



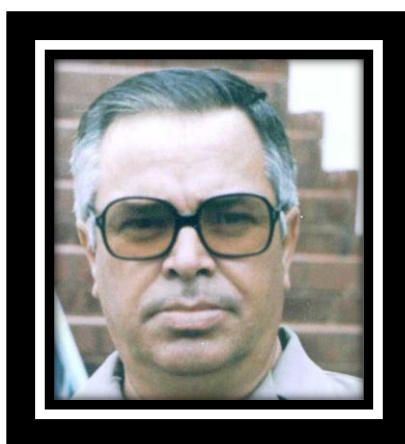
A SAGA DA MARINHA MERCANTE DO BRASIL NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1941-1943)

Edição comemorativa dos 75 Anos do Dia da Vitória

Do total de brasileiros mortos em conflitos durante a Segunda Guerra Mundial, mais da metade consistiu de marinheiros e passageiros da Marinha Mercante.

Este ensaio faz a resenha completa das embarcações torpedeadas e respectivas vítimas, revelando episódios muito importantes mas pouco conhecidos da nossa história.

Da autoria de



CORONEL CLAUDIO MOREIRA BENTO

Presidente da Federação de Academias de História Militar Terrestre do Brasil
Membro do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro
Ex-Integrante da Comissão de História do Exército
Ex-Diretor do Arquivo Histórico do Exército

NOTA DE INTRODUÇÃO

O Conselho Deliberativo **Associação Nacional de Veteranos da Força Expedicionária Brasileira** — ANFEB — resolveu constituir uma Comissão para coordenar as comemorações do Cinquentenário de entrada do Brasil na II Guerra Mundial.

Esta Comissão decidiu que para dar início a esses eventos, que nada a jago seria relembrar os feitos da Marinha Mercante Brasileira, já que o primeiro tiro disparado no longínquo ano de 1942, foi dado contra os navios brasileiros, que desarmados cumpriam sua rota pacífica, iniciando-se desta forma, os conflitos de que o Brasil participou.

Elegeu esta Comissão, entre outros trabalhos, todos também de grande valor histórico, o escrito pelo historiador Coronel Cláudio Moreira Bento, denominado “**A Saga da Marinha Mercante Brasileira**”.

A Comissão torna público que graças aos patrocínios das empresas American Transport Lines mc. e Sea Land Service mc., foi possível a realização e publicação desta obra, como também estende os seus agradecimentos àqueles que direta ou indiretamente vieram colaborar para tornar possível este evento.

Comissão das Comemorações do Cinquentenário



Marechal Levy Cardoso

Presidente de Honra

Major-Brigadeiro Rui Moreira Lima

General Plínio Pitalunga

Coronel Sergio Gomes Pereira

Coronel Asdrubal Esteves

Tenente Luiz Paulino Bonfim

Pracinha Joaquim Xavier da Silveira

Rio de Janeiro, 1990

INTRODUÇÃO

No dia 22 de março de 1941, um torpedo nazista explodiu, levando a pique o navio brasileiro “**Taubaté**”. Foi o primeiro de uma série de 36 navios que nos anos de 1941 e 1943, foram torpedeados por submarinos nazistas e italianos.

Com este torpedeamento iniciou-se uma série de lutas, sofrimentos, heroísmos dos tripulantes desses navios desarmados, que enfrentaram os perigos da guerra submarina, para manter o tráfego de cabotagem e longo curso da Marinha Mercante Brasileira.

Faz 50 anos agora (1990), que esta saga foi vivida.

A Marinha Mercante Norte-Americana, que enfrentou também os perigos da guerra no mar e em todas as partes do mundo, vem por intermédio de duas empresas cujos navios freqüentam os portos do Brasil, e através de “**A Saga da Marinha Mercante Brasileira na 2a Guerra Mundial**” do historiador militar Coronel Cláudio Moreira Bento, fazer esta homenagem para que o exemplo, coragem e patriotismo dos tripulantes dos navios mercantes brasileiros seja sempre lembrado.

