



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

MANOEL FELIPE BATISTA DA FONSECA

*BASE FOX: ASPECTOS DO ESTABELECIMENTO E
DESENVOLVIMENTO DA BASE NAVAL DA U.S. NAVY
NO RECIFE DURANTE A CAMPANHA DO ATLÂNTICO
SUL (1941-1943)*

RECIFE
2014

MANOEL FELIPE BATISTA DA FONSECA

*BASE FOX: ASPECTOS DO ESTABELECIMENTO E
DESENVOLVIMENTO DA BASE NAVAL DA U.S. NAVY
NO RECIFE DURANTE A CAMPANHA DO ATLÂNTICO
SUL (1941-1943)*

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPE, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em História.

Orientador: Professor Dr. Marc Jay Hoffnagel.

RECIFE
2014

Catálogo na fonte
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

- F676b Fonseca, Manoel Felipe Batista da.
Base Fox : aspectos do estabelecimento e desenvolvimento da base naval da U.S. Navy no Recife durante a campanha do Atlântico Sul (1941-1943) / Manoel Felipe Batista da Fonseca. – Recife: O autor, 2014.
180 f. : il. ; 30 cm.
- Orientador: Prof. Dr. Marc Jay Hoffnagel.
Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, CFCH. Programa de Pós Graduação em História, 2014.
Inclui referências.
1. História. 2. Guerra mundial, 1939-1945. 3. Atlântico Sul, Oceano. 4. Batalhas. 5. Marinha – Estados Unidos. 6. Bases navais – Recife (PE).
I. Hoffnagel, Marc Jay (Orientador). II. Título.

981 CDD (22.ed.)

UFPE (CFCH2014-156)

MANOEL FELIPE BATISTA DA FONSECA

BASE FOX:

ASPECTOS DO ESTABELECIMENTO E DESENVOLVIMENTO DA BASE NAVAL DA U.S NAVY NO RECIFE DURANTE A CAMPANHA DO ATLÂNTICO SUL (1941-1943)

Dissertação apresentada ao **Programa de Pós-Graduação em História** da Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para a obtenção do título de **Mestre em História**.

Aprovada em: **28/08/2014**

BANCA EXAMINADORA

Prof^a. Dr^a. Tanya Maria Pires Brandão
Presidente (Universidade Federal de Pernambuco - UFPE)

Prof. Dr. José Bento Rosa da Silva
Membro Titular Interno (Universidade Federal de Pernambuco - UFPE)

Prof. Dr. Karl Schurster Verissimo de Sousa Leao
Membro Titular Externo (Universidade de Pernambuco - UPE)

ESTE DOCUMENTO NÃO SUBSTITUI A ATA DE DEFESA, NÃO TENDO VALIDADE PARA FINS DE COMPROVAÇÃO DE TITULAÇÃO.

*Dedico este trabalho à minha família,
especialmente aos meus pais Manoel Silva e
Maria Batista.*

AGRADECIMENTOS

Finda essa etapa da minha formação acadêmica, gostaria de deixar registrado os agradecimentos ao Programa de Pós-Graduação em História da UFPE (PPGH/UFPE) por ter me dado a oportunidade e o apoio para levar adiante a realização desse trabalho e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) por ter proporcionado o apoio financeiro através da concessão de bolsa que viabilizou a feitura desse trabalho.

Um especial agradecimento ao meu orientador, o mestre Marc Hoffnagel, pelas lições aprendidas, seus conselhos e confiança prestada desde que eu expus a ideia ainda na graduação de estudar a Batalha do Atlântico e sua relação com o Brasil, especialmente minha cidade natal o Recife.

Ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em História, especialmente aos professores e professoras da linha Norte-Nordeste Mundo Atlântico, meus cumprimentos pelo aprendizado, convívio e trocas de ideias, pelas aulas ministradas de bom êxito.

Uma pessoa que desempenha uma importante função no PPGH/UFPE é a nossa estimada secretária Sandra Regina. Meu muito obrigado. Sem sua contribuição ficaríamos desorientados por tantas questões a resolver além das acadêmicas, indispensável seu trabalho.

Agradeço a minha família por estar sempre me apoiando, aconselhando-me a nunca desistir. À minha querida mãe Maria Batista e meu amado pai Manoel Silva, obrigado por tudo que fizeram e fazem por mim. Meus padrinhos Fernando e Luiz, madrinha Marinita, sem vocês eu não tinha chegado até aqui, muito obrigado por tudo, vocês estão em meu coração. Também a minha noiva, em breve esposa, Palloma Jamyle por estar sempre do meu lado e me incentivando a cada dia e acreditando nos objetivos que serão alcançados por nós.

Aos amigos de curso Alex, Artur, Bruno, Clarissa, Luiz, Poliana, Priscila, Wanderson minhas saudações cordiais. Foram dois anos de um convívio muito salutar. Desejo-lhes sucesso no prosseguimento de suas carreiras.

Gostaria de agradecer também a então cônsul dos Estados Unidos no Recife Heidi Arola por ter me ajudado e acreditado na consecução desse trabalho, sem seu apoio dificilmente teríamos conseguido obter documentos importantes.

Também presto meus agradecimentos ao pessoal que trabalha nessa temática da participação brasileira na Segunda Guerra Mundial: Fred e Augusto Maranhão, da Fundação Rampa em Natal; Rigoberto e Chico Miranda da ANVFEB/PE; Ozires e seu website Sixtant.net; coronel Julio Vasconcelos do CEPHiMEX no Rio de Janeiro.

Meu obrigado aos professores que fizeram parte da banca de defesa: os professores José Bento, Marcus Carvalho e Karl Schurster, e as professoras Tanya Brandão e Marcília Gama.

Ao pessoal da minha turma de graduação em História na UFPE (2007.1) que sempre estive de algum modo do nosso lado durante essa trajetória acadêmica: Ednaldo, Bruno, Aurélio, Armando, Allan, Roberto.

Minhas desculpas por alguma omissão que porventura tenha acometido. Todos que deram seu contributo, não importa o grau, meu obrigado. Vocês com certeza estão em minhas lembranças. Agradeço a Deus por tudo que representa em meu ser!

“A Campanha do Atlântico Sul ajudou a vencer a guerra. Os homens que a travaram, vivos e mortos, estão satisfeitos com essa afirmação. Eles não pedem que algo mais seja dito”

Charles E. Nowell

RESUMO

Este trabalho analisa o estabelecimento, desenvolvimento e funções da Base Naval da Marinha dos Estados Unidos no Recife durante a Campanha do Atlântico Sul no intervalo de 1941 a 1943. Nosso objetivo é mostrar que as instalações militares no Recife foram um importante elo na cadeia de bases Aliadas que possibilitou alcançar a vitória no teatro do Atlântico Sul. Para tal procuramos esquadrihar seu papel e atrelamento em três fases distintas, mas interligadas em seu objetivo da Batalha do Atlântico: a fase da “Patrulha da Neutralidade”, quando o continente americano ainda não se encontrava oficialmente na guerra; a fase defensiva contra os ataques dos submarinos alemães, que começou após a entrada dos Estados Unidos na guerra até o começo de 1943; e, por fim, a fase ofensiva em que foi decidido na Conferência de Casablanca sobrepujar os submarinos e proteger a navegação Aliada em todas as rotas de navegação. A feitura do trabalho se deu principalmente a partir da documentação oficial da Força do Atlântico Sul e periódicos locais. Defendemos a ideia de que desde os primeiros entendimentos entre as duas nações para obter o acesso de belonaves norte-americanas para se reabastecerem de víveres e óleo combustível até o momento em que foi criada a Quarta Esquadra, o Recife foi uma importante base naval da Marinha dos Estados Unidos no Atlântico Sul Ocidental.

Palavras-Chave: Segunda Guerra Mundial. Batalha do Atlântico. Marinha dos Estados Unidos. Recife.

ABSTRACT

This paper analyzes the establishment, development, and functions of the Naval Base of the United States Navy in Recife during the South Atlantic Campaign in the period from 1941 to 1943. Our goal is to show that the military facilities in Recife were an important link in the chain of Allied bases that allowed achieve victory in the South Atlantic Theater. We seek to scan its role and linkage in three distincts, but interconnected phases of the Battle of the Atlantic: the phase of the “Neutrality Patrol,” when the American continent has not yet entered officially in the war; the defensive phase against the attacks of the German submarines, which began after the United States entered the war until early 1943; and, finally, the offensive phase when it was decided at the Casablanca Conference to overcome the submarine threat and protect the Allied shipping on all routes. This work had been made mainly from the official documents of the U.S. Navy South Atlantic Force and local journals. We defend the thesis that since the first agreements between the two nations to get access of U.S. warships to refuel with food and oil until the moment when the Fourth Fleet was created, Recife was an important naval base of the United States Navy in the Western South Atlantic.

Keywords: World War II. Battle of the Atlantic. United States Navy. Recife.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Edifício Sul-América, local onde funcionava o Consulado dos EUA no Recife.....	52
Figura 02 - O almirante Jonas H. Ingram em companhia do cônsul norte-americano falando à reportagem recifense.....	57
Figura 03 - Marinheiros norte-americanos carregam algumas frutas tropicais no porto do Recife.....	59
Figura 04 - Náufragos do <i>Robin Moor</i> resgatados pelo <i>Osório</i> no momento em que desembarcaram no porto do Recife.....	62
Figura 05 - Aspecto da entrevista coletiva dada pelos funcionários do Consulado dos Estados Unidos sobre os náufragos do <i>Robin Moor</i> no dia 13 de junho à imprensa recifense e estrangeira.....	63
Figura 06 - Flagrante da comemoração do “ <i>Independence Day</i> ” feita na casa do cônsul norte-americano Walter Linthicum na Rua Padre Roma, nº 289.....	64
Figura 07 - Uma lancha motorizada se dirige até o cais do porto do Recife com marinheiros norte-americanos que fariam o serviço de reabastecimento de seus navios ancorados juntos aos arrecifes.....	66
Figura 08 - Vários aspectos das homenagens prestadas ao almirante Ingram no dia 15 de outubro no Recife.....	70
Figura 09 - O cruzador leve <i>U.S.S. Omaha (CL-4)</i> intercepta o furador de bloqueio alemão <i>Odenwald</i> , 6 de novembro de 1941.....	73
Figura 10 - Grupo de Abordagem do destróier <i>Somers</i> , sob o comando do tenente G. K. Carmichel, se aproxima do furador de bloqueio alemão <i>Odenwald</i>	74
Figura 11 - O <i>U.S.S. Somers</i> precisou içar uma vela para ajudar na economia de combustível enquanto patrulhava a área durante a derrota até Trinidad.....	76
Figura 12 - Tripulantes do <i>U.S.S. Omaha</i> posam para foto a bordo do furador de bloqueio alemão capturado no Atlântico Sul.....	77
Figura 13 - O navio-tanque <i>U.S.S. Patoka (AO-9)</i> foi onde os “ <i>marines</i> ” da <i>19th Provisional Company</i> ficaram alojados até ca. fevereiro/março de 1942.....	83
Figura 14 - Hotel Central, lá ficou hospedada nos primeiros dias a oficialidade da 19ª Companhia Provisória de Fuzileiros Navais, <i>USMC</i>	84

Figura 15 - Foto do “Cassino Americano” na década de 1950, lá os “ <i>marines</i> ” ficaram aquartelados até meados de 1942.....	85
Figura 16 - Manchete da “Folha da Manhã” do dia 17 de março de 1942, “Recife às escuras” durante o primeiro exercício de defesa passiva antiaérea.....	97
Figura 17 - Aspecto de um paiol de munições do <i>Jiquiá Field</i>	99
Figura 18 - Aspectos do segundo exercício de defesa passiva antiaérea no Recife.....	101
Figura 19 - Edifício dos Bancários na Avenida 10 de Novembro, Recife, <i>G.H.Q. da SoLantFor</i>	106
Figura 20 - O secretário da Marinha dos Estados Unidos, Frank Knox, visita o Dispensário Naval no Recife em outubro de 1942.....	109
Figura 21 - Aspectos da visita do Secretário da Marinha dos Estados Unidos no Recife em outubro de 1942.....	110
Figura 22 - Aspectos dos protestos feitos no Recife contra a agressão dos submarinos do Eixo aos navios brasileiros em agosto de 1942.....	118
Figura 23 - PBY-5A <i>Catalina</i> 83-P-7 BuNo 2480 do <i>VP-83</i> , desembarcando os dois únicos sobreviventes do submarino <i>U-164</i> em Natal, 23/01/43.....	119
Figura 24 - Esboço feito pelo piloto do <i>Catalina</i> 83-P-1 do ataque ao <i>U-507</i>	120
Figura 25 - Aspecto da entrevista dada pelo almirante Ingram aos repórteres no QG da Quarta Esquadra no dia 19 de fevereiro de 1943.....	142
Figura 26 - Entrada principal do <i>Camp Ingram</i> situado na Avenida Alfredo Lisboa, na área do porto do Recife.....	148
Figura 27 - Prédio do <i>U.S.O. Town Club</i> na Rua do Sol, bairro de Santo Antônio.....	151
Figura 28 - Edifício onde funcionou o <i>Atlanta Recreational Center</i> , atual Hospital Otávio de Freitas.....	153
Figura 29 - Aspecto da entrevista dada pelos capelães da <i>U.S. Navy</i> à imprensa pernambucana (27/03/1944).....	154
Figura 30 - Aspectos da inauguração da Granja Cruzeiro do Sul e dos viveiros de aves..	161

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 - Divisão do Atlântico em áreas controladas pelos Estados Unidos e Inglaterra e seus Aliados.....	128
Mapa 02 - Localizações das instalações da Base Naval da <i>U.S. Navy</i> no Recife.....	163

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADP - Airport Development Program (Programa de Desenvolvimento de Aeroportos)

ALUSNA Rio - U.S. Naval Attaché Rio (Adido Naval norte-americano no Rio de Janeiro)

ALUSNOB - U.S. Naval Observer (Observatório Naval norte-americano)

AO - Fleet Oiler (Navio-tênder)

APEJE - Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, Recife, Pernambuco

ATC - Air Transport Command (Comando do Transporte Aéreo do Exército dos Estados Unidos)

BOQ - Bachelor Officers' Quarters (Instalações para oficiais comissionados em bases militares norte-americanas)

CINCLANT - Commander-in-Chief, U.S. Atlantic Fleet (Comandante-em-Chefe da Esquadra do Atlântico da Marinha dos Estados Unidos)

CL - Light Cruiser (Cruzador leve)

CNO - Chief of Naval Operations (Comando de Operações Navais da Marinha dos Estados Unidos)

COMINCH - Commander-in-Chief, United States Fleet (Comandante-em-Chefe da Esquadra da Marinha dos Estados Unidos)

ComSoLantFor - Commander South Atlantic Force (Comandante-em-chefe da Força do Atlântico Sul da U.S. Navy)

CRUDIV 2 - Cruiser Division 2 (Divisão de Cruzadores 2, Marinha dos Estados Unidos)

DD - Destroyer (Destroier)

DIP - Departamento de Imprensa e Propaganda

DEIP-PE - Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda de Pernambuco

DESRON 9 - Destroyer Squadron 9 (Esquadrão de Destroieres 9)

DOPS-PE - Delegacia de Ordem Política e Social de Pernambuco

EUA - Estados Unidos da América

FAB - Força Aérea Brasileira

FUNDAJ - Fundação Joaquim Nabuco, Recife, Pernambuco

G.H.Q. - General Headquarters (Quartel-General)

GT - Grupo-Tarefa

H.M.S. - Her Majesty Ship (Navio de guerra da Real Marinha Inglesa)

MS - Merchant Ship (Navio mercante)

NARA - National Archives and Records Administration, Washington, DC

NATS - Naval Air Transport Service (Serviço de Transporte Aéreo-naval da Marinha dos Estados Unidos)

NDL - Navy Department Library, Washington, DC

NHHC - Navy History & Heritage Command, Washington, DC

NOF - Naval Operating Facility (Base Naval Operacional)

ONI - Office of Naval Intelligence (Escritório de Inteligência Naval)

QG - Quartel-General

RAWA - Rear Admiral West Africa (Contra-almirante da África Ocidental da Real Marinha Inglesa)

RG - Record Group (Conjunto de Arquivos)

SoLant - South Atlantic (Atlântico Sul)

SS - Steamship (Navio a vapor)

TF - Task Force (Força-Tarefa)

TG - Task Group (Grupo-Tarefa)

U.S. - United States (Estados Unidos)

U.S.S. - United States Ship (Embarcação naval da Marinha dos Estados Unidos)

USN - United States Navy (Marinha de Guerra dos Estados Unidos)

U.S.O. - United Service Organizations (Serviço das Organizações Unidas)

VP - Patrol Squadron (Esquadrão de Patrulha de aviões)

WPD - War Plans Division (Divisão de Planos de Guerra)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO I	
1. CONSIDERAÇÕES ACERCA DE HISTÓRIA MILITAR E NAVAL, GUERRA NAVAL, CAMPANHA E BATALHA, LOGÍSTICA, BASES E INSTALAÇÕES NAVAIS.....	30
CAPÍTULO II	
2. A <i>U.S. NAVY</i> APORTA NO RECIFE.....	45
2.1. A “Patrulha da Neutralidade” no Atlântico Sul e a escolha do Porto do Recife.....	46
2.2. “ <i>SS Willmoto</i> ”, a interceptação do furador de bloqueio <i>Odenwald</i>	72
2.3. A querela do aquartelamento da 19ª Companhia de fuzileiros navais no Recife.....	78
CAPÍTULO III	
3. A GUERRA CHEGA DEFINITIVAMENTE AO RECIFE.....	87
3.1. O Recife de prontidão para a guerra: desenvolvimento das instalações bélicas em terra e mobilização da população.....	88
3.2. Reações no Recife contra os ataques dos submarinos alemães à navegação mercante brasileira.....	111
3.3. A aliança das marinhas do Brasil, Estados Unidos e Inglaterra para defesa do Atlântico Sul.....	120
CAPÍTULO IV	
4. O RECIFE ELEVADO À CATEGORIA DE BASE MILITAR DE 1ª CLASSE.....	130
4.1. A Força do Atlântico Sul elevada ao patamar de Esquadra: nasce a Quarta Esquadra da <i>U.S. Navy</i>	132
4.2. <i>Fox</i> se torna a base central da Quarta Esquadra.....	139
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	167
FONTES.....	170
REFERÊNCIAS.....	172

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo analisar o estabelecimento, desenvolvimento e funções da Base Naval da *U.S. Navy*¹ no Recife durante a Campanha do Atlântico Sul no intervalo de 1941 a 1943. Entendemos que o Recife foi um dos elos da cadeia de bases que contribuiu para a vitória dos Aliados na Batalha do Atlântico.²

Procuramos com a escolha deste tema contribuir para o conjunto de estudos historiográficos sobre as relações Brasil-Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial, particularmente no que se refere ao estabelecimento e funções da cadeia de bases navais e aéreas norte-americanas em território brasileiro.

De 1941 até o começo de 1944, o Recife passou a ser um importante baluarte dos Aliados no Atlântico Sul Ocidental. Sua posição geográfica estratégica no Saliente Nordeste, ponto vital na defesa do Hemisfério Ocidental, foi fator preponderante para que se procurasse desenvolver instalações militares em terra adequadas à guerra moderna, bem como estreitar a cooperação político-diplomático-militar das forças do Brasil e dos Estados Unidos.

Nossa ideia é, portanto, percorrer três fases distintas, mas interligadas em seu objetivo, pelas quais a base naval norte-americana no Recife passou durante a guerra, de modo a buscar os desdobramentos que uma base militar impacta na paisagem urbana (não apenas nos seus aspectos físicos, construtivos, mas também nos conteúdos socioculturais), contribuindo para a compreensão de algumas lacunas historiográficas da participação do Brasil, e particularmente do Recife, nesse período.

A guerra então estritamente europeia já no seu início reverberou suas luzes para as Américas. Os Estados Unidos durante a década de 1930 já prefiguravam possíveis ações de nações beligerantes contra o continente americano. Eles utilizariam de amplas diretrizes preventivas para manter as nações beligerantes afastadas das águas americanas bem como preparar a *U.S. Navy* para uma resistência armada eficiente contra qualquer tentativa de intromissão dos beligerantes nos interesses norte-americanos.

¹ Às vezes no decorrer do trabalho nós utilizamos os termos originais em inglês “*U.S. Navy*”, “*Navy*” para se referir à “Marinha de Guerra dos Estados Unidos”. Tal se deu por termos também no decorrer do trabalho referências à Marinha de Guerra do Brasil, e quando porventura aparecesse algum termo análogo à “Marinha” nós teríamos sempre que especificar de qual nação. Então quando nós nos referirmos à “Marinha” está será relacionada em grande parte à Marinha do Brasil, por consequente o termo “*Navy*” ou mesmo “*U.S. Navy*” dirá respeito à Marinha dos Estados Unidos.

² Cf. O “Capítulo 1”, páginas 34-36, onde discutiremos a diferenciação entre “campanha” e “batalha”, bem como os usos dos termos “Campanha do Atlântico Sul” e “Batalha do Atlântico”.

Em meados da década de 1930, corria a ideia nos círculos militares do Exército e Marinha norte-americana da possibilidade de um ataque aéreo alemão e italiano ao Hemisfério Ocidental. Uma vez que estas nações tivessem o controle da costa oeste da África, principalmente da área de Dakar, elas poderiam desfechar uma ação militar contra o Nordeste do Brasil, para estabelecer suas posições estratégicas no Atlântico Sul; podendo, em seguida, lançar ataques diretos ao Canal do Panamá. “Para evitar que isso acontecesse, os Estados Unidos adotaram uma nova política nacional para defesa do Hemisfério”.³

O litoral brasileiro, com cerca de oito mil quilômetros, estava naquele período a exigir unidades navais e aéreas para guardar a soberania nacional, como também bases operacionais, estrategicamente dispostas, em condições de apoiarem ações no mar. Como Frank McCann apontou:

As cidades do Nordeste eram ilhas isoladas umas das outras e do Sul por terras vazias e montanhas. As tropas, só por mar, poderiam ser mandadas para o Nordeste e somente às custas de um considerável esforço. Uma vez lá se localizasse um inimigo com poder marítimo disponível, com facilidade conseguiria interromper o apoio logístico.⁴

Em 1940 começou um extensivo desenvolvimento das instalações de ultramar norte-americanas com a aquisição das bases navais inglesas no Atlântico e Caribe, descrita pelo presidente Roosevelt como a “mais importante ação na proteção de nossa defesa nacional que foi tomada desde a compra do estado da Louisiana”.⁵ A linha de defesa foi então estendida mesmo antes da entrada oficial dos Estados Unidos na guerra em dezembro de 1941. Para administrar as guerras contra a Alemanha, Itália e Japão, os Estados Unidos tiveram que construir um enorme número de instalações em seu território e no ultramar. “Nenhuma outra grande potência adquiriu e construiu bases ultramarinas em uma escala tão próxima na Segunda Guerra Mundial”.⁶

Com a decisão norte-americana de vigiar e patrulhar o Atlântico de modo a evitar que a guerra chegasse ao território americano, para que o deslocamento da força naval fosse assegurado, locais de abastecimento foram necessitados em áreas contíguas às áreas de

³ CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. **A estrutura de defesa do hemisfério ocidental**. Tradução Luis Cesar Silveira da Fonseca. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000, p. 17.

⁴ MCCANN JR, Frank D. **A aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945**. Tradução Jayme Taddei; José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995, p. 113.

⁵ HARKAVY, Robert E. **Great Power Competition for overseas Bases: The Geopolitics of Access Diplomacy**. New York: Pergamon, 1982, p. 110.

⁶ Idem, p. 112.

operações, justamente pelo motivo que uma marinha não pode operar sem combustíveis, água, alimentos, suprimentos, munições, reparos e alojamentos. Como Duarte contou:

Tornou-se imprescindível garantir-lhe um porto de acesso, como ponto de estação, no novo setor de suas atividades. Para satisfação dessa necessidade, entendimentos foram feitos de governo para governo, visando preferencialmente ao porto do Recife, central à área interessada e com maiores recursos disponíveis para o objetivo colimado.⁷

De meados de 1941 até 1944, o Recife se tornou uma importante base naval da *U.S. Navy* no Atlântico Sul Ocidental. Apesar das instalações ainda não estarem totalmente desenvolvidas, avançadas e adequadas à guerra moderna, a sua posição geográfica estratégica central para a defesa do Hemisfério Ocidental foi o fator preponderante da decisão norte-americana. Complementarmente podemos indicar como motivo de sua escolha a situação da cidade no contexto socioeconômico da época. No início da década de 1940, o Recife era a terceira maior cidade do Brasil com uma população de aproximadamente 348.000 habitantes,⁸ onde:

Em tecidos, somos um dos primeiros parques industriais da América do Sul; a carteira do Banco do Brasil constitui a 3ª das cidades brasileiras; a Alfândega do Recife é uma das mais importantes do país e Pernambuco é o quarto contribuinte dos cofres federais [...] é uma cidade com excelente e abundante serviço d'água, ótima rede de saneamento, bairros residenciais, mais de um milhão de metros quadrados de calçamento moderno, boa arborização e jardins cheios de grande beleza.⁹

Em suma, culturalmente rica e diversa, com maiores recursos disponíveis para suporte às forças combatentes, dispunha de uma grande rede de cinemas e teatros, boas instalações hoteleiras e de restaurantes, o Recife era uma cidade cosmopolita, ponto de parada obrigatório para aqueles que se dirigiam ou partiam da capital federal, a cidade do Rio de Janeiro.

A Base Naval do Recife deu seu contributo para que a navegação Aliada no Atlântico Sul fosse assegurada, além de barrar qualquer investida dos submarinos e das trocas de matérias-primas e armamentos entre Alemanha e Japão através do périplo Atlântico-Pacífico/Atlântico-Índico.

⁷ DUARTE, Paulo de Queiroz. **Dias de guerra no Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1968, p. 73.

⁸ Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano (APEJE), Folha da Manhã (Edição Matutina), 27/09/1941, p. 5. De acordo com essa notícia, o Recife era a terceira capital do Brasil em número de habitantes. Esse dado foi extraído do recenseamento feito em 1940 em todo território brasileiro.

⁹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/03/1941, p. 3.

* * *

A Segunda Guerra Mundial teve grandes batalhas, líderes, personalidades civis e militares. Através do rádio, dos jornais, magazines muitos puderam acompanhar o andamento da guerra, estar informado sobre fatos marcantes como a queda da França, os ataques da *Luftwaffe* contra a Inglaterra, o ataque japonês a base naval norte-americana em Pearl Harbor, a batalha aeronaval em Midway no Pacífico, as derrotas das forças do Eixo em El Alamein e em Stalingrad, acompanhar o grande assalto anfíbio dos Aliados na costa da Normandia. A própria Batalha do Atlântico proporcionava aos ouvintes e leitores notícias de duros combates travados no mar, por exemplo, a Batalha do Rio da Prata, quando o *Panzerschiff Graff Spee* foi perseguido por três cruzadores da *Royal Navy* e forçado a ser afundado pela própria tripulação após passados três dias rendidos no porto de Montevideu; a caçada ao encouraçado *Bismark* no Mar do Norte e Atlântico Norte por navios e aviões da *Home Fleet* britânica; o afundamento dos navios-transporte (*liners*) *SS Athenia* e *SS Laconia*; o ataque alemão ao comboio PQ-17 no Mar do Norte.

Muito foi escrito sobre essas grandes batalhas que marcaram a guerra e atraíram a curiosidade de muitos durante, e após o conflito. Todavia defendemos a tese de que a guerra não foi decidida por essas grandes batalhas por si só, pelo contrário, a Segunda Guerra Mundial foi de fato um conflito global que repercutiu em todos os cinco continentes, arrastando até nações que não tiveram seus territórios sido diretamente campos de batalha. Foi uma guerra de atrito, de dedicação total das forças nacionais para o esforço de guerra e produção bélica, como John Keegan diz, “foram suprimentos e logística, portanto, que asseguraram a vitória na maior e mais terrível das guerras [...]”.¹⁰

Visto nosso trabalho analisar a Batalha do Atlântico a partir dos acontecimentos particulares da Campanha do Atlântico Sul, sendo o Recife importante base de operações e comando, a feitura desse trabalho demandou o uso constante das fontes primárias como o único meio viável de fazer-se exequível. A principal fonte que nos deu os subsídios e compõe a base do trabalho é uma minuta datilografada ainda em solo brasileiro e creditada ao professor da Universidade de Illinois, Charles E. Nowell, intitulada “**Commander South Atlantic Force**”. Ela corresponderia posteriormente ao volume XI da “**United States Administrative Histories of World War II**”.

¹⁰ KEEGAN, John. **Uma história da guerra**. Tradução Pedro Maia Soares. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 328.

As Histórias Administrativas da Marinha dos Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial estão localizadas na seção de Obras Raras da Biblioteca do Departamento da Marinha em Washington, DC. Estas histórias inéditas registram experiências e fornecem compreensão sobre as políticas, decisões, ações de execução, e as realizações da Marinha dos Estados Unidos. A coleção é composta de 175 histórias numeradas, compelidas em cerca de 300 volumes. Inclui obras narrativas que lidam com praticamente todos os aspectos da administração do estabelecimento naval e seu papel desempenhado na contribuição para a vitória Aliada durante a Segunda Guerra Mundial. Alguns dos volumes também contem breve cobertura dos primórdios do período pré-guerra e início das organizações e atividades. A quantidade de informações nesses estudos variam; alguns são extremamente detalhados, enquanto outros são mais superficiais em natureza.

Cobrindo o período de 1941 até 1945, “**Commander South Atlantic Force**” é uma história documentada da Força do Atlântico Sul, constituída por uma cronologia dos eventos de maior relevância, uma narrativa concisa da história administrativa da Força, e numerosos apêndices documentados, incluindo material histórico das bases e instalações aéreas e navais sob o controle do Comandante da Força do Atlântico Sul.

A Força do Atlântico Sul foi uma das três organizações navais dos Estados Unidos no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. Sua missão era temporária e terminou com a vitória sobre a Alemanha. Ela foi estabelecida para conter a ameaça submarina do Eixo ao tráfego dos comboios Aliados e para proteger aquela parte da América do Sul mais próxima da África. A Força do Atlântico Sul operou em bases no Brasil e Uruguai. As outras duas organizações, que já funcionavam em tempo de paz, bem como durante a guerra, foram a Missão Naval dos Estados Unidos no Brasil e o Escritório do Adido Naval na Embaixada norte-americana no Rio de Janeiro. As atividades desses escritórios não são mencionadas, exceto em conexão com as operações de guerra da Força do Atlântico Sul.

Essa História já fora utilizada por autores como Samuel Eliot Morison, Stephen Roskill, Stetson Conn & Byron Fairchild, Frank McCann, Paulo de Queiroz Duarte, Oscar Saldanha da Gama etc., sendo amiúde utilizadas as referências dos aspectos da guerra no mar como a “Patrulha da Neutralidade”, a campanha aeronaval contra os submarinos alemães, o apoio prestado aos comboios de navios mercantes e os ataques e patrulhas de aeronaves, dirigíveis e belonaves contra as forças inimigas, bem como as relações políticas e militares entre o governo dos Estados Unidos, a *U.S. Navy* e os representantes dos Aliados com os líderes do país hospedeiro *i.e.* Brasil. Por outro lado, a questão do estabelecimento e desenvolvimento das bases aéreas e navais não foram ainda aprofundadas, e essa fonte documental nos possibilita

analisar mais detalhadamente essa questão, não apenas no Recife, mas também em Salvador, Natal, Belém. Assim, esse trabalho é essencial para conhecermos os detalhes que levaram o Recife a se tornar uma base de 1ª classe, pois tanto podemos analisar a condução das operações como as questões administrativas do comando localizado em diversas partes do território brasileiro.

Outras fontes primárias também serão utilizadas ao longo do trabalho. Destacamos os **“War Diaries, Other Operational Records and Histories”**. Este *corpus* documental faz parte do *Record Group 38*, encontrado no *National Archives and Record Administration (NARA)*, em College Park, MD. Ele consiste principalmente de diários operacionais (comumente referidos como Diários de Guerra) criados por vários comandos navais, instalações em terra, navios e outras atividades da Marinha norte-americana. A maioria dos diários de guerra fornece um registro do dia-a-dia das atividades operacionais e atividades administrativas.

Visto os diários de guerra serem expedidos pela maioria das unidades da Marinha, a qualidade dos diários variam muito, uns prestam informações detalhadas de questões militares e administrativas, enquanto outros contem apenas informações superficiais. Por exemplo, diários de guerra de alguma Base Naval Operacional (*NOB*) indicam as embarcações que estiveram presentes, ou as que entraram e/ou saíram da base em determinado dia; enquanto outros não contem essas informações. Geralmente, os comandos de nível superior, comandos que englobavam grandes áreas geográficas (como distritos navais), e navios de grande porte (como encouraçados e porta-aviões) apresentam diários de guerra mais detalhados. Diários de guerra de unidades e navios menores geralmente oferecem um número menor de informações. Intercaladas entre os diários de guerra estão uma série de relatórios de ação apresentados pelos vários navios, unidades e comandos da Marinha norte-americana, fornecendo narrativas de operações de guerra contra as forças inimigas, bem como detalhes dos danos sofridos em batalha. Também existe uma série de “histórias de guerra”, narrativas descrevendo as atividades de um determinado navio, estação ou comando durante a guerra.

Geralmente, cada diário de guerra incluem as seguintes seções:

- A) Prólogo
- B) Narrativa
- C) Tempo
- D) Informações de maré
- E) Auxílios de Navegação
- F) Contatos com Navios
- G) Contatos com Aeronaves
- H) Dados de Ataque

- I) Minas
- J) Medidas anti-submarino e táticas de evasão
- K) Principais Defeitos e Danos
- L) Rádio
- M) Radar
- N) Condições de velocidade e de som
- O) Camadas de densidade
- P) Saúde, alimentação e habitabilidade
- Q) Guarnição
- R) Milhas náuticas percorridas - combustível utilizado
- S) Duração
- T) Fatores de resistência restantes
- U) Observações

As principais seções são as que dizem respeito aos combates, narrativas internas, operações de comboio, salvamento, as observações, enfim os diários de guerra permitem várias abordagens. Em nosso trabalho utilizaremos alguns Diários de Guerra das belonaves da *U.S. Navy* que prestaram serviços à Força do Atlântico Sul durante algum período da guerra. As possibilidades encontradas em cada um deles variam, pois apenas no final de 1942 foi que navios maiores foram incorporados temporariamente à Força, enquanto durante toda a Campanha do Atlântico Sul o grosso das belonaves era de cruzadores leves, destroieres, navios de patrulha menores e navios-auxiliares. No entanto é válido reiterar que, a partir do levantamento dos vários diários de guerra das belonaves e esquadrões de aeronaves, podemos ter um panorama mais detalhado das operações levadas a cabo nesse teatro de operações.

Em menor grau nós utilizaremos alguns documentos oriundos do *Record Group 84*¹¹, também encontrado no *NARA*. Este *corpus* consiste de documentos mantidos pelos consulados gerais, consulados e agências comerciais e consulares, incluindo instruções, despachos e relatórios originais e cópias assinadas; correspondências; registros relativos aos navios dos Estados Unidos, incluindo chegadas e partidas, descrições de cargas, listas de marinheiros, queixas envolvendo marinheiros e outros documentos marítimos; certificações de mercadorias enviadas ou recebidas no distrito consular; lista de eventos importantes; notas sobre as alterações administrativas; inventários de propriedade consular; registros do tribunal de mensagens onde os ministros e cônsules exerciam autoridade judicial sobre os cidadãos dos Estados Unidos; registros notariais, transporte e outras taxas; registros de nascimentos, casamentos, óbitos, eliminação de propriedade, assentamentos imobiliários, e proteção dos

¹¹ O *Record Group 84* se refere aos Documentos dos Postos de Serviço Estrangeiro do Departamento de Estado (*Records of the Foreign Service Posts of the Department of State*).

cidadãos dos Estados Unidos; passaporte e registros de vistos; e os registros relativos ao pessoal diplomático.

