

MARINHA DO BRASIL
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE

ANNA LUIZA VIEIRA DAS NEVES

MARINHA MERCANTE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

RIO DE JANEIRO

2015

ANNA LUIZA VIEIRA DAS NEVES

MARINHA MERCANTE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: Instrutor Nélio Fernandes Pereira

RIO DE JANEIRO

2015

ANNA LUIZA VIEIRA DAS NEVES

MARINHA MERCANTE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ___/___/ 2015

Orientador: Instrutor Nélio Fernandes Pereira

Nélio Fernandes Pereira

NOTA FINAL: _____

Aos heróis mercantes mortos e sobreviventes durante a Segunda Guerra Mundial, especialmente ao CLC José dos Santos Silva (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Ao Segundo Oficial de Máquinas instrutor e orientador Nélio Fernandes da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante por ter me incentivado e cooperado com todas as necessidades e dificuldades durante o processo de elaboração deste trabalho.

Aos eternos *vapozeiros* Comodoro CLC Francisco Gondar e CLC Sidnei Esteves, os quais sempre apoiaram o pouco explorado e difundido tema. Homens do mar que transmitiram a ideia de estudar a Marinha Mercante do passado a fim de criar uma melhor frota no futuro.

Ao professor de Direito Marítimo Marcelo Neves, apesar de estar à margem do tema, foi colaborador de novas bibliografias e paciente o suficiente para acompanhar uma monografia que não fazia parte de seu grupo de orientandos.

Ao meu padrasto e figura paterna Coronel de Infantaria Historiador Carlos Alberto Naccer por me conceder materiais e ideias vitais para a concretização e consolidação da monografia. Com os mesmos méritos, Coronel de Infantaria Marcelo Gonzalez e Coronel Heitor Abreu, excelentes profissionais e pilares seguir nessa jornada.

Ao professor de história e Sargento aposentado do Corpo de Fuzileiros Navais da Marinha Americana, atualmente lecionando na Massanutten Military Academy, Woodstock-VA, David Strong, que com uma única frase me deixou honrada com o tema: “Pouco ouvi falar da Marinha Mercante na Segunda Guerra, muito boa escolha de tema, também gostaria de aprender mais”.

Ao meu irmão, o Segundo Tenente de Intendência do Exército Pedro Luiz, que mesmo com as típicas implicâncias de um irmão mais velho, foi meu pior e mais leal amigo durante essa batalha.

À minha amada mãe Christina Costabile de Souza Dias, quem me ajudou com as difíceis vírgulas, próclises e mesóclises. Pessoa tal que me incentivou o tema desde meu terceiro ano do ensino médio no Colégio Militar do Rio de Janeiro. Anjo que aguentou meus estresses e prantos quando as palavras não vinham e as ideias simplesmente fugiam de minha mente. Pessoa que sempre foi e sempre será meu braço direito e meu peito esquerdo ainda que “pelos mares eu venha a partir, eterna é a força que vai nos unir”.

Em tempo de paz convém ao homem
serenidade e humildade; mas quando
estoura a guerra deve agir como um
tigre!

(William Shakespeare)

RESUMO

As guerras não são simples disparos de armas de grande poder destrutivo entre nações. Por trás de cada ataque ou combate existe uma estratégia de guerra. A Marinha Mercante, desde os primórdios da humanidade, representa o transporte logístico e de produtos vitais para a sobrevivência dos povos. Para o enfraquecimento de um inimigo, nada melhor do que atacar sua cadeia logística. Os navios mercantes sempre tiveram um papel preponderante nessa área: transportar o esforço de guerra o mais próximo do teatro de operações e reunir nas unidades fabris os insumos necessários para esse esforço. Naturalmente, toda a glória da Segunda Guerra Mundial é representada pela Força Expedicionária Brasileira, Força Aérea Brasileira e Marinha do Brasil (voltada para a guerra). Poucos são os relatos da atuação da nossa Marinha Mercante durante esses cinco anos de tormenta – 1939 a 1945. Historicamente, um dos motivos que levou o Brasil entrar na Guerra foi o bombardeamento de navios de guerra e navios mercantes no Nordeste do Brasil por submarinos do Eixo – Alemanha, Itália e Japão. Após esse choque, o Brasil foi incentivado pelos Estados Unidos da América a entrar na guerra junto com os Aliados – EUA, Inglaterra, França e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas. O que é um paradoxo, pois o nosso país seguia a conduta do nazi-fascismo. Enquanto Getúlio Vargas estava no poder, seguíamos o modelo do regime militar também seguido pelos países do Eixo, porém com outros preceitos. Em troca de nossa atuação na Segunda Grande Guerra, os EUA nos presentearam com a Companhia Siderúrgica Nacional, o Brasil caminhou para a guerra e não perdeu apenas soldados ou equipamentos bélicos de alta qualidade da época. Civis também morreram. Nossos marinheiros mercantes também foram vítimas fatais em prol do suprimento das tropas que foram para a Europa viver a guerra. Esse trabalho aborda o papel da Marinha Mercante brasileira durante a 2ª Guerra Mundial.

Palavras-chave: Marinha Mercante. Afundamento. Torpedeamento. Segunda Guerra Mundial. Brasil.

ABSTRACT

Wars are not only shots of great weapons among Nations. Behind any attack there is a strategy. Merchant Marine, since the very beginning of human civilization, has been the most important way of transportation of vital supplies. Therefore, there is nothing more catastrophic than destroying the enemy's supply fleet. Merchant ships have always been the method of transportation when it has come to war supplies and raw items to prepare the bases of long and huge wars. Naturally, the whole glory and honor of the Second World War is represented by Brazilian Expeditionary Force, Brazilian Air Force, and Brazilian Navy. Hardly ever, it is mentioned about Merchant Marine during these bloody years – 1939 to 1945. Historically, one of the reasons that made Brazil get into the war was the strafe of Brazilian naval and Merchant ships by Eixo's subs. After this impact, Brazil was encouraged by the United States of America to join Aliados. It was obviously a paradox, because Brazil was a totalitarian country such as Germany, Italy and Japan. As an Exchange, the USA gave us a steel factory, and Brazil headed for the war. As long as it took, several Brazilian soldiers died. It is also worthy of mention that civil lives were lost. Merchant sailors died while supplying troops in Europe. This monograph is about Brazilian Merchant Marine's acts during the Second World War.

Key-words: Merchant Marine. Ditching. Torpedoing. Second World War. Brazil.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES/FIGURAS

Figura	Página
1 - Fac-símile do jornal O Globo sobre declaração de guerra do Brasil ao Eixo	15
2 – Fac-símile do jornal O Globo sobre torpedeamento de navios mercantes brasileiros	16
3 – Anúncio do Lloyd Brasileiro, no início do século XX	18
4 – Representação esquemática de escolta de comboios brasileiros durante a 2ª GM	20
5 – Submarinos do Eixo afundados no Atlântico Sul (localização)	24
6 – Trajeto do U-507 e afundamentos de navios brasileiros	27
7 – Lista de navios brasileiros afundados pelo U-507 em patrulha de ataque	28
8 - Medalha de Serviços de Guerra com três, duas ou uma Estrela	31
9 - Medalha Sangue do Brasil	31

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

Abreviatura/Sigla	Significado
ELO	Esquadilha de Ligação e Observação
EUA	Estados Unidos da América
FAB	Força Aérea Brasileira
FEB	Força Expedicionária Brasileira
GM	Guerra Mundial
IFN	Inspetoria Federal de Navegação
U-Boat	Classe de submarinos alemães

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 Tema	13
2.1 Referencial Teórico	13
2.1.1 Os autores e documentos militares consultados	13
2.1.2 Outros autores consultados.....	13
2 DESENVOLVIMENTO	14
2.1 Histórico	14
2.1.1 Segunda Guerra Mundial	14
2.1.2 Participação do Brasil.....	15
2.2 A Marinha Mercante brasileira à época	17
2.3 A importância do Atlântico Sul	18
2.4 Os ataques às embarcações da Marinha Mercante	19
2.4.1 Os submarinos alemães	19
2.4.2 Os meios de detecção	20
2.4.2 Uma dúvida histórica	25
2.5 Consequências para a Marinha Mercante	28
2.6 Principais ensinamentos para a Marinha Mercante	29
2.7 Condecorações destinadas aos marinheiros mercantes	29
2.7.1 Medalha de Serviços de Guerra com três, duas ou uma Estrela.....	30
2.7.2 Medalha Sangue do Brasil.....	31
3 CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	33
ANEXO ÚNICO	35
Lista de Navios Mercantes Brasileiros Atacados	35

MARINHA MERCANTE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

1 INTRODUÇÃO

A Segunda Guerra Mundial (2ª GM) foi o maior conflito da humanidade e caracterizou-se pelo uso intenso de armamentos e desenvolvimento de tecnologias, como, por exemplo, submarinos, aviões, radares e até mesmo a máquina *Enigma* dos alemães, permitindo a troca de informações entre as bases germânicas e seus meios de combate; notadamente submarinos.

Haja vista a caracterização de “Guerra Total”, segundo a definição de Carl Phillip Gottlieb von Clausewitz, foi natural que houvesse enorme fluxo de pessoas e mercadorias entre países a fim de suportar logisticamente o conflito e transportar o enorme fluxo de deslocados e refugiados. A necessidade de transportar enormes quantidades de produtos e passageiros entre continentes aumentou o fluxo de navios mercantes que passaram a navegar nos oceanos.

Como esses navios eram responsáveis pela manutenção dos suprimentos que mantinham o esforço de guerra dos países em conflitos, tornaram-se alvos compensadores para as marinhas de guerra envolvidas. Diversos meios navais, especialmente submarinos, foram utilizados com o objetivo de destruir, por torpedeamento, navios mercantes que trafegavam transportando suprimentos logísticos de enorme importância para os contendores, como armamentos, veículos, commodities e outros produtos.

O Brasil, com seu litoral de mais de 7.000 km de extensão, antes mesmo de entrar oficialmente no conflito, já fazia uso da navegação de cabotagem e de longo curso para manter sua economia nacional e internacional. Nesse contexto, navios mercantes brasileiros passaram a sofrer ataques de submarino alemães que operavam no Atlântico Sul implicando, dentre outras consequências, a entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial ao lado dos Aliados.

1.1 Tema

A MARINHA MERCANTE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

2.1 Referencial Teórico

2.1.1 Os autores e documentos militares consultados

Os autores militares, naturalmente vocacionados para esse mister; ou seja, o de pesquisar fatos históricos da História Militar, foram importante fonte de conhecimentos. Merece destaque As Forças Armadas e a Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial, como o trecho seguinte:

Os marinheiros mercantes do Brasil têm desenvolvido heroico e relevante esforço, na paz e na guerra, para a construção do Brasil, em função do papel econômico vital para a Nação, pois por suas mãos passam a massa das riquezas que o Brasil importa ou exporta e que caracterizam a sua balança comercial. O pouco reconhecimento social a sua importante contribuição de parte do governo e da sociedade brasileira é caracterizado por ausência de estímulos justos [...].

A contribuição em vidas e sangues que deram ao esforço de guerra aliado é eloquente 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 o torpedeamento, pela Alemanha, dos navios mercantes Paraná, Tijuca, Lapa, Macau, Tupi e Acari, o que levou o Brasil a reconhecer por Dec. De 26 de outubro de 1917 o estado de guerra da Alemanha contra o Brasil. (BENTO, 1995, p. 38)

2.1.2 Outros autores consultados

Merece destaque, o trabalho desenvolvido no livro O Brasil na Mira de Hitler: a história do afundamento dos navios brasileiros pelos nazistas (SANDER, 2007). Nele, fica cabalmente demonstrada a importância de se romper o fluxo mercante na América do Sul. O trecho abaixo, extraído do referido livro, na sua página 51, proporciona uma visão de como o assunto é importante e vai ao encontro deste trabalho:

Além de obstruir o fornecimento de matérias primas aos Estados Unidos, os alemães tinham também o objetivo de isolar ao máximo a União Soviética dos seus aliados, que ficaria impedida de receber, através das rotas marítimas, qualquer tipo de auxílio. Como praticamente não havia uma defesa organizada à ação dos submarinos na região, navios era afundados sem qualquer resistência [...] (grifo nosso)

Os referenciais teóricos para o assunto são vastos, podendo-se citar, de forma resumida, porém com apontamentos significativos o livro *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial* (GAMA, 1982) e os dois compêndios sobre a História da Marinha Mercante Brasileira, totalizando mais de 900 páginas de robusto conteúdo.

Assim, verifica-se que existe um amplo referencial teórico, baseado em autoridades civis e militares de peso incontestável, que proporcionam o necessário suporte para esse TCC.

2 DESENVOLVIMENTO

O papel da Marinha Mercante brasileira durante a Segunda Guerra Mundial foi marcado por uma característica: a resiliência. Diante do cenário bélico, as autoridades entenderam que não seria possível parar esse importante meio de transporte em função das ameaças existentes.

Durante o desenvolvimento serão abordados os tópicos inerentes ao tema, bem como outros que permitam explicitar aspectos que contribuam para o entendimento do tema proposto.

2.1 Histórico

Nesta seção será abordada, de forma condensada, o histórico do conflito no sentido de contextualizar o tema deste trabalho.

2.1.1 Segunda Guerra Mundial

O conflito denominado Segunda Guerra Mundial iniciou-se em 1939 com a invasão da Polônia pela Alemanha. De um lado, os Aliados, capitaneados pelos Estados Unidos da América (EUA) e Reino Unido; e do outro, o Eixo, capitaneado pela Alemanha. Teve como marcos principais a invasão da Europa, os bombardeios à Londres e outras cidades do Reino Unido, o ataque japonês contra a base americana de Pearl Harbor e o conseqüente início da Guerra do Pacífico, a guerra do norte da África, a invasão germânica do território russo, o desembarque da Normandia (dia D), o declínio e rendição da Alemanha e o lançamento das bombas atômicas sobre Hiroshima e Nagasaki, com a conseqüente rendição japonesa. Em 8 de maio de 1945, a 2ª GM terminava e iniciava-se o que se convencionou chamar Guerra Fria.

Houve, no conflito, mais de 100 milhões de militares mobilizados e um saldo de aproximadamente 50 milhões de mortos, em sua maioria civis. Além disso, as perdas materiais, principalmente nos mares foi sem precedentes.

2.1.2 Participação do Brasil

O Brasil participou da Segunda Guerra Mundial enviando a Força Expedicionária Brasileira, conhecida como FEB. Foram enviados à Europa 25.334 homens que lutaram ao lado dos Aliados na Campanha da Itália, sendo o único país da América Latina a participar de maneira ativa no conflito. O País tomou parte, ainda nesta campanha, com um Grupo de Aviação de Caça e uma Esquadrilha de Ligação e Observação (ELO) da Força Aérea Brasileira (FAB). Esta Força contribuiu, também, como o esforço de guerra dos Aliados nas patrulhas aéreas do Atlântico Sul.

No dia 31 de agosto de 1942, o então presidente Getúlio Vargas publicou o documento legal que declarou guerra ao Eixo. A decisão presidencial foi decorrente do afundamento de cinco navios brasileiros pelo submarino alemão U-507. Tais ataques se deram em função da aproximação do Brasil com os Estados Unidos.

Fig. 1 – Fac-símile do jornal O Globo sobre declaração de guerra do Brasil ao Eixo



Fonte: <http://www.al.sp.gov.br/geral/noticia/noticia.jsp?id=329834>, acessado em 30 de julho de 2015.

A Marinha do Brasil (MB) atuou ativamente na guerra antissubmarino, não apenas no Atlântico Sul, mas também na Zona Central do Atlântico e no Caribe. Participou, ainda, da guarda de comboios para o Norte da África e para o Mar Mediterrâneo. A Marinha Mercante, embora não se constituísse em uma Força Armada, era vital para o transporte de carga no Brasil. Naquela época, o País não possuía uma grande rede de estradas e veículos eficientes. Sendo principal transportadora de suprimentos – alimentos, minérios, produtos primários e, mais recentemente, industrializados – não demorou para a Marinha Mercante ser o principal alvo de destruição durante guerras.

Fig. 2 – Fac-símile do jornal O Globo sobre torpedeamento de navios mercantes brasileiros



Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Navios_brasileiros_afundados_na_Segunda_Guerra_Mundial,
acessado em 30 de julho de 2015.

O torpedeamento de navios mercantes brasileiros pelo Eixo foi fator motivador para a declaração de guerra do Brasil ao Eixo.

2.2 A Marinha Mercante brasileira à época

A Marinha Mercante brasileira, desde o Segundo Reinado, se fez presente, basicamente, por três grandes companhias que cobriam o litoral brasileiro e as principais bacias hidrográficas. Na República, três ações foram importantes para a Marinha Mercante (FILHO, 2010).

A primeira foi a criação da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, em 1890. Tratava-se de uma empresa estatal que atuou por mais de um século como uma das mais importantes na área.

O fortalecimento da Companhia Nacional de Navegação Costeira e da Companhia Comércio e Navegação, foi outro importante marco para esse setor.

O último aspecto foi a criação de um órgão regulador: a Inspeção Federal de Navegação (IFN), em 1907, que passou a “definir e coordenar as políticas para a marinha mercante brasileira”. Destaca-se que a IFN substituiu as Capitânicas dos Portos em muitas atribuições.

No entanto, um fato merece destaque. Foi a criação Comissão da Marinha Mercante em 1941, respaldada pelo Decreto-Lei 1.951 de 30 de dezembro de 1939, que inaugurou um novo regime jurídico para a navegação garantindo à União o direito de explorar, conceder e autorizar os serviços da navegação, marítima, fluvial e lacustre, consagrou a presença do Estado no setor. Essa participação ativa do Estado vinha seguindo uma trajetória ascendente desde a criação do Lloyd Brasileiro em 1890. (FILHO, 2010).

Fig. 3 – Anúncio do Lloyd Brasileiro, no início do século XX



Fonte: <http://www.novomilenio.inf.br/rossini/loydbra2.htm>, acessado em 30 de julho de 2015.

Basta dizer que a Lloyd tinha, em 31 de janeiro de 1941, 88 navios em um total de 553 mil ton arqueadas e mantinha 19 linhas com a Europa, EUA e América do Sul.

Tal fato auxiliou a mitigar a queda vertiginosa que a Marinha Mercante sofria desde a década de 1930 em função das mudanças do modelo econômico que incentivava, decerta forma, as rodovias em detrimento dos portos, que se “deslocaram” para rodoviárias e a navegação lacustre.

A Marinha Mercante tinha, antes da guerra, cerca de 650 mil ton de arqueação, das quais 130 mil adquiridas antes de os EUA entrarem na guerra, totalizando 20 navios.

2.3 A importância do Atlântico Sul

O oceano Atlântico viria a ter um papel crucial na guerra que estava sendo travada. Ambos os lados dependiam dele como uma ligação entre regiões produtoras e consumidoras.

Esse papel se tornou ainda mais relevante com o bloqueio do canal de Suez, que obrigou ao Eixo a utilizar e dar mais importância ao Atlântico Sul. Percebida essa estratégia alemã, os Aliados iniciaram intensas patrulhas na região. Como resposta, o Eixo passou a fabricar e a utilizar grandes quantidades de submarinos para realizar abertura de brechas nas formações navais Aliadas com o intuito de passar os navios mercantes que supriam sua indústria bélica, fundamental para o esforço de guerra.

Para responder a essa nova tática alemã, os Aliados criaram a chamada “Cintura do Atlântico”. Na realidade, era uma faixa localizada entre Natal, chamado de “Saliente do Nordeste” e Dakar, com cerca de 1.700 milhas.

A fim de propiciar o suporte necessário a essa estratégia, foi instalado no Brasil, em 1941, instalada.

Para que isso ocorresse deveriam ser instaladas bases no Brasil, fato que se iniciou em meados de junho de 1941, quando da chegada da Força Tarefa nº 3 e da liberação dos portos de Recife e Salvador para uso da Marinha americana.

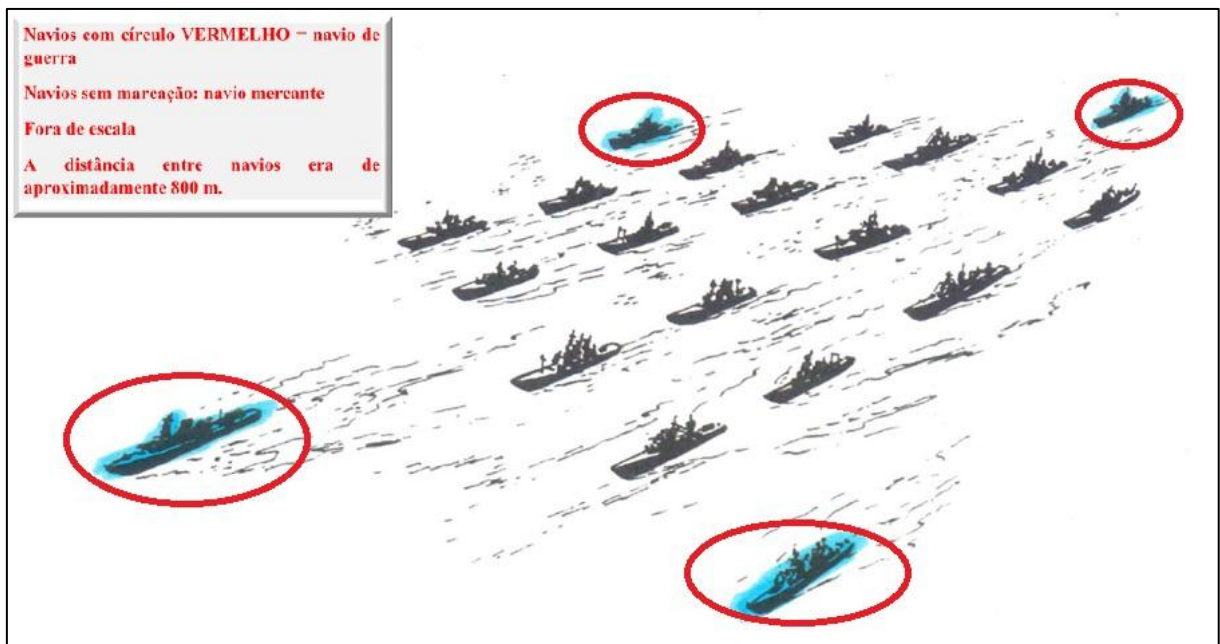
2.4 Os ataques às embarcações da Marinha Mercante

No bojo da Segunda Guerra, os navios brasileiros começaram a ser torpedeados por submarinos alemães antes de o Brasil entrar em guerra. Nesse contexto, os submarinos do tipo U-Boats foram deslocados para a costa brasileira com a missão de afundar navios de guerra e mercantes. Ao todo, foram abatidos 31 navios brasileiros, representando 21,47% da frota nacional em toneladas. Do Lloyd Brasileiro, foram 23 navios, da Costeira 2 e os demais de companhias privadas. Porém, as maiores perdas foram humanas, com a morte de 470 tripulantes e 502 passageiros. O transporte de longo curso foi suspenso e a cabotagem marítima reduzida. Parte da frota mercante estatal, Lloyd Brasileiro e Costeira, passou a fazer serviços para a Marinha de Guerra (DUARTE, 1968).

2.4.1 Os submarinos alemães

Dos registros de Campbell, verifica-se que os submarinos alemães possuíam dois motores diesel de grande velocidade. Porém, quando submersos, usavam apenas seus motores elétricos alimentados por baterias. A velocidade caía para oito milhas horárias e os navios só podiam percorrer 90 quilômetros. Tinham necessidade de navegar na superfície para recarregar suas baterias. Os ingleses, cientes disso, passaram a usar radiogoniômetros instalados em pontos em terra e a bordo de navios.

Fig. 4 – Representação esquemática de escolta de comboios brasileiros durante a 2ª GM



Fonte: BENTO, 1995.

Com seus cruzamentos, esses navios determinavam a posição do submarino na superfície, quando este usava sua radiotelegrafia para evitar mensagens à base. Al submersível ou era atacado pela aviação ou então desviava-se o comboio, a fim de passar longe de onde se encontrava.

2.4.2 Os meios de detecção

Para determinar a presença de um submarino submerso, os navios de guerra usavam o *Asdic* ou sonar, que se orienta como um morcego, ou seja, através de ondas sonoras. O navio, com o aparelho instalado no fundo, emitia um sinal numa direção. Caso encontrasse algum obstáculo, o sinal era refletido e captado pelo receptor do navio. A distância era determinada pelo tempo entre a emissão e a recepção do sinal. Havia os alarmes falsos provocados por cardumes de peixes, peixes grandes ou camadas de água com temperaturas diferentes. O alcance do sonar era pequeno, só denunciava a presença do submarino quando ele se aproximava para o ataque.

Havia outro inconveniente: o sonar emitia o seu sinal compassadamente em todas as direções. Quando encontrava um alvo, ele silenciava, denunciando o submarino. O navio de superfície avançava na direção do alvo, mas, quando se aproximava muito ou ficava em cima do submarino, o sonar perdia contato com o alvo, o que facilitava a fuga do submersível. Os Aliados, mais tarde, com escoltas mais reforçadas para suprir essa deficiência, atacavam o submarino com dois navios. Quando o mais próximo perdia o contato, o outro se mantinha afastado e informava ao primeiro a posição do submarino, que logo recebia as bombas de profundidade.

Em 1941 e 1942, as escoltas dos comboios eram reduzidas e a aviação quase ausente. Os alemães aproveitavam essa debilidade e atacavam o comboio com oito submarinos (chegando a trinta em 1943), usando a seguinte tática: um submarino atacava e fugia, a escolta saía em sua perseguição, deixando o flanco livre para os demais atacarem. Com isso, tiveram muito êxito. O declínio do êxito alemão começou quando os Aliados aumentaram o número de navios da escolta e intensificaram a atuação da aviação no combate, principalmente com porta-aviões nos comboios.

No decorrer da guerra, o torpedo foi aperfeiçoado. Os primeiros eram impulsionados a ar-comprimido; depois, por motores elétricos alimentados por baterias. Também foi modificado o dispositivo que provocaria a explosão. Os primitivos tinham que bater no alvo e foram substituídos pelos de ignição magnética provocada pelo campo magnético do navio.

Em janeiro de 1941, os ingleses instalaram em seus aviões do Comando Costeiro e em alguns navios um radar menor e mais aperfeiçoado para dar combate aos submarinos. Esses aparelhos foram de grande eficácia nesses combates, pois os alemães não contavam com tal auxílio. Com isso, caiu o número de afundamentos, dificultando a atuação do inimigo. Muitos submarinos foram afundados quando estavam na sua superfície, pois o radar acusava sua presença e os aviões os atacavam durante o dia ou à noite, sem tempo para que mergulhassem.

Os alemães reclamavam que só viam os aviões depois que já eram alvo fácil deles. Geralmente, os aviões surgiam de uma nuvem ou da direção do sol; à noite, os submarinos eram surpreendidos com a luz de um holofote do avião já bem próximo, com o ataque em seguida. Para se defenderem das consequências do radar, os alemães equiparam-se com um aparelho que captava ondas, acusando a presença dos aviões. Este aparelho, chamado “cruz de biscaia”, ajudou os alemães a se defenderem melhor.

Porém, a pesquisa dos dois lados continuava e, em março de 1943, os ingleses substituíram o radar de um metro e meio de comprimento de onda por outro de dez centímetros de comprimento de onda. Nesse caso, os aparelhos alemães não acusavam a sua emissão e continuavam sendo apanhados de surpresa pela aviação aliada. Só em maio de 1944 conseguiram o outro equipamento que captava as ondas de dez centímetros.

Em 1945 foram construídos, pelos Aliados, radares com três centímetros de comprimento de onda, que captavam a presença de qualquer alvo na superfície do mar, até mesmo a menor torreta dos submarinos.

Para defesa dos comboios, surgiram, por parte dos Aliados, aviões que eram colocados nos navios mercantes e de guerra para serem lançados de uma catapulta. Após o combate, o piloto pulava de paraquedas perto do seu navio e era recolhido para bordo. O avião perdia-se no mar.

Em agosto de 1943, os alemães passaram a usar os torpedos acústicos, que se orientavam pelo som produzido pelos motores dos navios. Eram mais eficientes que os magnéticos, mas a produção era reduzida. Para anular os efeitos dos torpedos acústicos, os Aliados passaram a usar um aparelho, rebocado pela popa, que fazia mais barulho do que os motores do navio. O torpedo, atraído pelo maior barulho, explodia, livrando o navio do impacto da explosão.

De setembro a dezembro de 1939, os alemães afundaram 114 navios mercantes. Esse número aumentou para 433 em 1940. Foi um ano terrível para os mercantes ingleses, pois as escoltas eram escassas e não havia o auxílio da aviação, que se encontrava ocupada na defesa da Inglaterra, temerosa da invasão inimiga.

Em 1941, as escoltas foram aumentadas com a aquisição de cinquenta destróieres da frota dos EUA, que haviam operado na Primeira Guerra Mundial. O uso do rádio goniômetro, que determinava a posição dos submarinos quando transmitiam mensagens à base, mais o emprego do radar em aviões e navios, melhorou a situação dos ingleses. Ainda assim, os alemães afundaram 312 navios, apesar das grandes perdas em submarinos.

Em 1942, já com os Estados Unidos na guerra, os alemães estenderam os ataques até a costa americana e Atlântico Sul, encontrando pouca resistência. Só em janeiro, afundaram 62 navios Aliados. Os EUA não estavam preparados para enfrenta-los. O problema de abastecimento de combustível dificultava a atuação dos submarinos. O auxílio de navios

corsários, supridores de combustível, ficava cada vez mais difícil. Na costa do Brasil, operavam os corsários *Japara*, *Atantie*, *Orion* e *Romut* e, mais tarde *El Saturno*, que operava no Nordeste. Com a declaração de guerra pelo Brasil, parece ter terminado essa ação. Para suprir a falta dos corsários petroleiros, a Alemanha construiu grandes submarinos de 1.600 toneladas, equipados com um canhão para defesa – não tinham torpedos e transportavam 700 toneladas de combustível. Assim, em abril de 1942 foi feito o primeiro fornecimento ao U-108; em junho, já tinham abastecido vinte submarinos, que puderam continuar operando sem ter de voltar à base.

Março e abril de 1942 foram meses de sucesso para os alemães, atacando principalmente navios que navegavam desacompanhados. Em maio em junho os ataques ocorriam também no Caribe, quando conseguiram afundar 148 navios. Foi nesses ataques, na costa americana e no Caribe, que o Brasil começou a sofrer as perdas de sua frota. Os americanos organizaram comboios dando mais proteção aos mercantes, e a aviação auxiliava nos ataques aos submarinos. Entretanto, novos submarinos eram construídos e tão breve entravam em combate.

Em julho de 1942, os nazistas operavam com 331 submarinos espalhados em várias frentes. Os Aliados aumentavam as escoltas dos comboios e a aviação estendia a cobertura aérea, atacando os submarinos cada vez mais distante. Por outro lado, os submarinos do eixo atuavam na Europa, nas Américas do Norte e do Sul e na África.

No ano de 1942, os alemães, com 393 submarinos em operação, conseguiram torpedear 1.160 embarcações aliadas, sofrendo a perda de 87 submarinos. Tudo ocorreu, pois a esquadra americana já estava desfalcada e fragilizada devido ao ataque japonês a Pearl Harbor.

Fig. 5 – Submarinos do Eixo afundados no Atlântico Sul (localização)



Fonte: SANDER, 2007.

Tab.1 – Submarinos do Eixo afundados no Atlântico Sul (relação)

Submarino	Data	Local
U-164	4 Jan 43	Ao largo de Fortaleza
U-507	13 Jan 43	Próximo a Natal
Archimede ¹	15 Abr 43	Na altura do atol das Rocas
U-128	17 Mai 43	No litoral de Alagoas
U-590	9 Jul 43	Ao largo do Pará
U- 513	19 Jul 43	No litoral de Santa Catarina
U-662	21 Jul 43	Ao largo do Pará
U-598	23 Jul 43	No Cabo de São Roque
U-591	30 Jul 43	Ao largo de Recife
U-199	31 Jul 43	Ao largo do Rio de Janeiro
U-604 ²	4 Ago	Autodestruí-se perto da Ilha de Trindade
U-161	27 Set 43	A leste de Salvador

Fonte: SANDER, 2007.

2.4.2 Uma dúvida histórica

Durante muitos anos, uma teoria que esteve em voga foi se os primeiros torpedeamentos de navios brasileiros na Segunda Guerra Mundial foi realizado por submarinos dos EUA no sentido de obrigar ao Brasil a entrar na guerra ao lado dos Aliados em função do posicionamento dúbio de Getúlio Vargas. Em função do tema deste TCC, julga-se pertinente uma rápida abordagem acerca desse assunto.

¹ Submarino italiano

² Submarino abastecedor.

Atualmente, os estudos e explorações científicas descartam por completo essa teoria. Talvez, o argumento definitivo descartando tal hipótese venha do próprio almirante nazista Karl Doenitz - chefe da Força de Submarinos da Alemanha nazista, cuja autobiografia reconhece que foram os submarinos do Eixo que atacaram todos os navios brasileiros da Marinha Mercante.

Transcreve-se, abaixo, as palavras de Doenitz em sua autobiografia:

*“Finalmente, havia a possibilidade de **operações na costa do Brasil**. Nossas relações políticas com aquele país vinham há algum tempo se deteriorando cada vez mais, e ordens do Alto Comando Naval com relação à nossa atitude para com a navegação brasileira **enrijeceram-se de acordo**.*

*Em 27 de janeiro de 1942, como resultado do estado de guerra que existia entre nós e os EUA, o Brasil rompeu relações diplomáticas conosco. Até então, **nenhum navio brasileiro** havia sido afundado por um submarino alemão.*

*No entanto, entre fevereiro e abril de 1942, nossos submarinos torpedearam e afundaram sete navios brasileiros, já que **tinham todo o direito de fazê-lo**, visto que os capitães não conseguiram determinar sua natureza neutra. Eles navegavam sem luzes e em zig-zag, alguns armados e pintados de cinza, e sem bandeira nacional.*

*Depois disso, mais e mais navios brasileiros instalaram armas, até que **toda sua frota estava armada**.*

*No fim de maio, o Ministério da Aeronáutica do Brasil anunciou que todas as aeronaves brasileiras estavam **atacando submarinos do Eixo**, e continuariam a fazê-lo.*

*Sem qualquer declaração formal, estávamos então em guerra contra o Brasil, e em 4 de julho os U-Boots receberam ordens de nossa liderança política para **atacar todos os navios brasileiros**.*

*Do outro lado dos estreitos entre a África e a América do Sul operava o U-507 (Korvettenkapitän Schacht). Lá, fora de águas territoriais, ele **afundou cinco navios brasileiros**. Nisto ele agiu **de acordo com as instruções que recebera**, com a anuência do Ministério do Exterior e do OKW. O governo brasileiro tomou estes afundamentos como razão para declarar guerra contra a Alemanha.*

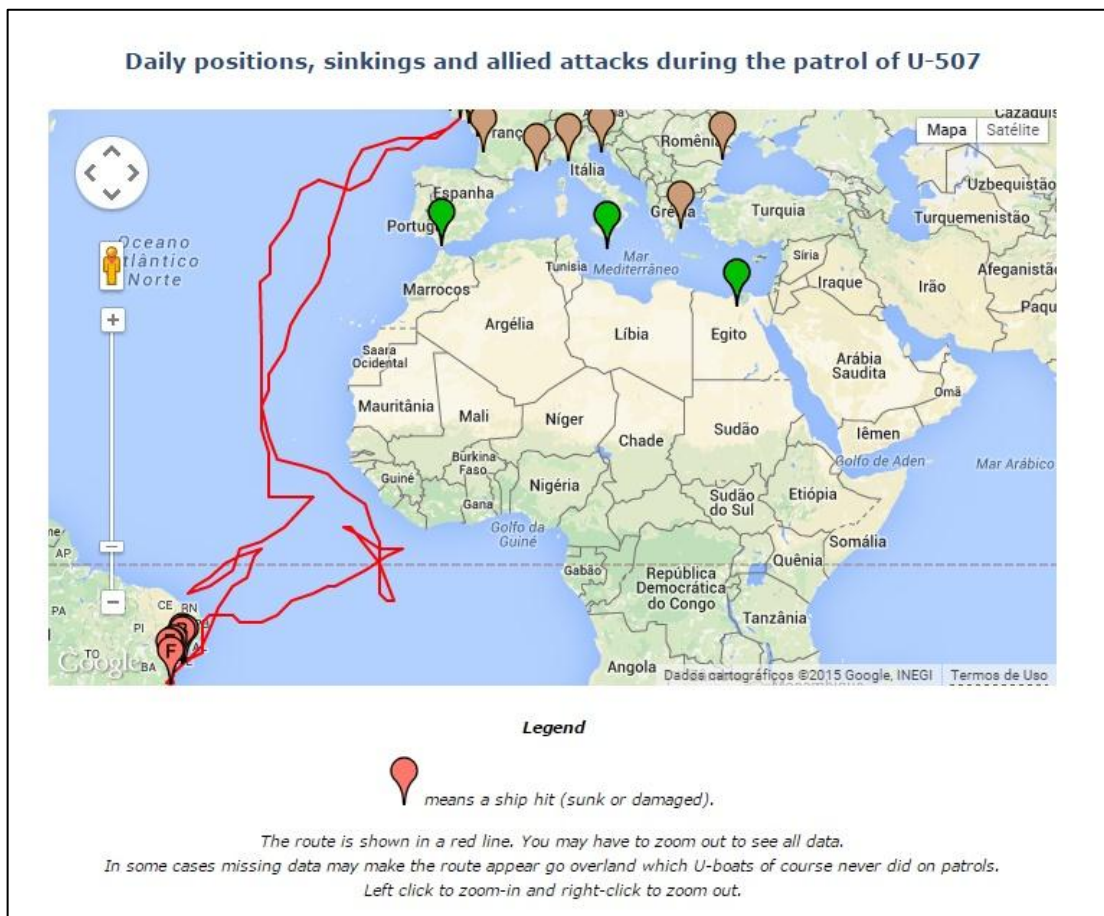
*Embora isso não alterasse em nada nossas relações existentes com o Brasil, que já tomava parte em ações hostis contra nós, foi sem dúvidas um erro ter trazido o Brasil a uma declaração oficial; politicamente deveríamos ter sido aconselhados a evitar isso. O comandante dos submarinos, no entanto, e o capitão do U-Boot em questão, como **membros das forças armadas**, não tinham escolha a não ser obedecer as ordens que haviam recebido; não cabia a eles pesar e medir as consequências políticas.”³*

Esse testemunho, mais as fontes existentes na internet⁴, mostram cabalmente que a teoria de que submarinos dos EUA atacaram navios mercantes brasileiros é 100% falsa. As figuras 6 e 7 mostram parte desses sites que podem ser consultados livremente na internet.

³ Fonte: <http://www.rafaelrequena.com.br/saladeguerra/navios-brasileiros-quem-realmente-afundou/>, acessada em 30 de julho de 2015.















⁴ Fonte: http://uboat.net/boats/patrols/patrol_1099.html, <http://www.uboat.net/> e <http://www.dubm.de/lang1/>

Fig. 6 – Trajeto do U-507 e afundamentos de navios brasileiros



Fonte: http://uboat.net/boats/patrols/patrol_1099.html, <http://www.uboat.net/> e <http://www.dubm.de/lang1/>

Fig. 7 – Lista de navios brasileiros afundados pelo U-507 em patrulha de ataque

Ships hit by U-507 during this patrol						
Date	U-boat	Commander	Name of ship	Tons	Nat.	Convoy
16 Aug 1942	U-507	Harro Schacht	 Baependy	4,801	 bz	
16 Aug 1942	U-507	Harro Schacht	 Araraquara	4,872	 bz	
16 Aug 1942	U-507	Harro Schacht	 Annibal Benévolo	1,905	 bz	
17 Aug 1942	U-507	Harro Schacht	 Itagiba	2,169	 bz	
17 Aug 1942	U-507	Harro Schacht	 Arará	1,075	 bz	
19 Aug 1942	U-507	Harro Schacht	Jacyra	89	 bz	
22 Aug 1942	U-507	Harro Schacht	 Hammaren	3,220	 sw	OS-36
				18,131		
7 ships sunk (18,131 tons).						
Legend						
 We have a picture of this vessel.						

Fonte: http://uboard.net/boats/patrols/patrol_1099.html, <http://www.uboard.net/> e <http://www.dubm.de/lang1/>

2.5 Consequências para a Marinha Mercante

Ao final da guerra, o Brasil perdera 32 embarcações ou cerca de 137 mil ton de arqueação, o que equivalia a tudo o que adquirira antes do conflito. Uma perda expressiva. No entanto, essa perda foi mitigada com os navios apreendidos em portos brasileiros que pertencera ao Eixo. Isso significava algo em torno de 20 navios (três alemães, 11 italianos, cinco dinamarqueses e um finlandês) em um total de 120 mil ton de arqueação. Junte-se a isso, o transatlântico italiano Conte Grande e o cargueiro alemão Windhuk.

Todavia, cabe destacar que a empresa Lloyd's foi a com maiores perdas. No ano de 1942 ela perdeu 15 navios, sendo 13 por torpedeamento, num total de 74 mil ton arqueadas.

Com o fim da guerra e a retomada do fluxo comercial nos oceanos, a situação se normalizou. A herança para a marinha mercante foi uma frota envelhecida cuja manutenção ficou comprometida devido à impossibilidade de importar peças de reposição. Na segunda metade da década de 1940, houve uma renovação na frota do Lloyd Brasileiro, com a compra

de 36 navios, sendo 20 cargueiros para longo curso e 16 de cabotagem. A Costeira, que após ser encampada seus déficits passaram a ser cobertos pelo tesouro (BRASIL, 1949).

Houve, naturalmente, uma aproximação dos métodos e técnicas norte-americanas e a consequente absorção pela marinha mercante de práticas daquele país. Muitos procedimentos foram adaptados em virtude das missões de escolta realizadas por navios de guerra dos EUA em proveito de navios mercantes brasileiros. Isso contribuiu para uma série de fatos futuros, inclusive para a criação do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha e da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, haja vista a necessidade de padronizar conhecimentos de acordo com as melhores técnicas internacionais.

2.6 Principais ensinamentos para a Marinha Mercante

Não restam dúvidas que a Marinha Mercante colheu ensinamentos após esse grande conflito mundial. Pode-se destacar os seguintes:

- ✓ aprimoramento de técnicas de navegação tanto na cabotagem como no longo-curso;
- ✓ melhoria na capacitação e treinamento dos recursos humanos vocacionados para a Marinha Mercante;
- ✓ aquisição de tecnologias antes restritas aos países mais desenvolvidos;
- ✓ incremento nas áreas de logística voltada para a Marinha Mercante, como manutenção e transbordo de cargas, dentre outras;
- ✓ conscientização, embora tímida, da importância da Marinha Mercante na economia do Brasil; e
- ✓ incremento de leis e normas que visavam a proteção e a regulação de marcos da marinha Mercante que não existiam antes de o Brasil declarar guerra ao Eixo.

2.7 Condecorações destinadas aos marinheiros mercantes

Como foi visto, a Marinha do Brasil (MB) atuou ativamente na guerra anti-submarinos, não apenas no Atlântico Sul mas também na Zona Central do Atlântico e no Caribe. Participou, ainda, da guarda de comboios para o Norte da África e para o Mar Mediterrâneo. A Marinha Mercante foi vital para o transporte de cargas no Brasil. Naquela época, o País não possuía uma rede de estradas e veículos eficientes. O afundamento de navios mercantes brasileiros pelo Eixo foi fator motivador para a declaração de guerra do Brasil à Alemanha, como foi lembrado nos capítulos anteriores.

Para galardoar aqueles que participaram ou se destacaram durante o conflito, o governo criou condecorações específicas. Este capítulo apresenta estas condecorações como justa homenagem aos heróis mercantes que foram envolvidos no conflito.

As condecorações militares, como se sabe, têm por objetivo destacar os feitos heróicos, os bons serviços prestados e mesmo a participação dos combatentes em determinadas operações ou batalhas. Quando concedidas em parcimônia e com justiça, reforçam o espírito de corpo.

A profissão de marinheiro mercante tem características particulares em relação a outras atividades de trabalho. As principais, são, em resumo, as seguintes: risco de vida; sujeição a preceitos de disciplina; respeito à hierarquia, dedicação exclusiva; disponibilidade permanente quando a bordo; mobilidade geográfica; vigor físico; formação específica e aperfeiçoamento constante; proibição de participar de movimento reivindicatório quando embarcado; vínculo com a profissão; e conseqüências para a família.

O desgaste exigido durante uma vida com estas características faz com que a profissão de marinheiro mercante seja considerada um verdadeiro sacerdócio. Daí, talvez, a busca dos mercantes que participaram do conflito por uma compensação a sua dedicação seja feita através de uma condecoração.

Segundo princípios de aprendizagem humana, estudos têm constatado que recompensas materiais ou morais são mais eficientes na obtenção dos comportamentos que se deseja do que punições para eliminação dos procedimentos indesejáveis. Assim, os mercantes são encorajados a esperar alguma forma de reconhecimento em retribuição aos serviços meritórios. Estes reconhecimentos enquadraram-se em duas categorias: oriundos da própria empresa (sob a forma de promoções, citações, elogios...) e vindos da sociedade (homenagens, ovação, pensão governamental...). Daí vem a importância do recebimento de uma medalha no caso dos ex-integrantes da Marinha Mercante durante a Segunda Guerra Mundial.

Na época da guerra, as concessões de condecorações pelas três Forças Armadas foram expressivas e as relações dos agraciados constam de registros no Comando de cada Força.

A seguir, as Condecorações Brasileiras destinadas aos Marinheiros Mercantes participantes da Segunda Guerra Mundial:

2.7.1 Medalha de Serviços de Guerra com três, duas ou uma Estrela.

Foram estabelecidas pelos Dec Lei nº 6095, de 13 Dez 43; 6774, de 7 Ago 44; e 1638, de 16 Ago 44. Conferidas aos militares das Marinhas de Guerra Nacional e Aliadas,

da ativa, da reserva ou reformados, e aos oficiais tripulantes dos navios mercantes nacionais e aliados, que prestaram valiosos serviços de guerra, quer a bordo dos navios, quer em comissões em terra.

Fig. 8 - Medalha de Serviços de Guerra com três, duas ou uma Estrela



Fonte: arquivo de foto do autor.

2.7.2 Medalha Sangue do Brasil.

Instituída pelo Dec-Lei nº 7709, de 5 Jul 45. Destinou-se a agraciar os oficiais, praças, assemelhados e civis, destacados para o teatro de operações, e que “ai hajam sido feridos em consequência de ação objetiva do inimigo”. A Marinha Mercante do Brasil, que pagou pesado tributo em sangue e vidas ao esforço de guerra, teve tripulantes agraciados com esta honraria, pois não possuía condecoração correspondente, conforme nos ensina Bento.

Fig. 9 - Medalha Sangue do Brasil



Fonte: BENTO, 1995.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Marinha Mercante brasileira sofreu reveses expressivos durante o período em que o Brasil esteve envolvido na Segunda Guerra Mundial. As perdas foram humanas e materiais, diminuindo sobremaneira a capacidade de a Marinha Mercante cumprir o seu papel. No entanto, o País soube superar essa crise com soluções inteligentes e como apoio da Marinha de Guerra do Brasil. Além disso, a resiliência e a vontade em cumprir sua missão, manteve a Marinha Mercante, mesmo que em condições difíceis, transportando as riquezas necessárias ao Brasil e aos seus aliados.

À guisa de conclusão, pode-se inferir que mesmo diante de um passado repleto de dificuldades em diversas esferas e a dura realidade do maior conflito ocorrido no mundo, a Marinha Mercante brasileira manteve o seu propósito: utilizar os mares como ligação entre povos, culturas e economias.

REFERÊNCIAS

ARANTES, Marcus Vinícius de Lima. **Torpedo. O terror no Atlântico.** Editora: Livre Expressão, Rio de Janeiro, 2012. 281p. Coleção Armas de Guerra. Destróieres, fragatas e corvetas. Volume 8. Editora: Abril. Rio de Janeiro. 2010.

BENTO, Cláudio Moreira. **As Forças Armadas e a Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial.** Biblioteca do Exército Editora, Volta Redonda, 1995.

BRASIL. Mensagem enviada ao Congresso Nacional pelo Presidente da República Getúlio Vargas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1952.

CAMINHA, João Carlos. **História Marítima.** Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, 1979.

CAMPBELL, Herbert. **A marinha mercante na Segunda Guerra. Recordação de sua luta.** Editora: Record, 1993. 127p.

CLAUSEWITZ, Carl Von. **On War.** 3 v. Tradução do original para o inglês por Michael Howard e Peter Paret. Tradução do inglês para o português por Luiz Carlos Nascimento e Silva do Valle. 1984. Versão em português disponível em:

<https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/cepe/DAGUERRA.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2015.

FERNANDES, Lourenço Fernandes. **Os Incursores. A guerra do Brasil no mar.** Rio de Janeiro, 2013. 498,p.

FILHO, Alcides Goularti. **A Trajetória da Marinha Mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento.** Revista da PUC SP PESQUISA & DEBATE, SP, volume 21, número 2 (38) pp. 247-278, 2010.

FILHO, Ubaldo Marques Porto. **O Submarino que mudou o curso da história no Brasil.** Alba, Salvador, 2014.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. **A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial.** Editora Campeni, Rio de Janeiro, 1982.

História da Marinha brasileira. Volume 1. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro, 2007, 558p.

História da Marinha brasileira. Volume 1. Serviço de Documentação da Marinha. Rio de Janeiro, 2007, 440p.

LIMA, Eriksom Teixeira; VELASCO, Luciano. Marinha Mercante do Brasil: Perspectivas no Novo Cenário Mundial. Disponível em:

http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Publicacoes/Consulta_Expressa/Setor/Transporte_Maritimo/199712_9.html. Acesso em: OUT. 2013.

NACCER, Carlos Alberto. **L'importanza dele decorazioni brasiliane destinate ai partecipanti ala Seconda Guerra Mondiale.** Revista do Exército Brasileiro, Volume 151, edição em italiano, Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, 2015.

PALHA, Garcez. **Efermérides Navais.** Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1983.

PEDROSA, J. F. Maia. **O Enigma dos submarinos: Nordeste do Brasil, 1942.** Editora: Edições Catavento, São Paulo, 2001.

MONTEIRO, Marcelo. U-507. **O submarino que afundou o Brasil na Segunda Guerra Mundial.** BIBLIEX. Rio de Janeiro, 2013, 256p.

SILVA, Ivany Henrique da. **Heróis a Lutar.** Biblioteca do Exército Editora, 1964.









SONDER, Roberto. **Brasil na Mira de Hitler.** Editora Objetiva, 2007.







VIDIGAL, Armando. ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Guerra no mar. Batalhas e campanhas navais que mudaram a história.** Rio de Janeiro, 2009.



ANEXO ÚNICO



Lista de Navios Mercantes Brasileiros Atacados







Data	Navio	Tipo Tonelagem	Comandante	Agressor Causa	Local e Posição	Salvos	Mortos <small>nota 1</small>
<u>22 de março de 1941</u>	<u>Taubaté(d)</u>	cargueiro 5 099	Mário Fonseca Tinoco ¹	 ataque aéreo	 <u>Egito</u> <u>Mar Mediterrâneo</u>	12	1
<u>15 de fevereiro de 1942</u>	<u>Buarque</u>	cargueiro/ passageiro 5 152	João Joaquim de Moura	 <u>U-432</u> torpedo	 <u>Estados Unidos</u> costa da <u>Carolina do Norte</u> 60 mn do <u>Cabo Hatteras</u> <u>36° 35' N" S 20° W'</u> E{{#coordinates:}}: latitude inválida	84	1

<u>18 de fevereiro de 1942</u>	<u>Olinda</u>	cargueiro 4 085	Jacob Benemond	 <u>U-432</u> tiros de canhão	 <u>Estados Unidos</u> costa da <u>Virgínia</u> <u>37° 30' N" S 0° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	46	0
<u>25 de fevereiro de 1942</u>	<u>Cabedelo</u> (<i>Cabedello</i>)	cargueiro 3 557	Pedro Veloso da Silveira(†)	 <u>Da Vinci</u> ^{nota 2} torpedo	 <u>Atlântico Norte-Central</u> <u>16° 0' N" S 0° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	0	54
<u>7 de março de 1942</u>	<u>Arabutã</u> (<i>Arabutan</i>)	cargueiro 7 874	Aníbal Alfredo do Prado	 <u>U-155</u> torpedo	 <u>Estados Unidos</u> costa da <u>Carolina do Norte</u> 81 mn do <u>Cabo Hatteras</u> <u>35° 15' N" S 55° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	50	1
<u>8 de março de 1942</u>	<u>Cairu</u> (<i>Cayrú</i>)	cargueiro/ passageiro	José Moreira Pequeno(†)	 <u>U-94</u> torpedo	 <u>Estados Unidos</u> 130 mn a SE de <u>Nova York</u>	36	53



		5 152			<u>39° 10' N" S 2° W'</u> E{{#coordinates:}}: latitude inválida		
<u>1º de maio de 1942</u>	<u>Parnaíba</u> (Parnahyba)	cargueiro 6 692	Raul Francisco Diégoli	 <u>U-162</u> torpedo	 <u>Atlântico Norte-Central</u> a leste de <u>Trinidad e Tobago</u> <u>10° 12' N" S 12° W'</u> E{{#coordinates:}}: latitude inválida	65	7
<u>18 de maio de 1942</u>	<u>Comandante Lira(d)</u> (Commandante Lyra)	cargueiro 5 052	Severino Sotero de Oliveira	 <u>Barbarigo</u> torpedo	 <u>Atlântico Norte-Central</u> a 900 km a NE de <u>Natal</u> <u>2° 59' S" S 10° W'</u> E{{#coordinates:}}: latitude inválida	50	2 <u>nota 1</u>
<u>24 de maio de 1942</u>	<u>Gonçalves Dias</u>	cargueiro 4 996	João Batista G. de Figueiredo	 <u>U-502</u> torpedo	 <u>Mar do Caribe</u> <u>16° 09' N" S 0° W'</u>	46	6





					E {}#coordinates:}} : latitude inválida		
<u>1º de junho de 1942</u>	<u>Alegrete</u>	cargueiro 5 970	Eurico Gomes de Sousa	 <u>U-156</u> torpedo	 <u>Mar do Caribe</u> <u>13° 40' N" S 30° W'</u> E {}#coordinates:}} : latitude inválida	64	0
<u>5 de junho de 1942</u>	<u>Paracuri</u> (<u>Paracury</u>)	veleiro 265	n/d	 <u>U-159</u> tiros de canhão. ²	 <u>Mar do Caribe</u> <u>17° 30' N" S 34° W'</u> E {}#coordinates:}} : latitude inválida	n/d	n/d
<u>26 de junho de 1942</u>	<u>Pedrinhas</u>	cargueiro 3 666	Ernesto Mamede Vidal	 <u>U-203</u> torpedo	 <u>Atlântico Norte</u> 500 km a NE de <u>Porto Rico</u> <u>23° 07' N" S 34° W'</u> E {}#coordinates:}} : latitude inválida	48	0

<u>26 de julho de 1942</u>	<u>Tamandaré</u>	cargueiro 4 942	José Martins de Oliveira	 <u>U-66</u> torpedo	 <u>Atlântico Norte-Central</u> a NE de <u>Trinidad e Tobago</u> <u>11° 34' N" S 30° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	48	4
<u>28 de julho de 1942</u>	<u>Barbacena</u>	cargueiro 4 772	Aécio Teixeira da Cunha	 <u>U-155</u> torpedo	 <u>Oceano Atlântico</u> a leste de <u>Barbados</u> <u>13° 10' N" S 0° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	56	6
<u>28 de julho de 1942</u>	<u>Piave</u>	navio-tanque 2 347	Renato Ferreira da Silva(†)	 <u>U-155</u> torpedo	 <u>Oceano Atlântico</u> 100 mn a leste de <u>Barbados</u> <u>12° 30' N" S 47° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	34	1

<u>15 de agosto de 1942</u>	<u>Baependi</u> (<i>Baependy</i>)	passageiros 4 801	João Soares da Silva(†)	 <u>U-507</u> torpedo	 <u>Brasil</u> ao largo da foz do <u>Rio Real</u> , divisa de <u>Sergipe</u> e <u>Bahia</u> <u>11° 50' S" S 0° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	36	270
<u>15 de agosto de 1942</u>	<u>Araraquara</u>	passageiros 4 871	Lauro Augusto Teixeira de Freitas(†)	 <u>U-507</u> torpedo	 <u>Brasil</u> ao largo da foz do <u>Rio Real</u> , divisa de <u>Sergipe</u> e <u>Bahia</u> <u>12° 0' S" S 9° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	11	131
<u>16 de agosto de 1942</u>	<u>Anibal Benévolo</u> (<i>Annibal Benevolo</i>)	passageiros 1 905	Henrique Jacques Mascarenhas	 <u>U-507</u> torpedo	 <u>Brasil</u> costa norte da <u>Bahia</u> <u>11° 41' S" S 21° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	4	150 <u>nota 1</u>
<u>17 de agosto de 1942</u>	<u>Itaquiba</u>	passageiros	José Ricardo	 <u>U-507</u>	 <u>Brasil</u>	145	36

	<i>(Itagibe)</i>	2 169	Nunes	torpedo	30 mn ao sul de <u>Salvador, Bahia</u> <u>13° 20' S" S 40° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida		<u>nota 3</u>
<u>17 de agosto de 1942</u>	<u>Arará</u>	cargueiro 1 075	José Coelho Gomes	 <u>U-507</u> torpedo	 <u>Brasil</u> 30 mn ao sul de <u>Salvador, Bahia</u> <u>13° 20' S" S 49° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	15	20 <u>nota 3</u>
<u>19 de agosto de 1942</u>	<u>Jacira</u> <i>(Jacyra)</i>	barcaça de carga 89	Norberto Hilário dos Santos	 <u>U-507</u> explosivos	 <u>Brasil</u> ao largo de <u>Ilhéus, Bahia</u> <u>14° 30' S" S 40° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	6	0
<u>28 de setembro de 1942</u>	<u>Osório</u> <i>(Ozorío)</i>	cargueiro 2 730	Almiro Galdino de Carvalho(†)	 <u>U-514</u> torpedo	 <u>Brasil</u> costa do <u>Pará</u> <u>0° 03' N" S 45° W'</u>	34	5

					E {}#coordinates:}} : latitude inválida		
<u>28 de setembro de 1942</u>	<u>Lajes</u> (Lages)	cargueiro 5 472	Oswaldo Simões da Silva	 <u>U-514</u> torpedo	 <u>Brasil</u> costa do <u>Pará</u> <u>0° 13' N" S 47° W'</u> E {}#coordinates:}} : latitude inválida	46	3
<u>28 de setembro de 1942</u>	<u>Antonico</u>	cargueiro 1 223	Américo de Moura Medeiros(†)	 <u>U-516</u> torpedo	 <u>Guiana Francesa</u> <u>6° 17' N" S 35° W'</u> E {}#coordinates:}} : latitude inválida	24	16
<u>3 de novembro de 1942</u>	<u>Porto Alegre</u>	cargueiro 5 187	José Francisco P. de Medeiros	 <u>U-504</u> torpedo	 <u>África do Sul</u> ao largo de <u>Port Elizabeth</u> <u>35° 27' S" S 2° E'</u> E {}#coordinates:}} : latitude inválida	57	1
<u>22 de novembro de 1942</u>	<u>Apalóide</u>	cargueiro	José dos Santos	 <u>U-163</u>		52	5

		3 766 .	Silva	torpedo	<u>Oceano Atlântico</u> a leste das <u>Pequenas Antilhas</u> <u>13° 28' N" S 42° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida		<u>nota 1</u>
<u>18 de fevereiro de 1943</u>	<u>Brasilóide</u>	cargueiro 6 075	Eurico Gomes de Souza	 <u>U-518</u> torpedo	 <u>Brasil</u> 60 km ao N de <u>Salvador, Bahia</u> <u>12° 47' S" S 33° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	50	0
<u>2 de março de 1943</u>	<u>Afonso Pena</u> (<u>Affonso Penna</u>)	cargueiro/ passageiro 3 540	Euclides de Almeida Basílio	 <u>Barbarigo</u> torpedo	 <u>Brasil</u> ao largo de <u>Porto Seguro, Bahia</u> <u>16° 14' S" S 3° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	117	125 <u>nota 1</u>

<u>1º de julho de 1943</u>	<u>Tutoia</u> (<i>Tutoya</i>)	cargueiro 1 125	Acácio de Araújo Farias(†)	 <u>U-513</u> torpedo	 <u>Brasil</u> ao largo de <u>Iguape, São Paulo</u> <u>24° 43' S" S 19° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	30	7
<u>4 de julho de 1943</u>	<u>Pelotaslóide</u>	cargueiro 5 228	Jony Pereira Máximo	 <u>U-590</u> torpedo	 <u>Brasil</u> ao largo de <u>Salinópolis, Pará</u> <u>0° 24' S" S 36° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	37	5
<u>22 de julho de 1943</u>	<u>Shangri-lá</u>	pesqueiro 20	João da Costa Marques(†)	 <u>U-199</u> tiros de canhão	 <u>Brasil</u> ao largo do <u>Arraial do Cabo</u> <u>Rio de Janeiro</u> <u>22° 29' S" S 9° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida ³	0	10

<u>31 de julho de 1943</u>	<u>Baqé</u>	cargueiro/ passageiro 8 235	Arthur Monteiro Guimarães(†)	 <u>U-185</u> torpedo	 <u>Brasil</u> ao largo da foz do <u>Rio Real</u> , divisa de <u>Sergipe</u> e <u>Bahia</u> <u>11° 29' S' S 58° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	106	28 <u>nota 1</u>
<u>26 de setembro de 1943</u>	<u>Itapagé</u>	passageiros 4 998	Antônio da Barra	 <u>U-161</u> torpedo	 <u>Brasil</u> litoral de <u>Alagoas</u> <u>10° 04' S' S 54° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	50	22 <u>nota 1</u>
<u>23 de outubro de 1943</u>	<u>Campos</u>	cargueiro/ passageiro 4 663	Mário Amaral Gama	 <u>U-170</u> torpedo	 <u>Brasil</u> litoral de <u>São Paulo</u> <u>24° 42' S' S 45° W'</u> E _{coordenates} : latitude inválida	51	12
<u>19 de julho de 1944</u>	<u>Vital de Oliveira</u>	navio auxiliar 1 737	Cap. João Batista M.G. Roxo	 <u>U-861</u> torpedo	 <u>Brasil</u> ao largo do Farol de São	176	99

					Tomé, <u>Rio de Janeiro</u> <u>22° 29' S 9° W'</u> <u>E{{#coordinates:}}: latitude</u> inválida		
--	--	--	--	--	---	--	--

Total: 1.081 mortos e 1.686 sobreviventes.

Legendas:

(†) Comandante do navio morto no evento.

(d) Navio danificado, não houve o afundamento da embarcação.