Esta é uma homenagem para todos os homens do mar.

Autor presta uma dedicatória especial a seu filho, oficial de máquinas da FRONAPE, Antônio Augusto S. Bento.

Há meio século o mundo vivia o drama da 2a Guerra Mundial. O Brasil até antes de 22 de agosto de 1942 se manteve fora do conflito o qual, no entanto, já atingira violentamente a sua Marinha Mercante, que tivera 22 de suas unidades afundadas por submarinos do Eixo, causando 972 mortes ou mais de 50% dos mortos brasileiros naquela guerra.

Os restantes foram mortos do Exército, Marinha de Guerra e Aeronáutica nos teatros de operações do Atlântico e Mediterrâneo, onde nossas Forças Armadas atuaram ou combateram pela causa aliada.

Este ensaio procura resgatar e manter acesa e viva, na memória e na gratidão da posteridade, a epopéia silenciosa e sofrida, muito desconhecida e muito menos elebrada, dos marinheiros mercantes do Brasil na Segunda Guerra Mundial, cujos continuadores, hoje, têm a relevante função, mas extremamente penosa sentimentalmente, de transportar pelos caminhos marítimos os itens que formam a nossa balança comercial.

Esperamos que este trabalho estimule a elaboração de outros sobre o mesmo assunto, que venham contribuir para levantar a poeira dos tempos que se depositou rápido sobre o assunto, por falta quase absoluta de memorialistas que a ele se dediquem.

A Marinha Mercante Brasileira começou a ser atacada por submarinos alemães e italianos, depois de haver o Brasil rompido relações com o Eixo, em 28 de janeiro de 1942, antes, portanto, de entrar na guerra.

A Alemanha destacou para o Atlântico Sul submarinos (U-Boats) para atacar navios das potências aliadas, entre as quais estava o Brasil.

Em dois dias, 15-17 de agosto de 1942, afundaram cinco navios mercantes brasileiros, fato que provocou grande indignação e revolta nos brasileiros, levando o governo do Brasil a reconhecer, em 22 de agosto de 1942, o estado de beligerância.

A Marinha Mercante possuía cerca de 650 mil toneladas de arqueação. Antes de entrar na guerra, teve torpedeados 22 navios que, somados aos 10 torpedeamentos posteriores, totalizaram 32 perdas, ou cerca de 137 mil toneladas.

Estas perdas foram em parte compensadas com a incorporação à frota mercante brasileira de 20 navios do Eixo (3 alemães, 11 italianos, 5 dinamarqueses e 1 finlandês) apreendidos em portos brasileiros, num total de cerca de 120 mil toneladas afora o transatlântico italiano **Conte Grande** e o moderno cargueiro alemão **Wimdlwk**, somando ambos 45 mil toneladas. Estes dois foram cedidos aos Estados Unidos por indispensáveis ao esforço de guerra aliado.

Dos 20 navios apreendidos do Eixo, o Brasil afretou 12 aos Estados Unidos com respectivas tripulações brasileiras. Foram eles o **NortekSide**, **Cearalóide**, **Recifelóide**, **Bahialóide**, **Piraílóide**, **Minaslóide**, **Vitorialóide**, **Apalóide**, **Goiazlóide**, **Pelolaslóide**, **Riolóide**, **Gavealóide** e **Sulóide**.

A esmagadora maioria dos mercantes brasileiros pertencia à empresa Lóide Brasileiro. Em 31 de dezembro de 1941 sua frota era de 88 navios, num total de 553 mil toneladas.

Em 1942 e particularmente no segundo semestre perdeu 15 navios, dos quais 13 torpedeados, um desaparecido no Triângulo das Bermudas e um perdido por fortuna do mar — o **Mantiqueira**, num total de 74 mil toneladas.

Até a entrada do Brasil na guerra, o Lóide Brasileiro mantinha 19 linhas com a Europa, Estados Unidos e América do Sul. As dos Estados Unidos eram as de maior expressão.

Com a guerra ele direcionou o seu esforço para as linhas com os Estados Unidos, as linhas de abastecimento de petróleo e carvão e mais as linhas costeiras brasileiras, visando apoiar as Forças Armadas do Brasil no esforço de defesa do Saliente Nordeste.

A linha de abastecimento de petróleo foi feita pelos petroleiros **Recôncavo**, **Ponta Verde** e **Itamaracá** pela rota do Pacífico, via canal de Panamá até Curaçao e Aruba nas Antilhas.

O **Ponta Verde** encalhou no Estreito de Magalhães, sendo abandonado após partir-se ao meio.

Além desse perderam-se sem interferência inimiga o **Atalaia**, colhido em mar alto por um ciclone e enviando como última mensagem: “Não há esperanças, tudo perdido — Adeus”; o **Mantiqueira**, após, em meio a uma tempestade, bater em pedra submersa, foi abandonado; o **Butid** foi abandonado após encalhar por um erro de navegação e o **Miranda** por naufrágio.

Com a entrada do Brasil na guerra foram armados com um canhão e duas metralhadoras, no máximo, 38 navios mercantes, armas guarnecidas por homens da Marinha de Guerra. Deles 34 eram do Lóide Brasileiro. Combateram com submarinos o **Rio Branco**, o **Tamandar-é**, o **Buri** e o **Goiazlóide**.

Perceberam a presença próxima de submarinos e conseguiram escapar dos torpedeamentos o **Itaberá**, o **Nortelóide** e o **RecfekSide**. O **Araranguá**, fundeado para conserto de suas máquinas, viu desfilar em sua frente um submarino inimigo que não percebeu sua presença.

Apesar dos sacrifícios humanos e dificuldades incontáveis, a guerra proporcionou grandes lucros ao Lóide Brasileiro.

Foram expressivas as perdas humanas em nossa Marinha Mercante em função dos torpedeamentos. Elas atingiram a impressionante cifra de 972 mortos (dos quais 470 tripulantes e 502 passageiros) no total de 1.889 brasileiros mortos em função da guerra ou mais de 51% deles. Tristíssima estatística que enlutou lares no Brasil.

A Marinha Mercante Brasileira entidade civil, pagou, pois, lado a lado com militares brasileiros das três forças, pesadíssimo tributo em sangue e vidas, no esforço de guerra brasileiro.

Por essa razão algumas de suas heróicas vítimas repousam no Monumento aos Mortos do Brasil na 2ª Guerra Mundial, no Rio de Janeiro, ao lado de heróis mortos da Marinha de Guerra.

A contribuição em vidas e sangue que deram ao esforço de guerra aliado é eloqüente e fala da importância de seu papel social ainda não reconhecido e premiado à altura pela sociedade brasileira.

Já na Primeira Guerra a maior atingida foi a Marinha Mercante Brasileira com torpedeamento, pela Alemanha, dos navios mercantes **Paraná**, em 3 de abril de 1917, o que obrigou o Brasil a romper relações com o Império Alemão, e mais os mercantes **Tijuca**, **Lapa**, **Macau**, **Tupi** e **Acari**, o que levou o Brasil a reconhecer por Decreto de 26 de outubro de 1917, o estado de guerra da Alemanha contra o Brasil.

Torpedeamentos

Foram torpedeados, de 22 de março de 1941 a 23 de outubro de 1943, 32 navios mercantes do Brasil por submarinos do Eixo.

Estes navios transportavam 1.734 pessoas entre passageiros e tripulantes que eram respectivamente em número de 502 e 470.

Foram eles: o **Taubaté**, em 22 de março de 1941; o **Cabedelo**, desaparecido no Triângulo das Bermudas com 54 homens, com presunção de torpedeamento, mistério que até hoje permanece; o **Buarque**, torpedeado em 16 de fevereiro de 1942, próximo ao Cabo Hateras, salvando-se toda a tripulação e morrendo um passageiro do coração: o **Olinda**, torpedeado ao largo da Virgínia, Estados Unidos, em 18 de fevereiro de 1942, salvando-se toda a tripulação de 46 homens: o **Arabutã**, torpedeado em 7 de março de 1942, próximo ao Cabo Hateras, salvando-se a tripulação de 47 homens e os passageiros em número de 4, sendo um deles náufrago do **Buarque**, morrendo com a explosão o enfermeiro do navio; o **Cairu**, torpedeado em 8 de março de 1942, com dois torpedos que o partiram ao meio, próximo a Nova York, tendo morrido 47 tripulantes e 6 passageiros, além de perda da estratégica carga de **crystal de rocha**, essencial às comunicações de rádio aliadas; o **Parnaíba**, torpedeado em 1 de março de 1942, próximo a Trinidad, morrendo 7 dos 72 tripulantes incluindo quatro marinheiros de guerra que guarneciam seu canhão; o **Comandante Lyra**, torpedeado em 18 de março ao largo do Ceará, por um submarino italiano que inaugurou os torpedeamentos no litoral do Brasil, matando oito de seus 52 tripulantes, dos quais quatro marinheiros de guerra que guarneciam seu canhão; o **Gonçalves Dias**, torpedeado em 24 de março de 1942, ao sul do Haiti, morrendo 6 tripulantes dos 52, dos quais quatro marinheiros de guerra que guarneciam seu canhão; o **Alegrete**, torpedeado em 1 de junho de 1942, próximo à Ilha Santa Lúcia, salvando-se toda a tripulação de 64 homens; o **Pedrinhas**, torpedeado em 26 de junho de 1942, próximo da Latitude 23 N - Longitude 62 W, salvando-se seus 48 tripulantes; o **Tamandaré**, torpedeado, em 26 de julho de 1942, a caminho de Trinidad, próximo à Tobago, tendo morrido quatro de seus 100 tripulantes; o **Barbacena**, torpedeado em 28 de julho de 1942, nas Antilhas, com dois torpedos, tendo morrido os três marinheiros de guerra que guarneciam o canhão e mais três de uma guarnição de 61 homens; o **Piave**, torpedeado desarmado, em 28 de julho de 1942, nas Antilhas, morrendo só o comandante dos 35 tripulantes e foi o último a sê-lo com o Brasil formalmente neutro.

Com a atitude do Brasil francamente favorável à causa aliada, o Comando Naval Alemão determinou que o submarino U-507 atacasse a cabotagem do Brasil.

Desse modo ele afundou o **Baependi**, torpedeado em 15 de agosto de 1942, no litoral baiano, que transportava 306 pessoas, das quais 233 passageiros morrendo ou desaparecendo 270 pessoas, entre elas integrantes do 7º Grupo de Artilharia de Dorso; o **Araranguá**, torpedeado

na mesma data e rota com dois torpedos, morrendo ou desaparecendo 131 dos 142 tripulantes e passageiros, incluindo o comandante e imediato; o **Anibal Benévolo**, torpedeado em 16 de agosto de 1942, no litoral baiano, morrendo 150 das 154 pessoas, salvando-se só quatro tripulantes e entre eles o comandante; o **Itagiba**, torpedeado em 17 de agosto de 1942, ao sul de Salvador, morrendo 36 pessoas do total de 181, entre os quais integrantes do citado grupo de Artilharia que se dirigia para Olinda; o **Arará**, torpedeado no mesmo dia ao sul de Salvador, morrendo 20 de seus 35 tripulantes; o **Jacira**, torpedeado em 19 de agosto de 1942, ao sul de Salvador, salvando-se os seus tripulantes.

Estes afundamentos trágicos e quase concomitantes levados a efeito pelo submarino U-507 provocaram grande revolta popular, levando o Brasil a reconhecer o estado de beligerância do Eixo contra ele, em 22 de agosto de 1942.

A partir deste momento o Eixo afundou por torpedeamento mais os seguintes mercantes: o **Osório** e o **Lages** torpedeados, em 27 de setembro de 1942, próximo da foz do Amazonas, quando comboiados por navios de guerra dos Estados Unidos, tendo morrido cinco homens dos 39 do **Osório** e três dos 49 do **Lages**, **Antonico** torpedeado, em 28 de setembro de 1942, na costa da Guiana Francesa, tendo sido metralhados os seus tripulantes nas baleeiras, quando inermes (além dos feridos morreram 16 dos 40 tripulantes; comandou o massacre o comandante do submarino do U-516, capitão Gerard Wieb, e executou a tarefa covarde o artilheiro tenente Markle); o **Porto Alegre** torpedeado, em 3 de novembro de 1942, na região do Cabo da Boa Esperança a África, morrendo um dos 47 tripulantes; o **Apalóide** torpedeado, em 22 de novembro de 1942, nas Antilhas, inorando cinco de seus tripulantes; o **Brasilóide** torpedeado, em 18 de fevereiro de 1943, ao norte de Salvador, salvando-se seus 46 tripulantes; o **Afonso Pena** torpedeado, em 2 de março de 1943, ao sul de Salvador, após abandonar indevidamente o comboio, morrendo 125 dos seus 242 ocupantes; o **Tutóia** torpedeado, em 30 de junho de 1943, na altura de Santos, morrendo sete de seus 37 tripulantes; o **Pelotaslóide** torpedeado desarmado, em 4 de julho de 1943, em missão para os Estados Unidos que o afretara e ao sul de Belém, tendo morrido cinco de seus 42 tripulantes; o **Bagé** torpedeado, em 31 de julho de 1943, próximo de Aracaju, morrendo 28 dos seus 134 ocupantes; o **Itapagé** torpedeado, em 26 de setembro de 1943, ao sul de Maceió, tendo morrido 26 dos seus 106 ocupantes; e o **Campos** torpedeado, em 23 de outubro de 1943, entre Ubatuba e Santos, morrendo 14 de seus 106 ocupantes, sendo alguns em acidentes com duas baleeiras atingidas pelas hélices do navio deixadas em funcionamento.

No litoral brasileiro foram afundados, de 1942 a 1945, 39 mercantes estrangeiros, além de três ao largo, num total de 42, dos quais 12 com escolta ou em comboio e 30 navegando isolados ou escoteiros.

O afundamento do **Birmingham/City** trouxe expressiva perda para o Brasil, por trazer equipamentos para navios brasileiros de guerra em construção no Arsenal de Marinha e para equipar nossas bases navais.

O **Eagle**, o **Thompson**, o **Lykes** e o **S. B. Hunt** conseguiram permanecer navegando. Assim em 1943 foram torpedeados o **City of Cairo**, **Teesbanlç Empire**, **Hawlç Rzpley**, **Omblitins Alcoa Rambier**, **Star of Suez**, **East Wales**, **Observer**, **Oak-bank**, e **Queen City** que viajavam isolados. Em 1943 foram torpedeados o **Baron Dechmont**, **Climassen**, **Bragaland**, **Yorkwood**, **Birmingham City**, **Broad Ayrow**, **Minotaur**, **Fitz John Porter**, **Stang Hound**, **Manso**, **Indentua**, **Adelfotis**, **Eagle**, **Venezia**, **Vernon City**, **Fort Chilcotin**, **Washburne**, **African Star**, **Harmonic**, **Richard Caswel**, **William Boyce**, **James Robertson**, **Thomas Simichson**, **Thompson Lykes**, **5. B. Hunt**, **Elihu B**, e o **Fort Haliket**. Em 1944-1945 foram torpedeados o **William Gaston**, além de, ao largo, o **Nebraska**, **Anadey**, **Janeta** e **Buron Jedbeugh**.

O sistema de comboios estabelecido pela IV Esquadra Americana, a qual a Força Naval do Nordeste da Marinha do Brasil se integrava, diminuiu expressivamente os torpedeamentos no litoral brasileiro em que pese a ação intensa dos submarinos alemães. A maior intensidade dos torpedeamentos foi no litoral do Nordeste, especialmente entre Recife e Salvador, e até dezembro de 1943.

A maioria dos comandantes de submarinos alemães não abandonava os preceitos de dignidade. Combatiam com tenacidade mas não ultrapassavam os limites com náufragos inermes, em alguns casos socorridos com víveres. Mas existiu uma exceção antes citada, com o submarino U-516, ao comando do capitão Gerard Wiebe, ao ordenar o massacre ao artilheiro tenente Markle, que metralhou os náufragos do mercante brasileiro **Antonico**.

O Brasil tentou processá-los como criminosos de guerra, sem êxito. Por longos anos existiu a versão de que o torpedeamento de mercantes brasileiros, que determinaram a entrada do Brasil na Guerra, foi feito por submarinos americanos.

Diversos historiadores têm encontrado a resposta negativa na Alemanha, onde consta o registro dos afundamentos por seus submarinos, de mercantes brasileiros, com respectivos nomes, posição e circunstâncias, no **Diário do Comando Alemão dos Submarinos (Kriegsstagebuch-B.d.u)** consultado pelo almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama, ex-combatente da FNN e historiador naval do Brasil.

Acidentaram-se durante a guerra os mercantes: *Atlântico* (abalroado); *Mantiqueira* (perdido por precipitação da tripulação); *Butiá* (bateu nas Ilhas Canárias); *Comandante Capela* (escapou de encalhar em Aracaju); *Comandante Alcídio* (que se perdeu por encalhe em Aracaju); *Sulóide* (desgovernado afundou, após bater em casco sossobrado em Baía Oslow-Carolina do Norte); *Goiazlóide* (abalroado num comboio); *Piratini* (foi ao encontro de escolhos para escapar de um submarino); *Bahialóide* (encalhou ao sul de Tobago mas escapou); *Aiuropa* (foi abalroado na entrada de Nova York); *Tiradentes* (afundou após colidir com outro quando ambos viajavam no escuro); *Cisne Branco* (afundou após bater em outro); *Araponga* (no litoral de São Paulo foi afundado pelo *Venus*); *Guaibá* (se perdeu após encalhar por ter sido abalroado); *Araribá* e *Piratiniga* (abalroaram); *Chuilóide* e *Tietê* (afundaram depois de colidirem na ilha lo Coral-SC); *Aratimbó* (foi de encontro, em 10 de fevereiro de 1944, à rede anti-submarina de proteção do Rio de Janeiro); o *Duque de Caxias* (foi colhido em comboio pelo cruzador *Rio Grande do Sul*); *França M* (levou uma proada da corveta *Felipe Camarão* que o confundiu com um submarino); barcaça *Areia Branca* (posta a pique pelo Transporte de Guerra *Monterrey-EUA*, em Natal, após colisão); e o rebocador *Veloz* (abalroado no Rio pelo USSYMS-45). Naufragou em condições envoltas em mistério e na região das Bermudas o *Santa Clara*, em 15 de março de 1941. Todos estes torpedeamentos e acidentes envolvendo navios mercantes do Brasil durante a 2ª Guerra Mundial expressam a grande tragédia vivida então pela Marinha Mercante do Brasil, onde avultam as tragédias particulares dos afundamentos dos *Baependi* (270 mortos), do *Anibal Benevolo* (150), do *Araranguá* (131), e do *Itagiba* (56).

Foi grande o sacrifício da Marinha Mercante! E as atuais gerações de marinha Mercante devem conhecer estas tragédias bem como os numerosos acidentes para que sejam com segurança evitar que ocorram.

REFERÊNCIAS

BENTO, Claudio Morteira. **A Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante na 2ª Guerra Mundial**. Resende. 1990 (Capa e Prefácio do General Plínio Pitaluga)

CASTELO BRANCO, Manoel Thomaz. **O Brasil na 2 Grande Guerra**. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1960.

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

MINISTÉRIO DA MARINHA A Marinha na 2 Guerra Mundial, *in*. **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro, Graf. Ed. do Livro, 1985, v.5.

MARTINS, Hélio Leôncio. Participação da Marinha na 2 Guerra Mundial. **Revista do Exército Brasileiro**. v.122, jul/set. 1985.