Particularmente utilizaremos a documentação do “**U.S. Consulate Recife**” para o período da guerra, mormente no ano de 1941, quando o Consulado e o Observador Naval norte-americanos desempenharam papel fundamental na agilização do provimento de óleo combustível e víveres dos negociantes locais para as belonaves norte-americanas que vinham se abastecer no porto do Recife.

Faremos uso também de periódicos estrangeiros e locais, como o “**The New York Times**”, “**Jornal Pequeno**”, “**Jornal do Commercio**” e, principalmente, a “**Folha da Manhã**” cuja propriedade era do interventor federal em Pernambuco Agamenon Magalhães. Infelizmente a maior parte das notícias da guerra que ocorria no Recife não podia ser veiculadas por pedidos das autoridades norte-americanas e ordens do Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda de Pernambuco (DEIP-PE). Através dos jornais poderemos ter uma ideia de como certas questões relativas ao envolvimento do Recife na guerra eram veiculadas para a população, buscando a conexão com o desenvolvimento da base naval e sua relação com a cidade.

Por fim, também utilizamos em nosso trabalho um número considerável de fotografias. Não é nosso objetivo entrar aqui na discussão teórico-metodológica acerca dos usos das imagens, mas entendemos que elas são fontes historiográficas capazes de registrar as transformações ocorridas nos espaços físicos da cidade, bem como ilustrar algumas histórias analisadas.

Hoje em dia, as instalações militares e lugares que serviram às Forças Armadas Aliadas no Recife durante a Segunda Guerra Mundial, ora algumas desapareceram ou tiveram suas características desfiguradas, outras foram ressignificadas, de modo que caso fizessemos uma pesquisa com a população recifense acerca do conhecimento sobre a história de certos lugares utilizados durante a guerra, talvez uma boa parcela não saberia explicar com muitos detalhes ou mesmo nem mesmo conhecer. As fotografias possibilitam uma análise da expressão do imaginário social, político, militar dos sujeitos naquele período. Entendemos, portanto que as imagens aqui utilizadas pelo menos ajudarão aos futuros leitores a tomarem conhecimento de certos lugares e paisagens da cidade do Recife que tiveram destaque 70 anos atrás, contribuindo para divulgação e preservação da memória cultural da cidade.¹²

¹² Cf. KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. 2. ed. São Paulo: Ateliê, 2001; DUBOIS, Philippe. **O ato fotográfico e outros ensaios**. 11. ed. Campinas: Papirus, 2008; BARTHES, Roland. **A câmara clara**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008; BURKE, Peter. **Testemunha ocular: História e imagem**. Tradução Vera Maria Xavier dos Santos. Revisão Daniel Aarão Reis Filho. Bauru: Educs, 2004.

Em nosso levantamento da literatura sobre a Campanha do Atlântico Sul evidenciamos ainda uma tímida predisposição dos estudiosos para analisar esse tema de modo mais englobante, que fosse além dos enfoques pontuais ou mais marcantes daquela campanha. Por exemplo, o historiador naval alemão Jürgen Rohwer quando esteve no Brasil no ano de 1982, em sua palestra proferida na Escola de Guerra Naval no Rio de Janeiro intitulada “**Operações navais da Alemanha no litoral do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial**”, procurou apresentar ao público brasileiro um quadro das operações navais da Alemanha na costa do Brasil, tal como era apreciado por um historiador alemão:

Como são nascidos e vivem no Brasil, o seu principal interesse é, naturalmente, o que estava acontecendo com relação ao seu país, quais eram os planos alemães com ou contra o Brasil e quais eram as consequências das operações realizadas pelas forças brasileiras ou Aliadas, operando de bases no seu território, contra os corsários, os submarinos ou ‘furadores de bloqueio’ alemães.

Mas se eu me concentrar somente nesses aspectos de guerra naval haverá perigo de superenfatizar operações que eram consideradas pelo Alto Comando Alemão como de importância secundária, se comparadas com as desenvolvidas nos principais teatros de guerra nas frentes europeias ou no Atlântico Norte.

[...] Os planos e operações que começaremos a discutir agora nunca receberam alta prioridade entre os alemães e mesmo quando olhamos para seus aspectos mais interessantes temos de considerar que as principais batalhas da Segunda Guerra Mundial foram lutadas na Europa Oriental e Ocidental, em torno do Mediterrâneo e no Atlântico Norte, contra a Alemanha e Itália, e no Pacífico, contra o Japão.¹³

Rohwer foi o historiador mais enfático em dizer que as operações no Atlântico Sul para a Alemanha eram secundárias¹⁴. É claro que se formos quantificar o número de submarinos alemães nas principais rotas setentrionais frente as meridionais, praticamente dois terços corresponderiam ao Atlântico Norte¹⁵, mas nosso enfoque pretende ir além das valorações entre primário e secundário. Nós procuramos mostrar que áreas menos estudadas também contribuíram e participaram diretamente para o esforço de guerra naquela batalha.

Desta forma, partimos do pressuposto de que embora a Segunda Guerra Mundial tivesse importantes batalhas, as chances de uma única batalha ser decisória eram remotas. Para chegarmos a esse entendimento a obra de Richard Overy “**Why the Allies won**”¹⁶ é

¹³ ROHWER, Jürgen. Operações navais da Alemanha no litoral do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. **Navegador**: Subsídios para a história marítima do Brasil, Rio de Janeiro, n. 18, p. 3-38, 1982, p. 4.

¹⁴ Rohwer como um ex-navalista da *Kriegsmarine* durante a guerra e depois como historiador naval de fato escreveu do ponto de vista alemão, onde no Terceiro Reich, além da Marinha, tinha também o Exército e a *Luftwaffe* com suas prioridades em diferentes teatros de guerra, por isso as operações em águas mais distantes poderiam não ter tanto impacto nos objetivos mais imediatos almejados pelo Alto Comando da Marinha, passando a ter mais um aspecto de diversão de forças em ataques de surpresa em áreas menos protegidas.

¹⁵ Cf. BLAIR, Clay. **Hitler's U-boat War: The Hunted, 1942-1945**. 1st ed. New York: Random House, 1998, “Appendices”, para ver os números de submarinos no Atlântico Norte e Sul de modo a ilustrar a disposição dos submarinos no teatro de operações do Atlântico.

¹⁶ OVERY, Richard. **Why the Allies won**. New York: W. W. Norton, 1996.

fundamental. Até meados de 1942, as forças do Eixo seguiam vitoriosas na África, avançavam em três frentes na Rússia, os submarinos afundavam um grande número de navios indefesos na costa atlântica das Américas, os japoneses conquistavam as Filipinas, avançavam até Midway, enfim a situação dos Aliados era tida como desesperadora. Mas durante os últimos meses de 1942 até 1944 houve uma grande reviravolta dos Aliados na guerra a ponto de sua vitória ser dada como certa. Essa alteração foi tão dramática que parecia a todos que houve um *turning-point*. Segundo Overy, é difícil aceitarmos que não houve um ponto decisivo particular, uma batalha singular como a de Napoleão em Waterloo, um erro decisivo de julgamento, um momento de hesitação na estratégia do Eixo:

Claro que houve batalhas importantes e erros humanos explicam muito disso em ambos os lados. No entanto, a guerra foi travada mundialmente por seis longos anos. As chances de uma única batalha ou decisão explicarem seriamente seu resultado são remotas. Em grande parte da guerra as principais campanhas eram baseadas no atrito, por meses ou anos até o fim - na Batalha do Atlântico, na guerra aérea, na frente Leste, na lenta erosão dos postos alemães na Europa Ocidental e Meridional ou na defesa das ilhas do sul do Pacífico pelos japoneses.¹⁷

A explicação da vitória Aliada deve ser feita amplamente *i.e.* o campo de batalha era um campo de batalha mundial, literalmente. A Segunda Guerra foi única em questões de escala e extensão geográfica. Recursos colossais foram mobilizados através de vastas distâncias. Uma ideia de Overy que dá peso ao nosso trabalho é:

[...] Para os Aliados não existia a questão de vencer a guerra em alguma batalha em área definida - ela devia ser vencida em cada teatro e em cada dimensão, terra, mar e ar. Isso fez que a busca pela vitória tão custosa, extensiva e, sobretudo, tão morosa. A guerra fez extravagantes demandas às nações combatentes em ambos os lados. Elas cada uma lançaram um terço (ou mais) de suas capacidades de homens na batalha, e converteram até dois terços de suas economias para sustentar as insaciáveis demandas da frente de batalha [...] todos os estados, fascista, comunista, democrata, compartilharam o comum, mas aterrorizadora suposição que a guerra tinha que ser 'total' [...] o resultado da guerra dependeu do sucesso da mobilização dos recursos econômicos, científicos e morais da nação bem como na própria luta. Essa pode não ser uma explicação tão glamourosa quanto uma simples performance no campo de batalha, mas foi tanto uma guerra dos civis quanto dos militares. O sucesso dos Aliados na longa campanha de atrito pode ser convincentemente explicado apenas através da incorporação do papel da produção e invenção.¹⁸

Essa ideia de Overy de que todos os *fronts* eram importantes para os Aliados é especialmente fundamental quando analisamos a Batalha do Atlântico. Por mais que as principais rotas de navegação dos Aliados estivessem no Atlântico Norte, a segurança deste por

¹⁷ OVERY, op. cit., p. 17.

¹⁸ Ibidem.

si só não garantiria sua vitória, isto é, a passagem segura dos comboios de navios carregados de materiais para o prosseguimento da guerra. Sem que houvesse uma cadeia sincronizada de esforços todo o sistema logístico poderia ser comprometido. Logo, as outras áreas do Atlântico foram importantes naquele contexto e agora como objeto de estudo.

Uma outra ideia esboçada em nosso trabalho foi apreendida da obra “**The Atlantic Battle won**”,¹⁹ do historiador naval Samuel Eliot Morison. Logo nas primeiras páginas dessa obra ele explica que o controle das rotas de navegação durante a Segunda Guerra Mundial, que garantia a segurança regular e frequente da passagem dos navios, “foi apenas um *elo na cadeia de forças* e eventos que deram a vitória sobre o Eixo. Mas ele foi central, um elo vital, sem o qual a cadeia teria ruído em duas partes oscilantes, presas em suas extremidades, sem nenhuma ter força suficiente para impedir o desastre e a derrota”.²⁰ Ora, assim como Morison utilizou essa ideia de corrente ou *chain* para mostrar a importância da Batalha do Atlântico no cômputo geral da guerra, em nosso trabalho nós a utilizaremos para a análise das bases Aliadas no Atlântico, que seriam os elos (*links*) da corrente (Atlântico), procurando desta forma mostrar que o Recife foi um importante elo dela, ajudando na segurança do Atlântico Meridional.²¹

Através das “**Memórias**”²² do almirante Renato de Almeida Guillobel, foi possível encontrarmos uma relação entre as questões de estratégia e o adequado emprego da força naval, especialmente pelo motivo dele ter sido comandante do destróier brasileiro *Marcílio Dias* durante grande parte da Segunda Guerra e, após uma década, ser nomeado ministro da Marinha do Brasil.

¹⁹ MORISON, Samuel Eliot. **The Atlantic Battle won**: May 1943 - May 1945. 1st ed. Urbana and Chicago: University of Illinois, v. 10, 2002.

²⁰ Idem, p. 3, grifo meu.

²¹ Esta assertiva feita por Morison é uma paráfrase da obra clássica de Alfred T. Mahan “**The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783**”, pela qual procura evidenciar a importância da proteção das linhas de comunicações marítimas durante a Batalha do Atlântico, como o elo principal da corrente de forças dos Aliados durante a Segunda Guerra Mundial. A ideia original de Mahan era: “*The sea power of England therefore was not merely in the great navy, with which we commonly and exclusively associate it [...] neither was it in a prosperous commerce alone [...] it was in the union of the two, carefully fostered, that England made the gain of sea power over and beyond all other States [...] this power also she held alone, unshared by friend and unchecked by foe. She alone was rich, and in her control of the sea and her extensive shipping had the sources of wealth so much in her hands that there was no present danger of a rival on the ocean. Thus her gain of sea power and wealth was not only great but solid, being wholly in her own hands; while the grains of the other States were not merely inferior in degree, but weaker in kind, in that they depended more or less upon the good will of other peoples*”. MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783**. 12th ed. Boston: Little, Brown, and Company, 1890, p. 225. Mahan pergunta após isso, então isso significa que pode se atribuir a grandeza ou a riqueza de um estado unicamente através do poder marítimo? Certamente não, diz Mahan, mas ao mesmo tempo, “*The due use and control of the sea is but one link in the chain of exchange by which wealth accumulates; but it is the central link, which lays under contribution other nations for the benefit of the holding it, and which, history seems to assert, most surely of all gathers to itself riches [...]*”. Idem, pp. 225-226.

²² GUILLOBEL, Renato de Almeida. **Memórias**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1973.

Ele discute a importância que o oceano Atlântico tem para a Marinha do Brasil, área estratégica de maior interesse no caso de qualquer conflito. Uma vez consideradas as exigências estratégicas relacionadas com a disposição das Forças Navais:

Cumpra averiguar se a esta ‘disposição’ correspondem igualmente as condições logísticas imprescindíveis à vida das ‘Forças’, isto é: ‘capacidade de manutenção’ e ‘capacidade de eficiência’, a primeira mais propriamente relacionada com a vida das tripulações e a segunda com a vida dos navios. Mesmo nos centros dotados de grandes recursos industriais e de grande densidade demográfica, a manutenção das Forças de elevados efetivos não se pode normalmente fazer sem a constituição de Bases próprias, nelas incluindo os centros de abastecimento que as integram e as ‘bacias’ ou cais de atracação privativos. A previsão é necessária, em todos os detalhes, para que a presença de Forças Navais não se transforme em estorvo, especialmente em tempo de guerra, quando a disponibilidade dos ‘cais comerciais’ influi diretamente na organização dos ‘comboios’, ‘pedra angular’ de todo o serviço de transportes Marítimos... Devemos também atender às possíveis alianças e às consequências que daí nos serão impostas. A experiência da última guerra aí está para nos orientar no bom caminho.²³

Percebemos a importância que a existência de uma rede de bases navais tem para o sucesso de uma campanha militar, de modo a manter as forças aeronavais operacionais. Também de considerável valor para o delineamento de nossa abordagem foi o próprio testemunho da importância das Bases de Recife e Salvador na Campanha do Atlântico Sul. Segundo Guillobel:

Durante o decorrer da Segunda Guerra Mundial, quando estiveram operando em nossas águas as forças aeronavais da 4ª Esquadra Americana, do Comando do Almirante Jonas Ingram, sentimos o quanto a existência de Bases operacionais foi imprescindível à manutenção das Forças em operações e o quanto a ‘disposição’ dessas Forças (às quais se agregaram as da nossa gloriosa Força Naval do Nordeste) delas dependeu. Só a exuberância de recursos da Nação americana e o elevado senso de responsabilidade dos seus dirigentes, permitiram a manutenção daquelas Forças, com a criação e equipamento, feito de forma completa e assombrosamente rápida, das Bases do Recife e de Salvador. Sem essas Bases em cujas instalações se encontravam todos os recursos logísticos desejáveis, todos os materiais necessários, sobressalentes, munições, equipamentos especializados, assistência hospitalar, força elétrica de todas as modalidades usadas a bordo, alimentos, recursos de granja e de cantinas e uma perfeita organização de manutenção e reparos, é evidente que as nossas extensas linhas de comunicação marítima não teriam sido eficientemente protegidas e mantidas. A própria organização do comércio marítimo teria sofrido grandes percalços, em decorrência das *deficiências logísticas* daqueles portos. Ainda assim, a ocupação de alguns armazéns do cais do porto, em Salvador e em Recife, e de extensos trechos de cais de atracação, em ambos os portos, deram causa a sensíveis prejuízos e frequentes atrasos na movimentação dos comboios. Fazendo instalar esplêndidas oficinas de reparos, paióis de sobressalentes magnificamente sortidos, depósitos de munição de toda a espécie, grandes armazéns de subsistência, inclusive frigoríficos, montando geradores elétricos de grande capacidade, colocando depósitos e canalizações de óleos combustíveis, suficientes para abastecer os tanques dos navios em curto espaço tempo, o Estado-Maior da 4ª Esquadra assegurou a sua manutenção e sua rápida e eficiente mobilidade. A criação

²³ GUILLOBEL, 1973, op. cit., pp. 385-386.

de quartéis, alojamentos, lavanderias, cantinas e hospitais, complementando aquelas instalações, enfim, de tudo o que se deve encontrar em uma Base categorizada, *sem recorrer às disponibilidades locais*, deu àquela Força uma inteira independência, *infelizmente apenas sentida por aqueles* que participaram das operações navais da cruenta guerra.²⁴

Também utilizamos a obra “**A Marinha em Pernambuco**”²⁵ para conhecer certos detalhes da Base Naval do Recife. Esta obra é de autoria de Veloso Costa, outro oficial da Marinha do Brasil que serviu no serviço médico no Recife durante a Guerra. Antes das implantações das instalações militares:

Um grupo de técnicos avaliou as condições da cidade e de suas instalações portuárias, seu comércio, sua potencialidade relativa a abastecimentos. Feito isto, atiraram-se os norte-americanos a construir e a complementar o que era possível e necessário. Em tempo, demasiadamente rápido, construíram e instalaram suas unidades. Tudo passou a funcionar dentro das previsões e dos acontecimentos de guerra. O Recife transformou-se em sede de considerável importância no grande conflito. Por ele transitavam, partiam ou chegavam comboios e forças que operavam no Atlântico. A capital pernambucana, de grande potencialidade comercial e industrial, atendia com presteza à demanda dos navios em produtos hortigranjeiros, frutas, gêneros, qualquer munição de boca. Foi uma grande experiência vivida durante o 2º Conflito Mundial.²⁶

Estas obras juntamente com o *corpus* documental levantado ajudaram, sobremaneira no delineamento de nosso trabalho, pois foi possível perceber a lacuna historiográfica referente ao estudo das bases navais e aéreas construídas ou ampliadas pelo Brasil e, principalmente Estados Unidos, no território brasileiro durante a Segunda Guerra Mundial.

A estrutura escolhida para esse trabalho foi baseada nas fases em que a Força do Atlântico Sul da *U.S. Navy* passou durante a Campanha do Atlântico Sul, particularmente em sua base naval no Recife. Podemos então dividir de modo analítico a sua participação em três momentos principais: 1. fase de adestramento/treinamento; 2. fase defensiva; 3. fase ofensiva. Nas duas primeiras fases o grosso das forças norte-americanas, especialmente as belonaves, estava embarcada ou, de acordo com os termos navais, *afloat*, ou seja, as instalações em terra eram usadas mais para dar suporte aos navios que passavam apenas alguns dias. Na terceira fase nós percebemos uma necessidade de se ter uma grande estrutura de apoio logístico, administrativo e de combate. As forças passam então a permanecer ancoradas às suas bases contíguas às áreas de operações. Para tal usamos o termo *ashore*.

Deste modo, o primeiro capítulo abordou as questões teóricas que dão cognoscibilidade às questões levantadas no trabalho. O campo da história militar, naval e o

²⁴ GUILLOBEL, 1973, op. cit., p. 386, grifo do autor.

²⁵ COSTA, Veloso. **A Marinha em Pernambuco**. Recife: Fundarpe, 1987.

²⁶ Idem, p. 118.

objetivo da guerra naval são abordados. Também há discussões dos termos “batalha” e “campanha militar”, de modo a melhor entendermos o emprego de “Batalha do Atlântico” e “Campanha do Atlântico”, sobre a importância da logística na guerra naval. Por fim, fazemos uma análise sobre o que são as “bases” e “instalações”, sua importância e usos.

No segundo capítulo abordou-se a fase em que as forças da *Atlantic Fleet* da *U.S. Navy* foi ampliada pelo presidente Roosevelt de modo a evitar que a guerra submarina chegasse ao Hemisfério Ocidental bem como auxiliar os ingleses na continuação da luta contra o Eixo. A Força-Tarefa 3 foi criada para patrulhar o Atlântico Sul, mas ela não tinha no começo de 1941 assegurado uma base para provisão de combustíveis, mantimentos e água próxima à sua área de operações. Como o porto do Recife ficava mais próximo e dispunha de uma boa infraestrutura e comércio ativo, foi buscado entendimento com as autoridades brasileiras para que os navios daquela força pudessem utilizar suas instalações durante as patrulhas. As atuações do cônsul americano Walter Linthicum e do observador naval William Hodgman foram fundamentais para o sucesso obtido junto ao pessoal do comércio e da área portuária no Recife. Praticamente durante todo o ano de 1941 as belonaves em patrulha da neutralidade vinham ao Recife. A rotina das infrutíferas, tediantas e quentes patrulhas em águas meridionais teve finalmente resultado. No começo de novembro o cruzador *Omaha* e o destróier *Somers* conseguiram interceptar um furador de bloqueio alemão *Odenwald* disfarçado de mercante norte-americano. Tal missão bem sucedida trouxe uma questão em que poderia complicar a situação de “neutralidade” brasileira caso os norte-americanos levassem sua presa até o porto do Recife, ponto mais próximo dos navios. Por fim, após a entrada dos Estados Unidos na guerra, seu governo decidiu enviar a Belém, Natal e Recife três companhias de fuzileiros navais para darem segurança às bases aéreas que a Panair do Brasil vinha construindo/ampliando através do *Airport Development Program (ADP)*²⁷.

O terceiro capítulo representa a fase em que a Alemanha autoriza seus submarinos atacarem a navegação em águas americanas. Eles priorizavam os navios-tanque que navegavam sem escolta nas rotas do Caribe para os Estados Unidos. Em meados de 1942, quando a *U.S. Navy* decidiu criar um sistema de comboios para aquela região, diminuindo de certa forma o percentual de afundamentos, foi permitido que uma parcela dos submarinos investissem em águas meridionais. Um submarino em apenas três dias conseguiu afundar cinco embarcações brasileiras na costa de Sergipe, motivo pelo qual levou ao governo brasileiro a declarar guerra à Alemanha e Itália. A *U.S. Navy* representada pela agora renomeada Força-Tarefa 23, procurou

²⁷ *Airport Development Program (ADP)* ou Programa de Desenvolvimento de Aeroportos.

nessa fase defensiva estabelecer acordos de cooperação para defesa do Atlântico Sul conjuntamente com o Brasil e as forças da *Royal Navy* na África Oriental. Em setembro essas três nações assinaram um acordo tripartite para a defesa conjunta do *SoLant*.²⁸ As primeiras instalações em terra no Recife foram sendo requisitadas pelas forças norte-americanas *e.g.* foi conseguido o uso compartilhado de um grande campo de munições no bairro do Jiquiá, foram alugados alguns armazéns nas docas do porto, foi construído um dispensário naval na orla de Boa Viagem, e os entendimentos para locação do futuro quartel-general em terra da Força do Atlântico Sul foi dada em outubro daquele ano. Os recifenses tiveram a honra de receber um ilustre visitante em outubro, o secretário da Marinha dos Estados Unidos Frank Knox, que veio fazer uma inspeção nas instalações que se erguiam e cresciam rapidamente não só no Recife, mas também em grande parte do Saliente Nordeste. Os efeitos da guerra também afetaram a população recifense, mais notoriamente com os exercícios de defesa passiva antiaérea, os *black-outs*, a censura de certas informações atinentes ao movimento de navios e matérias-primas que o Estado produzia.

No quarto e último capítulo nós procuramos analisar a terceira fase da Campanha do Atlântico Sul que foi marcada pela decisão tomada pelo presidente Roosevelt e pelo primeiro-ministro Britânico Winston Churchill na Conferência de Casablanca, que a prioridade dos Aliados seria vencer a Batalha do Atlântico, desinfestar os mares da ameaça submarina. Nesse contexto, a Força do Atlântico Sul, que também tinha a Marinha do Brasil e a Força Aérea Brasileira (FAB) como suas subordinadas, foi elevada à categoria de Esquadra em março de 1943. Isso representava que o teatro de operações do Atlântico Sul era prioritário e vital para a vitória Aliada naquela batalha. Houve um aumento considerável das forças navais e aéreas nas principais bases do Nordeste e parte do Norte do Brasil, bem como nas ilhas de Ascensão e Fernando de Noronha. Esse período representou o estacionamento das tropas em terra (*ashore*), o Recife doravante seria sua base naval principal, ponto intermediário de rendimento das escoltas dos comboios. As instalações bélicas foram aprimoradas, uma oficina de reparos flutuante para destroieres foi instalada nos armazéns do porto, ainda lá foi construído o *Camp Ingram* que servia para as tropas norte-americanas sediadas no Recife e tripulantes das belonaves. Além disso, foi criada uma grande rede para o lazer e descanso dos marinheiros que por lá estivessem: clubes do *U.S.O.*²⁹; perto do Rio Tejió, um centro de descanso e lazer chamado *Atlanta*, todos foram postos em funcionamento. Enfim, o Recife passou a ser uma cidade militarizada, repleta de militares estrangeiros e brasileiros. A guerra passou a ser parte

²⁸ *SoLant* (*South Atlantic*) ou Atlântico Sul.

²⁹ *U.S.O.* (*United Service Organizations*) ou Serviço das Organizações Unidas.

da paisagem da cidade, tendo sua base naval contribuído para a vitória dos Aliados na Batalha do Atlântico.

CAPÍTULO I

CONSIDERAÇÕES ACERCA DE HISTÓRIA MILITAR E NAVAL, GUERRA NAVAL, CAMPANHA E BATALHA, LOGÍSTICA, BASES E INSTALAÇÕES NAVAIS

Uma vez que a Batalha do Atlântico foi uma disputa pelo controle das comunicações marítimas através de ataques à navegação mercante, esta “história do poder marítimo que faz um povo grande por meio ou através do mar, envolvendo seu alcance mais amplo, é basicamente uma história militar”.³⁰

A história militar não se resume apenas no estudo das batalhas, das campanhas militares, das biografias dos generais e dos líderes políticos de maior destaque nas guerras. Ela não se reduz a uma mera narração desses acontecimentos e fatos. A guerra não é uma categoria atemporal e universal, o campo da história militar não se finda na guerra. Pelo contrário, optar pela problemática da guerra implica, de acordo com Sanches, “não no abandono, como irrelevante, da perspectiva anterior (a história-batalha), mas na sua consideração dentro de um conjunto mais amplo de variáveis incidentes sobre os conflitos”.³¹

Como Paulo Parente expõe, os conflitos armados apresentam um peso relativo nos temas militares conforme as correntes historiográficas. O estudo pautado na abordagem da história-batalha não tem necessariamente o seu fim em si, pelo contrário, pode e deve ser seu ponto de partida analítico.³²

A história militar hoje em dia é praticada pela mais ampla gama de historiadores, cada qual com seus interesses políticos, ideológicos e metodológicos, como em qualquer outro campo da história. Existe a necessidade de seus praticantes em prestar mais atenção à interação da guerra com a sociedade, economia, política e cultura. De modo a representar um esforço para integrar o estudo das instituições militares e suas ações mais de perto com outros tipos de história.³³

³⁰ WESTCOTT, Allan (Ed.). **Mahan on Naval Warfare**: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan. New York: Dover, 1999, p. 4.

³¹ SANCHES, Marcos Guimarães. A guerra: Problemas e desafios do campo da história militar brasileira. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, n. 01, p. 1-13, 2010, p. 3.

³² PARENTE, Paulo André Leira. A construção de uma nova história militar. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, n. 01, p. 1-13, 2009.

³³ PARET, Peter. The new Military History. **Parameters**, Carlisle, vol. 21, p. 10-18, 1991.

Por conseguinte, a história militar procura abordar reciprocamente, de um lado a relação entre a guerra e as instituições, e do outro lado a sociedade e a cultura. Morillo e Pavkovic sintetizam bem essa nova preocupação onde:

Nós, portanto, chegamos a uma definição ampla de história militar, que não abrange apenas a história da guerra e as guerras, mas que inclui qualquer estudo histórico em que os militares de todos os tipos, arte da guerra (a maneira pela qual os conflitos são na verdade disputados em terra, no mar e no ar), as instituições militares e as suas várias interseções com a política, economia, sociedade, natureza e cultura formam o foco ou tema do trabalho. Uma indicação óbvia de uma definição tão ampla é que muitos trabalhos de história militar poderiam ser classificados de várias formas como história política, econômica, institucional, intelectual, social ou cultural. Na verdade, a melhor história, militar ou não, necessariamente atravessa muito dessas fronteiras acadêmicas, a fim de apresentar uma visão do passado tão rica e profunda quanto possível. Na prática, a história militar foi beneficiada de avanços metodológicos e critérios derivados de outros subcampos da história, bem como de campos acadêmicos distintos, mas relacionados, tais como antropologia, sociologia e crítica literária.³⁴

Ora, essa “nova” história militar é, portanto, profundamente interdisciplinar. “Desta forma, mais do que a guerra ela pode numa perspectiva globalizante se ocupar de inúmeros problemas, caracterizando seu campo pelo conjunto de ações/manifestações do poder militar, o que transcende ações que envolvam operações das forças armadas”.³⁵

Essa “nova” história militar como é atualmente escrita significa uma expansão do sujeito das especificidades da ação e organização militares para as suas mais amplas implicações, ampliando as abordagens e metodologias empregadas. Por sua vez, é importante refletir sobre os “novos” e “antigos” objetos abordados na construção da história militar nova, ou seja, essa nova perspectiva não exclui necessariamente objetos tradicionalmente abordados, inclusive a ‘batalha’. De acordo com Sanches, “o que nos parece mais instigante é o ‘como’, ou seja, de que forma podemos estudar quaisquer manifestações ligadas ao poder militar, a partir de novas e variadas perspectivas da própria história e das ciências sociais em geral”.³⁶

Peter Paret enfatiza os riscos que podem ser cometidos os historiadores que usam de modo simplista e ingênuo as práticas da história militar “nova” e “tradicional”. Segundo ele:

A manipulação ou uso ingênuo de ‘nova’ pode levar a um equívoco e um senso altamente não profissional do que a história militar realizou e não realizou até agora. Em resposta à reivindicação de novidade, duas proposições podem ser apresentadas. Em primeiro lugar, a Nova História Militar ainda não atingiu um verdadeiro avanço metodológico. Seus métodos foram desenvolvidos por outros campos há muito tempo. Em segundo lugar, a Nova História Militar ainda não foi capaz de igualar-se a certas

³⁴ MORILLO, Stephen; PAVKOVIC, Michael F. **What is Military History?** 2nd ed. Cambridge: Polity, 2013, p. 4.

³⁵ SANCHES, op. cit., p. 5.

³⁶ Idem, p. 13.

obras escritas gerações atrás, que se tivessem sido escritas hoje certamente seriam consideradas parte da nova onda. Dito de outro modo, a Nova História Militar é uma continuação, em alguns casos, talvez uma expansão, do que se aconteceu antes.³⁷

Podemos tomar como exemplo dessa nova prática a aproximação, sugerida por Paulo Parente, entre a história social e sua capacidade de promover a interdisciplinaridade com outros ramos e a história militar. Esta aproximação é entendida “a partir de uma rede complexa de estruturas sociais, o que permite compreender a inserção das instituições militares e dos fenômenos militares nas sociedades historicamente constituídas”.³⁸ Desse modo, apresentam-se como campos de estudo a análise das Forças Armadas a partir de sua presença e atuação inseridas na vida cotidiana, a importância de uma base militar para a população de uma cidade durante e após um conflito armado, as relações entre guerra e sociedade a partir das experiências pessoais dos soldados e sua vida cotidiana em tempos de paz e de guerra.³⁹

Pelo motivo de tratarmos em nosso trabalho quase que exclusivamente com assuntos marítimos, julgamos necessário fazer uma sucinta adenda de um subcampo da história militar que também passou por uma renovação em suas abordagens nas últimas décadas do século XX, fazemos referência à história naval.⁴⁰

Dentro da estrutura da história militar, a história naval se relaciona com outras subespecialidades daquela como um caso especial. A guerra no mar e o desenvolvimento de sua política, tecnologia naval, elementos institucional e financeiro são o seu foco. Fora da esfera marítima, ela está intimamente associada aos campos de estudos militares, relações internacionais, política, governo.⁴¹

“A história naval envolve especificamente o estudo e análise das formas em que governos têm organizado e empregado a força naval para alcançar seus fins nacionais”.⁴² Esta frase é uma concepção clássica escrita pelo historiador naval britânico *Sir* Herbert Richmond que, continuando seu pensamento, considera a história naval como:

³⁷ PARET, op. cit., p. 15.

³⁸ PARENTE, op. cit., p. 9.

³⁹ Idem, p. 10.

⁴⁰ Cf. HATTENDORF, John B. (Ed.). **Doing Naval History: Essays toward Improvement**. Newport: Naval War College, 1995. Hattendorf diz que ocorreu nas últimas décadas do século XX um ressurgimento dos trabalhos relacionados aos assuntos marítimos, especialmente aqueles que tinham abordagens tradicionais de questões técnicas e de especialistas como a construção naval, navegação, artilharia naval e táticas. Assim como aconteceu em outros campos da história, houve uma inovação e oxigenação na história naval a partir de novos métodos explicativos, isto é, buscou-se explicá-la em termos de um amplo contexto, rompendo as fronteiras nacionais, relacionando e interpretando-a no contexto de questões amplas que estavam ocorrendo em terra, ao mesmo tempo que se atinha os detalhes técnicos tradicionais.

⁴¹ HATTENDORF, John B. The Uses of Maritime History in and for the Navy. **Naval War College Review**, Newport, v. 56, n. 2, p. 13-38, 2003, p. 20.

⁴² RICHMOND, Herbert. The Importance of the Study of Naval History. **The Naval Review**, London, v. 27, n. 2, p. 201-218, 1939, p. 201.

Um registro, o mais preciso que se possa fazer, da forma em que a Marinha tem até hoje sido utilizada pelos Estadistas durante os vários períodos para alcançar os fins nacionais, dos métodos de trabalho da arma naval em cumprimento de tais fins, e da condução das operações que resultaram daquele emprego. Ela inclui os ‘porquês’ da estratégia em todas as suas fases, da esfera política até as menores estratégia e táticas de frotas e esquadras; inclui os ‘comos’ dos desempenhos reais; e, não menos importante, os ‘porquês’ do sucesso e fracasso. Ela abrange todos os elementos que entraram em problemas envolvidos e determinados dos métodos utilizados: elementos de relações diplomáticas, da economia e do comércio, do direito internacional e da neutralidade, de posições, dos princípios da guerra, da administração, da natureza do armamento e da personalidade⁴³.

Sir Richmond espera que o historiador naval trace o curso da guerra no mar, “a partir de suas raízes nas discussões e decisões de gabinete até os seus ramos finais nos cruzeiros e combates no mar, “por que”, “como” e “quem” dirigiu o uso da marinha e aqueles que conduziram suas operações empregando a arma nacional”.⁴⁴

Como dito anteriormente, assim como houve uma renovação na abordagem e análise da história militar nos últimos 40/50 anos, esse movimento também abarcou a história naval. Analogamente à dinâmica das sociedades, o funcionamento das marinhas e suas transformações constituem problemas de maior complexidade, tornando-se necessário o estabelecimento de cortes e enfoques para dar conta de aspectos relevantes, articulados ao todo social. Então foi buscado compreender as marinhas como complexas organizações do homem que existiam em relação, ou até mesmo em concorrência, com outros corpos dentro da mesma estrutura nacional, que por sua vez seria um pré-requisito para o estudo das decisões políticas e operacionais.⁴⁵

Três áreas parecem propensas a se tornar importantes pontos focais de inquéritos: 1. o contexto social e cultural de serviço e de tomada de decisões naval/civil; 2. o papel da contingência na formação do curso dos assuntos navais; e, 3. a relação da história das marinhas com a história geral. Deste modo, a história naval, como tal, é uma atividade definida pelo sujeito do que pelo método. Essa liberdade tem suas vantagens, pois tem permitido estudiosos de diferentes campos e disciplinas até mesmo diferentes participarem de uma ocupação que poderia ter tido muito menos praticantes.

Feita essa exposição acerca do campo da história, faz-se necessário então passarmos a discorrer sobre os termos e conceitos que serão o fulcro teórico desta dissertação, de modo que possamos apreender o que está envolvido na diplomacia de “baseamento”, ou seja, identificar os diferentes tipos ou intenções de acesso às bases militares por outras nações em território

⁴³ RICHMOND, op. cit., p. 201.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ SUMIDA, Jon Tetsuro; ROSENBERG, David Alan. **Machines, Men, Manufacturing, Management, and Money**: The Study of Navies as complex Organizations and the Transformation of Twentieth Century Naval History. In: HATTENDORF, 1995, op. cit., pp. 25-39.

estrangeiro. Como fora dito, nosso trabalho dá destaque à guerra no mar - a Batalha do Atlântico -, particularmente na esfera das implicações das políticas de acesso às bases e instalações navais de além-mar pelas grandes potências, em nosso caso o estabelecimento de uma base naval no Recife para uso das forças militares dos Estados Unidos durante a Segunda Guerra Mundial. Discutiremos a seguir, a guerra naval, a logística e as bases/instalações navais.

Antes que entremos naquela discussão, uma questão teórico-conceitual nos apresenta. Ora utilizamos o termo “Batalha do Atlântico”, ora utilizamos o termo “Campanha do Atlântico Sul”. Qual a razão da coexistência dessas duas expressões, qual é a diferença entre uma “campanha” e uma “batalha”, qual aceção nós decidimos utilizar em nosso trabalho?

Primeiramente, a Batalha do Atlântico foi a mais longa campanha militar da Segunda Guerra Mundial. Teve seu início antes mesmo da invasão alemã na Polônia em setembro de 1939⁴⁶ e terminou com a rendição alemã em maio de 1945. Essa expressão ficou amplamente conhecida, especialmente na literatura, em nossa visão, por ter sido cunhada pelo primeiro-ministro britânico Winston Churchill em fevereiro/março de 1941.⁴⁷ Segundo ele:

Meus pensamentos haviam-se voltado dia e noite para esse problema desconcertante. Nessa época, minha única e certa esperança de vitória dependia de nossa capacidade de travar uma guerra prolongada e indefinida, até que uma esmagadora superioridade aérea fosse conquistada e, provavelmente, até que outras grandes potências fossem atraídas para o nosso lado. Mas o perigo mortal que ameaçava nossas linhas vitais de abastecimento corroía minhas entranhas. No começo de março, afundamentos excepcionalmente numerosos foram comunicados pelo almirante Pound ao Conselho de Guerra. Eu já vira as cifras e, após nossa reunião, realizada no gabinete do primeiro-ministro na Câmara dos Comuns, disse a Pound: ‘Temos de elevar essa questão ao plano mais alto, acima de tudo o mais. Vou anunciar ‘a Batalha do Atlântico’’. Isso, tal como a proclamação da Batalha da Grã-Bretanha nove meses antes, era um sinal que visava a fazer com que todas as mentes e setores se concentrassem na guerra submarina.⁴⁸

A decisão para proclamação de uma batalha que já vinha sendo travada se deu, para Churchill, pelo motivo de que todas as mentes e setores se concentrassem na guerra submarina. Para tal fora criado um “Comitê da Batalha do Atlântico”, onde havia reuniões semanais estando presentes o primeiro-ministro, todos os ministros e altos funcionários, tanto das forças

⁴⁶ Cf. DOENITZ, Karl. **Memoirs**: Ten Years and twenty Days. New York: Da Capo, 1997, para saber mais informações e detalhes acerca do começo da Batalha do Atlântico ter sido dada antes mesmo da invasão na Polônia, pois as forças navais alemãs, de superfície e submarina, já tinham recebido ainda em agosto de 1939, instruções para zarparem de seus portos e tomarem posições nas principais rotas de navegação no Atlântico e Mar do Norte. Com a invasão da Polônia, em 3 de setembro os submarinos já recebiam instruções para atacarem a navegação britânica, iniciando as hostilidades *de facto*.

⁴⁷ KEEGAN, John. **Churchill's Strategy**. In: BLAKE, Robert; LOUIS, William Roger. **CHURCHILL**: A major new Assessment of his Life in Peace and War. New York: Oxford University, 2002, pp. 327-352.

⁴⁸ CHURCHILL, Winston S. **Memórias da Segunda Guerra Mundial**. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 3ª impressão, 1995, pp. 473-474.

armadas quanto do lado civil, implicados na questão da guerra submarina. A diretiva expedida pelo ministro da defesa britânico em 6 de março de 1941 tinha, em balanço, a admissão que:

Nós temos que tomar a ofensiva contra os submarinos e os Focke-Wulf seja onde for e em qualquer tempo que possível. Os submarinos nos mares devem ser caçados, os submarinos nos estaleiros ou nos cais devem ser bombardeados. Os Focke-Wulf e outros bombardeiros empregados contra nossa navegação devem ser atacados no ar e em suas bases.⁴⁹

Percebemos deste modo que a Batalha do Atlântico denotava uma concentração dos esforços na “Campanha do Atlântico”. Mas qual é a diferenciação entre uma “campanha militar” e uma “batalha”?

O termo “campanha militar” se aplica a uma série de operações militares ou batalhas inter-relacionadas que visam à consecução de um objetivo estratégico definido de um conflito maior *i.e.* de uma guerra. Geralmente de grande escala, longa duração, executado por um ou mais serviços militares combinados realizados por via terrestre, naval, aérea, bem como cibernética e espacial.

A campanha militar é limitada por fatores como recursos, geografia e estação. O seu sucesso depende do grau do alcance das metas e objetivos planejados a partir dos combates entre as forças opostas. Isso é determinado quando uma das forças militares beligerantes derrota a força militar adversária ou ganha o domínio do teatro de operações, tendo em vista as limitações de recursos, tempo e custo alocados.

Por seu turno o termo “batalha” refere-se ao ato essencial de combate na guerra, constituído por um conjunto de combates simultâneos ou sucessivos travados entre duas ou mais forças armadas ou combatentes, em que toma parte a totalidade ou a maioria das armas que atuam num teatro de operações. As batalhas são geralmente bem definidas em duração, área e força envolvida.

Em geral, uma batalha durante o século XX pode ser definida pelo combate entre forças opostas que representam os principais componentes das forças totais empenhados em uma campanha militar, utilizados para alcançar objetivos militares específicos. Quando a duração de uma batalha se estende por mais de uma semana, muitas vezes por razões de planejamento operacional de estado-maior, esta passa a ser chamada de uma operação militar.⁵⁰ A vitória em uma batalha é alcançada quando um dos lados opostos força o outro a abandonar

⁴⁹. CHURCHILL, Winston S. **The Second World War**: The Grand Alliance. New York: Mariner, vol. III, 1985, p. 107.

⁵⁰ DUPUY, T. N. **Understanding War**: History and Theory of Combat. London: Leo Cooper, 1992.

a sua missão, ou a render as suas forças, ou destroçar o outro, isto é, obriga-o a retirar-se ou torná-lo militarmente ineficaz para empreender futuras operações de combate. John Keegan afirma que há uma diferença entre a luta esporádica e em pequena escala, que para ele, constitui em uma ligeira alteração da vida de soldado, e a batalha. Para ele uma batalha deve:

Obedecer às unidades dramáticas de tempo, lugar e ação. E embora as batalhas, nas guerras modernas, tendam a obedecer cada vez menos às duas primeiras unidades, tornando-se cada vez mais longas e geograficamente extensas à medida que crescem os efetivos e meios disponíveis aos comandantes, a verdade é que a ação da batalha - que visa a obter uma decisão por causa e intermédio desses meios, no campo de batalha e dentro de um limite de tempo bem restrito - se tem mantido constante [...].⁵¹

Ora, vimos que uma batalha é limitada e restrita pelo tempo, lugar e ação. Logo, esse conflito naval deveria ser melhor expressado como a “Campanha do Atlântico”, visto uma campanha buscar, através de uma série de batalhas, o alcance estratégico da guerra. Destarte, optamos em nosso trabalho utilizar o termo “Campanha do Atlântico Sul”, pois denota uma maior especificação do teatro de operações do Atlântico Sul, lugar onde a Base Naval do Recife teve maior repercussão.

Antes que as esquadras hostis sejam postas em ação, existem uma série de questões a serem decididas que abordem amplamente os planos de operações em toda parte do teatro de operações. Dentre estas são “[...] a questão da função particular da marinha na guerra, seu principal objetivo, o ponto ou pontos sobre o qual ela seria concentrada; *o estabelecimento de depósitos de carvão e suprimentos; a manutenção das linhas de comunicações entres estes depósitos e as bases domésticas [...]*”.⁵²

O objetivo da guerra naval é ter, direta ou indiretamente, o domínio do mar ou evitar que o inimigo venha a obtê-lo. O conceito de domínio do mar, para Corbett, significa o controle das comunicações marítimas, tanto para propósitos militares como comerciais, diferentemente do que ocorre na guerra terrestre, onde se procura a conquista do território inimigo.⁵³

Das linhas estratégicas vitais para uma nação as mais importantes são as relacionadas com as comunicações. “As comunicações dominam a guerra [...]”.⁵⁴ Considerando amplamente, todas as organizações militares dependem em certo grau de ter as linhas de comunicações abertas. Ao mesmo tempo que, obviamente, é um fim da guerra naval impedir o acesso delas pelas forças navais inimigas. Como proteção para todo este sistema, na paz como

⁵¹ KEEGAN, John. **A face da batalha**. Tradução Luiz Paulo Macedo Carvalho. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000, p. 18.

⁵² WESTCOTT, op. cit., pp. 4-5, grifo meu.

⁵³ CORBETT, Julian S. **Some Principles of Maritime Strategy**. London: Longmans, Green and Co., 1918.

⁵⁴ WESTCOTT, op. cit., p. 75.

na guerra, por conseguinte, surge a necessidade da existência da marinha militar ou de guerra. Ela é quem tem a missão de controlar e afastar dos mares qualquer navio hostil, permitindo assim aos navios de sua nação navegarem com o mínimo de segurança ou os comboiando até seus portos de destino.⁵⁵

O domínio do mar ou controle de áreas marítimas é limitado no tempo e espaço, devido às limitações impostas pela geografia e pelos meios materiais. Pode-se controlar uma área marítima para alguns propósitos, e não para outros *i.e.* não implica que os navios individuais ou pequenos esquadrões de um inimigo pudessem furar o bloqueio naval de seus portos, não pudessem navegar pelas principais rotas dos oceanos, ou mesmo atacar portos longínquos sem defesa, “pelo contrário, a história tem mostrado que tais evasões são sempre possíveis, até certo ponto, para a parte mais fraca, não obstante a grande desigualdade do poder naval”.⁵⁶ Como Corbett bem explica:

Finalmente, deve ser notado que mesmo o domínio geral permanente nunca pode na prática ser absoluto. Nenhum grau de superioridade naval pode garantir nossas comunicações contra ataques esporádicos de cruzadores individuais, ou mesmo incursões de esquadras se forem corajosamente lideradas e estiverem preparadas para o risco de destruição [...] por controle geral e permanente nós não significamos que o inimigo não possa fazer nada, mas que ele não possa interferir com nosso comércio marítimo e operações ultramarinas tão seriamente a ponto de afetar a questão da guerra, e que ele não possa continuar com seu próprio comércio e operações marítimas, exceto ao risco e perigo de serem removidos do campo da prática estratégica. Em outras palavras, isso significa que o inimigo não possa mais atacar nossas linhas de passagem e comunicação de forma eficaz, e que ele não possa usar ou defender as suas próprias.⁵⁷

A partir dessa assertiva de Corbett podemos vislumbrar em síntese o que foi a Batalha do Atlântico. A Alemanha não dispunha de uma frota de superfície à altura de seus rivais, mesmo assim suas belonaves quando conseguiam furar o bloqueio causavam uma grande preocupação aos ingleses, que procuravam com todo seu potencial impedir as suas operações. Os submarinos alemães foram a principal arma da *Kriegsmarine* que poderia causar as maiores perdas de mercantes inimigos e interromper o fluxo contínuo de materiais de guerra, mantimentos, combustíveis através das rotas de navegação. Ao mesmo tempo em que os Aliados fechavam o cerco e impediam a passagem dos mercantes alemães carregados de matérias-primas através dos oceanos e mares. Ora, esse fato mostra o quão a Batalha do Atlântico foi global, não se restringindo apenas ao Atlântico Norte ou Mar Ártico, entre as rotas

⁵⁵ MAHAN, op. cit., p. 514.

⁵⁶ Idem, p. 14.

⁵⁷ CORBETT, op. cit., pp. 90-91.

dos Estados Unidos e Canadá até a Inglaterra e Rússia, mas foi além englobando grande parte das nações beligerantes ou não.

John Keegan nos conta uma história de bastidores sobre o combate. Este só poderá ser travado pelos combatentes se eles encontrarem os meios para se cruzarem em um campo de batalha, e serem supridos a caminho desses encontros. Se esses encontros durarem mais de um dia, os combatentes terão que carregar consigo seus suprimentos ou voltar até um local onde os guardam. “Uma vez que todas as operações de guerra, com exceção das primitivas, incluem prolongamento e movimento, os guerreiros sobrecarregam-se necessariamente com rações, além dos armamentos”.⁵⁸ Ora, procuramos com essa exposição mostrar uma parte importante da arte da guerra que trata do planejamento e da realização de armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção, bem como bem-estar, hospitalização, recrutamento, - a logística⁵⁹.

Nosso trabalho aborda o estabelecimento, desenvolvimento e as funções de uma base militar durante um conflito militar mundial. Sem a existência dessas instalações que pudessem prover as forças combatentes dos materiais, víveres, armamentos, etc. a campanha militar poderia resultar em malogro. Como destaca John Keegan, “foram suprimentos e logística, portanto, que asseguraram a vitória na maior e mais terrível das guerras”.⁶⁰

Em uma guerra ou quando se planeja uma operação militar, os estrategistas devem se ater em dois condicionantes: 1. os fatores que dizem respeito às dificuldades de suprimento, aprovisionamento, aquartelamento e equipamento, que limitam o alcance, a intensidade e a duração da guerra, são classificados vagamente como “contingentes”; 2. as limitações que não são passíveis de mudança pela vontade e poder do homem, como o tempo, clima, estações, terreno, vegetação. Estes fatores recebem o nome de “permanentes”. “À medida que a riqueza crescia e a tecnologia se desenvolvia, alguns fatores limitantes foram reduzidos ou, em larga medida, superados, mas não se pode dizer que tenham sido completamente eliminados”.⁶¹ Assim, a questão de como alimentar, abrigar e movimentar um exército em campo permanece como um dos principais problemas a ser resolvido por um dirigente.

⁵⁸ KEEGAN, 1995, op. cit., p. 314.

⁵⁹ Entendemos que a “logística” trata do planejamento e da realização de: 1. Projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção; 2. Recrutamento, incorporação, instrução e adestramento, bem-estar, hospitalização; 3. Aquisição ou construção, manutenção e operação de instalações e acessórios destinados a ajudar o desempenho de uma função militar qualquer; 4. Contratação ou prestação de serviços quaisquer. Assim, racionalizar os fatores que condicionam a limitação de uma campanha militar é uma tarefa da logística a fim de que o emprego das forças militares alcance os fins estratégicos definidos por um Estado.

⁶⁰ KEEGAN, 1995, op. cit., p. 328.

⁶¹ Idem, p. 79.

Para Keegan, “o efeito de ambos os fatores - permanentes e contingentes - na limitação do alcance e da intensidade das operações defensivas e ofensivas talvez seja mais bem ilustrado com a guerra naval [...]”.⁶²

Os fatores limitantes para a capacidade de guerrear sobre as águas, de acordo com Keegan, são a riqueza ou a falta dela, isto é, os vasos de guerra especializados sempre foram caros de construir e exigem uma tripulação de especialistas, de modo que sua construção e operação requerem uma considerável riqueza disponível; o outro fator é o tempo e as deficiências de energia propulsora, isto é, as condições do vento podem interferir na navegação de certas embarcações, a capacidade das embarcações em levar consigo víveres e água pode ditar o seu uso estratégico.

Com a substituição da embarcação a vela pelo vapor como meio de propulsão poder-se-ia pensar que esses fatores limitantes fossem diminuídos, que a dependência das embarcações com as estações e bases em terra tivesse sido reduzida. Para Keegan:

Paradoxalmente, no entanto, o navio a vapor restaurou a dependência logística das galeras e diminuiu em muito o alcance operacional das esquadras a vapor em relação às movidas a vela. O motivo era que, até a adoção relativamente tardia do óleo como combustível, os barcos a vapor queimavam quantidades imensas de carvão [...] e, portanto, estavam presos a suas estações de reabastecimento [...] um Estado sem uma rede de bases dessa envergadura não poderia projetar um poderio naval, a menos que contasse com a boa vontade de aliados [...].⁶³

Tal pensamento de John Keegan é compartilhado por Dennis Showalter, pois mesmas as frotas modernas movidas a energia nuclear, os fatores humano e material limitam o tempo em que os navios de guerra podem permanecer no mar. As marinhas não existem no vácuo, operacionalmente elas dependem de bases, independentemente de seu avanço tecnológico ou missão.⁶⁴ Ora, percebemos a situação que um Estado que dispõe de uma força naval tem quanto à dependência de uma rede de bases de ultramar. Fazendo um apanhado das batalhas navais da Primeira e Segunda Guerras Mundiais, Keegan continua sua explicação:

É um paradoxo a mais que as esquadras movidas a carvão, embora teoricamente capazes de batalhas oceânicas (dois dias de viagem podiam leva-las a oitocentos quilômetros da costa), tenham continuado na prática a travar batalhas perto das costas. Em parte, eram afetadas pelos mesmos fatores estratégicos, mas também continuavam, como suas antecessoras movidas a vela, praticamente cegas até a chegada do telégrafo sem fio; na verdade, a extensão real de sua linha de visão teria de esperar pela chegada dos porta-aviões. Em consequência, todas as batalhas navais da Primeira Guerra Mundial foram travadas a menos de 150 quilômetros da terra; esse

⁶² KEEGAN, 1995, op. cit., p. 79.

⁶³ Idem, p. 82.

⁶⁴ SHOWALTER, Dennis E. **Toward a “New” Naval History**. In: HATTENDORF, 1995, op. cit., p. 136.

padrão repetiu-se na Segunda Guerra, apesar do advento do radar, do porta-aviões, do submarino de patrulha de longo alcance e do domínio da técnica de reabastecimento no mar. A explicação última deriva da vastidão dos oceanos; as esquadras raramente podiam derrotar a distância das imensas profundezas [...] as batalhas do meio do Atlântico entre escoltas aliadas e submarinos alemães emersos ocorreram porque os comboios grandes e lentos constituíam um alvo anormalmente visível.⁶⁵

Como vimos, uma campanha militar é limitada pelos fatores permanentes e contingentes. Fica, portanto, ressaltado a importância do planejamento logístico em uma campanha militar a fim que se possa alcançar o objetivo traçado. Já dizia um paradoxo da logística - “a mobilidade é um objeto imóvel” -, ou seja, uma força combatente que não dispuser de uma rede de bases contígua aos teatros de operações, fatalmente ela estará sujeita ao malogro. Eis a ideia, o *leitmotiv* da existência da cadeia de bases navais e aéreas Aliadas no Atlântico.

Em uma guerra marítima, como em todas outras, há a necessidade (essencial) de estabelecer bases próximas às áreas de conflito, de onde as esquadras possam iniciar as operações e sejam sustentadas durante elas. No caso em que a guerra se estendesse para partes distantes do globo, então seria necessário que em cada parte existissem bases ou instalações navais para que a navegação tivesse suas linhas de comunicações seguras entre as bases domésticas e as de ultramar. A Batalha do Atlântico não fugiu a essa regra, com a expansão da campanha submarina alemã para o Mediterrâneo, Américas, Oceano Índico, Mar do Ártico, os Aliados tiveram que estabelecer suas bases de apoio contíguas às rotas de navegação sujeitas aos ataques do Eixo.

Com a mudança na virada do século XIX para o XX na navegação, da propulsão dos ventos para a propulsão a vapor e depois a máquina, da estrutura em madeira para estrutura metálica e do maior poder de fogo e distância de navegação, bem como o aparecimento do submarino, de acordo com Brodie, “[...] cada uma dessas mudanças na característica do navio de guerra e nos meios de ataque naval teve seu efeito sobre as táticas e estratégias, e cada uma influenciou as capacidades relativas de nações empreenderem a guerra marítima”.⁶⁶ Ou seja, essa evolução tecnológica que proporcionava os navios navegarem em qualquer direção independente da direção das correntes marítimas ou dos ventos, alcançando velocidades de cruzado altas e atingindo regiões distantes, modificou toda a geografia de posição e distância, sobressaindo o fator limitante do combustível para o problema dos suprimentos navais. “Enquanto a propulsão a máquina deu um novo vigor e rapidez de manobra, a necessidade de manter a frota abastecida com combustível agiu como uma trava sobre ela [...]”.⁶⁷ O

⁶⁵ KEEGAN, 1995, op. cit., p. 83.

⁶⁶ BRODIE, Bernard. **Sea Power in the Machine Age**. 2nd ed. Princeton: Princeton University, 1944, p. 3.

⁶⁷ Idem, p. 11.

crescimento das embarcações fez com que se criasse uma maior dependência de uma extensa e complexa rede de bases.

Devido aos seus interesses globais, os Estados Unidos precisam de uma rede mundial de bases, instalações e direitos de sobrevoo para sustentar a organização e preparação de tropas para o combate e mobilidade estratégica, para transportar armas às nações amigas, e mostrar a bandeira e influenciar as políticas nacionais de nações estrangeiras.⁶⁸ Dessa forma, a preparação dos Estados Unidos para a disputa na Segunda Guerra Mundial levou ao estabelecimento sucessivo de bases através do Atlântico: na Islândia, Irlanda, Inglaterra, e nos Açores, no Brasil e no Marrocos, e em seguida, no Mediterrâneo. Primeiro para suprir os navios e aeronaves em luta contra os submarinos, em seguida, para apoiar as várias invasões anglo-americanas na Europa.⁶⁹

A guerra trouxe o estabelecimento e expansão das instalações navais e de suporte em terra no Recife. Os americanos criariam uma grande base naval operacional no Recife que marcaria a vida da cidade durante aqueles anos de guerra. Mas o que seria uma base (*base*), uma instalação (*facility*) e base naval? Segundo a definição do “Dicionário de Termos Militares”, uma base seria “uma localidade da qual as operações são projetadas ou apoiadas” ou mesmo “uma área ou localidade contendo instalações que fornecem apoio logístico ou outro qualquer”.⁷⁰ Em geral, uma base é considerada uma grande instalação de apoio, suporte e comando. A instalação por sua vez seria “uma entidade de bem imóvel constituído por uma ou mais das seguintes opções: um edifício, uma estrutura, um sistema de utilidade, pavimento e terra subjacente”.⁷¹ Já a base naval existe principalmente para apoiar as forças à tona (*afloat*), contígua a um porto ou ancoradouro, que consiste em atividades ou instalações para que a marinha tenha responsabilidades operacionais, em conjunto com as linhas inferiores de comunicação e de uma mínima área circundante necessária para segurança local.⁷²

⁶⁸ COLETTA, Paolo E. **Preface**. In: COLETTA, Paolo E.; BAUER, Jack. (Eds.). **United States Navy and Marine Corps Bases, Overseas**. Westport: Greenwood, 1985.

⁶⁹ UHLIG JR, Frank. **Introduction**. In: COLETTA; BAUER, op. cit., p. XIV.

⁷⁰ U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE. **The Dictionary of Military Terms**. New York: Skyhorse, 2009, p. 60.

⁷¹ Idem, p. 197.

⁷² Idem, p. 370.

Segundo Harkavy, em muitas análises recentes⁷³ há uma insistência em distinguir a definição estrita entre “bases” e “instalações”, causando considerável confusão semântica, haja vista que tradicionalmente o alvo almejado pelo último termo era muito próximo do primeiro:

O que está envolvido é um continuum que descreve os graus de controle soberano ou uso exclusivo ou acesso, e talvez também uma inclinação para usar ‘base’ para grandes aparelhamentos e ‘instalação’ para os menores, mais técnicos e menos intrusivos. Mas é na primeira distinção, que lida com o controle final, que é central.⁷⁴

Podemos assim usar o termo “base” quando admitimos sua existência unicamente ao controle extraterritorial do usuário, conquistado via compulsória ou por tratado. Já o uso do termo “instalação” se dá quando o uso dos aparelhamentos pela potência visitante é controlado ou meramente *ad hoc*, ou quando é evidenciado um acesso conjunto entre as nações local e visitante. Segundo Harkavy, é válido notar que “implica nesse caso que o acesso a uma instalação pode ser limitado ou eliminado em qualquer tempo ou por qualquer uma situação pelo anfitrião”.⁷⁵

Muitos escritores, no entanto, continuam a usar os dois termos “base” e “facility” como sinônimos. A própria palavra “*installation*” é genérica e pode ser aplicada para ambos. “De maneira interessante, durante o período entre guerras, escritores não se preocupavam com esta distinção entre bases e instalações, sem dúvida, em parte, por causa da prevalência no controle das grandes potências no período colonial”.⁷⁶

Embora a Base Naval do Recife fosse oficialmente instituída pela *U.S. Navy*, a partir de março de 1943, como uma *facility*, cujo nome em código era *NOF 120 (Naval Operating Facility 120)*, em nosso trabalho utilizaremos o termo “base” para se referir aos aparelhamentos (*installations*) utilizados pelas forças norte-americanas no Recife. Tal escolha se deu pela melhor adequação na tradução do inglês para o português, pelos próprios americanos, ainda em 1942, chamarem o Recife como “*Base Fox*”, e, principalmente pela importância que essa base representou para a cadeia de bases Aliadas no Atlântico.

⁷³ No caso Harkavy se refere a trabalhos escritos no final da década de 1970. Podemos citar, por exemplo, o artigo de Richard B. Remmek, “**The Politics of Soviet Access to Naval Support Facilities in the Mediterranean**”, In: DISMUKES, Bradford; MCCONNELL, James M. (Eds.). **Soviet Naval Diplomacy**. New York: Pergamon, 1979, p. 357-403. Este artigo procura demonstrar o impacto e importância da política do acesso às instalações navais de suporte dos Estados Unidos no Mediterrâneo durante parte da Guerra Fria. Remmek fala que o melhor termo para seu estudo é de “instalação” (*facility*) devido às questões de soberania, do tempo em que os navios de guerra permaneciam nas bases, do alcance do apoio proporcionado.

⁷⁴ HARKAVY, 1982, op. cit., p. 15.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Ibidem.

Agora que já temos uma noção acerca da importância de bases para manter as linhas de comunicações abertas e haja um certo controle marítimo, concluiremos essa parte explicando as funções de uma base naval, seus propósitos mais pragmáticos para quem a utiliza, a fim de dar cognoscibilidade no decorrer de nosso estudo sobre a base norte-americana no Recife. “As funções de muitas bases são completamente explicáveis apenas em relação a uma conexão regional ou redes globais onde numerosos fatores separados são necessários para cumprir com êxito uma missão ou uma operação contínua”.⁷⁷ Consequentemente, a utilização das instalações pelos norte-americanos começou em maio de 1941, quando as forças do Eixo poderiam ameaçar o Hemisfério Ocidental atacando pela África; teve seu auge em 1943, período em que a prioridade dos Aliados foi vencer a Batalha do Atlântico, eliminando os submarinos alemães; e, por fim, seu ocaso em meados de 1944, momento em que as autoridades já falavam abertamente para o público que a ameaça dos submarinos à navegação estava eliminada.

O uso de instalações navais ultramarinas pelas grandes potências pode assumir um número variado de formas transversais em um espectro relacionado ao acesso de provimentos a certos tipos de embarcações, níveis de permissão do acesso, entre outras várias contingências. As funções fornecidas por instalações navais em terra podem ser agrupadas em quatro categorias: 1. reabastecimento de consumíveis; 2. inteligência e comunicação; 3. reparos; e, 4. suporte de combate direto.⁷⁸ Como Coletta e Bauer sintetizam, uma base serve para: manutenção, fornecer alimentos frescos e suprimentos, dar descanso e divertimento à tripulação, e treinamento de atualização/reciclagem.⁷⁹

Nossa intenção, portanto, foi propor uma análise da guerra a partir dos acontecimentos e particularidades ocorridas no Recife, da qual podemos ampliar nosso conhecimento da participação brasileira e forças norte-americanas aqui presentes. Procuramos não apenas trazer as questões das operações militares de fato, ou seja, das tradicionais narrativas militares das batalhas, mas também questionar como a produção, a logística, as instalações militares foram organizadas e administradas, vistas em conjunto.

Como será mostrado nos capítulos subsequentes, nosso estudo demonstrará as funções que a base naval do Recife proporcionou às forças Aliadas no Atlântico Sul. Em um primeiro momento, de maio de 1941 até a entrada oficial dos Estados Unidos na guerra, as belonaves da Força-Tarefa 3 da *U.S. Navy* faziam usos temporários de alguns armazéns do porto, buscando provimentos frescos, água, óleo combustível e gasolina de aviação, e dar um descanso aos

⁷⁷ HARKAVY, 1982, op. cit., p. 16.

⁷⁸ Idem, p. 23.

⁷⁹ COLETTA; BAUER, op. cit.

marinheiros. Praticamente não houve nenhuma necessidade para construção de instalação para tal faina. Essa categoria de reabastecimento de consumíveis, de acordo com Harkavy, envolve uma ampla variedade de itens *e.g.* água, alimentos, suprimentos, combustíveis, lubrificantes, peças sobressalentes, equipamentos descartáveis e artilharia, bem como o restabelecimento do moral dos marinheiros, que precisam periodicamente de licenças para saírem dos navios descansarem e se divertirem em terra. Essa necessidade de tantos itens se dá pelo espaço de armazenagem finito nos navios (frequentemente sujeito ao movimento entre a capacidade combativa do navio e o mínimo de conforto da tripulação) e pela vulnerabilidade a ataques dos inimigos dos navios tânderes e cisternas que acompanhassem as frotas até suas áreas de operação.⁸⁰ Após o ataque japonês a Pearl Harbor, com a expansão da campanha submarina para águas americanas, o Recife assumiu as funções de inteligência e comunicações, bem como passaria a dispor de aparelhos para reparos de destroieres e uma grande estrutura de apoio ao combate direto das belonaves Aliadas no Atlântico Sul.

⁸⁰ HARKAVY, 1982, op. cit., p. 23.

CAPÍTULO II

A U.S. NAVY APORTA NO RECIFE

Quando, no final da década de 1930, o desenrolamento das intenções expansionistas germânicas prefigurou uma nova guerra mundial que iria inevitavelmente envolver a segurança dos Estados Unidos, oficiais do Exército e da Marinha ligados ao planejamento concluíram que os Estados Unidos em seu território continental não poderiam ser ameaçados seriamente quer por ataque aéreo quer por ataque terrestre, a não ser que uma nação hostil primeiro montasse uma base em qualquer lugar do Hemisfério Ocidental.

Então o governo norte-americano utilizou-se de duas amplas diretrizes preventivas: a primeira era a tentativa de manter as nações beligerantes fora das águas americanas e os americanos fora das áreas de conflito; a outra diretriz tinha uma feição mais pragmática que preparava uma resistência armada eficiente contra qualquer tentativa de intromissão dos beligerantes. A preparação de ambas foi empreendida antes do desencadeamento da guerra na Europa. Em ordem executiva de 1933 o presidente Franklin Roosevelt disponibilizou para a *U.S. Navy* a quantia de US\$ 238 milhões dos fundos públicos de emprego emergencial para serem usados na construção de 32 navios de guerra nos próximos três anos. Não amedrontado com as críticas de que os Estados Unidos estavam iniciando outra corrida armamentista, o presidente em 1934 assinou o Decreto Naval Vinson-Trammel, que autorizava a Marinha construir 102 novas belonaves no decurso de 8 anos.

Em 6 de setembro de 1938, o chefe de Operações Navais almirante William D. Leahy anunciou a formação da Esquadra do Atlântico.⁸¹ Os Estados Unidos tinham direitos inerentes nas rotas marítimas, tinham navios mercantes navegando lá, levando consigo pessoas e propriedades americanas a bordo. Assim, para proteger seus navios, cidadãos e propriedades fazia-se necessário uma esquadra que os garantissem.

Com o reforço de 40 destroieres recomissionados além dos novos navios construídos a Esquadra do Atlântico estava mais preparada para impor a neutralidade dos Estados Unidos. No entanto a neutralidade abarca consideravelmente mais do que o distanciamento dos beligerantes das costas da nação. “Os Estados Unidos estavam historicamente comprometidos com a defesa do Hemisfério Ocidental por meio da Doutrina Monroe”.⁸² A colaboração das

⁸¹ Acervo Diverso, Pittsburgh Post-Gazette, 02/09/1938, p. 1.

⁸² KARIG, Walter; BURTON, Earl; FREELAND, Stephen L. **Battle Report: The Atlantic War**. New York: Farrar and Rinehart, 1946, p. 6.

repúblicas irmãs latino-americanas era essencial no desenho de uma linha demarcatória, onde nenhum *raider*⁸³ ou submarino beligerante pudessem atuar.

Um mês após o irrompimento da guerra na Europa, em 02 de outubro de 1939, reuniram-se no Panamá os representantes das repúblicas americanas tendo sua pauta a mutualidade de problemas e interesses impostos pela guerra às nações americanas. A resolução XIV, mais conhecida como a Declaração do Panamá, prefigurava a criação de uma zona neutra, da qual todos os navios beligerantes seriam excluídos, e “que se estenderia até cerca de trezentas milhas da costa, da fronteira canadense-americana no Atlântico, dando a volta pelas Américas do Norte e do Sul até a fronteira canadense-americana no Pacífico”.⁸⁴

Cada nação estava autorizada a patrulhar águas adjacentes à sua costa para fazer cumprir esta resolução. No entanto, uma vez que apenas as Forças Armadas dos Estados Unidos eram capazes de empreender o patrulhamento numa vasta área, era óbvio que cairia sob sua responsabilidade a execução dessa resolução. “O acordo cordial entre as repúblicas americanas no Panamá também indicou a probabilidade de cooperação com medidas militares de emergência”,⁸⁵ isto é, caso se fizesse necessário que os Estados Unidos levassem avante seus planos para a defesa do Hemisfério.

Em 1940, os Estados Unidos abandonaram a ideia de uma zona neutra limitada e adotaram, em vez disso, uma política de patrulhamento das águas do Atlântico tão ao largo quanto às circunstâncias do momento ditassem. Sob esta política revista, os Estados Unidos estenderam em 1941 seu patrulhamento até o meio do Atlântico.

2.1. A “Patrulha da Neutralidade” no Atlântico Sul e a escolha do Porto do Recife

A *U.S. Navy* teve no intervalo de setembro de 1939 a dezembro de 1941 seu período de adestramento para a Segunda Guerra Mundial - a “Patrulha da Neutralidade”. A Marinha não executou seu adestramento sob um quadro amplo e definido em seus próprios campos de exercício. Ao contrário sua área de treinamento era o próprio teatro de guerra. Nas vastidões do Atlântico onde as marinhas aliadas estavam fazendo uma tentativa desesperada para diminuir

⁸³ Pode ser entendido também como “corsário”.

⁸⁴ CONN; FAIRCHILD, op. cit., p. 46.

⁸⁵ Ibidem.

os estragos dos *raiders* e submarinos às rotas de suprimentos. Pairando a possibilidade constante dos Estados Unidos serem atraídos na refrega como combatente, às vezes tendo ocasiões perigosas que pareciam ações reais.

O patrulhamento da costa atlântica pela Marinha norte-americana começou no início de setembro de 1939. O presidente auxiliou o almirante Harold R. Stark a redigir o plano inicial de operações, despachando no dia 3 de setembro ao contra-almirante A. W. Johnson, comandante da Esquadra do Atlântico, uma ordem para que fosse o mais rápido possível o estabelecimento de uma patrulha aérea e marítima nas rotas externas no intuito de observar e informar em cifras os movimentos dos navios de guerra dos beligerantes. A patrulha estenderia ao leste de Boston até a latitude 42° 30', longitude 65°, em seguida ao sul até a latitude 19°, depois ao redor em direção das Ilhas Windward e Leeward até Trinidad, próximo da costa sul-americana.

No dia seguinte um segundo despacho ordenava as patrulhas observarem e informarem em um sistema confidencial o movimento de todos os navios de guerra estrangeiros aportando ou zarpando na costa leste americana e caribenha. Os limites da patrulha estendiam até 555,6 quilômetros dessa região. Assim era prevista uma linha de guarda de navios e aviões ao longo da costa atlântica americana possibilitando a sua segurança contra tentativas dos beligerantes de estender a guerra ao Novo Mundo.

Por mais que a “Patrulha da Neutralidade” acontecesse nos meses imediatamente precedentes ao ataque japonês a Pearl Harbor, ela não era, no seu início, um projeto belicoso ou ofensivo. Sua missão original era puramente observar e informar, tendo em cada missão o cuidado de diminuir os perigos à tripulação, aos aviões e navios em patrulha pacífica. Ao mesmo tempo, todo cuidado era tido para evitar qualquer ação que fosse considerada parcial ou hostil. No início das hostilidades apenas belonaves beligerantes eram noticiadas e nenhuma ordem era emitida para rastrear o rumo pelas forças americanas. No entanto, tais ações “neutras” vão se extinguindo rapidamente de acordo com o desenrolar da guerra na Europa.

Em 16 de outubro de 1939 o comandante da Esquadra do Atlântico expediu uma ordem (No. 24-39) que expandia as atribuições das patrulhas. Não apenas as belonaves estrangeiras seriam reportadas, mas também os mercantes tidos como “suspeitos” deveriam ser noticiados, e ambos os barcos deveriam ter suas rotas trilhadas até que suas ações fossem satisfatoriamente julgadas como neutras. Ao passar do tempo as patrulhas foram estendidas, intensificadas e

ampliadas o seu alcance. “Embora o método básico tivesse mantido o mesmo e o propósito não foi alterado até os meses que antecederam a entrada dos Estados Unidos na guerra”.⁸⁶

O ano de 1940 foi um período de estabilização de operação, treinamento e expansão da “Patrulha da Neutralidade”. Áreas prescritas foram resguardadas constantemente, mas o status de nação neutra restringiu as operações em águas próximas à costa americana, não ocorrendo nada de novo no *front*. Na maior parte do tempo foi um trabalho tedioso e árduo para os marinheiros e aviadores em missão. Sem embargo, essa missão era essencial e foi realizada com fidelidade e habilidade. Voos extensos sob os mares dia após dia e mês após mês em longos trechos sem tempo para descanso, tornando uma tarefa exaustiva para eles. Mas o resultado obtido era a garantia de que a guerra era mantida afastada das rotas de navegação americanas.

Além disso, a patrulha treinou as forças norte-americanas para o combate futuro. Em colaboração com a patrulha, o intensivo programa de treinamento melhorou a prontidão para a guerra, sendo o melhor resultado obtido nas rotas e linha de navegação.

Os eventos que sucederam na Europa em 1940 alteraram todo o panorama da guerra para os Estados Unidos. A queda da França em junho, a *blitz* aérea na Grã-Bretanha, os crescentes ataques à navegação aliada no Atlântico trouxeram ares de perigo à América. As operações no Atlântico tornaram-se não apenas missões que asseguravam a sua precária neutralidade, mas foi além passando a ser o primeiro teatro de autoproteção contra uma possível agressão do Eixo.

Em 1 de fevereiro de 1941, a Frota do Atlântico dos Estados Unidos foi estabelecida sob o comando do almirante Ernest J. King. Ela era composta de unidades de força de patrulha aumentada e completamente organizada. Com estas forças as patrulhas no Atlântico foram estendidas para dar uma maior proteção aos suprimentos que estavam em um fluxo de quantidade sempre crescente dos portos do leste e sul para o Reino Unido. Além das patrulhas costeiras que eram realizadas desde o final de 1939, patrulhas de longa distância e escolta de comboios foram estabelecidos.

Com esta finalidade o Atlântico foi dividido em três setores. As rotas de comércio para o norte da Europa eram patrulhadas pela Força-Tarefa 1 (*The Ocean Escort Force*), composta de encouraçados, cruzadores e destróieres, sendo sua missão escoltar os movimentos de forças anfíbias. A Força-Tarefa 2 (*The Striking Force*), composta de cruzadores, navios-aeródromo e destróieres cobriam a zona central do Atlântico Norte, sua missão manter na reserva uma força capaz para realizar operações de ataque ofensivas. A Força-Tarefa 3 (*The Scouting Force*)

⁸⁶ BUCHANAN, A. R. (Ed.). **The Navy's air War**: A Mission completed. 1st ed. New York: Harper and Brothers, 1946, p. 32.

composta de cruzadores, destróieres e navios-mineiros estabelecida em San Juan e Guantánamo, sua missão era patrulhar o Caribe e o Atlântico Sul, estendendo sempre mais para o sul de acordo com a presença de belonaves do Eixo naquela direção, geralmente restringindo-se até a costa nordeste do Brasil. Por fim a Força-Tarefa 4 (*The Support Force*), consistia de destróieres, navios-tênderes e navios-mineiros, sua missão era fornecer escolta aos comboios e conduzir operações anti-submarino.⁸⁷

A expansão da guerra para o Norte da África através do auxílio alemão ao seu aliado italiano materializado sob o corpo expedicionário *Afrika-Korps*, da guerra submarina até a costa ocidental africana e da pressão alemã ao governo da França ocupada de Vichy para o aparelhamento das defesas antitanque e antiaérea dos portos de Bizerta e de Dakar para uso alemão⁸⁸, criaram um clima de apreensão ao governo dos Estados Unidos, pois colocaria em risco a defesa do Hemisfério Ocidental a presença do Eixo tão próximo das Américas.

Nesse contexto o Nordeste brasileiro seria uma área estratégica para as ambições de defesa norte-americana. Muitas conjecturas foram formuladas para ordenar quais medidas seriam tomadas para defender aquela área de um ataque alemão. Se:

Os alemães ocupassem as possessões francesas ao norte e ao oeste da África, particularmente transformando Dacar em uma base aeronaval, as Forças Armadas dos Estados Unidos necessitariam, sem dúvida alguma, proteger os aeroportos e portos do nordeste brasileiro, contra um ataque nazista. Mesmo que os nazistas não invadissem a África Equatorial Francesa, eles poderiam inspirar atividades subversivas que se difundiriam pelos países latino-americanos. Neste caso, se esperaria que as nações ao sul deveriam pedir assistência militar aos Estados Unidos. Se, por outro lado, e contra as expectativas, a Esquadra britânica fosse destruída ou se rendesse, então, dentro de três meses os Estados Unidos teriam que ocupar ‘todos os postos avançados no Atlântico, da Bahia no Brasil, para o norte até a Groelândia’. Caso nenhuma dessas contingências surgisse durante o ano, os Estados Unidos poderiam se engajar em uma expansão ordenada de seu poderio militar e instalar seus postos avançados já existentes além-mar e as novas bases adquiridas da Grã-Bretanha.⁸⁹

Os Estados Unidos aventaram a possibilidade de tomar à força o controle das principais bases do Nordeste caso uma rebelião pró-Eixo se instaurasse e derrubasse o Governo ou mesmo fosse empreendida uma invasão anfíbia direta da Alemanha. Tal receio fez com que o presidente Roosevelt dirigisse ao Chefe das Operações Navais, em 25 de maio de 1940, o projetasse planos para a mobilização de uma tropa de 10.000 homens via aérea, sendo seguida por outro contingente de 100.000 homens transportados pelo mar. Esse plano foi nomeado “*Pot*

⁸⁷ Cf. ABBAZIA, Patrick. **Mr. Roosevelt’s Navy**: The Private War of the U.S. Atlantic Fleet, 1939-1942. Annapolis: US Naval Institute, 1975, p. 145, para mais informações acerca da composição dessas Forças-Tarefa e seus respectivos comandantes.

⁸⁸ Idem. p. 162.

⁸⁹ CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. op. cit., pp. 94-95.

of Gold” que “para esse efeito, envolveria a utilização final de 4 encouraçados, 2 porta-aviões, 9 cruzadores e 3 esquadrões de contratorpedeiros”.⁹⁰

Embora pairasse toda a preocupação para com a defesa do Hemisfério Ocidental é claro que o Estado-Maior norte-americano não se concentraria totalmente naquela possibilidade, quaisquer que fossem as ameaças na América Latina, as fontes dessas ameaças estavam na Europa. Portanto a defesa do Novo Mundo seria reforçada a partir dos meios diplomáticos.

Durante o outono e o inverno de 1940-41, o Exército norte-americano discutiu com as autoridades brasileiras a possibilidade de aquartelar nos principais campos de pouso do Nordeste brasileiro, destacamentos norte-americanos para segurança das bases aéreas, visto essa região estar praticamente desprotegida, oferecendo a uma invasão o acesso livre ao Caribe, pondo em risco a defesa da América como também impossibilitando a operacionalização da rota aérea EUA-Brasil-África através do Atlântico Sul.

No entanto, os brasileiros relutaram em permitir nesse período uma cooperação aberta, ainda mais em aquiescer à proposta de que os brasileiros não conseguiriam defender suas próprias bases. Só mais tarde em dezembro de 1941 é que fuzileiros navais americanos seriam aquartelados, primeiramente em Belém, Natal e Recife⁹¹.

A primeira abertura brasileira para uma colaboração militar foi com a Marinha norte-americana.⁹² No início da Segunda Guerra Mundial, os Estados Unidos tinham dois contatos navais com o Brasil, ambos na cidade do Rio de Janeiro. O primeiro era o Escritório do Adido Naval, que fazia parte da Embaixada. Este escritório, em tempos comuns, desempenhava atividades rotineiras de correio e outras funções normalmente associadas com a atribuição de um Adido. O segundo contato existiu através da Missão Naval norte-americana para o Brasil, criada anos antes por seus governos. A Missão funcionava sob o Ministério da Marinha brasileira e consistia de vários oficiais americanos que trabalhavam naquele ministério. Seu trabalho era principalmente consultivo.⁹³

As reuniões da *U.S. Navy* com a Marinha do Brasil aconteciam paralelamente com as do Exército. Entre setembro e outubro de 1940, elas chegaram a um acordo onde aquela última não criaria objeções às operações levadas avante por forças navais dos Estados Unidos na área

⁹⁰ WATSON, Mark Skinner. **Chief of Staff: Prewar Plans and Preparations**. Washington, DC: Historical Division, Department of the Army, 1950, p. 96.

⁹¹ Tal querela será tratada mais adiante no tópico 2.3, páginas 78-86.

⁹² CONN; FAIRCHILD, op. cit, pp. 155.

⁹³ Naval History & Heritage Command (NHHHC), Navy Department Library (NDL), United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 6.

do nordeste brasileiro, podendo as operações serem conduzidas antes mesmo de um ataque real contra essa área.⁹⁴

A existência destas atividades navais americanas mostrou-se extremamente valiosa quando chegou o momento para a criação no Brasil, em uma escala muito maior. No entanto, ambas estavam no Rio, enquanto que os fatores geográficos e os progressos reais da guerra ditou que o Nordeste deveria ser mais importante do ponto de vista naval. Por isso, a *Navy* encontrou pela primeira vez uma parte do Brasil menos preparada para recebê-la, e todo trabalho teve que ser iniciado a partir dos seus alicerces.⁹⁵

Uma das políticas tomadas ainda no começo de 1941 para ampliar a rede de informações e suporte da *U.S. Navy* no Brasil foi a criação de Escritórios de Observação Naval, principalmente nas principais cidades do Nordeste brasileiro e o envio de Observadores diretamente ligados ao secretário da Marinha, Frank Knox. O primeiro escritório a ser criado foi o do Recife. O cônsul norte-americano no Recife, Walter J. Linthicum, foi informado pelo agente diplomático da Embaixada dos Estados Unidos no Rio de Janeiro, William C. Burdett, através do telegrama do dia sete de fevereiro, que um observador naval chegaria nas próximas duas semanas e que iniciaria sua missão com seu escritório naquele lugar. O oficial designado seria o capitão-de-corveta William A. Hodgman, *USN*⁹⁶ (Reformado). Ele viria acompanhado de sua esposa e de um assistente.⁹⁷

Hodgman, sua esposa e um escrevente ligado ao Escritório de Inteligência Naval da *Navy* chegaram no Recife no dia 26 de fevereiro. Eles não tinham ainda um lugar definido para ser a sede de seu escritório, então uma sala do Consulado Americano foi posta à disposição para eles. Um fato curioso era que praticamente não havia lugar disponível no Edifício Sul-América, prédio do Consulado Americano, então o escritório do observador naval ficou sendo na própria dependência do cônsul Linthicum.⁹⁸

⁹⁴ CONN; FAIRCHILD, op. cit., p. 340.

⁹⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 7.

⁹⁶ *United States Navy (USN)* ou Marinha de Guerra dos Estados Unidos.

⁹⁷ National Archives and Records Administration (NARA), Record Group (RG) 84, Box 2, U.S. Consulate Recife, Classified General Records 1941, Vol. II, Telegram U.S. Embassy to American Consul at Recife, February 7, 1941, p. 2.

⁹⁸ NARA, RG 84, Box 2, U.S. Consulate Recife, Classified General Records 1941, Vol. II, Telegram U.S. Consul Walter Linthicum to William C. Burdett, March 4, 1941, p. 1.



Figura 01 - Edifício Sul-América, local onde funcionava o Consulado dos EUA no Recife.

As instalações do Consulado dos Estados Unidos no Recife funcionavam no Edifício Sul-América, situado na Rua Nova defronte à Praça da Independência, no bairro de Santo Antônio. O gabinete do cônsul norte-americano, Walter J. Linthicum (1937-1942) depois Leo J. Callanan (1942-1944), ficava no sexto andar. Esta foto é datada do começo da década de 1940.

Fonte: Disponível em: < <http://www.fotolog.com.br/tc2/50491100/> > Acesso em: 29 nov. 2012.

Segundo Linthicum, ele não se importunou muito por essa situação. Apenas pedia urgência para que as autoridades americanas encontrassem o mais breve possível um escritório que fosse perto da área portuária, mas que também mantivesse contato direto com seu consulado, compartilhando as informações e as repassando para a Embaixada no Rio.⁹⁹

Por volta de março, Hodgman instalara definitivamente seu escritório no segundo andar do Edifício do Banco de Londres, situado a Rua do Bom Jesus. Tal edifício tinha uma ótima visão direta para o cais do porto, podendo tomar notas dos movimentos dos navios, além de observar o funcionamento diário das atividades portuárias. “Nenhum marinheiro que teve sua folga ou serviço em terra no Recife estaria apto a esquecer a ‘Ilha’. Embora os quartéis-

⁹⁹ NARA, RG 84, Box 2, U.S. Consulate Recife, Classified General Records 1941, Vol. II, Telegram U.S. Consul Walter Linthicum to William C. Burdett, May 21, 1941, p. 2.

gerais mais tarde fossem mudados, é seguro dizer que a ‘Rua do Bom Jesus’ seria por muito tempo lembrada por seus visitantes americanos”.¹⁰⁰

Assim, com o aval da Embaixada Americana no Rio, o capitão-de-corveta William A. Hodgman iria a partir de quatro de março assumir o serviço de fazer relatórios sobre a navegação, de acordo com o telegrama da Embaixada de 30 de dezembro de 1940, bem como sobre o movimento de aviões transatlânticos, de acordo com o telegrama do Escritório do Adido Naval no Rio¹⁰¹ de 17 de janeiro de 1941, contando com o auxílio do Consulado Americano no Recife. Os relatórios deveriam ser mandados às 9 horas da manhã cobrindo as 24 horas anteriores até as 5 horas da tarde do dia precedente.¹⁰²

Em janeiro de 1941, o almirante Ingram içou sua bandeira de comandante da Divisão de Cruzadores 2 no cruzador leve *U.S.S. Memphis* fundeado na baía de Guantánamo, sendo também designado comandante da Força-Tarefa 3 com atribuições adicionais de comandante da patrulha no Caribe. Essa patrulha foi exercida até meados de março, quando foi transferida para a jurisdição do 10º Distrito Naval. Aproveitando essa desobrigação Ingram voltou então a solicitar que sua área de operações fosse o Atlântico Sul, a qual tinha sido previamente prescrita. Em 24 de março em viagem aos Estados Unidos o almirante teve uma conferência com o comandante-em-chefe da Marinha, almirante Ernest King. As instruções recebidas por aquele foram para partirem para o Atlântico Sul com a Divisão de Cruzadores 2 em missão de patrulha da neutralidade. A divisão então seria fundeada em San Juan e Guantánamo, enquanto Recife e Salvador deveriam ser usados como portos de reabastecimento. A área para patrulha incluía o triângulo formado por Trinidad, as Ilhas do Cabo Verde e o Saliente Nordeste do Brasil. “Ambos almirantes, King e Ingram, tinham dúvidas a respeito do Brasil e a recepção que os navios de guerra americanos receberiam lá”.¹⁰³ King enfatizou o fato de que o comandante da Divisão de Cruzadores 2 deveria usar bastante a iniciativa e deveria precisar arranjar-se por si mesmo no Atlântico Sul. Uma vez que apenas foi possível providenciar uma ajuda das companhias de óleo que supririam os navios com combustível. Por sua vez, Ingram respondeu

¹⁰⁰ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 8.

¹⁰¹ A abreviação do Escritório do Adido Naval Americano no Rio (*U.S. Naval Attaché Rio*) era conhecida como “*ALUSNA Rio*”.

¹⁰² NARA, RG 84, Box 2, U.S. Consulate Recife, Classified General Records 1941, Vol. II, Telegram U.S. Consul Walter Linthicum to William C. Burdett, March 4, 1941, p. 1.

¹⁰³ Idem, p. 10.

“há muitos navios vindo da Argentina carregados de mantimentos, minhas tripulações nunca passarão fome”.¹⁰⁴ A réplica de King foi que “ele sempre soube que Ingram fosse um pirata”.¹⁰⁵

Essa preocupação americana é visível no telegrama trocado entre o secretário de Estado Cordell Hull e o embaixador americano no Rio de Janeiro Jefferson Caffery, em abril de 1941. O Departamento da Marinha acha necessário em virtude da situação que está se desencadeando no Atlântico para reforçar as atividades de patrulha. O Departamento da Marinha é da opinião conforme o espírito do Estado-Maior de explicar ao Brasil que uma urgente situação emergiu envolvendo a necessidade de tomar medidas adicionais de proteção que garantisse a segurança e proteção do Hemisfério Ocidental. Ele deseja, por conseguinte, saber se o governo brasileiro estaria disposto a permitir a partir de então que os navios da *U.S. Navy* incumbidos nas atividades de patrulha de fazerem uso dos portos da Bahia e Pernambuco no intuito de inspeção e de obterem instalações para reparo. A Marinha do mesmo modo desejaria ocasionalmente ter navios-tênderes e navios-tanques fundeados nestes dois portos para reabastecimento.¹⁰⁶

No dia seguinte, 18 de abril de 1941, o ministro das relações exteriores brasileiro, Oswaldo Aranha, concordou plenamente com os planos da *U.S. Navy*. Mais tarde o secretário de Estado americano agradeceu a significativa cooperação do governo brasileiro, demonstrando em termos de confiança e confidência para com a defesa do Saliente Nordeste.¹⁰⁷ Assim, a partir de maio, navios de superfície da força de patrulha do Atlântico Sul passaram a se utilizar dos portos de Recife e da Bahia, como bases de operações. Durante o verão e o outono de 1941 o Brasil reverteu sua política militar tradicional de manter todas as suas forças armadas no sul e começou a construir guarnições no Nordeste, para proteger as vitais instalações aéreas e navais sendo construídas lá.

Por volta de três de maio, o embaixador americano no Brasil, Jefferson Caffery, envia um telegrama confidencial ao cônsul Walter Linthicum. Nele há a informação que navios de guerra americanos aportariam nos portos de Recife e Salvador sem dar notícias prévias. Navios-cisternas, destroieres, cruzadores ou navios-auxiliares poderiam ser esperados. As autoridades brasileiras estavam cientes dessa situação, devendo os capitães dos portos dessas cidades serem

¹⁰⁴ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 10.

¹⁰⁵ Ibidem.

¹⁰⁶ Acervo Diverso, Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1941, Vol. VI, p. 493.

¹⁰⁷ Idem, p. 494.

instruídos a colaborarem. O observador naval Hodgman se dirigira até a Bahia para agilizar a chegada das belonaves, devendo Linthicum reportar a chegada destas no Recife.¹⁰⁸

Após se cientificar do dia exato da chegada das belonaves americanas no Recife, Linthicum logo requisitou junto às autoridades portuárias a autorização para provimento dos navios. Assim:

Devendo chegar ao porto do Recife os navios de guerra da Marinha Norte-Americana *U.S.S. Memphis* e *U.S.S. Cincinnati*, a fim de receber 2.100 toneladas de óleo combustível, destinadas ao consumo dos referidos navios, solicito vossas ordens no sentido de ser designado um funcionário aduaneiro para assistir a entrega desse óleo, de conformidade com a recomendação constante da última parte da ordem No. 365 da Diretoria das Rendas Aduaneiras à Alfândega do Rio de Janeiro, de 31 de julho de 1939, publicada no Boletim da Alfândega do Rio de Janeiro, em 15 de agosto de 1939, página 485, óleo esse que será fornecido pela THE CALORIC COMPANY por empréstimo para oportuna reposição pela Embaixada Americana.

A presente requisição é feita em duas vias, de forma que, muito grato ficaria a V.S. se me devolvesse, devidamente anotada pelo funcionário designado, a segunda via que irá instruir a requisição de isenção de direitos, taxas, e impostos que a Embaixada Americana no Rio de Janeiro apresentara a Sua Excelência, o Senhor Presidente da República, por intermédio do Ministério das Relações Exteriores, para oportuna importação de igual quantidade para a devida indenização a THE CALORIC COMPANY.¹⁰⁹

São documentos similares a este descrito acima que encontraremos na documentação do Consulado Americano em Pernambuco durante esse período. Esse foi o tipo de documento padrão para requisição dos óleos combustíveis no porto do Recife. Só em algumas situações é que o observador naval emitia tal tipo de documentação às autoridades locais. Mas o cônsul sempre mantinha informados a Embaixada no Rio de Janeiro e o Observador Naval quanto a esse tipo de situação.

Nas primeiras horas da manhã do dia dez de maio de 1941, após quinze dias de incessante e tediosa patrulha nas águas de Cabo Verde e Rochedos de São Paulo, deram entrada no porto do Recife dois cruzadores ligeiros - o *U.S.S. Cincinnati* e o *U.S.S. Memphis* - pertencentes à Força-Tarefa 3 da *U.S. Navy* que estavam cumprindo o programa norte-americano de manter livre e desimpedido o Atlântico Sul para a navegação americana, mais comumente conhecido como “Patrulha de Neutralidade”.

Em entrevista à imprensa local, o almirante Jonas H. Ingram, comandante da Força-Tarefa 3, respondendo aos questionamentos feitos acerca da presença de navios de guerra em um país neutro como o Brasil, afirmou que este serviço de patrulhamento durará por tempo

¹⁰⁸ NARA, RG 84, Box 2, U.S. Consulate Recife, Classified General Records 1941, Vol. II, Telegram U.S. Ambassador Jefferson Caffery to American Consul at Recife Walter Linthicum, May 3, 1941, p. 1.

¹⁰⁹ NARA, RG 84, Box 38, U.S. Consulate Recife, General Records 1941, Telegrama do Cônsul Americano no Recife Walter Linthicum ao inspetor da Alfândega do Recife Sr. Tancredo Mesquita, 10 de maio de 1941, p. 1.

indeterminado, até que os navios americanos e americanos do sul possam viajar sem receio nos seus próprios mares. Ao mesmo tempo o estabelecimento desse serviço equivale a uma advertência às nações da Europa, no sentido de que o Atlântico Sul será defendido e garantido pela armada americana. Ele ainda declarou que para as operações fossem bem sucedidas, um ponto de apoio intermediário seria necessário, sendo a cidade do Recife a escolhida para questões de abastecimento, reparo e provisão dos navios nelas envolvidas.¹¹⁰

Naquele dia da chegada dos vasos de guerra americanos ao Recife houve um alvoroço da população local, causando curiosidade, sendo avultado o número de pessoas que correram ao cais do porto para admirá-los. O capitão Sergio Novais, em nome do interventor federal Agamenon Magalhães, cumprimentou a comitiva, dando-lhes as boas-vindas. Durante o dia o almirante Ingram, acompanhado pela oficialidade dos dois navios, estiveram no palácio do governo retribuindo a visita amistosa do povo pernambucano.

Embora a primeira visita fosse curta, indo embora no dia seguinte, nesse intervalo disponível muito dos fundamentos atinentes ao desenvolvimento futuro das atividades navais dos Estados Unidos no Brasil foram assentados. A principal missão seria fazer acordos com as autoridades políticas de Pernambuco e com os comerciantes a respeito do uso do porto e suas instalações pelos navios americanos em missão no Atlântico Sul que aportam necessitando óleo, combustível, água e víveres.¹¹¹

O almirante Ingram nunca tinha visitado o Brasil antes, não falava português, apenas conhecia do país e seu povo a partir de leitura e rumor. Em sua breve visita preliminar ele teve que conseguir todas as informações possíveis sobre o Recife e Salvador, embora esta última não estivesse no roteiro da viagem e teria que ser investigada de segunda mão.

Dentre os pontos de interesse notados nesta ocasião foi a importância que o Recife proporcionaria em termos de infraestrutura e logística para os navios da *U.S. Navy* em missão. Sendo a terceira cidade do Brasil, com uma população estimada em 348.000 habitantes¹¹², ponto de parada obrigatório dos navios e em menor escala de aviões/dirigíveis em viagem Europa/Estados Unidos - Brasil, seu porto, embora munido com um excelente quebra-mar, provou ser pequeno e estreito, precisando de um rebocador para realizar as manobras de entrar e sair em suas docas. Estas, contudo, estavam em boas condições, limitando-se apenas as embarcações que tenham o calado de até 7,62 metros. Os navios não poderiam entrar no porto à noite, salvo quando atracado com a proa fora da área da maré de enchente. Os armazéns eram

¹¹⁰ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 11/05/1941, pp. 1, 14.

¹¹¹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 04/07/1941, p. 2.

¹¹² APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 27/09/1941, p. 5.

utilizáveis para provisão de todo os tipos. As instalações de combustível evidenciaram-se excelentes, mas apenas o fornecimento de mantimentos frescos, especialmente frutas, era limitado. Os mantimentos secos não eram necessários comprar no comércio local.

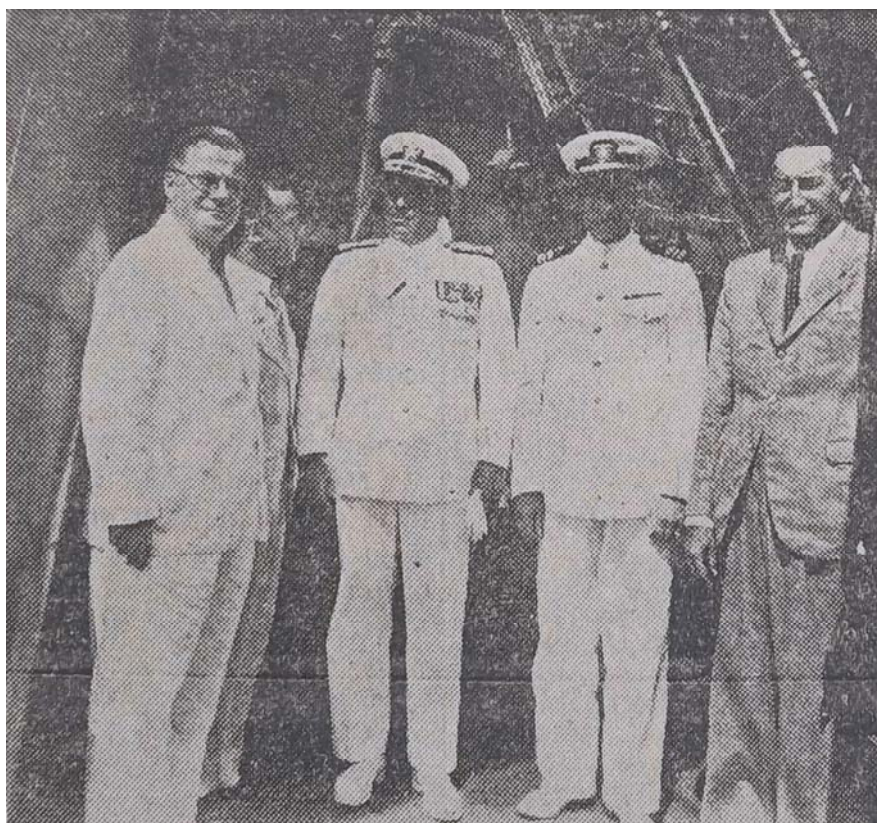


Figura 02 - O almirante Jonas H. Ingram em companhia do cônsul norte-americano falando à reportagem recifense. Aspecto da chegada do almirante Jonas H. Ingram, comandante da Divisão de Cruzadores 2 e da Força-Tarefa 3, ao Recife em 10 de maio de 1941. À sua esquerda está o capitão C. J. Parrish, comandante do cruzador leve *U.S.S. Memphis (CL-13)*, capitânia da força. De terno branco e de óculos está o cônsul dos Estados Unidos no Recife, Walter J. Linthicum, dando as boas-vindas aos seus conterrâneos vindo em missão de patrulha da neutralidade. Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 11/05/1941, p. 1.

Um norte-americano “melhor informado” encontrado pelo almirante Ingram durante sua primeira parada expressiu a opinião que, se os Estados Unidos entrassem na guerra, nenhuma ajuda real poderia ser esperada por parte do Brasil. Visto que no início de 1941 os americanos surgiram na qualidade de visitantes que davam a impressão de terem convidado a si mesmos. Eles não tinham ainda o status de “aliados”, uma vez que ambos os países ainda estavam agarrados à neutralidade. Por seu turno, no entanto, o que a população pernambucana demonstrou dessa “invasão americana” foi um “apoio geral” materializado nos acordos que fizeram do Recife a base central das forças Aliadas no Atlântico Sul Ocidental.¹¹³

¹¹³ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force.

Neste comenos os navios apanharam 2.100 barris de óleo combustível, frutas frescas e mantimentos.¹¹⁴ Desse dia em diante haveria visitas frequentes desses navios no Recife e Salvador. Esta última providenciaria principalmente frutas frescas, verduras e mantimentos, enquanto aquele forneceria óleo combustível e gasolina de aviação. Como não se teria de antemão os dias em que eles chegariam naqueles portos, o ideal era pelo menos ter informações de um dia antes da chegada. Mesmo assim, ficou acordado com a *Caloric Oil Company* e *Standard Oil*, principais fornecedoras dos combustíveis, que elas deveriam deixar de prontidão em seus tanques não menos do que 8.000 toneladas de combustível para embarcações e 4.000 galões de gasolina de aviação reservadas para a *U.S. Navy*. Quanto a necessidade de frutas frescas e verduras, as belonaves deveriam enviar por cabo telegráfico com antecedência os tipos e quantidades das provisões, a fim de que o Consulado pudesse requisitá-las por leilão no mercado atacadista local e emitisse os recibos para o pagamento posterior aos vencedores. Enquanto os navios permanecessem atracados recebendo suas provisões e combustíveis, seria dado às tripulações licenças para saírem e conhecerem a cidade.¹¹⁵

Após a recepção dada pelo almirante aos oficiais brasileiros a bordo do *U.S.S. Memphis* na manhã do domingo, 11 de maio, os navios zarparam com destino a Port of Spain, Trinidad, via o Cabo de São Roque, passando por uma zona ativa dos submarinos, sem destroieres ou aparelhos de escuta. Favorecido pelas boas condições do tempo os aviões foram usados nos setores mais vitais para dar maior segurança na derrota. Por fim, após uma semana eles chegaram lá no dia 18.

¹¹⁴ COSTA, Fernando Hippolyto da. **Base Aérea do Recife**: Primórdios e envolvimento na Segunda Guerra Mundial (1941-1961). Rio de Janeiro: INCAER, 1999, p. 88.

¹¹⁵ NARA, RG 84, Box 37, U.S. Consulate Recife, General Records 1941, Telegram from the American Naval Observer in Recife William Hodgman to the American Consuls in Bahia and Pernambuco, May 13, 1941, p. 1.



Figura 03 - Marinheiros norte-americanos carregam algumas frutas tropicais no porto do Recife. Essa cena passou a fazer parte do cotidiano do porto durante a presença da *U.S. Navy* no Recife. Os marinheiros carregavam os mantimentos frescos e secos até as pequenas embarcações atracadas no molhe do cais para então levarem até as suas belonaves.

Fonte: Acervo Diverso, 1941, LIFE Magazine, © Time Inc.

Em Port of Spain, os navios que chegaram do Brasil, o *U.S.S. Memphis* e o *U.S.S. Cincinnati*, fizeram encontro com outras duas unidades restantes da Divisão de Cruzadores 2¹¹⁶, o *U.S.S. Milwaukee* e o *U.S.S. Omaha*. A Força-Tarefa 3 ainda tinha à sua disposição o Esquadrão de Destroieres 9¹¹⁷, que consistiam dos navios *U.S.S. Davis*, *U.S.S. Somers*, *U.S.S. Jouett*, *U.S.S. McDougal*, *U.S.S. Winslow*, *U.S.S. Moffett*, *U.S.S. Warrington*. Então, em meados de maio, Ingram decidiu dividir os navios à sua disposição em dois Grupos-Tarefa Um e Dois. O primeiro consistia dos cruzadores *Memphis* e *Cincinnati*, e os destroieres *Davis* e *Warrington*. O Grupo Dois consistia dos cruzadores *Milwaukee* e *Omaha*, e dos destroieres *Somers* e *Jouett*.¹¹⁸ É com essa formação que as patrulhas no Atlântico Sul geralmente seriam levadas a cabo durante todo o ano de 1941.

No final de maio, o Grupo-Tarefa Dois, a cargo do capitão McGlasson, zarpou de Port of Spain para patrulhar, em conformidade com a Ordem de Operação Número 2-41, a área de Cabo Verde, Ilha de Ascensão, Rochedos de São Paulo. A 1º de junho, segundo estavam esperados, chegaram a tarde ao porto do Recife, formando um esquadrão, os vasos de guerra

¹¹⁶ *Cruiser Division Two* ou *CRUDIV 2*.

¹¹⁷ *Destroyer Squadron Nine* ou *DESRON 9*.

¹¹⁸ Cf. ABBAZIA, op. cit., pp. 147-148 e ROSCOE, Theodore. **United States Destroyer Operations in World War II**. 3rd ed. Annapolis: US Naval Institute, 1960, p. 38, para mais informações acerca das belonaves da Força-Tarefa 3.

ianques: o cruzador *Milwaukee* e os destróieres *Jouett* e *Somers*. Atracaram aos armazéns nº 4 e 5 das Docas, onde receberam as visitas de protocolo do capitão Sergio Novais, pelo Interventor; representante do inspetor da Região, capitão Washington Pery de Almeida, capitão dos portos, representantes do comando da Força Policial, comandante da Escola de Aprendizes Marinheiros, Prefeito da capital, além de outras autoridades.¹¹⁹

As três unidades vieram ao Recife para receber óleo, víveres e água, devendo demorar dois dias neste porto. Não obstante nessa visita o almirante Ingram não tenha vindo junto, “não sendo tão importante quanto aquela de maio”,¹²⁰ o montante gasto por essa força foi considerável. Eles “adquiriram em torno de 28 toneladas de provisões num custo estimado de US\$ 5.600,00 de diversas firmas do Recife. Compraram, ainda, o indispensável óleo combustível”.¹²¹

Uma vez que a primeira grande questão a ser ocupada fossem os gêneros alimentícios que a Marinha americana deveria adquirir no mercado local do Recife, para o capitão Hodgman, seu custo foi considerado proibitivo e “concluiu que as empresas haviam formado um acordo para superfaturarem os preços das diversas mercadorias que a Marinha dos Estados Unidos precisava”.¹²² Ele solicitou então que o cônsul Walter Linthicum obtivesse a anuência do interventor Agamenon Magalhães para que os víveres como legumes, verduras, frutas, ovos fossem adquiridos por preços de atacado.

O Interventor aquiesceu ao pedido do diplomata ianque. Ele enviou para seu secretário da Agricultura algumas importantes instruções de como se daria esse comércio: o secretário deveria emitir ordens aos comerciantes locais que permitam à Força americana possuir os víveres por atacado através de preços cooperativistas.¹²³

Sob nenhuma circunstância haveria qualquer desvio dessa prática. Isto marcou a quebra do gelo. Não só foi o Interventor extremamente amigável depois, como também se tornou com o tempo fortemente pró-americano.

Por volta do dia 10 de junho, a notícia de que o vapor brasileiro *Osório* chegaria ao porto do Recife trazendo alguns naufragos do navio norte-americano *Robin Moor*, afundado pelo submarino alemão *U-69*, na costa de Dakar, no dia 21 de maio, causou viva ansiedade nesta capital.

¹¹⁹ APEJE, Jornal Pequeno, 02/06/1941, p. 3.

¹²⁰ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 16.

¹²¹ COSTA, Fernando, op. cit., p. 89.

¹²² Ibidem.

¹²³ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 19.

O navio americano que zarpou de Nova Iorque no dia 06 de maio com destino em Cidade do Cabo, quando estava ao sul do arquipélago português de Cabo Verde, na madrugada do dia 21, foi forçado a parar por um submarino alemão que mandou toda a tripulação embarcar nos botes salva-vidas, logo após atirou um torpedo na altura do leme, dando cabo do navio com 30 tiros de artilharia. Embora, o navio ostentasse a bandeira dos Estados Unidos em ambos os bordos, além de ter hasteada a bandeira junto à popa. O capitão do submarino alegou que os americanos estavam fornecendo contrabandos aos inimigos da Alemanha.¹²⁴

Das três baleeiras com os náufragos, só uma foi encontrada e resgatada pelo navio brasileiro *Osório*. No dia 08 de junho, às 21 horas foi notada uma luz vermelha no horizonte, podia-se perceber também movimentos insistentes, como que chamando o *Osório*. O capitão Valdemar Lucio Pereira, avisado, mandou o seu navio aproar ao sinal vermelho, que, cada vez mais, insistia nos movimentos. Às 21:25 foi identificado o sinal. Era uma baleeira que conduzia 11 náufragos do *Robin Moor*. Estiveram, assim, 18 dias à mercê do Oceano. Alimentaram-se de conservas, bolachas e água de chuva. As outras baleeiras o paradeiro até então era ignorado.

125

Quando o *Osório* entrou no porto do Recife às 22:40 horas do dia 11, foi oficialmente visitado pela Saúde, Alfândega e Polícia Marítima. O capitão dos portos, com instruções especiais das altas autoridades navais esteve no navio acompanhado do cônsul dos Estados Unidos e do adido ao consulado. Após eles ouvirem os depoimentos dos náufragos, estes foram desembarcados e abrigados nos hotéis da capital. O fato das autoridades brasileiras permitirem primeiramente que os oficiais americanos entrevistassem os sobreviventes foi tomado para a Embaixada Americana como um gesto feliz e o Sr. Caffery agradeceu o governo brasileiro.¹²⁶ Todos os sobreviventes demonstraram a sua satisfação por terem sido salvos pelo navio brasileiro, após longos dias de verdadeira tortura, a mil milhas do litoral brasileiro, quando já se encontravam sem água e quase sem víveres.¹²⁷

¹²⁴ Acervo Diverso, The New York Times, 12/06/1941.

¹²⁵ APEJE, Jornal Pequeno, 13/06/1941, p. 3.

¹²⁶ Acervo Diverso, The New York Times, 13/06/1941.

¹²⁷ APEJE, Jornal Pequeno, 11/09/1941, p. 3.

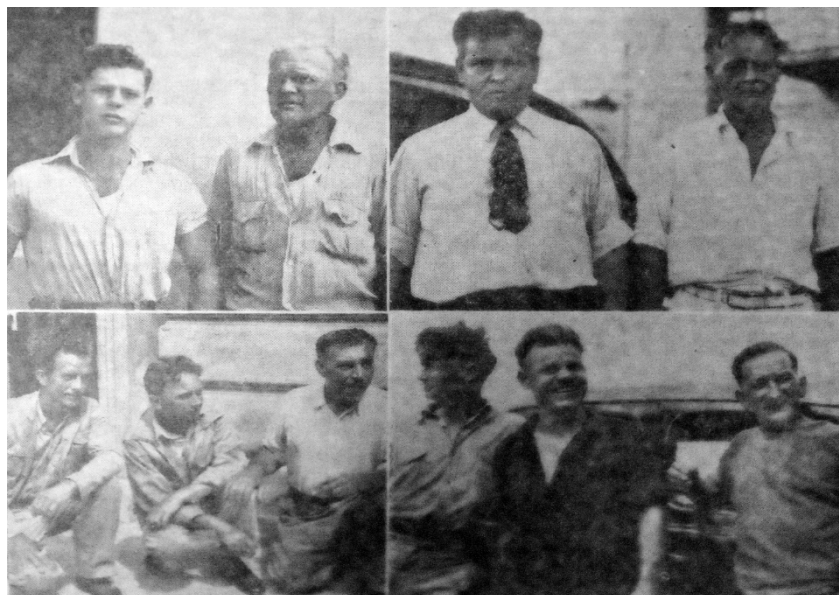


Figura 04 - Náufragos do *Robin Moor* resgatados pelo *Osório* no momento em que desembarcaram no porto do Recife.

No alto, da esquerda para direita, o 3º maquinista Donald Schablein, mestre William Cary, 1º cozinheiro Antonio Santos e o taifeiro Hugh Murphy. Na parte inferior, da esquerda para direita, o 3º maquinista Karl Nilson, marinheiro Hollie Rice, foguista Richard Carlisle e o marinheiro Peter Buss.

Fonte: APEJE, Jornal Pequeno, 13/06/41, p. 3.

A chegada desses náufragos ao Recife foi objeto de viva curiosidade pública, mormente em virtude do mistério que cercou o torpedeamento daquela unidade da frota norte-americana. Eles foram fotografados e identificados na Polícia Marítima. Essa cerimônia foi assistida por vários funcionários daquela repartição, também foram filmados pelos representantes do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) todos os aspectos do ato, desde a entrada dos tripulantes até sua saída, fachada do prédio e aspectos em torno desse.¹²⁸

O resultado desse episódio foi o recrudesimento americano em ajudar a Inglaterra e a todos os que, com a Grã-Bretanha, estão resistindo ao hitlerismo. Nossas patrulhas estão ajudando agora para garantir a entrega dos fornecimentos necessários ao esforço de guerra. Todas as medidas adicionais necessárias para entregar os bens serão tomadas. Os EUA não vão esperar até que o Hemisfério Ocidental seja realmente invadido: nós nas Américas vamos decidir por nós mesmos se quando e onde nossos interesses americanos são atacados ou a nossa segurança estiver ameaçada.¹²⁹

¹²⁸ APEJE, Jornal Pequeno, 16/06/1941, p. 3.

¹²⁹ Acervo Diverso, Time Magazine, Vol. XXXVII, No. 23, 09/06/1941.



Figura 05 - Aspecto da entrevista coletiva dada pelos funcionários do Consulado dos Estados Unidos sobre os naufragos do *Robin Moor* no dia 13 de junho à imprensa recifense e estrangeira.
Fonte: APEJE, Jornal Pequeno, 14/06/41, p. 3.

O almirante Ingram fez sua segunda visita ao Recife no dia 03 de julho, às 08 horas, procedente do alto-mar, o Grupo-Tarefa Um da *U.S. Navy* tendo por último porto de escala Nova Iorque, atracou nos armazéns 2, 3 e 5. Como já passou a entrar na rotina da cidade a crescente vinda das belonaves ianques em patrulha da neutralidade, após a efetivação do procedimento para aquisição direta dos mantimentos, dessa vez ocorreu “sem qualquer problema e com grande redução de preços”.¹³⁰

As autoridades foram recebidas com as formalidades do estilo, demorando-se no salão de honra do *Memphis*, em cordial palestra. De tarde o almirante Ingram acompanhado do capitão-de-mar-e-guerra C. Parish, comandante do *Memphis*, e o capitão Harry Graff, do *Cincinnati*, estiveram no Palácio do Governo retribuindo os cumprimentos recebidos, tendo-se alongado em cordial palestra com o interventor Agamenon Magalhães.¹³¹

O “*Independence Day*” foi comemorado na capital pernambucana numa recepção oferecida pelo cônsul Linthicum em seu domicílio à Rua Padre Roma, 289. Especialmente convidados estiveram presentes os comandantes e oficialidades dos cruzadores *Memphis* e *Cincinnati* e dos destroieres *Davis* e *Warrington*, presentemente surtos no porto da capital, além das autoridades locais e elementos de destaque da sociedade pernambucana.¹³²

¹³⁰ COSTA, Fernando Hippólyto da. op. cit., p. 89.

¹³¹ Folha da Manhã, 04/07/1941, p. 2.

¹³² Folha da Manhã, 05/07/1941, p. 7

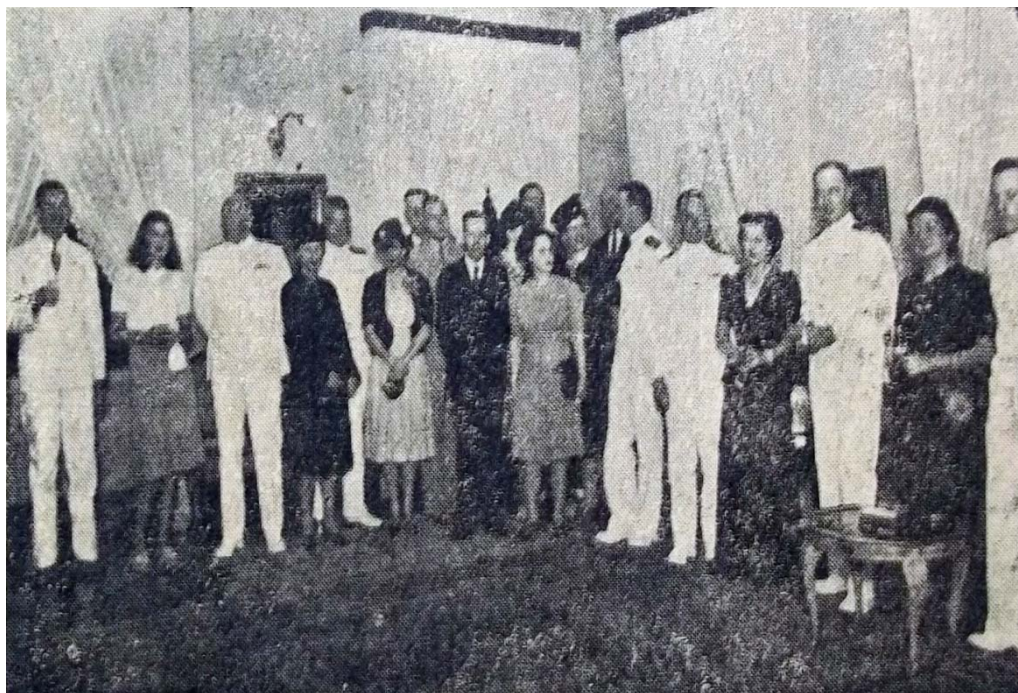


Figura 06 - Flagrante da comemoração do “*Independence Day*” feita na casa do cônsul norte-americano Walter Linthicum na Rua Padre Roma, nº 289.

Estiveram presentes o Almirante Ingram e oficialidades dos cruzadores *U.S.S. Cincinnati* (CL-6) e *U.S.S. Memphis* (CL-13) e destroieres *U.S.S. Davis* (DD-395) e *U.S.S. Warrington* (DD-383), que estavam surtos no porto.

Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 05/07/41, p. 12.

Em 13 de agosto, o navio-tanque norte-americano *U.S.S. Laramie* (AO-8) fundeou no cais do porto do Recife. Ele forneceria óleo combustível e gasolina de aviação para os navios *Memphis*, *Warrington* e *Davis*, já ancorados no porto. Como de praxe, o cônsul Linthicum enviou um Ofício n. 833, de 14 de agosto, ao inspetor portuário para anunciar a chegada da belonave e solicitar a permissão para que a alvarenga da firma *Wilson Sons & Company* atracasse ao *Laramie* afim de fazer o serviço de transporte dos combustíveis para os outros três navios norte-americanos.¹³³

No dia seguinte, o inspetor Tancredo de Mesquita Lima informou ao cônsul que a Inspetoria autorizava o uso da alvarenga da *Wilson Sons & Company* para realizar a faina de abastecimento nos navios da armada norte-americana. No entanto, ele fez uma observação ao cônsul quanto às atividades no porto. “Solicito a vossa gentileza no sentido de serem previamente pedidas a esta Alfândega medidas de tal natureza, afim de que não sofram interrupção pelas autoridades aduaneiras, que não tendo permissão desta Inspetoria, poderiam perturbá-las, o que seria duplamente desagradável para esta chefia e esse Consulado. Dito pedido, feito por vós, não poderá ser negado, mas também não poderá deixar de ser efetivado,

¹³³ NARA, RG 84, U.S. CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Ofício n. 833, de 14 de agosto de 1941, do cônsul WalterJ. Linthicum ao Inspetor do Porto do Recife.

uma vez que, de acordo com a legislação do país, em vigor, nenhuma embarcação poderá operar na faixa do cais, sem o prévio consentimento do inspetor da Alfândega, mesmo se tratando de navio de guerra estrangeiro”.¹³⁴

Após a faina do transporte das provisões entre as belonaves norte-americanas dentro do porto, Walter Linthicum enviou um memorando ao inspetor em agradecimento às medidas tomadas por aquela repartição. Segundo o cônsul, esse desentendimento ocorreu porque “antes dessas provisões serem transferidas do navio-tanque *Laramie* para o cruzador *Memphis* e os destroieres *Warrington* e *Davis*, o capitão do Porto do Recife tinha sido avisado, ao mesmo tempo foram solicitadas providências para suprir as alvarengas necessárias para o transporte. Por conseguinte, ele pensou que tivesse observando as leis do país, e então procedeu-se ao transporte do óleo. Lamento ter sabido tarde que devia ter sido feita uma comunicação prévia à Alfândega antes dessas providências terem sido tomadas”.¹³⁵ Por fim, ele fez saber à Inspetoria da Alfândega que o observador naval norte-americano também tomaria conhecimento das recomendações para que nas próximas visitas dos navios dos Estados Unidos no Recife ou Salvador, fossem informados antecipadamente da necessidade de transferir carregamentos de um navio para outro, quando atracados no porto.¹³⁶

Essa nova recomendação já foi seguida na ocasião em que os navios *Omaha* e *Somers* viriam ao porto do Recife para receberem óleo combustível do navio-tanque *U.S.S. Kaweah* e adquirirem mantimentos do comércio local. Aqueles navios informaram com três dias de antecedência ao consulado de sua previsão de chegada e de suas necessidades quando atracassem no porto. Com tal notícia o cônsul Linthicum despachou um memorando ao diretor das Docas, José Estelita, “solicitando a autorização para a entrada no recinto e armazéns das docas dos caminhões trazendo provisões e para o movimento das embarcações pequenas necessárias para levá-las para bordo, embarcações estas pertencentes aos navios referidos”.¹³⁷

Os navios dessa vez não atracariam no cais, mas nos arrecifes onde estaria atracado o *Kaweah*. Deste modo, os navios poderiam tomar óleo do navio-tanque e com as suas próprias embarcações (pequenas lanchas) carregariam as provisões dispostas ao largo do cais.¹³⁸ Visto

¹³⁴ NARA, RG 84, U.S. CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Ofício n. 1760, de 15 de agosto de 1941, do inspetor Tancredo de Mesquita Lima ao Cônsul dos Estados Unidos

¹³⁵ NARA, RG 84, U.S. CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Memorando do cônsul Walter J. Linthicum ao inspetor da Alfândega Tancredo de Mesquita Lima, 18 de agosto de 1941.

¹³⁶ NARA, RG 84, U.S. CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Ofício JJ7/(4190), 28 de agosto de 1941, do Observador Naval dos Estados Unidos no Recife ao Comandante da Divisão de Cruzadores Dois.

¹³⁷ NARA, RG 84, U.S. CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Memorando do cônsul Walter J. Linthicum ao Diretor das Docas do Porto do Recife, 20 de setembro de 1941.

¹³⁸ NARA, RG 84, U.S. CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Memorando do cônsul Walter J. Linthicum ao Diretor das Docas do Porto do Recife, 20 de setembro de 1941.

o trabalho de transferência de provisões ou óleo entre embarcações na faixa do cais necessitar do conhecimento e autorização da Inspetoria do Porto, ainda no dia 20, Linthicum enviou dois memorandos para aquela entidade. “De acordo com as sugestões contidas em vosso Ofício de n. 1760 de 15 de agosto de 1941, solicito a necessária autorização da Alfândega do Recife para que as embarcações necessárias operassem na faixa do cais, a 23 de setembro, afim de fazer a transferência de 1.200 toneladas de óleo combustível do navio-tanque *U.S.S. Kaweah* da Armada Norte-Americana, para as belonaves *U.S.S. Omaha* e *U.S.S. Somers*, óleo esse destinado ao consumo dessas unidades. Essa transferência será feita de um navio para o outro por meio de mangueiras pertencentes ao *Kaweah*”.¹³⁹ No outro memorando ele apenas dizia que as provisões necessárias para o consumo diário dessas unidades seriam transportadas para bordo por meio de lanchas dos navios referidos.¹⁴⁰



Figura 07 - Uma lancha motorizada se dirige até o cais do porto do Recife com marinheiros norte-americanos que faziam o serviço de reabastecimento de seus navios ancorados junto aos arrecifes.

Notar no plano central superior três embarcações, da esquerda para a direita, um destróier, um cruzador leve e um navio-tanque. Lá naquela posição, o navio-tanque transferiria o óleo combustível para os outros navios ao lado.

Fonte: Acervo Diverso, Hart Preston, 1941, LIFE Magazine, © Time Inc.

¹³⁹ NARA, RG 84, US CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Memorando do cônsul Walter J. Linthicum ao inspetor da Alfândega do Recife, Tancredo de Mesquita Lima, 20 de setembro de 1941.

¹⁴⁰ Idem.

O adido naval norte-americano, A. Toutant Beauregard, em 30 de setembro, recebeu do ministro das Finanças brasileiro um parecer acerca dos procedimentos a serem seguidos para facilitarem o descarregamento de óleo combustível de navios-tanque dos Estados Unidos nos casos onde o óleo tivesse sido vendido às companhias de petróleo nos portos brasileiros.

Em referência ao assunto que foi discutido verbalmente acerca das obrigações alfandegárias e de instalações para as embarcações norte-americanas transportando óleo combustível aos portos nacionais, informo que o Conselho Nacional do Petróleo, em seu Ofício Confidencial n. 4.792 de 10 de setembro de 1941, requisitou a este Ministro para providenciar e despachar as instruções necessárias aos oficiais alfandegários. O escritório da Inspetoria Alfandegária emitiu as Ordens nºs. 36, 131, 50, 523, 237 e 21, data de 17 de setembro de 1941, para os escritórios Alfandegários de Fortaleza, Recife, Bahia, Santos e Rio de Janeiro, compreendendo as seguintes alíneas:

- a) Os navios-tanque que entrassem nos portos acima mencionados sob as condições referidas, seriam considerados como navios de guerra e seriam tratados da mesma forma destes, e teriam o direito de desembarcarem óleo combustível que estivessem carregando a bordo destinado para armazenagem no Brasil até que sua disposição final fosse decidida.
- b) Este desembarque pode ser feito nos tanques-padrões ou qualquer depósito que oferecesse segurança, sob a fiscalização dos inspetores alfandegários e com a emissão de um certificado de descarga por esses.
- c) Na falta da nota fiscal consular, fatura de descarga, manifesto ou outros documentos, as partes interessadas assinarão uma nota promissória de pagamento das tributações alfandegárias e impostos ao Tesouro Nacional de acordo com a quantidade desembarcada.
- d) O desembarque deverá ser autorizado imediatamente para que o navio permaneça no porto pelo menor tempo possível
- e) Após a conclusão do desembarque, o inspetor irá apresentar um relatório ao Conselho Nacional de Petróleo e às Autoridades Alfandegárias, dizendo a quantidade desembarcada, para uso na verificação da quantidade de óleo combustível que será mais tarde despachado, de acordo com a Embaixada no Rio de Janeiro.¹⁴¹

Através dessas exceções feitas afim de prevenir as dificuldades presentes frente a deficiência de transportes, os navios-tanques estarão aptos imediatamente para descarregarem óleo combustível sujeito às tarifas alfandegárias e impostos. A respeito da autorização do descarregamento de óleo combustível ou outra mercadoria destinada às belonaves, o Ministério das Finanças recebeu uma comunicação do Ministério das Relações Exteriores requisitando que

¹⁴¹ NARA, RG 84, U.S. CONSULATE RECIFE, GENERAL RECORDS 1941, Box 38, Memorando de Ovídio Paulo de Menezes Gil, chefe do Gabinete do Ministério das Finanças, de 30 de setembro de 1941, sobre os procedimentos a serem seguidos para a descarga de óleo combustível das embarcações norte-americanas no caso deste óleo ter sido vendido às companhias de petróleo no Brasil.

fossem feitos ajustes, conforme o Ofício n. 937 da Embaixada dos Estados Unidos,¹⁴² para que esta fosse notificada oportunamente das ações tomadas pelo Ministro de Estado. Dessa forma, a estrutura para fornecimento dos combustíveis e mantimentos para as belonaves norte-americanas no Recife foi fundamentada, sendo os serviços do Consulado e Observador Naval dos Estados Unidos fatores indispensáveis.

O almirante Ingram fez mais outras duas visitas à capital pernambucana em 15 de agosto e 12 de outubro. A importância dessas rodadas de eventos sociais não pode ser ignorada. Elas formaram uma preliminar essencial para a futura cooperação e criou uma atmosfera de boa vontade e confiança mútua. Ainda mais porque a presença de navios de guerra americanos realizando operações de guerra, mesmo se considerando uma nação neutra, trazia certo ar de preocupação para as autoridades brasileiras. Em 28 de agosto, “o almirante Ingram solicitou ao cônsul Linthicum para que tomasse as medidas necessárias a fim de tranquilizar os oficiais brasileiros, pois afinal de contas, nossa vinda significaria dinheiro em seus bolsos e mais comércio”.¹⁴³

Enquanto isso, o almirante fez tudo em seu poder para cultivar os homens-chave do distrito, começando com o interventor federal de Pernambuco. Agamenon Magalhães tinha adquirido uma reputação de ser um homem difícil de lidar, mas, já que ele era a chave para a situação, este obstáculo teve que ser atacado.¹⁴⁴

Aproveitando a estada de belonaves americanas no porto, no dia 15, o prefeito do Recife Novais Filho ofereceu um almoço ao ilustre marinheiro na Escola Superior de Agricultura, em Dois Irmãos. Essa ágape é em retribuição ao almoço que o almirante ofereceu a bordo do cruzador *Memphis*, ao interventor federal, comandante da 7ª Região Militar e prefeito.¹⁴⁵

Compareceram nesse almoço o interventor Agamenon Magalhães, o comandante da 7ª Região Militar general Mascarenhas de Moraes, capitão dos portos Perry de Almeida, secretários do Estado e outras autoridades, além do cônsul Linthicum, do capitão Hodgman e demais oficiais das belonaves ianques surtas no porto.¹⁴⁶ Ao champagne, o prefeito Novais Filho disse da alegria com que esta capital recebe sempre a visita de navios da armada

¹⁴² Não tivemos acesso ao Ofício n. 937 da Embaixada dos Estados Unidos, mas pelo contexto analisado, ela queria que fosse também notificada nesse assunto.

¹⁴³ COSTA, Fernando, op. cit., p. 89.

¹⁴⁴ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 18.

¹⁴⁵ APEJE, Jornal Pequeno, 14/10/1941, p. 3.

¹⁴⁶ Cf. APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 16/10/1941, pp. 1 e 3; APEJE, Jornal Pequeno, 16/10/1941, p. 1, para ter a relação completa dos presentes nesse almoço.

americana, ressaltando as magníficas impressões resultantes da cultura e disciplina e, sobretudo, da cordialidade com que os oficiais entram em contato com os círculos sociais pernambucanos. Alude ainda a necessidade de cada vez mais se estreitarem as relações entre os governos e os povos dos Estados Unidos e do Brasil, nesta hora de tanta aflição internacional, pois, desse completo entendimento das duas maiores nações da América, somente poderá resultar o máximo de benefício à realização dos desejos de paz e trabalho de todo continente. Conclui, erguendo sua taça em nome da histórica cidade do Recife pela felicidade pessoal do presidente Roosevelt e grandeza da armada americana.¹⁴⁷

Em agradecimento, o almirante Ingram pronunciou seu discurso onde alegava estarem profundamente tocados pelas calorosas palavras de bem-vindos, como também pela recepção cordial e hospitaleira que foi dada pelos cidadãos do Recife. Ao mesmo tempo lembrou aos presentes que aqueles eram tempos difíceis num mundo em luta. Estamos aqui nas águas sul-americanas a serviço, mas, ao mesmo tempo o nosso desejo é promover relações elevadas com as nações do continente do sul e lhes demonstrar por todo ato e gesto a importância que os Estados Unidos emprestam à solidariedade e defesa do Hemisfério Ocidental. Por fim ele fala do povo e da cidade do Recife, que nunca esteve em contato com um povo tão genuinamente bondoso, amistoso e polido como os brasileiros o são. Gosto de passear pelas lindas avenidas e pelas ruas comerciais movimentadas dessa próspera cidade.¹⁴⁸

Além do almoço, à tarde a comitiva dirigiu-se para a usina Tiuma do industrial Fileno de Miranda, onde pode visitar os campos de plantações e todas as seções da fábrica. Às 17 horas, por fim, foi realizado um coquetel no *British Country Club* para toda a comitiva, imprensa e sociedade pernambucana.¹⁴⁹

Na ocasião, Ingram aproveitou para selar de vez os acordos com os brasileiros para assegurar o máximo de cooperação por parte da *U.S. Navy*. Trabalhando de forma diplomática, ele se reuniu com aquelas autoridades onde “todas as cartas foram colocadas na mesa, viradas para cima”.¹⁵⁰ Foi explicado à oficialidade brasileira exatamente o porquê da presença daquela força no Atlântico Sul. Os americanos reconhecidamente vieram através da permissão do governo brasileiro como proteção do litoral brasileiro, em caso de guerra, mas que poderia ser também um ativo de negócios, bem como uma política de ajuda se a situação fosse corretamente manuseada.

¹⁴⁷ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 16/10/1941, p. 3.

¹⁴⁸ Ibidem.

¹⁴⁹ APEJE, Jornal Pequeno, 16/10/1941, p. 1.

¹⁵⁰ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 18.



Figura 08 - Vários aspectos das homenagens prestadas ao almirante Ingram no dia 15 de outubro no Recife. Em cima, da esquerda para a direita, grupo feito no “*Country Club*” e na residência do industrial pernambucano Fileno de Miranda. Embaixo, aspecto do almoço, à esquerda quando o almirante Ingram dirigia a palavra, e à direita quando discursava o prefeito do Recife, Novais Filho.

Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 16/10/41, p. 1.

Mesmo assim, não era o tempo certo para basear os navios em Recife, visto que ainda havia muitas coisas faltando lá. No entanto, os planos foram sendo feitos tão rápidos quanto possíveis não apenas para melhorar as instalações portuárias, mas para aumentar também os estabelecimentos em terra. Sendo o estado de Pernambuco agrícola, a aquisição de frutas frescas e vegetais verdes era obtível em amplas quantidades, a *Armour & Company* do Brasil forneceria carnes frescas. O óleo disponível era em quantidades muito limitadas, tão limitadas de fato que muitas vezes os navios tiveram que esperar de braços cruzados por algum tempo antes de sua obtenção.¹⁵¹ No entanto, Recife tinha capacidade para armazenar óleo suficiente para as necessidades atuais dos navios. Naquele tempo não existia instalações de reparação de navios em terra.

Durante 1941, o progresso era feito para o desenvolvimento das instalações no Brasil. Para tal, ao longo do tempo, era atribuído ao capitão Hodgman trabalhos específicos em pontos ao longo da costa além do Recife. Por exemplo, nas Alagoas ele preparou o fundamento e obteve as informações necessárias para que fosse estabelecida futuramente as bases aérea e naval naquele estado. Em agosto, desembarcou o primeiro assistente daquele observador, o

¹⁵¹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 19.

primeiro-tenente D. J. Kendall da Reserva do Corpo de Fuzileiros Navais. Esta ajuda foi necessária devido ao aumento do número de visitas dos navios da Força-Tarefa.

Antes do final do ano outros observadores navais chegaram ao Brasil. Para a Bahia veio o capitão-tenente M. B. Saben em 30 de setembro, que assumiu no dia seguinte o que veio a tornar o segundo maior posto naval no Nordeste. Os observadores de Natal e Belém, os capitães-de-Corveta H. C. Frazer e Edward Breed, assumiram suas funções nos dias 14 de outubro e 17 de novembro, respectivamente.¹⁵²

No entanto, uma vez que o Recife foi designado para ser no final das contas o centro das atividades navais norte-americanas no Atlântico Sul, foi lá que os assuntos foram levados adiante mais rapidamente.

Após a primeira visita da “Patrulha da Neutralidade” em maio até a entrada dos Estados Unidos na guerra, as belonaves norte-americanas aportaram no Recife 51 vezes¹⁵³. As patrulhas até o mês de novembro eram por via de regra monótonas. Este foi um período de treinamento para as tripulações dos navios. Regularmente havia exercícios de artilharia, incluindo exercícios surpresas através de explosão de baterias antiaérea e simulação de alvos como o periscópio. As rotas mercantes eram constantemente vigiadas e importantes mudanças eram imediatamente informadas. A Força-Tarefa 3 recebeu ordens de abordar qualquer mercante suspeito, especialmente se as respostas aos sinais de identificação, nacionalidade e rumo fossem insatisfatórias.

Com efeito, no momento em que os Estados Unidos foram forçados a entrar na guerra, o Atlântico Ocidental era um oceano americano. A “Patrulha da Neutralidade” foi uma operação destituída do glamour do combate, mas em seus 26 meses de existência ela desenvolveu um vasto projeto coordenado que exerceu grande influência no prosseguimento da guerra contra o Eixo. Em seus primeiros dias ela salvaguardou a neutralidade e garantiu a inviolabilidade das águas costeiras americanas. Adiante ela proporcionou a segurança dos flancos norte e sul do Atlântico contra qualquer investida potencial inimiga, como também assegurou o transporte dos mantimentos e armamentos que davam sobrevida aos ingleses em seu território metropolitano e colonial. Do começo ao fim ela elevou o estado de preparação do pessoal e do aperfeiçoamento dos navios, aviões e outros materiais.

Na “Patrulha da Neutralidade”, do início ao fim, a aviação naval teve o grande papel. Sem a patrulha de aviões estabelecidos em terra, navios-aeródromo e aviões de reconhecimento

¹⁵² NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 21.

¹⁵³ Ibidem.

e observação a bordo de cruzadores e encouraçados, tal efetividade obtida nas patrulhas poderia não ser aperfeiçoada. Por outro lado, sem o estímulo e o treino da atividade da “Patrulha da Neutralidade”, a aviação naval no Atlântico poderia não estar no estado de preparo quando a guerra veio.

Assim, o ataque japonês a Pearl Harbor pôs fim à “Patrulha da Neutralidade” como tal. Mas apenas o nome foi extinto. As forças de patrulha, desimpedidas pela “neutralidade” entraram em uma nova e mais perigosa tarefa - a vitória final sobre as forças do Eixo na Batalha do Atlântico.

2.2. “SS *Willmoto*”, a interceptação do furador de bloqueio *Odenwald*

No começo de novembro a monotonia das patrulhas no Atlântico Sul foi quebrada após a captura de um furador de bloqueio alemão. O Grupo-Tarefa 3.6 consistido do cruzador *Omaha* (CL-4) e do destróier *Somers* (DD-381) estavam navegando no curso 288º em viagem para o Recife. Os navios tinham realizado uma infrutífera busca por um *raider* que possivelmente tinha atacado o navio britânico *SS Olwen*.

Ao amanhecer do dia 6, às 05:06 horas, os navios de guerra avistaram um navio mercante suspeito totalmente às escuras, a cerca de 100 milhas ao sudeste dos Rochedos de São Paulo. O capitão T. E. Chandler do *Omaha*, comandante do Grupo-Tarefa, decidiu mudar o rumo a fim de interceptar e investigar o forasteiro. Após ter aumentado a velocidade de cruzeiro de 14 para 25 nós, por volta das 05:25, a distância foi diminuída podendo ser travado contato através de holofotes e visualizar melhor a estrutura da embarcação. Quando se aproximaram mais, pode-se avistar que o navio tinha a bandeira americana hasteada, além da pintura dela em cada bordo e na popa estava pintado “*Willmoto - Philadelphia*”. Neste momento, um homem a bordo do *Somers* notou que o forasteiro tinha o desenho do casco semelhante a um navio alemão que tinha visto antes em Miami.¹⁵⁴

O capitão Chandler, fazendo uso de um megafone, questionou o forasteiro “por que ele não respondia aos sinais”. Mas o navio mantinha o silêncio. Um pequeno questionário foi feito, obtendo algumas respostas: 1 - De onde você vem? Cidade do Cabo; 2 - Para onde você

¹⁵⁴ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKGROUP 3.6, Dispatch 090855 of Nov. 1941, p. 1.

vai? Nova Orleans; 3 - Por que você não respondeu os sinais? Sem resposta; 4 - Qual é o carregamento transportado? Carga geral.¹⁵⁵ Enquanto isso continuava, o *Omaha* navegava ao redor do navio suspeito. Observadores notaram que muitas das características não batiam com aquelas de seu livro de referências para navios mercantes “*Merchant Ships of the World 1940*”. Além disso, ficou aparente o fato de que os traços físicos da tripulação não eram decididamente “norte-americanos”. Então foi decidido enviar um grupo de abordagem do *Omaha*, comandado pelo tenente G. K. Carmichel.

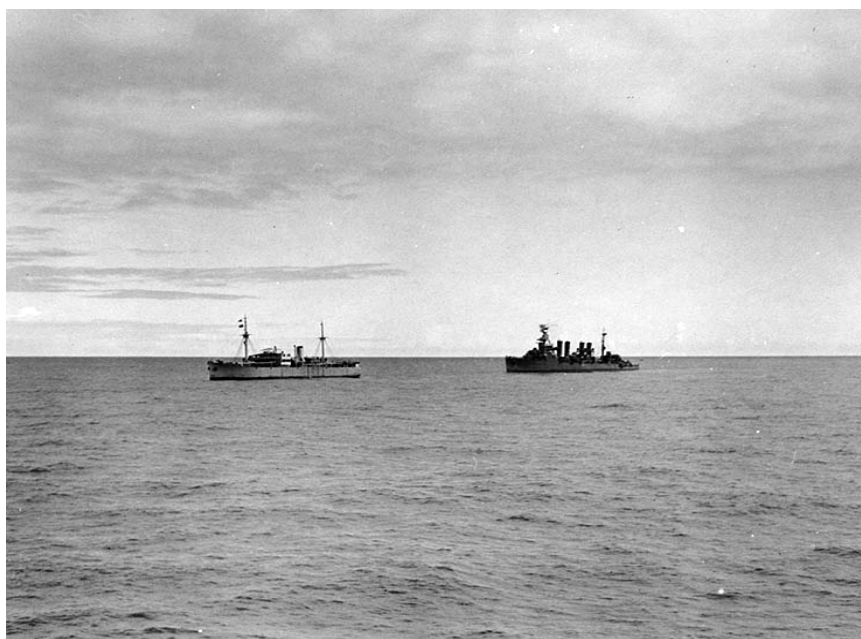


Figura 09 - O cruzador leve *U.S.S. Omaha (CL-4)* intercepta o furador de bloqueio alemão *Odenwald*, 6 de novembro de 1941.

Foto tirada do destróier *U.S.S. Somers (DD-381)* que dava cobertura na operação de abordagem à embarcação suspeita.

Fonte: NHHC, Photo # NH 49935.

Imediatamente em que o barco com o grupo de abordagem era descido, a embarcação suspeita anunciava “*FOX MIKE*”, que significava: “Estou afundando. Envie botes de resgate para passageiros e tripulação”. Ao mesmo tempo, eles iniciaram a abandonar o navio. “Esta foi a primeira garantia positiva de que algo estava errado”.¹⁵⁶ O mercante arriou a bandeira dos Estados Unidos e içou a bandeira do Terceiro Reich. O grupo, armado e preparado para ação, conseguiu abordar o navio às 06:45, no momento em que foi ouvida duas explosões na direção da popa. Quando o grupo do tenente Carmichel alcançou o estibordo da embarcação, dois botes

¹⁵⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, pp. 24-25.

¹⁵⁶ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKGROUP 3.6, Dispatch 090855 of Nov. 1941, p. 2.

já estavam na água e o pessoal começava a descer pelas escadas.¹⁵⁷ No entanto, ele ordenou ao pessoal que voltasse para o convés, e do primeiro-oficial soube-se definitivamente que este era um navio alemão.¹⁵⁸



Figura 10 - Grupo de abordagem do destroyer *Somers*, sob o comando do tenente G. K. Carmichel, se aproxima do furador de bloqueio alemão *Odenwald*.

O navio mercante suspeito tinha pintado na popa o nome de “*Wilmoto - Philadelphia*” e a bandeira dos Estados Unidos hasteada. Quando o grupo se aproxima, foi escutado a detonação de cargas de explosivo no navio e a bandeira norte-americana fora trocada por uma do Terceiro Reich.

Fonte: KARIG, Walter; BURTON, Earl; FREELAND, Stephen L. **Battle Report**: The Atlantic War. New York: Farrar & Rinehart, 1946, entre as páginas 46-47.

O tenente Carmichel disse aos oficiais alemães que era melhor não deixarem o navio afundar. Se tentassem mais alguma sabotagem ele mandaria seus homens armados abrirem fogo contra qualquer um. Foi feita uma tentativa para localizar o comandante do navio, cujo nome ficou-se sabendo era Loers. Ele tinha deixado a embarcação antes, mas logo retornou, sem dar informações.

Neste ínterim, o comandante do *Omaha* enviou um relatório ao Chefe das Operações Navais (CNO).¹⁵⁹ Os aviões do *Omaha* foram catapultados e ordenados que vigiassem a área e avisasse caso algum submarino ou navio aparecesse e mandou que o *Somers* patrulhasse a área

¹⁵⁷ Acervo Diverso, The New York Times, 19/11/1941.

¹⁵⁸ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 25.

¹⁵⁹ Cf. NARA, RG 38, Box 43, ONI, Special Activities Branch (OP 16-Z), 1941-45, , Interrogation Odenwald to Sturmboote, “Report on MS Odenwald (including interrogation of Crew), a freighter of the Hamburg-American Line abandoned on November 6th, 1941, in position Latitude 00° 41’ N., and Longitude 28° 04’ W., and salvaged by a task group of the U.S. Navy”

ao redor do cruzador. As instruções passadas ao grupo de abordagem era que se fizesse tudo possível para evitar que o navio alemão afundasse.¹⁶⁰

Todos oficiais e tripulação, com exceção do comandante e um outro oficial, foram transferidos para o *Omaha*. O número de marinheiros sob custódia chegou a 45. O oficial de rádio alemão disse que enviou um despacho ao governo alemão dizendo que eles estavam sendo perseguidos e capturados por navios de guerra e que estavam abandonando. Aparentemente ele não incluiu a nacionalidade dos navios de guerra assaltantes em seu relato.¹⁶¹

Os esforços para salvar o navio foram feitos de uma só vez e considerados bem sucedidos. As áreas alagadas foram isoladas e todas as bombas de drenagem disponíveis colocadas para trabalharem. Ainda faltava fazer os motores funcionarem. Para tal foi buscada a ajuda dos oficiais-mecânicos alemães, mas nenhum ajudou. A única exceção foi o segundo-mecânico, Wilhelm Seidl. Ele colaborou em alguns pontos, mas perante os demais foi considerado um traidor e algumas tentativas contra sua vida foram ouvidas, por isso ele foi mantido em isolamento dos demais.¹⁶²

Foi um destacamento da Divisão de Engenharia do *Omaha*, que finalmente conseguiu por os motores do *Odenwald* em funcionamento. Às 17:40, um dos motores estava em operação. Às 18:10, o Grupo-Tarefa 3.6 mais o *Odenwald*, partiram tomando o curso base 283°. O *Somers* seguia na dianteira, mantendo contanto com o sonar, depois vinha o *Odenwald*, seguido pelo *Omaha*. O objetivo então era tomar rumo até os Rochedos de São Paulo e de acordo com as condições do navio capturado, abicá-lo lá. Mas, às 19:55, a tripulação de abordagem americana sinalizou que ele prosseguia à frente fazendo uso de ambos motores, que a inundação estava sob controle e que a lista era de apenas 2½.¹⁶³

¹⁶⁰ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 26.

¹⁶¹ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKGROUP 3.6, Dispatch 090855 of Nov. 1941, p. 2.

¹⁶² NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 27.

¹⁶³ Ibidem.



Figura 11 - O *U.S.S. Somers* precisou içar uma vela para ajudar na economia de combustível enquanto patrulhava a área durante a derrota até Trinidad.

Fonte: BRICE, Martin. **Axis Blockade Runners of World War II**. Annapolis: US Naval Institute, 1981, entre as páginas 96-97.

Tal situação trouxe à tona um novo planejamento. A opção de abicá-lo nos Rochedos de São Paulo foi descartada. O Grupo-Tarefa inicialmente se dirigia para o Recife, tendo então navegado mais de 3.023 milhas, boa parte em alta velocidade, sobretudo no intervalo dos dias 4 a 6 na procura do assaltante do *Olwen*, muito do óleo combustível foi consumido, daí seus comandantes consideraram que talvez não dispusessem de combustível suficiente para ir a qualquer outro porto. Eles estavam distantes apenas 657 milhas do porto do Recife, mas parecia altamente desejável não envolver o Brasil nesse caso, e esse envolvimento não poderia ser evitado se um navio capturado fosse trazido até o Recife.¹⁶⁴ Então foi decidido que tomando-se algumas precauções, não contando com tempo ruim ou avarias, provavelmente poderiam chegar até Port of Spain, Trinidad, distante 2.200 milhas. Até uma grande vela foi içada no *Somers* para poupar combustível enquanto patrulhava a área durante o deslocamento dos três navios até lá.

¹⁶⁴ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKGROUP 3.6, Dispatch 090855 of Nov. 1941, pp. 3-4.

O *Odenwald* tinha um carregamento de 6.223 toneladas, das quais 3.857 eram de borracha crua. Ele ainda carregava aveia, amendoim, pneus de caminhão, latão, ácido tânico, lã, frutas secas, raízes, óleo de peixe, chá. Os alemães obtiveram esse carregamento de várias fontes no Japão.¹⁶⁵

De Trinidad, onde os navios foram reabastecidos, eles procederam até San Juan, Porto Rico, onde, em 19 de novembro, a guarda do navio alemão foi transferida para um representante do Comandante do Décimo Distrito Naval. A apreensão e captura do navio foi considerada uma operação muito satisfatória. O comandante do Grupo-Tarefa elogiou a conduta de todo o pessoal sob seu comando. Embora não tivesse envolvido luta, o incidente aprestou-se como uma boa experiência para todos, particularmente aqueles do grupo de abordagem e salvamento, em condições as mais próximas possíveis da guerra real.¹⁶⁶

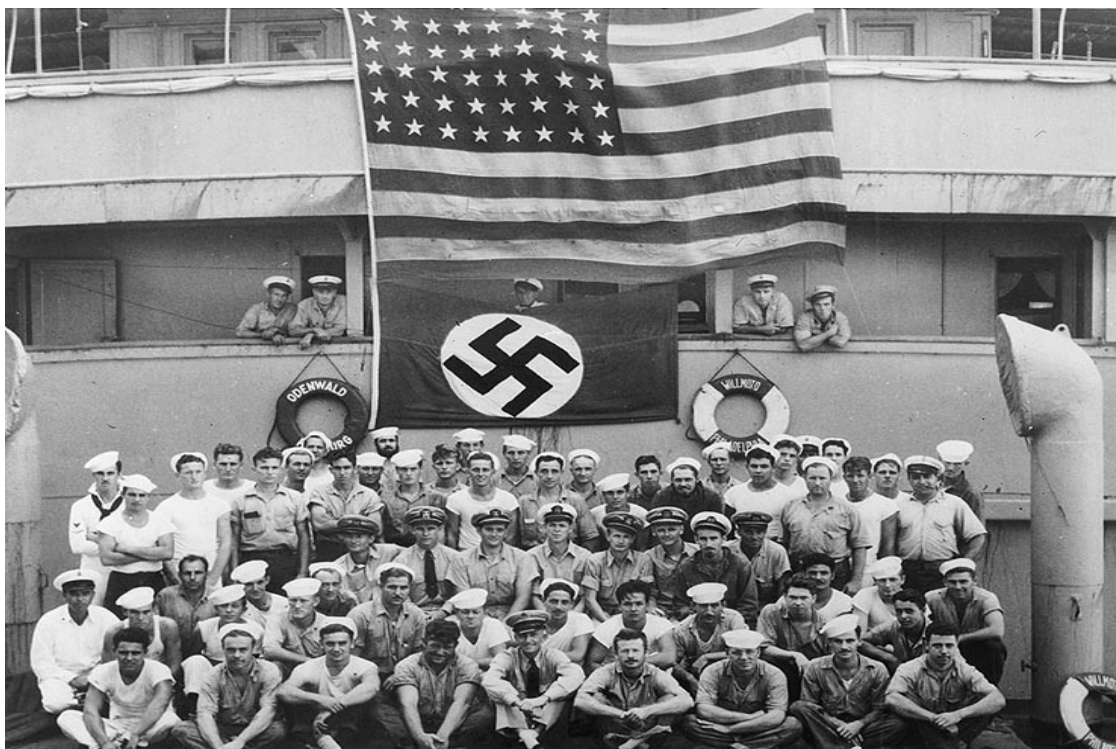


Figura 12 - Tripulantes do U.S.S. *Omaha* posam para foto a bordo do furador de bloqueio alemão capturado no Atlântico Sul.

Segundo as referências do *National Archives*, esta foto foi tirada em 18 de novembro de 1941. Nela podemos ver as bandeiras dos Estados Unidos e do Terceiro Reich, e três bóias, duas com o nome pintado de “*Wilmoto*” e a outra “*Odenwald*”.

Fonte: NARA, Official U.S. Navy Photograph, National Archives Collection, Photo # 19-N-38615.

¹⁶⁵ Cf. NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMMANDER TASK GROUP 3.6, German Motor Ship ODENWALD Disguised as SS WILLMOTO, United States Registry - Seizure of, p. 4, para mais detalhes sobre a tonelagem de cada produto apreendido.

¹⁶⁶ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 29.

2.3. A querela do aquartelamento da 19ª Companhia de fuzileiros navais no Recife

Ao apagar das luzes de 1941, o “inesperado” ataque japonês à base norte-americana em Pearl Harbor, no dia 7 de dezembro, trouxe à tona a urgente necessidade de os Estados Unidos protegerem as bases aéreas no Saliente Nordeste do Brasil contra um possível ataque do Eixo. Estas, no começo de 1940, tinham o propósito inicial de servirem como medida para a defesa do Hemisfério. “Mas, à medida que a construção progredia e os campos de pouso tornavam-se parcialmente utilizáveis, no segundo semestre de 1941, eles objetivaram outro propósito - tornaram-se elos essenciais nas ligações aéreas no Atlântico Sul”.¹⁶⁷

Para o general Marshall, o perigo maior não reside de um ataque não suportado pelas forças alemãs, mas na possibilidade de um ataque súbito de aeródromos e portos no Nordeste brasileiro por forças que já estão no país e agindo em conluio com pequenas forças alemãs chegando por via aérea e, talvez por mar.¹⁶⁸ Em junho, após a permissão do governo brasileiro de aeronaves de transporte americanas em apoio às forças britânicas na África e no Oriente Médio fizessem uso dos campos de pouso no Nordeste e, a posterior inauguração do serviço de transporte do Atlântico Sul, do Comando de Transportes da Arma Aérea do Exército dos Estados Unidos, em novembro, Marshall em conversa com o subsecretário de Estado Sumner Welles, sugeriu que “seria muito importante enviar uns poucos aviões do Exército para Natal e Maceió, o mais rápido possível, que ficariam sob a guarda de destacamentos de fuzileiros navais”.¹⁶⁹ Para proteger as aeronaves, Welles achou que a guarda “poderia ser mandada para lá disfarçadamente; possivelmente como assistentes técnicos”.¹⁷⁰ Assim quando o ataque japonês levou os Estados Unidos a entrar de fato na guerra, “garantir o Nordeste brasileiro com força de segurança pareceu mais importante do que nunca”.¹⁷¹

Enquanto isso, progressos consideráveis foram feitos no desenvolvimento de Recife, e o pessoal do escritório do Observador Naval de lá tinha aumentado um pouco. Este ainda era constituído pelo capitão-de-corveta Walter Hodgman, o oficial-assistente e o *Chief Yeoman*¹⁷².

¹⁶⁷ CONN; FAIRCHILD, op. cit., p. 368.

¹⁶⁸ Acervo Diverso, Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1941, Vol. VI, p. 501.

¹⁶⁹ CONN; FAIRCHILD, op. cit., p. 365.

¹⁷⁰ Ibidem.

¹⁷¹ Idem, p. 367.

¹⁷² Oficial da Marinha dos Estados Unidos que executa o trabalho administrativo e de secretariado.

Adicionalmente, o pessoal era ligeiramente aumentado por homens solicitados ou emprestados dos navios que utilizavam o porto.¹⁷³

Em 1º de dezembro, um almoxarife-chefe, O. A. Baribeault, se apresentou com ordens para estabelecer uma Seção de Provisão sob a supervisão do observador naval. Seu trabalho principal seria adquirir provisões secas, espaço para armazenagem, provisões frescas, pois os navios visitavam o porto e precisavam delas, e também para obter e pagar os fornecedores e serviços que os navios necessitassem. Logo no início de 1942, o pessoal foi aumentado com a designação de seis comissários.¹⁷⁴ Os problemas de abastecimento que até então tinham de ser cumpridas pelos navios de alguma forma possível, foram agora passadas ao novo departamento. Nesse ínterim, o chefe de provisão também se tornou o *Acting Pay Clerk*.¹⁷⁵

Conquanto os Estados Unidos, durante o ano de 1941, tivessem realizados acordos com o governo brasileiro para que as belonaves da *U.S. Navy*, em patrulha da neutralidade, fizessem uso dos portos de Recife e Salvador e lá obtivessem suprimentos, água fresca e combustível - como visto, tarefa realizada pelo Observador Naval e pelo Consulado Americano -, além de ter sido permitidas que aeronaves norte-americanas fizessem uso dos novos aeródromos que a Panair do Brasil vinha construindo através do Programa de Desenvolvimento de Aeroportos (*ADP*), “nenhuma planta física ainda existia”.¹⁷⁶ Assim, “Pearl Harbor encontrou a força ainda baseada ao norte do Brasil, exceto pelo uso ocasional que os navios faziam do porto de Recife”.¹⁷⁷

Alguns dias depois de Pearl Harbor, os passos foram tomados para que se estacionassem três companhias de fuzileiros navais americanos em Belém, Natal e Recife. Um diplomata de alta patente passando pelo Recife em viagem aérea para ocupar seu posto no Oriente, fez chegar diretamente a Washington através de canais civis sua preocupação com a real capacidade dos brasileiros defenderem seus aeródromos.¹⁷⁸ Nesse momento,

[...] O general Marshall e o almirante Stark concordaram que deveriam ser mandadas por via aérea para o Brasil três companhias de fuzileiros navais, para proteger os aeroportos de Belém, Natal e Recife, tão logo o Governo brasileiro desse consentimento. O subsecretário Welles prometeu que seria feito um pedido pessoalmente ao Presidente Vargas [...].¹⁷⁹

¹⁷³ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 31.

¹⁷⁴ *Storekeepers* ou lojistas.

¹⁷⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 31.

¹⁷⁶ *Ibidem*.

¹⁷⁷ *Idem*, p. 33.

¹⁷⁸ *Ibidem*.

¹⁷⁹ CONN; FAIRCHILD, op. cit., p. 369.

A pedido do presidente Roosevelt, o subsecretário de Estado Sumner Welles se reuniu com o embaixador do Brasil em Washington, Carlos Martins, para solicitar a anuência do governo brasileiro para “enviar pessoal técnico para bases Belém, Natal e Recife, em número aproximado de cinquenta cada base”,¹⁸⁰ visto os aviões que se destinam ao Extremo Oriente não poderem mais utilizar a rota do Pacífico, sendo forçados a tomarem o rumo Natal-África, portanto torna-se indispensável ter pessoal necessário para manter e vistoriar os motores, e prevenir qualquer sabotagem nas aeronaves e instalações. Tal pessoal seria “encarregado unicamente naquele serviço”.¹⁸¹ Por fim, Welles firma a asserção, declarando “formalmente não se tratar organização militar, mas simplesmente técnicos”.¹⁸²

“Posta a solicitação naqueles termos, o presidente responde afirmativamente”.¹⁸³ No entanto, o pessoal que chegou naquelas bases, nos dias 18 e 19, nada tinha de “técnico”, mas na realidade eram fuzileiros navais norte-americanos fardados e armados. Nesse momento, os comandantes daquelas bases enviaram telegramas ao ministro da Guerra, Eurico Dutra, questionando a presença de tropas estrangeiras armadas e esperando um posicionamento oficial do governo se deveria ou não os deixar desembarcar.

Na tentativa de atenuar a vinda de homens armados, o observador naval americano no Recife foi ter uma reunião com o comandante da 7ª Região Militar, o general Mascarenhas de Moraes, e o comandante da 2ª Zona Aérea, o brigadeiro Eduardo Gomes. Estes foram informados de certa forma da iminente vinda do pessoal americano, mas seu informante vagueou ao ponto de dizer que era uma companhia de técnicos que estavam a caminho para os homens da *ADP*.¹⁸⁴ Quando Hodgman “revelou a verdade”,¹⁸⁵ os oficiais brasileiros ficaram desnorteados “uma vez que não tinham acordado por tal caso”.¹⁸⁶

Os oficiais brasileiros exigiram saber do observador naval se os fuzileiros estariam armados. Hodgman asseriu que “sim”, “presumivelmente eles estariam, pois a finalidade para a qual estavam vindo seria anulada se eles chegassem sem armas”.¹⁸⁷ Eduardo Gomes “afirmou

¹⁸⁰ SILVA, Hélio. 1942: Guerra no continente. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972, p. 80.

¹⁸¹ Ibidem.

¹⁸² Ibidem.

¹⁸³ LEITE, Mauro Renault. NOVELLI JÚNIOR, Luiz (Orgs.). **Marechal Eurico Gaspar Dutra: O dever da verdade**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983, p. 476.

¹⁸⁴ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 34.

¹⁸⁵ Ibidem.

¹⁸⁶ Ibidem.

¹⁸⁷ Ibidem.

categoricamente que ele não teria estrangeiros armados no Campo do Ibura”,¹⁸⁸ visto este ser o aeroporto da cidade do Recife usado tanto por civis quanto pelas forças militares.

Um pensamento agraciado com a natureza geral da situação revela que os brasileiros estavam mais do que dentro de seus direitos aqui. Os Estados Unidos se tornaram um beligerante, o Brasil não. Se fossem levados à risca os termos da jurisdição internacional, o Brasil deveria apenas permitir que as belonaves americanas passassem apenas 24 horas nos portos brasileiros, o que não era o caso. Sendo, portanto essa lenidade uma mostra de sua amizade e desejo de cooperar com os Estados Unidos.¹⁸⁹

No entanto, quanto à questão de permitir que fuzileiros armados de uma nação em guerra, protegessem bases aéreas de um país “neutro” e soberano era outro caso a ser apreciado. Hodgman “apreciou perfeitamente a justeza da posição brasileira”, ainda que ele estivesse sob pressão para que conseguisse o mais rápido possível suavizar a situação e garantir do jeito que pudesse a permissão dos brasileiros. O tempo era essencial, uma vez que os fuzileiros entrariam no Brasil em um ou dois dias.¹⁹⁰

Sem chegar a surpreender, houve uma considerável oposição a essa ação dentre os oficiais brasileiros. Ainda mais pelo fato de que “havia sido desvirtuada a solicitação e conseqüentemente a autorização presidencial. A repercussão nos meios militares, como não podia deixar de ser, principalmente pelos antecedentes correlatos, foi de grande desagrado”.¹⁹¹

O Departamento da Marinha dos Estados Unidos recebeu telegramas dos observadores navais no Nordeste relatando que os comandantes brasileiros não tiveram conhecimento prévio do conteúdo das disposições acordadas com o presidente Vargas através do embaixador do Brasil aqui a respeito dos destacamentos de fuzileiros “técnicos” enviados para Belém, Natal e Recife.¹⁹² Uma vez que a questão das armas era a mais importante, o observador naval no Recife arranjou um compromisso entre os dois países, as três companhias de fuzileiros navais seriam autorizadas a desembarcar de uniforme, mas com suas armas acondicionadas em caixotes e mantidas em regime de estocagem.¹⁹³

Antes que as três companhias de fuzileiros deixassem sua base em Quantico, Virginia, o coronel Ridgway, da Divisão de Planos de Guerra (*WPD*), transmitiu para os comandantes

¹⁸⁸ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 34.

¹⁸⁹ Ibidem.

¹⁹⁰ Idem, p. 35.

¹⁹¹ LEITE; NOVELLI JÚNIOR, op. cit., p. 477.

¹⁹² Acervo Diverso, Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1941, Vol. VI, p. 513.

¹⁹³ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 35.

das companhias a missão principal no Brasil - guarnecer e proteger os aeródromos -, mas também os advertiu que:

*Não pode ser imposto à força em você e em seus homens, que os Estados Unidos estão no território soberano do Brasil sob circunstâncias muito insólitas, por autoridade do presidente do Brasil como uma evidência da determinação brasileira em cooperar totalmente conosco na defesa do hemisfério, e que você e seus homens estão lá como parceiros amigáveis do Exército, da Marinha e das autoridades civis brasileiras e do próprio povo.*¹⁹⁴

Então as 17^a, 18^a e 19^a Companhias Provisórias de Fuzileiros Navais partiram por via aérea de Quantico, VA, nas primeiras horas do dia 15 de dezembro, chegando dois dias depois em Trinidad, BWI. Lá, respeitando o pedido do presidente Vargas de que seus armamentos fossem encaixotadas ou ficassem “pelo menos fora das vistas”,¹⁹⁵ para então seguirem viagem rumo ao Brasil e entrassem “numa qualidade inofensiva”.¹⁹⁶

Às 14:30 do dia 20 de dezembro, fretados pelo governo americano, baixaram sobre o Campo do Ibura, na Base Militar, os aviões terrestres da “*Pan American Airways*”, “N.C. 33.613”, “N.C. 33.612” e “C.C. 28.302”, a serviço das forças aéreas americanas. Trouxeram 4 oficiais e 46 praças e inferiores do Exército dos Estados Unidos, estes fuzileiros, mecânicos, radiotelegrafistas e técnicos de aviação. As tripulações dos três aparelhos eram civis. Trouxeram os aviões, além daqueles passageiros, bastante munição bélica, no peso aproximado de 2.500 quilos, especialmente cunhetes com projéteis antiaéreo e aparelhos de observação. Às 15:30 horas, o primeiro e o terceiro aparelhos suspenderam voo e rumaram para Fortaleza. O terceiro partiu no dia seguinte, às 3:32 da manhã com destino direto a Belém. De lá todos voltarão aos Estados Unidos. Os cinquenta homens ficarão no Recife, possivelmente alojados na pensão da “*Great Western*”, em Boa Viagem (grupo de *wagons*, além do Cassino).¹⁹⁷

Às 16:10 do dia 20 ainda, amerissou no aeródromo de Santa Rita um quadrimotor da “*Pan American Airways*” (tipo *Clipper*) com quatro tripulantes, procedentes de Miami. Trouxe 1.120 quilos de carga, quase a totalidade constante de munição bélica (projéteis e cartuchos para metralhadoras antiaéreas). Essa carga, bem como a trazida pelos três aviões terrestres, foi remetida para bordo do navio-tanque da Armada americana *Patoka*, que se acha há dias

¹⁹⁴ CONN; FAIRCHILD, op. cit., p. 370, grifo do autor.

¹⁹⁵ Ibidem.

¹⁹⁶ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 35.

¹⁹⁷ APEJE, DOPS-PE, Informações da Polícia Marítima, Prontuário Funcional nº 7738, 21/12/1941.

fundeado no porto. Ao raiar do novo dia, às 5 horas, o hidro alçou voo para Belém, de onde rumará para os Estados Unidos.¹⁹⁸

Prontamente após a chegada desse contingente americano ao Recife, o general Mascarenhas de Moraes telegrafa para o ministro da Guerra “aqui em Recife chegaram 46 soldados e 4 oficiais fardados e armados, foi porém o armamento recolhido a bordo de um navio dos Estados Unidos. Seu estacionamento é no campo Ibura dependendo comandante da Zona Aérea”.¹⁹⁹ Os destacamentos foram orientados para que, “o mais rapidamente possível, se alojassem nos aeroportos, claro que usando os quartéis brasileiros se disponíveis e oferecidos, para manterem seus armamentos encaixotados até que os acampamentos tenham sido estabelecidos e, depois manter os armamentos desencaixotados, mas fora da vista em alojamentos continuamente vigiados”.²⁰⁰

As informações obtidas pelas autoridades locais de que os fuzileiros iriam se alojar na “*Great Western*” ou mesmo no “Cassino”, em Boa Viagem, por “os oficiais brasileiros temerem que este uniforme americano novo e desacostumado fosse alarmar a população. Para superar essas preocupações locais, então gradualmente os homens foram autorizados a liberdade em partes. Primeiramente eles permaneceram no *Patoka* com suas armas encaixotadas.”²⁰¹



Figura 13 - O navio-tanque *U.S.S. Patoka* (AO-9) foi onde os “marines” da *19th Provisional Company* ficaram alojados até ca. fevereiro/março de 1942.

Fonte: NARA, Official U.S. Navy Photograph, National Archives Collection, Photo # 80-G-1017209.

¹⁹⁸ APEJE, DOPS-PE, Informações da Polícia Marítima, Prontuário Funcional nº 7738, 21/12/1941.

¹⁹⁹ SILVA, op. cit., p. 82.

²⁰⁰ Acervo Diverso, Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1941, Vol. VI, p. 513.

²⁰¹ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 35.

Em pouco tempo eles se tornaram um aspecto familiar no Recife, e os moradores aceitaram sua presença como normal. Então quando o *Patoka* deixou o porto, em 6 de janeiro de 1942, a questão de o que fazer com os fuzileiros e suas caixas com armamentos teve que ser novamente encarada. O abarrotado escritório do Observador Naval foi a primeira opção temporária para guardar os armamentos, e os homens seriam transferidos para o Hotel Central. Como não havia ainda nenhum alojamento militar disponível no Campo do Ibura, a *U.S. Navy* então após ter feito uma análise na cidade dos possíveis locais para alojar seu pessoal, decidiu alugar o prédio “Cassino” na área do Pina. Assim, após o “Cassino” ter sido alugado pela Marinha os fuzileiros foram abrigados lá com suas armas de fogo, embora o entendimento fosse de que os fuzis não deveriam ser levados para fora das cercanias do prédio.²⁰²



Figura 14 - Hotel Central, lá ficou hospedada nos primeiros dias a oficialidade da 19ª Companhia Provisória de Fuzileiros Navais, *USMC*.

Fonte: Disponível em: < <http://www.fotolog.com.br/tc2/43351790/> > Acesso em: 29 nov. 2012.

Nesse ínterim, de fevereiro a maio, os fuzileiros navais foram utilizados como patrulha de costa em partes do Centro da cidade, Boa Viagem e Piedade armados apenas com cassetetes. Aos poucos, o cidadão recifense se acostumou a eles nesta nova capacidade e tornaram-se uma parte estabelecida da imagem. Depois de um tempo eles foram autorizados a guardar os aviões

²⁰² NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 36.

norte-americanos no Campo do Ibura, armados, também poderiam portar (*drill*) seus rifles, quando não montando guarda. Finalmente, em agosto de 1942, quando o Brasil declarou guerra à Alemanha e Itália, quase todas as últimas restrições foram removidas.



Figura 15 - Foto do “Cassino Americano” na década de 1950, lá os “*marines*” ficaram aquartelados até meados de 1942.

Fonte: Disponível em: < <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1103073> > Acesso em: 16 dez. 2013.

Nesse tempo, os generais brasileiros então acharam necessário que os fuzileiros navais fossem usados para ajudar na proteção do Ibura. Além disso, o campo estava em rápido desenvolvimento, e a construção incluía a construção de quarteis, um deles para os fuzileiros navais.²⁰³ Assim que possível, eles mudariam para estas e se estabeleceriam até o restante de sua estadia no Brasil, que durou até abril de 1944.²⁰⁴

O almirante Jonas Ingram enviou um relatório para o chefe de Operações Navais da *U.S. Navy*, em 20 de dezembro de 1941. Em seu conteúdo apresentou um resumo da situação

²⁰³ “Os americanos costumavam usar prédios padronizados, mais conhecidos como ‘barracks’ (barracas), que eram construções simples, com paredes de alvenaria, portas e janelas enteladas e cobertas de telhas. Os prédios ou ‘edificações’ eram todos numerados recebendo uma letra inicial ‘T’ (de ‘tent’). A Área de Edifícios nº 3, (T-305) foi a disponibilizada para os fuzileiros. Ela tinha alojamentos, refeitórios, instalações sanitárias, correio e cantina”. COSTA, Fernando, op. cit., pp. 63-64.

²⁰⁴ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 36.

do Atlântico Sul até o momento, das operações das belonaves da Força-Tarefa 3 e de outras questões pertinentes à Marinha.

Em relação à questão dos “técnicos” fuzileiros navais, que já havia sido aprovada diretamente pelo Departamento de Estado em Washington, o almirante declarou francamente que “não pensou que seria conveniente enviá-los como guardas para Belém, Natal e Recife. As instalações para aquartelamento nesses lugares eram ruins e era duvidoso que as autoridades locais teriam de bom grado a tal idéia. Como uma sugestão alternativa, o almirante acreditava que os próprios brasileiros dispostamente e com muito orgulho, atribuiriam suas próprias tropas para realizar essa mesma tarefa”.²⁰⁵ De certa forma,

Os fuzileiros navais fizeram o pessoal da *ADP* se sentir mais seguro, mas estavam admirados ao se verem portando pequenos cassetetes e não fuzis. Essa guarda de fuzileiros navais representou uma cunha de abertura; nos meses que se seguiram, os efetivos de pessoal de Marinha e Corpo Aéreo na região iam, aos poucos, aumentando.²⁰⁶

Como o próprio almirante Ingram apontou com prazer, “os contatos pessoais feitos no Brasil tem realmente começado a pagar seus dividendos na forma da cooperação e assistência”.²⁰⁷ Mas ainda faltava uma estrutura melhor para que os navios da Força-Tarefa 3 pudessem ter um desempenho melhor, visto passarem muito tempo em alto mar, fazia-se necessário dispor de instalações de revisão e reparos.

²⁰⁵ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 38.

²⁰⁶ MCCANN JR, op. cit., pp. 190-191.

²⁰⁷ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 38.

CAPÍTULO III

A GUERRA CHEGA DEFINITIVAMENTE AO RECIFE

De caráter defensivo e restrito ao continente, a atitude brasileira de honrar o compromisso de solidariedade americana trouxe à tona riscos iminentes à sua soberania. Em discurso no final de 1941, o presidente Vargas definia que “a solidariedade americana não é mais um artigo de perfumaria. É uma decisão histórica com a sua grandeza e os seus riscos, contra os quais devemos estar prevenidos e aceitá-los até as suas últimas consequências. Devemos estar vigilantes e unidos. Devemos nos preparar contra os imprevistos, não fechando os olhos diante da realidade, nem perdendo tempo, com exaltações ou controvérsias inúteis”.²⁰⁸

A agressão aos Estados Unidos no Oceano Pacífico, a que se seguiu a declaração de guerra da Alemanha e Itália, trouxe a guerra ao Novo Mundo. A nova situação exigia a adoção de certas providências defensivas, principalmente devido ao perigo de ataques na costa brasileira por submarinos e/ou aviões vindos da África, como também de algum levante interno de quinta-colunistas. Oficiais das Forças Armadas brasileiras receberam em Washington detalhes acerca das medidas mais importantes a serem tomadas pelo governo: “cuidado com os cidadãos do Eixo residentes em território nacional, com vistas ao trabalho de espionagem”,²⁰⁹ e, que nenhuma informação, notícia fosse veiculada pelos jornais e rádios envolvendo o Brasil com assuntos de guerra.²¹⁰

No Recife tais precauções foram logo sentidas pela população. Segundo Rostand Paraíso, essa vigilância rigorosa sobre os estrangeiros, principalmente os naturais dos países do Eixo, levou a uma das grandes modificações no comportamento do pernambucano:

Passávamos a olhar de uma maneira desconfiada para aqueles que não se manifestavam abertamente contra os nazistas, principalmente quando se tratava de estrangeiros que viviam entre nós e que, portanto, eram ‘quinta-colunas’ em potencial. Já o imaginávamos, na calada das noites, em salas geralmente localizadas no subsolo das casas onde moravam, a emitir, através de aparelhos de alta potência, informações da maior importância para os agentes do Eixo.²¹¹

As notícias sobre o deslocamento de navios de guerra norte-americanos, que durante parte de 1941, passou a fazer parte do cotidiano do recifense, bem como as notícias diárias da

²⁰⁸ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 04/01/1942, p. 3.

²⁰⁹ COSTA, Fernando, op. cit., p. 90.

²¹⁰ APEJE, DOPS-PE, Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda - DEIP, Prontuário Funcional nº 28626.

²¹¹ PARAÍSO, Rostand. **O Recife e a 2ª Guerra**. Recife: Comunicarte, 1995, p. 68.

vida marítima, especialmente do “Lloyd Brasileiro”, “Companhia Nacional de Navegação Costeira” e “Lloyd Nacional”, foram suspensas. Caso alguém precisasse saber, por exemplo, para quando era esperado o próximo vapor rumando para a capital do Brasil, aquele teria que se dirigir pessoalmente ao balcão da agência, situada na Avenida Alfredo Lisboa.²¹²

Desta forma, era proibido noticiar nos jornais e rádios informações que se referissem a navios, aviões, movimentos de tropas, transporte de matérias-primas estratégicas pertencentes aos Estados Unidos e nações Aliadas, bem como “quaisquer notícias contendo datas exatas de chegada e partida de navios nos portos desse Estado”.²¹³ De certa forma, tais medidas de segurança, restringindo o acesso às informações tidas como sigilosas, contribuiu para a aparente impassibilidade do público geral à guerra que cada vez mais chegava perto da costa brasileira. Após visita à capital brasileira, o almirante Ingram observou que “as autoridades brasileiras tinham plena consciência do que estava acontecendo em sua capital, e pareciam inteiramente dispostas a apoiar a política nacional do Brasil. Por outro lado isso não se aplicou totalmente ao público em geral, houve uma parcela da população que continuou “desinteressada” com a questão da guerra. Esse fato de aparente indiferença popular perante a situação do mundo era tão grande, que seria necessária uma ameaça direta alemã para agitar as coisas”.²¹⁴

3.1. O Recife de prontidão para a guerra: desenvolvimento das instalações bélicas em terra e mobilização da população

O primeiro semestre de 1942 foi de certa forma o período mais penoso da *U.S. Navy* no Atlântico Sul. A Força-Tarefa 3 foi em 10 de fevereiro mudada de designação, tornando-se a Força-Tarefa 23 da Esquadra do Atlântico, sendo seu comandante Jonas Ingram promovido a Vice-Almirante. Esta promoção “significou muito para facilitar as negociações com os brasileiros. Patente significava tudo em seu país, onde o posto de contra-almirante era bastante comum, apesar da pequenez de sua Marinha na época. Por seu turno o posto de vice-almirante era mais raro, e as autoridades brasileiras naturalmente sentiam prazer em ter um oficial de tal envergadura para lidar com eles”.²¹⁵

²¹² APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/12/1941, p. 10.

²¹³ APEJE, DOPS-PE, Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda - DEIP, Prontuário Funcional nº 28626.

²¹⁴ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 42.

²¹⁵ Idem, p. 41.

A força disponível da Força-Tarefa 23 consistia da Divisão de Cruzadores 2, do Esquadrão de Contratorpedeiros 9, da 1ª Seção do Esquadrão de Patrulha 52, dos navios *U.S.S. Thrush*, *Greene*, *Patoka* e do *H.M.S. Diomedé*. Ainda pertencia à TF 23 as 3 Companhias Provisórias de Fuzileiros Navais 17ª, 18ª e 19ª aquarteladas em Belém, Natal e Recife, respectivamente.²¹⁶ Operacionalmente esta força era amiúde dividida em 5 Grupos-Tarefa que desempenhavam suas inspeções na área ocidental do Atlântico Sul desde a área de Trinidad até as Ilhas Malvinas. Ao mesmo tempo, com as frequentes necessidades para o serviço de escolta e operações anti-submarino, parte da força era enviada até o Caribe.²¹⁷

Uma questão que perturbava muito o almirante Ingram nesse período era a questão do abastecimento de combustíveis para sua crescente força-tarefa. A situação de combustíveis sempre foi um problema a ser definitivamente solucionado.²¹⁸ A *U.S. Navy* no Atlântico Sul não podia depender unicamente da logística brasileira para suprir satisfatoriamente sua demanda.

Durante o ano de 1941, quando o número de navios americanos envolvidos em patrulhas na área de Cabo Verde-Recife-Trinidad era pequeno e quando as visitas feitas ao Brasil eram relativamente poucas, as empresas comerciais locais lidavam com o abastecimento. Este arranjo de tempo de paz, no entanto, não poderia servir ao propósito de uma demanda de tempo de guerra. Ainda em dezembro, uma solução temporária foi o uso de navios-tanques. O mais famoso e que mais tempo passou no Recife foi o *U.S.S. Patoka*.²¹⁹ Sendo um *Fleet Oiler*²²⁰ (*AO-9*), sua missão era abastecer de óleo as belonaves ianques por meio de frequentes viagens entre Trinidad e os portos brasileiros. Mais tarde outros navios foram incorporados nesta atividade.²²¹

Tal sistema de abastecimento satisfazia as demandas de 1941 e parte de 1942, mas no inverno, quando as operações se ampliaram e, conseqüentemente, a necessidade por combustível aumentou, a Força-Tarefa não podia correr o risco de uma pane seca. A capacidade logística de abastecimento do Recife, que então “tinha sido suficiente para atender a demanda de 1941, foi muito superada um ano depois. Os tanques pertencentes à *Caloric Oil Corp.*,

²¹⁶ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKFOR 23, April through June 1942.

²¹⁷ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 46.

²¹⁸ Idem, pp. 45 e 74.

²¹⁹ Cf. NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, U.S.S. PATOKA, April, 1942 through April, 1945, para informações de suas missões e portos que visitou.

²²⁰ Navio que repõe outros navios com combustível e em alguns casos alimentos, correio, munições e outras necessidades que porventura apareçam em alto-mar.

²²¹ *U.S.S. Merrimack*, *U.S.S. Barnegat*, *U.S.S. Matagorda*, *U.S.S. Rehoboth*, *U.S.S. Thrush* (sendo o primeiro um *Fleet Oiler*, e os demais *Small Seaplane Tenders*).

mesmo quando estavam cheios, o que raramente acontecia, poderiam manter apenas o suficiente para duas semanas de operações rotineiras. Ainda estavam incluídos nas inadequadas instalações no porto dois tanques pertencentes ao Instituto do Álcool, sendo utilizados temporariamente”.²²²

Além do mais, a área do porto tinha apenas um limitado número de tanques específicos, e a perda de algum deste por algum infortúnio, poderia paralisar severamente as operações das belonaves. A própria perda do *Patoka*, um navio extremamente vulnerável a ataques de submarinos ou *raiders*, poderia ser do mesmo jeito tão prejudicial à operacionabilidade da Força.²²³

No inverno de 1942, os destroieres que aportavam em Recife, pela urgência da guerra em estarem preparados para qualquer eventualidade operacional, necessitavam passar por um sistema rápido de *turnaround* de três horas, ou seja, isso significa que eles deveriam ser reabastecidos de combustível e mantimentos e estarem prontos para zarparem no intervalo de três horas. No entanto, as bombas da *Caloric Oil* não se adequavam a essa exigência. Os destroieres necessitavam de bombas capazes de extrair 150 toneladas por hora, embora 125 toneladas por hora também fosse considerado um bom fluxo em prática.²²⁴

Para solucionar o problema de retardo no abastecimento, a *U.S. Navy* enviou para o Recife o capitão-de-corveta Charles C. Dunn para servir como *Convoy Routing Officer*. Ele se apresentou ao observador naval Hodgman no dia 16 de julho de 1942. Tendo uma longa experiência na indústria do petróleo, sendo um funcionário da *Texas Company*, com experiência executiva de 1932 a 1942.²²⁵

Vendo a inadequação das instalações existentes, o capitão-de-corveta Dunn sugeriu que a *U.S. Navy* em Recife construísse seus próprios tanques e instalasse bombas de sua propriedade. O almirante aprovou a sugestão, e Dunn, trabalhando em conjunto com um engenheiro da *Caloric*, estabeleceu um plano experimental de abastecimento, que era utilizar os imóveis controlados pela *Standard Oil* do Brasil, *Caloric* e a *Anglo-Mexican Company*. Estas propriedades estavam na área do cais do porto do Recife.²²⁶

Dos Estados Unidos foram então encomendados 10.000 *barrel bolted tanks* e seis *positive action fueling pumps*. Washington reconheceu imediatamente a importância desta obra

²²² NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 74.

²²³ Ibidem.

²²⁴ Idem, p. 75.

²²⁵ CALDERHEAD, William L. **Brazil, U.S. Naval Bases, 1941-1945**. In: COLETTA; BAUER, op. cit., p. 43.

²²⁶ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 75.

e da necessidade que existia. As bombas e os tanques foram rapidamente desmontados e enviados, a bordo do navio *SS City of Birmingham*. Este zarpou de Norfolk no dia 28 de junho com rumo à *NOB*²²⁷ Bermuda. Após dois dias, quando se encontrava no meio de sua derrota²²⁸, o destróier *U.S.S. Stansbury* que fazia a escolta detectou a presença de submarino através do sonar. “Vários ataques com bombas de profundidade foram feitos, porém sem nenhum resultado”.²²⁹ Nesse ínterim o submarino *U-202*, comandado pelo *Kapitänleutnant* Hans-Heinz Linder, conseguiu disparar dois torpedos que atingiram o *SS City of Birmingham* em rápida sucessão, “um a bombordo e o outro foi visto passando à frente do navio. O primeiro torpedo atingiu cerca de 30 metros da proa à ré na escotilha número 1 e o segundo sob a ponte. O segundo impacto causou inundação em todas as seções na parte proa do navio. Ele rapidamente soçobrou a 45° de proa e afundou em cinco minutos”²³⁰.

O *U.S.S. Stansbury* depois de esgotar suas táticas anti-submarino, iniciou duas horas depois do naufrágio as operações para recuperar os sobreviventes em um mar muito agitado. “A maioria dos 10 oficiais, 103 tripulantes, cinco guardas armados (o navio estava armado com um canhão de 4 polegadas e dois de calibre .30) e 263 passageiros a bordo abandonaram o navio de forma ordenada em cinco botes salva-vidas, cinco balsas e sete bóias. Os guardas armados foram os últimos a pularem na água”²³¹. “Em 1 de julho, ele navegou até Bermuda com 390 sobreviventes a bordo, destes muitos estavam feridos e doentes”.²³² Logo após o ter resgatado os náufragos o “*U.S.S. Stansbury* emitiu um relatório que 40 pessoas não conseguiram sobreviver, mas quando Jules James oficial da *NOB* Bermuda subiu a bordo do destróier, conferiu que ‘apenas’ doze vidas foram perdidas nesse episódio”.²³³

O revés no plano do almirante Ingram foi sério. Esse episódio²³⁴ quase que ocorreu no mesmo período que este mudava sua capitânia do *U.S.S. Memphis* para o *U.S.S. Patoka*, ou seja, isso significaria que o *Patoka* deveria permanecer no Recife, dando um suporte maior às

²²⁷ *Naval Operating Base* ou Base Naval Operacional.

²²⁸ Cf. NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, 5TH NAVAL DISTRICT, June, 1942, informação de acordo com o diário de guerra do “5th Naval District”, do dia 30 de junho de 1942, o *SS City of Birmingham* foi afundado na posição 35° 07’N 70° 46W.

²²⁹ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, U.S.S. STANSBURY, War History, p. 1.

²³⁰ Relato do ataque do *U-202* disponível em: < <http://uboat.net/allies/merchants/1878.html> > Acesso em: 27 mar. 2013.

²³¹ *Ibidem*.

²³² NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, U.S.S. STANSBURY, War History, p. 1.

²³³ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, NOB BERMUDA, July 1, 1942, p. 3.

²³⁴ Cf. NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 75, de acordo com esta fonte, o afundamento do *SS City of Birmingham* ocorreu quando este já se encontrava entre Trinidad e Recife, quando então um torpedo disparado por um submarino alemão o atingiu, levando consigo as bombas, tanques e tudo mais.

questões administrativas da Força. “Embora não pudesse mais fazer as viagens para Trinidad, ele poderia agir como um depósito flutuante de petróleo”.²³⁵ Por cabograma, outro pedido de tanques e bombas foi feito para Washington, tendo mais uma vez atenção imediata de sua importância em sanar a deficiência do abastecimento da *U.S. Navy* no Brasil. Assim, “o atraso criado pela perda do *City of Birmingham*, por último mostrou-se menos grave do que poderia ter sido o caso. O material chegou em segurança desta vez”²³⁶. A construção e colocação em comissão de três tanques capazes de armazenar 80.000 barris de óleo e mais três com a capacidade de 10.000 barris, pelos homens da Força de Engenheiros Civis, ocorreu prontamente”.²³⁷

Com a entrada de fato do Brasil na guerra, suas forças armadas também passando a operar conjuntamente com a Força do Atlântico Sul, uma etapa seguinte para compleição do sistema funcional de abastecimento de combustíveis foi a designação do capitão-de-fragata F. B. Risser, na função de *Area Petroleum Officer* responsável jurisdicionalmente por todo território brasileiro. “Sua missão era desenvolver o sistema de abastecimento dos derivados de petróleo, coordenando seu consumo estimado entre as forças americanas (*Army* e *Navy*)”,²³⁸ brasileiras (Exército, Marinha e Aeronáutica), além das atividades comerciais americanas no Brasil. O capitão-de-corveta Dunn foi então designado como *Assistant Area Petroleum Officer* para ser seu assistente responsável pela área da Bahia até o Norte.²³⁹

Com a crescente demanda dos derivados de petróleo, sobretudo no Nordeste, por volta de outubro, o escritório de Dunn ganhou mais um ajudante, o segundo-tenente H. B. Luckett, que já desempenhava o trabalho na Seção de Comboio e Rotas, sendo atribuído também ao seu labor assistência no abastecimento de petróleo.²⁴⁰ Esse sistema implantado funcionou bem. Assim que algum navio-tanque partia de Trinidad para o Nordeste brasileiro, o capitão-de-corveta Dunn tinha autoridade, juntamente com o Oficial de Operações da Força do Atlântico

²³⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 76.

²³⁶ Infelizmente a fonte “NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force” não fornece desta vez quando essa nova remessa foi enviada, nem por qual navio foi transportada. Fiz uma busca em alguns diários “NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories” como “COMTASKFOR 23” e “CINCLANT” no período de Julho a Setembro de 1942, mas não encontrei nenhum navio que tivesse destino ao Recife com tal carregamento. O detalhamento então ficará pendente até que seja encontrada outra fonte.

²³⁷ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 76.

²³⁸ NARA, Record Group 498, Records of Headquarters, European Theater of Operations, United States Army (World War II), Administrative History Collection, Historical Section, ETOUSA, #539 - Area Petroleum Service - Circulars, Memos, Minutes of Meetings, p. 1.

²³⁹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 76.

²⁴⁰ Idem, p. 77.

Sul, para mudar sua derrota original para qualquer porto que tivesse urgência no reabastecimento. Assim, a excelente cooperação de Risser e Dunn possibilitaram o sucesso das operações no Atlântico Sul durante toda sua campanha.²⁴¹

A campanha submarina alemã na costa leste dos Estados Unidos e no Caribe no início de 1942 foi intensificada. A partir de então qualquer navio ou comboio que zarpasse ou se destinasse aos Estados Unidos deveria ser atacado. Nesse contexto até meados de março, cinco embarcações brasileiras foram afundadas naquela área.²⁴² “Na agitação do Nordeste, naqueles idos de 1942, uma preocupação principal vivia na mente de todos nós: os submarinos inimigos. Deles falava-se muito. Ninguém, porém, ainda os havia visto”.²⁴³

A presença das forças armadas do Eixo na África do Norte²⁴⁴ e a eventual possibilidade dos alemães utilizarem as instalações militares de Dakar²⁴⁵, na costa ocidental africana, como bases de apoio a um ataque aéreo/anfíbio à costa Nordeste do Brasil, deram motivos para que os brasileiros conjecturassem a iminência de uma ofensiva do Eixo. “O Brasil, no conjunto das nações sul-ameriicanas, é, sem a menor dúvida, o mais ameaçado”.²⁴⁶ Mesmo que geograficamente esteja distante dos países do Eixo, “não está o Brasil a coberto de inopinados ataques desencadeados por estas potências, vindos - seja pelo mar, seja pelo ar”.²⁴⁷

Nesse contexto, era recorrente o discurso de “estar preparado para o ataque inimigo”. “Se, ao contrário, formos apanhados desprevenidos e confiantes, os horrores decorrentes, principalmente dos ataques aéreos, assumirão certamente, o caráter de verdadeiras hecatombes”.²⁴⁸ Em 6 de fevereiro de 1942, o presidente Vargas decreta a Lei nº 4.098, como encargo necessário à defesa da Pátria, o serviço de Defesa Passiva Anti-aérea²⁴⁹, que deve ser cumprido em todo o território nacional. “A ele estão sujeitos brasileiros e estrangeiros

²⁴¹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, 76.

²⁴² Cf. MUSSALÉM, Josué. **II Guerra Mundial sessenta anos depois**: Os impactos do conflito sobre o Brasil. Recife: COMUNIGRAF, 2005, p. 153, para maior detalhamento acerca de qual submarino causou o afundamento e em qual horário. Os navios mercantes afundados foram o Buarque (15/02), Olinda (18/02), Cabedelo (25/02), Arabutã (07/03) e Cairu (09/03).

²⁴³ SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. **Fronteiras**: A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1987, p. 119.

²⁴⁴ Especialmente o *Deutsches Afrikakorps*.

²⁴⁵ Ainda em 1941 esse fato foi brevemente levantado em uma reunião de Hitler com seus generais, onde ficou pendente a aceitação do governo de Vichy. Mas os diálogos não se sucederam e o eventual uso de Dakar foi protelado até que a situação no Norte da África fosse resolvida.

²⁴⁶ PEREIRA, Orozimbo Martins. **Alerta**: Catecismo da defesa passiva civil anti-aérea. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942, p. 1.

²⁴⁷ Idem, p. 2.

²⁴⁸ Ibidem.

²⁴⁹ Cf. CYTRYNOWICZ, Roney. **Guerra sem guerra**: A mobilização e o cotidiano em São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial. 2. ed. São Paulo: Geração Editorial, 2002, pp. 272-273; 280-285, para maior detalhamento sobre as atribuições gerais da população civil nesse serviço.

residentes ou em trânsito no país, de ambos os sexos, maiores de 16 anos, quaisquer que sejam suas convicções religiosas, filosóficas ou políticas, e, bem assim, as pessoas jurídicas de direito público e de direito privado”.²⁵⁰

No Recife o 1º exercício de defesa passiva antiaérea foi marcado para o dia 16 de março de 1942. Quatro dias antes o Comando da 7ª Região Militar já anunciava o exercício e instruía a população acerca das medidas de segurança individual e coletiva que seriam realizadas nessa atividade de adestramento. Assim, o exercício consistirá: a) no sinal de alarme aéreo transmitido por sirenes e sinos; b) no escurecimento das cidades; c) na paralisação do trânsito de veículos e pedestres; d) no sinal de determinação de alarme aéreo; e) no restabelecimento da iluminação pública e particular; f) no restabelecimento do trânsito de veículos e pedestres.²⁵¹

Como o fornecimento de energia elétrica não seria suspenso durante o exercício, “ficavam todos os particulares, proprietários de hotéis, fábricas, agentes de estações etc., obrigados a desligar a luz de seus prédios durante o alarme aéreo”.²⁵² Como existia no Recife e Olinda grande número de estabelecimentos comerciais que faziam uso de anúncios luminosos, ficou proibido seu funcionamento até que o exercício tivesse terminado. Caso alguém faltasse com as instruções, este incorreria à multa, pois estaria cometendo uma infração.

Antes de chegar o dia do exercício várias notícias com chamadas de civismo, para que a população cooperasse ativamente, “obedecendo sem resistências às determinações superiores; executando as tarefas previstas; divulgando as normas, ensinando, propagando. Ninguém se iluda que tais exercícios possam produzir algum rendimento se não tiverem a colaboração incondicional do público; colaboração ativa, esportiva mesmo onde não falta o entusiasmo”.²⁵³

O discurso valorado para a necessidade da adesão da população civil na defesa da Pátria juntamente com os militares era o fato de que aquela guerra não estabelecia fronteiras, e seria mais impiedosa quando levada aos núcleos densos da população civil. “É melhor ter o incômodo de preparar-se do que ser tomado de surpresa”.²⁵⁴ A população não poderia ser tomada pelo medo. “Não vamos, com efeito, enfrentar perigos reais, mas apenas executar uma série de medidas que visam, sobretudo, criar na massa popular certas qualidades indispensáveis ao seu controle racional quando nos afete, de verdade, uma ameaça à nossa vida e à nossa

²⁵⁰ Excerto do artigo 1º do Decreto-Lei nº 4.098, de 6 de Fevereiro de 1942, disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4098-6-fevereiro-1942-414702-publicacaooriginal-1-pe.html> > Acesso em: 31mar. 2013.

²⁵¹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 12/03/1942, p. 1.

²⁵² Ibidem.

²⁵³ Ibidem.

²⁵⁴ Ibidem.

segurança”.²⁵⁵ Assim, o pior não é se preparar para a luta, mas ser tomado de surpresa. “Se Deus afastar o Brasil desta guerra que já se espalhou pelos quatro cantos do mundo, então teremos desses exercícios mais do que uma recordação esportiva; também aquela que se traduz numa alegria íntima por termos sabido em tempo encarar o perigo”.²⁵⁶

Uma vasta rede de sirenes situadas em prédios de uso público e particulares e dos sinos das igrejas que dariam o sinal de alarme aéreo foi montada no Recife. Na área central e adjacências (bairro do Recife, bairro de Santo Antônio, bairro de São José, bairro da Boa Vista, bairro da Encruzilhada, bairro dos Afogados, bairro do Poço das Panelas) a predominância era de sirenes; nas localidades mais afastadas bairro da Várzea, bairros de Coqueiral e Tejipló, bairros do Arruda e Beberibe) os sinos das igrejas e capelas dariam o sinal. Além das sirenes e sinos, o alarme também deveria ser dado pelas fábricas que estivessem operando no momento do exercício através do uso de apitos distribuídos aos trabalhadores.²⁵⁷

Recorreremos novamente às memórias do médico Rostand Paraíso:

Lembro-me, eu tinha meus 12 para 13 anos, quando, de acordo com as instruções previamente divulgadas pela imprensa, aconteceu o primeiro teste de defesa passiva antiaérea: as sirenes tocando, os sinos repicando, o Recife totalmente às escuras e os holofotes vasculhando os céus à procura dos aviões inimigos. Nos jornais do dia seguinte, fotos mostrando populares agachados embaixo das escadas, carros abandonados na rua, encostados ao meio-fio das calçadas [...] o teste fora considerado um sucesso e a população se mostrara à altura do acontecimento. O recifense se preparava para os bombardeios que nunca aconteceriam.²⁵⁸

Esse relato retrata bem como foi o primeiro exercício de defesa passiva antiaérea, com o primeiro *black-out* organizado na capital pernambucana, o segundo no Nordeste. Acontecimento inédito, despertou grande interesse, tanto por parte das autoridades que o organizaram com pleno sucesso, como pela população em geral desejosa de participar do primeiro exercício de escurecimento total da cidade.²⁵⁹

“Precisamente às 20:30, a sirene do ‘Diário da Manhã’ dava o primeiro sinal de alarme, sendo imediatamente repetido por outras várias sirenes e pelos sinos das igrejas em toques curtos e repetidos. Rapidamente todas as luzes da cidade foram se extinguindo. A iluminação do Capibaribe, e os lampiões e bicos de gás não foram acesos desde cedo. À proporção que os

²⁵⁵ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 13/03/1942, p. 4.

²⁵⁶ Ibidem.

²⁵⁷ Cf. APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 14/03/1942, p. 2, para saber a lista completa dos bairros, prédios públicos e particulares, e igrejas que dariam o alarme de início e término do exercício do dia 16/03/1942.

²⁵⁸ PARAÍSO, op. cit., p. 115.

²⁵⁹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 17/03/1942, p. 1.

toques se iam tornando mais intensos o apagamento de luzes ia se efetivando nos subúrbios do Recife e em Olinda, sendo total dois minutos depois de haver sido dado o primeiro sinal”.²⁶⁰

As sirenes continuaram a tocar sem interrupção durante todo o tempo do *black-out*, avisando a presença de aviões ‘inimigos’ sobre a cidade. Foi um exercício preliminar, onde apenas um pequeno número de aeronaves eventualmente fazia evoluções sobre o Recife e Olinda para controle do *black-out*. “Um aparelho sobrevoou então o Recife, enquanto os holofotes do cruzador *Bahia*, surto no porto, devassavam o céu à procura do aparelho”.²⁶¹

Como é sabido, às autoridades militares cabe o serviço de defesa ativa, representada na ação dos aparelhos de caça e das baterias antiaéreas. O serviço de Defesa Passiva é da alçada das autoridades civis e no Recife esteve sob o controle do prefeito da capital, Novais Filho, que gradualmente receberá das autoridades militares as devidas instruções para que os exercícios futuros sejam realizados em harmonia e eficazmente.

A população também deveria cooperar exercendo vigilância, tomando nota e informando para o telefone 6609 da central da 7ª Região Militar, para ulterior exame, sobre a falta de cumprimento das instruções por parte das entidades responsáveis pelos bairros acima citados. Cooperaram ainda para o sucesso do 1º exercício os serviços públicos do Estado: Força Policial do Estado, Pernambuco Tramways & Power, Telephone Company of Pernambuco, Bombeiros, Polícia Civil, Diretoria de Propaganda e Turismo da Prefeitura do Recife.

Algumas ocorrências de não cumprimento das instruções para que todas as luzes e letreiros luminosos fossem apagados, foram trazidas ao secretário de Segurança Pública, Etelvino Lins. Na área portuária e central do Recife, por exemplo, o delegado de Trânsito, Eraldo Cavalcanti Valença, relatou em seu Ofício nº 371, que durante os exercícios achavam-se com as luzes acesas os prédios: Aliança da Bahia, na Avenida Marquês de Olinda; Telégrafo Inglês, na Praça Artur Oscar; Banco Rural de Pernambuco, na Rua do Imperador; Teatro Moderno (cabine), na Praça Joaquim Nabuco; uma mercearia, na Rua da Praia nº 128.²⁶² O resultado final, apesar destas ocorrências, correspondeu plenamente às expectativas, respondia o general Mascarenhas de Moraes aos repórteres logo após os exercícios.²⁶³ “A guerra vinha, de mansinho, tomando conta do recifense”.²⁶⁴

²⁶⁰ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 17/03/1942, p. 1.

²⁶¹ Ibidem.

²⁶² APEJE, DOPS-PE, Defesa Passiva Antiaérea, Prontuário Funcional nº 29340.

²⁶³ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 17/03/1942, p. 3.

²⁶⁴ PARAÍSO, op. cit., p. 115.



Figura 16 - Manchete da “Folha da Manhã” do dia 17 de março de 1942, “Recife às escuras” durante o primeiro exercício de defesa passiva antiaérea.

Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 17/03/42, p. 1.

Visto o crescente e importantíssimo traslado de aviões com materiais de guerra dos Estados Unidos para os ingleses na África, via Nordeste Brasileiro, a rápida passagem destes aviões e sua imediata chegada aos fronts teria uma importante relação no curso das operações militares que estavam sendo travadas alhures. O Departamento de Guerra americano, portanto, “gostaria de garantir o privilégio do uso livre e irrestrito de um corredor ao longo da costa norte do Brasil e até o sul de Recife para o movimento de aeronaves militares”.²⁶⁵ O governo brasileiro deveria, no entanto estar ciente que os aviões americanos teriam livre acesso aos aeródromos e que os materiais e maquinários necessários também seriam requisitados.²⁶⁶

Por volta de maio o governo brasileiro concordou com quatro importantes solicitações dos americanos: 1. qualquer campo de aviação ou base de hidroaviões em território brasileiro, com todos os seus utensílios, doravante ficariam disponíveis para a Força-Tarefa 23; 2. o pessoal de suporte da força americana em terra poderia portar armas nos aeródromos e bases navais; 3. um conjunto de edificações seria disponibilizado para a guarda de bombas e munições no Recife e Salvador; 4. a autorização para construção de alojamentos para o pessoal americano em Natal, Recife, Maceió e Salvador.²⁶⁷

²⁶⁵ Acervo Diverso, Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1942, Vol. V, p. 649.

²⁶⁶ Idem, p. 658.

²⁶⁷ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 53.

Com a expansão da guerra submarina para o Atlântico meridional era urgente que as forças americanas tivessem instalações para armazenamento de explosivos e mantimentos, bem como um posto de observação à pronta disposição na área das docas. A área escolhida que mais tarde seria conhecida pelos americanos como “*Camp Ingram*” ficava nas proximidades do Forte do Brum, na área mais ao norte do porto do Recife. A primeira etapa foi construir o posto de observação ligado ao Observador Naval americano. A obra foi custeada pelo governo americano, sendo o engenheiro civil responsável, o Sr. Adson Carneiro Pessoa, bem como os demais operários, trabalhadores da própria praça. Esse posto foi construído nas proximidades da Ponte de Carvão, no lado norte do Armazém 1 do cais do porto.²⁶⁸

As instalações de armazenamento necessárias foram conseguidas através de locação de armazéns do cais do porto pelo governo americano. Nos armazéns 1 e 2 ficariam armazenados os explosivos e armamentos que eram requeridos com maior urgência pelas belonaves como bombas de profundidade, projéteis dos canhões de proa e popa dos destroyers, munição anti-aérea de 50 mm. Já o armazém 3 tinha como uma de suas funções estocar os mantimentos.

Em geral quando uma belonave americana ia atracar no porto esta deveria previamente avisar o escritório do Observador Naval americano por despacho telegráfico, no qual deveria fazer uma descrição de quais provisões de boca e guerra²⁶⁹ ela tinha necessidade. Após tomar nota das provisões requisitadas o pessoal do observatório prontamente fazia os pedidos às firmas locais. O meio de pagamento utilizado era a emissão de tíquetes públicos que eram dados aos comerciantes locais para posteriormente serem resgatados no próprio observatório. Esta forma de proceder era muito proveitosa para os dois lados, pois dava garantia ao fornecedor de receber e aos americanos de terem de imediato as provisões entregues. Assim, quando a belonave atracava no cais os mantimentos, munições e explosivos já se encontrariam dispostos ao seu longo. Mais tarde esse sistema seria estendido para outros serviços necessários, de modo que, finalmente, tornou-se possível para um navio entrar no porto, ser reabastecido e fornecido de víveres, e zarpar dentro de uma hora.²⁷⁰

Os armazéns alugados nas docas do porto não proporcionavam por si só espaço suficiente para armazenar os materiais bélicos, especialmente os explosivos, que tiveram um crescimento vertiginoso após a entrada do Brasil na guerra e a criação da Força do Atlântico

²⁶⁸ APEJE, DOPS-PE, Docas do Porto (Ofícios Diversos), Prontuário Funcional nº 7032.

²⁶⁹ Provisão de boca e provisão de guerra são termos usados pelos militares onde o primeiro diz respeito a qualquer material para alimentação, e o último a qualquer munição para arma de fogo, quaisquer artefatos de guerra.

²⁷⁰ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 97.

Sul²⁷¹ da *U.S. Navy* responsável pela defesa de toda sua área ocidental. Anteriormente a Marinha americana dependia da disponibilização de instalações do Exército brasileiro para a armazenagem dos explosivos. Dois armazéns do 7º Grupo de Artilharia de Dorso, em Olinda, foram disponibilizados pelo Exército aos americanos, nos quais ficava a maior parte e o excesso era distribuído nas instalações portuárias. À medida que a campanha anti-submarina progredia esse sistema tornou-se inoperante, deste modo foi planejado construir um conjunto de instalações exclusivo para o armazenamento de materiais bélicos. O lugar escolhido foi o Campo do Jiquiá, distante cerca de seis quilômetros do porto do Recife.²⁷² Nessa área fica a torre de atracação de dirigíveis, especialmente os *Zeppelins* alemães que faziam escala lá em suas viagens entre Europa e Brasil na década de 1930. A área era estratégica pois fazia ligação com o porto a partir de braços de rios capazes de passar embarcações nas viagens de faina de recarregamento de munições, além disso era uma área inabitada, cercada por vasta vegetação e seu terreno era totalmente plano. Foram construídos e utilizados pelos americanos nove paióis de 20'x50', quatro paióis de 20'x20', três paióis de 22'x53', dois prédios de 7'x9' para guardar os detonadores e fusíveis, um prédio de 23'x90' para alocação de pessoal de vigilância, e um prédio de 23'x150' e dois de 23'x125' para estocagem de inerte, pirotécnicos, pólvora sem fumaça e pequenas armas.²⁷³



Figura 17 - Aspecto de um paiol de munições do Jiquiá Field.

Há dezenas de paióis, como este, espalhados por toda a área do Jiquiá Field. Atualmente eles estão sendo restaurados para então serem ressignificados como lugares de exibição de artesanatos.

Fonte: Acervo Particular, foto tirada em 29/05/2013.

²⁷¹ *South Atlantic Force (SoLantFor)* ou Comando da Força do Atlântico Sul da *U.S. Navy*, cujo comandante continuava sendo o almirante Jonas Ingram.

²⁷² NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 103.

²⁷³ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, FLEET AIR WING 16, War History, The History of Fleet Air Wing Sixteen, Item Number 3, p. 13.

Enquanto isso as autoridades civis e militares na capital continuavam a promover a defesa da cidade através de mais exercícios de defesa passiva antiaérea, conclamando a participação e total colaboração da população. “O segundo exercício foi marcado para o dia 29 de maio, abrangendo as cidades do Recife, Olinda, Paulista, Jaboatão, vila militar do Socorro, São Lourenço, bem como as pequenas localidades, usinas e engenhos situados entre o litoral e a linha balisada por essas cidades”.²⁷⁴ A finalidade apregoada, sobretudo pelo Comando da 7ª Região Militar, da necessidade de realizar esses exercícios era “verificar as possibilidades do aparelhamento defensivo antiaéreo, pois ele está sendo progressivamente melhorado e, com os exercícios, tem-se em vista não só adestrar os órgãos do Serviço Público como também criar nas populações um estado psíquico que as proteja do pânico no caso de bombardeio”.²⁷⁵

As autoridades públicas consideravam, portanto, cada cidadão como um auxiliar da Defesa Passiva Antiaérea, e assim esperavam que todos observassem rigorosamente as instruções e auxiliassem na fiscalização a bem do interesse público. Vale notar que essa obrigação imposta a todos não era prontamente aceita por parte da população e até mesmo por alguns servidores públicos. Era constante observar nos jornais apelos do Comando da 7ª Região Militar para “o público geral no sentido de não permitir que pessoas ‘ignorantes’ ou de ‘má índole’ destruam os avisos e cartazes da Defesa Passiva Antiaérea. Esses cartazes e avisos, colocados nos bondes, ônibus, automóveis de passageiros, etc., não deveriam ser retirados após o exercício de defesa passiva; eles visam a orientar o público sobre a conduta a manter em caso de perigo aéreo; não são, portanto, destinado apenas ao dia do exercício”.²⁷⁶ Assim o público deveria tomar parte com espírito esportivo e sem receios ou temores infundados.

As fábricas, usinas, etc. que estejam funcionando à noite, devem tomar medidas no sentido de evitar o escoamento de luz para o exterior dos edifícios. Não é solução parar o trabalho das fábricas no dia do exercício; deverão elas funcionar mesmo sob a ameaça da ação aérea inimiga. Apenas, no momento do alarme aéreo, o pessoal deveria abrigar-se. Certas máquinas, que por sua natureza não podem ser paradas (por exemplo, as máquinas da Fábrica de Papel de Jaboatão), deverão continuar a funcionar, controladas pelos operários que nelas trabalham. Ou seja, para as autoridades, aparelhar-se contra o perigo aéreo consiste justamente em tomar medidas que permitam continuar a viver, trabalhar e produzir, a despeito da ameaça inimiga.²⁷⁷

²⁷⁴ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 24/05/1942, p. 16.

²⁷⁵ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 21/05/1942, p. 1.

²⁷⁶ Ibidem, grifo meu.

²⁷⁷ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 24/05/1942, p. 16.

Deste modo, após o intervalo de uma semana em que as autoridades anunciaram a execução do exercício de escurecimento, no dia 29 de maio, foi realizado o segundo exercício de defesa passiva antiaérea, consistindo no escurecimento de toda a cidade, abrangendo ainda Olinda, Jaboatão, Paulista e São Lourenço. Ao sinal de apagamento das luzes, toda a zona acima indicada mergulhou na escuridão, havendo paralisado o tráfego de veículos e pedestres. O *black-out* começou às 20 horas e durou cerca de 20 minutos. Logo após os alarmes das sirenes e sinos, se apagavam todas as lâmpadas da iluminação pública e residencial. Imediatamente, aviões da Força Aérea Brasileira sobrevoaram toda a área compreendida no exercício, verificando a completa execução das medidas sobre o escurecimento da zona submetida ao *black-out*. Logo em seguida, entraram em ação os holofotes colocados em vários pontos da cidade, que enquadravam com poderosos focos de luz os aparelhos que sobrevoavam a área, em todas as direções. Durante o voo soltaram os aviões alguns foguetes luminosos, o que indicava a existência de focos de luz, o que representava um pequeno defeito que deveria ser corrigido. Em alguns pontos da cidade foram dispostas baterias antiaéreas que, entretanto, não entraram em ação, uma vez que o exercício foi apenas de defesa passiva.²⁷⁸



Figura 18 - Aspectos do segundo exercício de defesa passiva antiaérea no Recife.
Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 30/05/1942, p. 1.

²⁷⁸ Folha da Manhã, 30/05/1942, p. 1.

O general Mascarenhas de Moraes após a realização do exercício deu uma entrevista aos repórteres mostrando satisfação. O fato de o exercício ter ocorrido em uma noite de lua cheia fez com que o escurecimento da região não fosse absoluto, o que, por outro lado, foi bastante oportuno ter essa experiência, visto que a aviação aproveita sempre as noites de luar para as incursões noturnas sobre os objetivos de ordem militar. Portanto nessa situação há vantagens e desvantagens para ambos os lados, defensores e assaltantes. A cooperação da população foi sob todos os pontos de vista notável, merecendo que fosse assinalada a contribuição dos moradores de alguns bairros, aos quais foi atribuído o encargo de apagamento das luzes.²⁷⁹

Outra consequência da guerra que afetou diretamente a população do Recife foi a “falta” de combustível, a qual “evidentemente seria quase que totalmente absorvido pelo ‘esforço de guerra’”.²⁸⁰ Tendo em vista a redução de 30% no recebimento de gasolina no estado de Pernambuco, determinada pelo Conselho Nacional do Petróleo, o Interventor foi impelido a tomar providências imediatas, que regulassem o consumo desse combustível e assegurasse a continuidade dos transportes. Deste modo foi promulgado o Decreto nº 726, de 25 de abril de 1942, que estabelecia em caráter provisório, em todo o território do Estado, a partir do dia 27 de abril, o racionamento de gasolina que seria feito de acordo com uma tabela anexa ao decreto, proposta pela Comissão de Controle de Consumo do Combustível do Estado.²⁸¹

Simultaneamente foram divulgadas as primeiras normas de racionamento para todo o país: “medidas impopulares, porém necessárias em face do agravamento do conflito mundial”.²⁸² Os postos de gasolina passaram a não funcionar aos sábados, domingos e feriados e somente vendiam para aqueles que tivessem uma caderneta. Rostand Paraíso nos dá uma visão do quão o fato de existir o racionamento de gasolina transformou e tumultuou a rotina normal da cidade:

No Recife, começava, a partir do dia 4 de maio, o racionamento da gasolina e isso viria a transtornar de uma maneira cruel a vida da cidade. As bombas só poderiam fornecer gasolina mediante a apresentação de cadernetas previamente distribuídas e eram estabelecidas cotas mensais de 90 litros para os carros particulares, o que causava um grande decréscimo no movimento de automóveis em nossas ruas; os médicos tinham direito a uma cota maior de combustível, mas era necessário, lembro-me bem, que fosse pintado, na porta do motorista, um círculo no qual ficava escrita a palavra MÉDICO. E eu me lembro de vários carros com aqueles dísticos, o de Waldemar de Oliveira, o de Édson Víctor, o de Domingos Cruz, e de tantos outros

²⁷⁹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 30/05/1942, p. 2.

²⁸⁰ COSTA, Fernando, op. cit., p. 98.

²⁸¹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 26/04/1942, p. 1.

²⁸² Ibidem.

médicos de grande clientela a que precisavam de mais combustível para visitar seus clientes a domicílio.²⁸³

O racionamento foi também utilizado pelas autoridades para enquadrar a população no contexto de combatentes do “esforço de guerra” nacional. Dessa forma o discurso recorrente era o de colaboração, poupar, evitar o desperdício, seja de combustível ou de qualquer outro produto. “Hoje a guerra não é apenas um choque entre corpos militarizados. É mais do que isso. É uma luta total entre todas as forças vivas, onde ninguém, mesmo inválidos ou crianças, tem o direito de ficar um instante alheio ao desenrolar dos acontecimentos. Esta é uma guerra que tem de ser vencida tanto pelos exércitos como pelo esforço da massa humana das cidades mais distantes dos centros de luta: tanto pelas forças do ar, do mar e de terra, como pelo ‘*background*’ de operários, de funcionários públicos, de civis, de mulheres e crianças. Cada um tem a sua tarefa. Não há fuga”.²⁸⁴

O aumento de pessoal comissionado em terra, a expansão da força disponível da Força-Tarefa 23 e, principalmente, a criação de um teatro de operações do Atlântico Sul, fez com que cada vez mais norte-americanos passassem mais tempo em território brasileiro, especialmente no Recife. Um aspecto advindo da presença americana foi a necessidade de ter um sistema de correios. O almirante Ingram tinha a reputação de ser o almirante da *U.S. Navy* mais propenso ao uso de correios, e tomou um interesse pessoal para constituição de um Escritório de Correios no Recife.²⁸⁵

O método usado pelos americanos antes do estabelecimento de um escritório especificamente responsável para tratar das questões de correios no Brasil se dava da seguinte forma: o primeiro, as mensagens recebidas geralmente eram trazidas a bordo de um avião da Panair quatro vezes por semana. Então o serviço postal brasileiro recebiam as correspondências e então as encaminhavam para o escritório do Observador Naval, este por sua vez fazia a triagem e as distribuía aos seus respectivos destinatários. Gradualmente os aviões do *ATC*²⁸⁶ que faziam as viagens EUA-Brasil-África e paravam em Natal, deixavam uma grande quantidade de correspondências para serem despachadas, por conseguinte, sobrecarregando o incipiente sistema adotado.

Para racionalizar toda essa situação as autoridades americanas em Washington destinaram por volta de julho o segundo-tenente R. E. Miller especialmente para estabelecer o

²⁸³ PARAÍSO, op. cit., p. 118.

²⁸⁴ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 28/05/1942, p. 4.

²⁸⁵ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 99.

²⁸⁶ *Air Transport Command (ATC)* ou Comando do Transporte Aéreo do Exército do Estados Unidos.

Escritório de Correios da Esquadra. O lugar disponível para servir àquele propósito ficava numa área no extremo norte do Armazém 3, ao lado das Docas. Prontamente os trabalhos foram começados, e mesmo antes de sua conclusão, as operações foram iniciadas em 25 de julho. A premissa desse novo escritório era “nenhum navio americano que estivesse atracado no porto de Recife ficaria esperando por sua correspondência”.²⁸⁷

Recife, sendo doravante o meio ao invés do fim da linha do correio, poderia realizar encaminhamento postal para os navios da força. Até então, Trinidad lidava com esse assunto, enviando as correspondências para qualquer cidade brasileira em que um determinado navio americano viesse a visitar. A comunicação com o escritório de correios de New York declarou que, graças à *NATS*²⁸⁸, Recife poderia agora realizar este encaminhamento. O escritório de New York então passou a despachar o correio da Força diretamente para Recife, assim contornando Trinidad e economizando tempo. O Sr. Miller e sua equipe, fazendo uma verificação diária nos movimentos dos navios em colaboração com o Setor de Operações, poderia enviar a correspondência ao seu destino.²⁸⁹

Com o ataque alemão à navegação mercante brasileira em sua própria costa, e a consequente declaração de guerra aos países do Eixo (Alemanha e Itália), novos problemas surgiram para a *U.S. Navy* no Atlântico Sul, além de afetar grandemente as instalações navais no Recife. Até então o centro de controle administrativo e operacional da Força-Tarefa 23 se dava a partir de certos navios da própria frota. O almirante içava sua bandeira no cruzador leve *Memphis*, mas em 19 de agosto, ele teve que mandar todo seu estado-maior e pessoal para o *Patoka*, visto a necessidade premente de mais belonaves em ação contra os submarinos alemães. “A mudança, embora lamentada em alguns aspectos pelo almirante, tinha de ser feita”.²⁹⁰

Visto o modo de administração da Força-Tarefa 23 não impor a todos manterem o silêncio de rádio, isso, por seu turno, exigiu que o almirante permanecesse em terra a maior parte do tempo. Em outras palavras, isso significou que doravante seria necessário o estabelecimento de um quartel-general em terra. Todavia, enquanto não se dava um fecho, o *Patoka* teve que ficar retido no porto do Recife, de agosto de 1942 até o final de abril de 1943, realizando suas atribuições originais de petroleiro de frota, mas também, adicionalmente, como

²⁸⁷ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 99.

²⁸⁸ *Naval Air Transport Service (NATS)* ou Serviço de Transporte Aéreo-Naval da *U.S. Navy*.

²⁸⁹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 101.

²⁹⁰ *Idem*, p. 65.

capitânea, centro administrativo e centro de comunicações da Força, bem como para as instalações em terra.²⁹¹

Por volta de 3 de outubro, o almirante Ingram informou ao *COMINCH*²⁹² e *CINCLANT*²⁹³ que obtivera a anuência do ministro da Marinha do Brasil para que desse início à construção de instalações necessárias para um quartel-general baseado no Recife. Ele falou sobre a entrada do Brasil na guerra que, por um lado, trouxe definitivamente a cooperação local para o trabalho de criação de uma grande instalação naval interligada ao sistema de defesa Aliado. Por fim, abordou que a mudança de capitânia da Força do *Memphis* para o *Patoka* significava que o Recife definitivamente tornou-se o Centro Naval do Atlântico Sul.²⁹⁴

Pouco tempo depois da mensagem de Ingram, o Departamento da Marinha dos EUA destinou ao Comando da Força do Atlântico Sul a quantia de 300 mil dólares para a construção do novo *G.H.Q.*²⁹⁵ no Recife. Mas a questão do tempo era imperiosa frente a expansão da campanha submarina no Atlântico. A localização do novo quartel-general deveria ser próxima à zona portuária, mas no atual estado era quase impossível dar início a uma grande obra dessas. Então uma boa oportunidade apareceu. No bairro de Santo Antônio, na Avenida 10 de Novembro, bem no centro comercial do Recife, estava em fase terminal de construção de um prédio comercial de 10 andares, chamado pelos locais como o “Edifício dos Bancários”. Ele foi um grande achado para os americanos, correspondia de certa forma aos propósitos requeridos, desta forma as possibilidades de aquisição daquele prédio seriam investigadas.²⁹⁶

A responsabilidade foi passada para o capitão Walter Hodgman que viajou até o Rio de Janeiro para tratar da locação do prédio. O custo anual seria de 24 mil dólares mais um adicional de 10 mil dólares necessários para algumas modificações estruturais e instalação de um sistema interligado de telefone. A negociação foi acordada e o observador naval e seu estado-maior iniciaram a ocupação do prédio na véspera do Natal de 1942; os demais oficiais de estado-maior da Força passaram a ocupar logo depois. O próprio almirante, juntamente com os oficiais superiores, ocupou o Sétimo andar. O Observador Naval e seu pessoal tomaram o Quarto andar, sendo o restante do prédio ocupado de forma variada. O Setor de Operações

²⁹¹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 66.

²⁹² *Commander-in-Chief, United States Fleet (COMINCH)* ou Comandante-em-Chefe da Esquadra da Marinha dos Estados Unidos.

²⁹³ *Commander-in-Chief, U.S. Atlantic Fleet (CINCLANT)* ou Comandante-em-Chefe da Esquadra do Atlântico da Marinha dos Estados Unidos.

²⁹⁴ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 104.

²⁹⁵ *General Headquarters (G.H.Q.)* ou Quartel-General.

²⁹⁶ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 104.

ocupava os Primeiro e Segundo andares, enquanto que no Terceiro ficava o Departamento de Suprimentos da Base. Os Quinto e Sexto andares foram postos à disposição dos escritórios do Secretariado da Frota e de Engenheiros Civis da Frota, respectivamente. Mais tarde com a criação da *Fleet Air Wing* 16 da 4ª Esquadra, um andar foi disponibilizado para acomodar o pessoal de seu quartel-general. O Oitavo andar foi destinado para as Comunicações e Dispensário Médico do prédio. O Nono andar abrigou o escritório de Rádio, Guarda do Prédio e pessoal de Manutenção. Por fim, o Décimo andar, juntamente com a cobertura acima, virou um Clube de Oficiais.²⁹⁷



Figura 19 - Edifício dos Bancários na Avenida 10 de Novembro, Recife, G.H.Q. da SoLantFor.
Fonte: Disponível em: < <http://www.fotolog.com.br/tc2/17915048/> > Acesso em: 29 nov. 2012.

Vale notar que no momento em que os americanos começaram a ocupar o prédio, este ainda não tinha sua construção finalizada. Devido à falta de fiabilidade da capacidade elétrica e das comunicações do local, um sistema telefônico muito casual e um deficiente quadro de distribuição foram construídos no prédio. Os inconstantes elevadores também não eram de muita confiança. Apesar dessas constantes dificuldades irritantes que o pessoal encontrava, aos poucos, as melhorias feitas e reparos dirigidas pela *U.S. Navy* elevou o nível de eficiência.²⁹⁸

Tidas como concessões menores, os brasileiros haviam concordado com a criação de um Hospital de Base em Recife. Esta foi a gênese do famoso “*Knox Hospital*” em Boa Viagem,

²⁹⁷ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 105.

²⁹⁸ Ibidem.

para o qual prontamente foram feitos planos para sua construção. O almirante desde o início percebeu a necessidade de dispor de instalações hospitalares adequadas em terra, tanto para cuidar do pessoal embarcado quanto daqueles em serviço no Brasil. No início de 1942, ele requisitou à Washington um dispensário com capacidade de 50 camas a ser localizado no Recife. Em resposta a isto, em 19 de junho, seis médicos e um dentista foram destacados para servirem lá. Desses médicos alguns eram especialistas em medicina interna, cirurgia, operação de raio-x, oftalmologia, otorrinolaringologia e psiquiatria. A aparelhagem, os equipamentos médicos bem como certas estruturas vieram juntamente com aqueles. Ao todo foram 13 barracas *quonset*, com instalação elétrica completa e quinze toneladas e meia de suprimentos e equipamentos médicos.²⁹⁹

O local em que o dispensário seria montado foi amplamente discutido pelo almirante Ingram e seu oficial médico sênior. Uma série de locais possíveis foi levantada, sobretudo na área sul da cidade, sendo, por fim, escolhido um terreno pertencente a um brasileiro, o Sr. Antônio Luiz de Almeida Brennand, que pôs à disposição dos americanos um lote considerável sem nenhum custo, distante sete quilômetros do porto, ao sul perto do Campo do Ibura, na praia de Boa Viagem. Na parte traseira do terreno tinha uma casa bem construída de alvenaria e uma garagem. A casa foi convertida mais tarde em uma cozinha e a garagem tornou-se um almoxarifado.³⁰⁰

Em 6 de agosto, o capitão-de-fragata B. L. Malpass do Corpo de Fuzileiros Navais da *U.S. Navy* chegou ao Recife. Ele logo assumiu o comando do Dispensário e baixou algumas ordens necessárias para pôr a unidade em funcionamento de imediato. Porém um problema ainda existia para os americanos no Recife: a questão do alojamento. No final de agosto os fuzileiros navais que estavam alojados no Cassino no Pina foram transferidos para o Campo do Ibura. Então o Cassino foi requisitado para alojar também provisoriamente o restante do pessoal americano que haviam sido transferidos recentemente. No final de agosto mais barracas *quonset* foram trazidas e dispostas na área do dispensário permitindo assim que a unidade tivesse funcionamento, que veio a receber seu primeiro paciente no dia 19 de setembro. Até o final do ano, mais 25 homens foram designados para servirem lá.³⁰¹

Em outubro, o coronel Frank Knox, secretário da Marinha dos Estados Unidos, anunciou que faria uma viagem ao Brasil para inspecionar o andamento da construção das instalações americanas naquela área. As autoridades militares e civis em Recife prepararam

²⁹⁹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 105.

³⁰⁰ Idem, p. 106.

³⁰¹ Ibidem.

uma grande recepção para o ilustre visitante. Lá ele seria recebido pelo Interventor Federal, o comandante da 7ª Região Militar, o comandante Naval de Pernambuco, o comandante da 2ª Zona Aérea, secretários do governo, prefeito da capital, corpo consular americano, altas patentes do Exército, da Marinha e da Aeronáutica e demais autoridades e personalidades civis da região.³⁰²

Momentos antes da chegada do avião o edifício do comando da base aérea do Recife já se achava repleto de altas autoridades civis e militares do Brasil e dos Estados Unidos. Viam-se lá o interventor Agamenon Magalhães, o general Mascarenhas de Moraes, comandante da 7ª Região Militar, o almirante José Maria Neiva, comandante Naval de Pernambuco, o brigadeiro Eduardo Gomes, comandante da 2ª Zona Aérea, general Dermeval Peixoto, o vice-almirante Jonas Ingram, comandante das Forças Navais Americanas do Atlântico Sul, o general Walsh Wooten, chefe da Força Aérea do Exército Americano, o coronel Stuart, comandante da 19ª Companhia de Marines, o capitão Walter Hodgman, observador naval americano, o capitão-de-corveta J. F. Fitzgibbon, adido naval americano, o capitão Paulo Bosisio, comandante da Escola de Aprendizes Marinheiros, o prefeito Novais Filho, Dr. Arnóbio Tenório, secretário do Interior, Dr. Etelvino Lins, secretário da Segurança Pública, Dr. Manuel Rodrigues, secretário da Agricultura, Dr. Gercino de Pontes, secretário da Viação e Obras Públicas, Dr. José do Rêgo Maciel, secretário da Fazenda, coronel João Carlos Paes Barreto, chefe do Estado-Maior da 7ª Região Militar, capitão Paulo Pará, excelentíssimo Leo Callanan, cônsul dos Estados Unidos em Pernambuco, Dr. José Maria C. de Albuquerque, secretário da Interventoria, Dr. Luiz Oiticica, secretário da Prefeitura do Recife, coronel José Arnaldo Cabral de Vasconcelos, comandante da Força Policial do Estado, altas patentes do Exército, da Marinha e da Força Aérea do Brasil, bem como oficiais da Marinha e Aviação norte-americanas.³⁰³

Na ocasião de seu desembarque, aproximadamente às 15 horas do dia 06 de outubro, uma companhia da Força Aérea Brasileira prestou uma continência com aeronaves no Campo do Ibura. Logo após teve lugar a apresentação das autoridades presentes, bem como da oficialidade da 2ª Zona Aérea ao coronel Frank Knox. Nessa ocasião uma banda da Força Policial do Estado executou os hinos nacionais do Brasil e dos Estados Unidos. A seguir a companhia, precedida da banda de música, desfilou perante o secretário americano e autoridades presentes, que assistiam ao desfile na sede do Comando da 2ª Zona Aérea.

Do Campo do Ibura, o secretário Knox em companhia do Interventor Federal e outras autoridades se dirigiram para a praia de Boa Viagem em visita ao recém-instalado *Knox Field*

³⁰² APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 06/10/1942, p. 1.

³⁰³ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 07/10/1942, pp. 1 e 6.

Hospital. As modernas e confortáveis instalações do hospital foram demoradamente percorridas por todas as autoridades. Eles ficaram magnificamente impressionados com a grande obra levantada na Avenida Boa Viagem. Após essa vistoria o cortejo rumou para o Grande Hotel, no centro da cidade. Lá uma Companhia do Exército, formada na Avenida Martins de Barros, fez a continência de estilo, enquanto uma bateria de artilharia dava uma salva de 21 tiros. O coronel Knox desceu do carro em companhia do interventor e demais autoridades, seguindo a pé até o “Grande Hotel”, onde no caminho se encontrava uma multidão de espectadores prorrompendo em vivas e aclamações ao ilustre visitante e aos Estados Unidos.³⁰⁴



Figura 20 - O secretário da Marinha dos Estados Unidos, Frank Knox, visita o Dispensário Naval no Recife em outubro de 1942.

Fonte: COSTA, Fernando Hippólito da. **Base Aérea do Recife: Primórdios e envolvimento na Segunda Guerra Mundial (1941-1961)**. Rio de Janeiro: INCAER, 1999, p. 95.

Em entrevista concedida aos repórteres de várias nacionalidades que o esperavam no hall do hotel, o Secretário falou sobre a finalidade de sua visita ao Brasil. Ele esclareceu que sua vinda ao Recife fazia parte de uma série de visitas de inspeção, que incluía as bases das

³⁰⁴ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 06/10/1942, 6.

Caraíbas e da costa brasileira, até o Rio de Janeiro. Na ida para o Rio tivera ocasião de inspecionar as bases de Belém e Natal, e agora na volta visitava a do Recife. No que dizia respeito ao Brasil, agora combatente e aliado dos Estados Unidos contra o Eixo, ele veio conhecer as condições existentes e examinar o auxílio que os Estados Unidos poderiam fornecer àquela nação. Continuando suas declarações, Knox manifestou claramente uma impressão magnífica que trouxe do Rio de Janeiro. Ressaltou o acentuado espírito de cooperação que encontrou da parte do governo e do povo brasileiro no esforço de guerra. Ele confiava no trabalho do almirante Ingram e do general Walsh, em cooperação com as forças naval e aérea do Brasil, na defesa desta parte do continente americano. Por fim, ele ficou muito orgulhado pela calorosa recepção que teve no Recife por todos, autoridades, militares e pelo povo pernambucano.³⁰⁵



Figura 21 - Aspectos da visita do Secretário da Marinha dos Estados Unidos no Recife em outubro de 1942.
Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 07/10/1942, p. 1.

Ainda naquela tarde, terminada a entrevista, o coronel Knox se dirigiu ao Palácio do Governo, a fim de retribuir a visita ao interventor Agamenon Magalhães, com quem se demorou

³⁰⁵ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 07/10/1942, p. 6.

em palestra sobre vários assuntos. De 17 às 19 horas, no Clube Internacional do Recife, o almirante Ingram ofereceu uma grande recepção ao seu conterrâneo. O salão em que se efetuou a recepção estava repleto de seleta assistência, onde se viam grandes figuras do Estado e dos americanos em serviço no país. No fim da noite a comitiva se dirigiu para o Campo do Ibura para tomar um avião rumo a San Juan, Porto Rico.

Essa visita de inspeção demonstra o quão importante o Brasil e o Atlântico Sul eram importantes para os Estados Unidos na luta naval contra o Eixo. Da entrada de fato dos Estados Unidos na guerra, em dezembro de 1941, até o final de 1942, grandes esforços foram feitos para a defesa do Atlântico Sul, buscando continuamente a cooperação com os brasileiros, sempre respeitando sua soberania. Nessa fase defensiva da guerra anti-submarina, os esforços feitos foram, mormente, na formalização dos acordos de cooperação, de permissão da construção de instalações de guerra e de apoio, do aumento do pessoal e da força disponível. Enfim, onde tudo isso foi mais notável, portanto, foi no Recife, centro operacional e administrativo das Forças do Atlântico Sul da *U.S. Navy*.

3.2. Reações no Recife contra os ataques dos submarinos alemães à navegação mercante brasileira

É plausível existir argumentos que depreciassem o valor do Atlântico Sul como um teatro de guerra importante no contexto da Batalha do Atlântico.³⁰⁶ De fato as principais rotas do tráfego marítimo estavam no Atlântico Norte, fazendo a ligação entre os Estados Unidos e a Inglaterra, e em parte no Mediterrâneo/Oriente Médio, que fazia a ligação do comércio oriental até a Inglaterra, mas este com a eclosão da guerra praticamente teve sua viabilidade operacional cessada. No entanto, as rotas do Atlântico Sul tinham sua importância estratégica, pois proporcionava o traslado de parte considerável de alimentos, carnes, trigo, e matérias-primas importantes para a indústria bélica e manufatureira dos Estados Unidos e Inglaterra. Desta forma entendemos que não se deve avaliar de forma a diminuir ou aumentar a importância de um em detrimento do outro, mas sim, fazer uma análise pela qual o conjunto em si seja posto em destaque, cada área tem a sua importância e juntas elas compõem uma cadeia de forças formada para combater o inimigo comum alhures.

³⁰⁶ Cf. ROHWER, op. cit.

Como temos visto, os Estados Unidos enquadraram a defesa do Atlântico Sul como estratégica para a segurança de todo o continente americano. Criaram uma força específica para defender aquela área, bem como negociaram com os governos locais para utilizarem e construir bases de apoio, mesmo que essa presença se desse em uma escala menor, a importância em si existia e era apreciada. No caso da Alemanha, o grosso da ofensiva submarina se dava no Atlântico Norte, e em menor grau no Mediterrâneo, Atlântico Sul e Ártico. Rohwer diz que se fizesse uma análise pormenorizada do que estava acontecendo com o Brasil, quais eram os interesses, os planos dos alemães com ou contra o Brasil, ou mesmo quais eram as consequências das operações realizadas lá pelas forças brasileiras ou Aliadas, operando em bases em seu território contra os alemães, se comparadas às operações realizadas no Atlântico Norte, “se eu me concentrar somente nesses aspectos de guerra naval haverá perigo de superenfatizar operações que eram consideradas pelo Alto Comando Alemão como de importância secundária”.³⁰⁷

Por mais que os alemães não tivessem dado uma atenção maior à questão do Atlântico Sul, é possível ir além dessa análise hierarquizante, e entrever em alguns aspectos da estratégica e tática da Arma Submarina pontos que permitam tal procedimento. O almirante Karl Dönitz foi o encarregado de ressurgir a arma submarina na Marinha alemã na década de 1930. Ele selecionou os homens que deveriam comandar as novas flotilhas, pensou no emprego que os submarinos desempenhariam em um futuro confronto, qual era a importância deles para uma guerra contra as principais potências navais. Enfim, nos interessa aqui é notar que o objetivo da *Ubootwaffe* era praticar uma guerra contra a navegação mercante. O maior esforço seria nas principais rotas marítimas que se dirigiam para a Inglaterra, mormente no Atlântico Norte. A meta seria afundar o máximo número de navios o mais rápido possível a ponto de quebrar o sistema de entrega e construção de novas embarcações pelo inimigo, provocando uma espécie de escassez de matérias-primas, de material bélico e alimentos, a ponto de ter um colapso e, por fim, obter um armistício. Esse objetivo ficou conhecido como *Tonnagekrieg*. Para Dönitz:

A tarefa estratégica da Marinha alemã era para ser travada contra o comércio marítimo, o seu objetivo era, portanto, a afundar o maior número de navios mercantes inimigos quanto pudesse. O afundamento de navios era a única coisa que importava. Em teoria, então, qualquer desvio, por mais atraente que pareça, onde resultasse numa redução do número de navios afundados, seria inadmissível.³⁰⁸

³⁰⁷ ROHWER, op. cit., p. 4.

³⁰⁸ DOENITZ, op. cit., pp. 150-151.

Baseando-se nessa premissa estratégica da Marinha alemã, apenas a diversão dos submarinos para outras operações seria tida como secundária, desta forma, o envio de submarinos para o Atlântico Sul, por menor que fosse o número comparado com outras áreas, correspondia ao princípio estratégico do emprego da força submarina. Quando a Alemanha declarou guerra aos Estados Unidos, em dezembro de 1941, Dönitz planejou uma grande ofensiva contra a navegação na costa leste dos Estados Unidos (Operação *Paukensschlag*). A visão tática de como deveria ser a atuação dos submarinos nesse novo teatro de operações, conhecida como *hit-and-run*, seria a mesma que levaria os submarinos a singrarem águas meridionais na em meados de 1942.

Essa tática consistia em uma ofensiva em certa área ainda não devidamente protegida com o maior número possível de submarinos a ponto de parar a navegação. Era imperioso o fator de surpresa antes que as condições favoráveis fossem desaparecendo gradualmente com a introdução de sistema de comboio, patrulha anti-submarina aérea e naval. O almirante Dönitz resume bem esse emprego tático dos submarinos no Teatro Americano:

Os princípios que regem a conduta da guerra submarina mantiveram-se inalterados e aplicados igualmente a nosso novo teatro de operações em águas americanas. O objetivo principal era a afundar mercantes, tanto quanto possível, da maneira mais econômica. Em outras palavras, os naufrágios pelos U-boats por dia no mar tinham de ser mantidos no nível mais alto possível. Para fazer isso, nós tivemos que garantir que os barcos não fossem enviados para águas longínquas e pontos focais, a menos que, apesar do tempo perdido nas longas viagens de ida e vinda de casa, a perspectiva de sucesso fosse maior do que o previsto em áreas mais próximas de nossas bases. Tratava-se, portanto, de extrema importância para o Comando dos U-boats receber informações oportunas e precisas no que diz respeito tanto das áreas de concentração de navios inimigos em águas longínquas quanto dos pontos fracos em seu sistema defensivo. Não podíamos dar-se ao luxo de lançar um ataque que poderia terminar em fracasso, mas nas águas virgens do teatro americano, esperávamos sucesso em uma escala que iria pagar as longas viagens envolvidas.³⁰⁹

A possibilidade de operações dos submarinos na costa do Brasil se deu a partir de um conjunto de atitudes do governo brasileiro para com o alemão. Os alemães já sabiam que vasos de guerra norte-americanos faziam uso de portos brasileiros, que o Brasil havia permitido a chegada de esquadrões de aviões de patrulha norte-americanos em seu território, mesmo estando oficialmente neutros. Com a entrada dos Estados Unidos na guerra, a “solidariedade” dos demais países foi discutida na III Conferência dos Ministros das Repúblicas Americanas, em janeiro de 1942, na cidade do Rio de Janeiro, tendo o Brasil rompido as relações econômicas

³⁰⁹ DOENITZ, op. cit., pp. 196-197.

e diplomáticas com os países do Eixo.³¹⁰ Deste modo, o crescente aumento na cooperação com a Força-Tarefa do almirante Ingram, troca de suprimentos e de informação vital, assim como a disposição do Governo de Vargas em cooperar em todos os planos do Hemisfério Ocidental, a partir da solidariedade patrocinada por Washington, tinha praticamente colocado o Brasil no campo Aliado muito antes da declaração formal em 22 de agosto de 1942.³¹¹

Os submarinos alemães já vinham atacando navios brasileiros durante o primeiro semestre de 1942 fora de suas águas costeiras.³¹² No final de maio, o Departamento de Imprensa e Propaganda, DIP, distribui à imprensa uma nota oficial recebida do Ministério da Aeronáutica:

O ataque de submarinos em águas territoriais brasileiras aos nossos navios mercantes, determinaram uma ação da Força Aérea, no sentido de resguardar a nossa soberania, liberdade de nossa navegação e a vida dos tripulantes indefesos, que vinham sendo metralhados e canhoneados, mesmo depois de torpedeado o navio e impossibilitado no prosseguimento da viagem. Após a desumana agressão ao vapor “*Comandante Lira*”, foram localizados, perseguidos e atacados três submarinos, nas costas brasileiras, tendo sido um afundado.³¹³

Segundo as notícias divulgadas na imprensa, um avião de patrulha, pilotado por pessoal norte-americano e brasileiro, descobriu um submarino navegando na superfície que abriu fogo contra a aeronave. Esta não podendo atacá-lo, enviou uma mensagem à base aérea dando a posição do submarino e requisitando apoio. No intervalo de algumas horas, um avião bimotor Douglas B8 comandado pelo piloto brasileiro capitão Osvaldo Pamplona Pinto, descobriu o submarino que tentava submergir, então o avião fez um mergulho e soltou toda sua carga de bombas de profundidade de uma só vez. Quando o mar serenou, observaram em voo baixo, as águas coalhadas de destroços. Pelo que reportaram, o submarino inimigo foi afundado com toda sua tripulação junto. Tal fato tinha ocorrido no dia 23 de maio.³¹⁴

De acordo com Dönitz, esse anúncio do Ministro da Aeronáutica que a FAB atacou submarinos do Eixo próximos às águas territoriais brasileiras e continuaria a fazer no futuro, sem nenhuma declaração formal nós então nos encontramos em um estado de guerra contra o

³¹⁰ Cf. ALVES, Vágner Camilo. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial**: História de um envolvimento forçado. São Paulo: Loyola, 2002.

³¹¹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 61.

³¹² Segundo Dönitz, “Nevertheless, between February and April 1942, U-boats had torpedoed and sunk seven Brazilian ships, as they had every right to do under the provisions of the Prize Ordinance, since the U-boat captains had been unable to establish their neutral identity. They had been sailing without lights on a zig-zag course, some of them armed and some painted grey and none of them had carried a flag or a sign of their neutral identity”. DOENITZ, op. cit., p. 239.

³¹³ APEJE, Jornal Pequeno, 29/05/42, p. 1.

³¹⁴ APEJE, Jornal Pequeno, 30/05/42, p. 1.

Brasil.³¹⁵ A *Kriegsmarine* solicitou que fossem levantadas todas as restrições para ataque a navios brasileiros. Em uma conferência entre o comandante-em-chefe da Marinha alemã, *Großadmiral* Erich Raeder, e Adolf Hitler, na tarde do dia 15 de junho em Berghoff, foi apresentado um plano do ataque submarino aos portos e navegação brasileiras. A justificativa levantada para abertura das hostilidades contra o Brasil foi:

O Alto-Comando da Marinha está planejando um contragolpe às atitudes tomadas pelo Brasil com um poderoso ataque repentino. O fato da Força Aérea Brasileira estar atacando os submarinos do Eixo não é o único fator decisivo. Igualmente importante é nossa convicção que o Brasil, por causa de suas ações hostis, está na realidade em um estado de guerra. Ele fará uma declaração de guerra formal assim que tenha tempo para fazer todas as preparações e organizar suas defesas livremente.³¹⁶

Baseando-se neste estudo, Raeder propôs a Hitler o envio ao Brasil de um grupo de dois submarinos do tipo *IX-C*, grandes, e oito do tipo *VII-C*, de tonelagem média, acompanhado pelos submarino-tanque *U-460*, para atacar simultaneamente entre 3 e 8 de agosto todos os navios que estivessem nos Portos de Santos, Rio de Janeiro, Bahia e Recife e posteriormente minar as suas entradas. Dönitz escreveu mais tarde, “finalmente existia a possibilidade de operações na costa do Brasil. Nossas relações políticas com aquele país vinham por um certo tempo se deteriorando mais e mais, e as ordens emitidas pelo Alto-Comando Naval a respeito de nossa atitude perante a navegação brasileira endureceu consequentemente”.³¹⁷

Segundo Rohwer, Hitler concordou com este plano, mas pediu ao ministro da Relações Exteriores, Ribbentrop, para que se tornasse claras as reais consequências políticas de tal ato:

Quando este Ministro levantou sérios escrúpulos porque este ataque traria não só o Brasil - que já era considerado como participante da guerra, como os EUA antes de Pearl Harbor - mas também a Argentina e o Chile para o lado dos Aliados, Hitler cancelou seu consentimento e ordenou que os submarinos, que já estavam a caminho, fossem enviados para outras áreas de operação.³¹⁸

Esta ordem foi enviada em 29 de junho e os nove submarinos no mar alteraram seus rumos para zonas de operação nas costas de Freetown, Trinidad e Caribe. O clima hostil entre as duas nações só fez aumentar no mês seguinte. Como represália pelos ataques de aeronaves brasileiras aos submarinos, relatado pelo *U-203*, após o afundamento do mercante *Pedrinhas*,

³¹⁵ DOENITZ, op. cit., p. 239.

³¹⁶ Acervo Diverso, NAVY DEPARTMENT, OFFICE OF NAVAL INTELLIGENCE. **Fuehrer Conferences on Matters dealing with the German Navy, 1942.** Washington, DC: U.S. Government Printing Office, 1946, p. 89.

³¹⁷ DOENITZ, op. cit., p. 239.

³¹⁸ ROHWER, op. cit., p. 14.

em 28 de junho, bem como da instalação de armamento defensivo a bordo dos mercantes brasileiros, em 4 de julho o “ataque sem advertência a todos os navios brasileiros foi permitido”.³¹⁹

Mas o pior para a navegação brasileira ainda estava por vir. Da noite do dia 15 até o fim do dia 19 de agosto, um submarino solitário navegando próximo à costa dos estados de Pernambuco até a Bahia, afundou com torpedos e artilharia cinco embarcações brasileiras, *Baependi*, *Araraquara*, *Anibal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará* e o veleiro *Jacira*, resultando em centenas de mortos.³²⁰ Esse submarino foi o *U-507*, comandado pelo *Korvettenkapitän* Harro Schacht. Ele tinha recebido por rádio uma mensagem que o autorizava a usar “manobras livres” ao longo da costa do Brasil. Para Rohwer, “não há evidência da real intenção que havia por trás desta ordem, porque suas prováveis consequências estariam em direta contradição com as da contra-ordem anterior de Hitler”.³²¹ Ficou a impressão que a motivação para o ataque fosse uma retaliação ao Brasil por sua participação na guerra anti-submarino e colaboração com os Aliados, “deve ter sido um erro tolo”.³²²

As notícias dos afundamentos e da agonia dos naufragos logo começaram a aparecer nos jornais de todo o Brasil. No dia 18 de agosto, uma multidão estimulada e instigada pelo ódio natural gerado pelos ataques dos submarinos do Eixo tomou as ruas do centro do Recife em protesto contra a agressão sofrida e exaltação dos valores patrióticos do povo pernambucano. “A notícia dos afundamentos dos cinco navios nacionais pegara a população de surpresa, na tarde de anteontem. As medidas de precaução tomadas pelas forças armadas e que logo deram à cidade um aspecto anormal, criara um sentimento de ansiedade e expectativa.

Foi dentro desse ambiente que nasceu o dia de ontem. E foi como desdobramento dele que começaram a surgir as primeiras manifestações públicas de indignação contra os atentados do Eixo. É impossível dizer como começou o clamor coletivo. