1984.

² McCANN, Frank. *Soldados da Pátria: História do Exército Brasileiro, 1889-1937*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército. 2007.

³ Ibid.

⁴ ABREU, Guilherme. A Amazônia Azul: o mar que nos pertence. *Caderno de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra*, Rio de Janeiro, n. 6, p. 17-66, mar. 2007.

⁵ Cabe considerar que o que aqui se considera que o “Atlântico Sul” avança para o Hemisfério Norte, até o paralelo de 16º, de modo a incluir o Estreito Natal Dacar. Salienta-se que a faixa que vai do Caribe até o litoral africano, entre as latitudes 5º S (Saliente Nordestino) e 16º N (correspondente a fronteira norte do Senegal) foi a que concentrou o maior número de naufrágios dessa porção do Oceano.

⁶ SIXTANT. *War in the South Atlantic*. Disponível em <https://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=battle-for-the-south-atlantic->. Acesso em 31 mai. 2025.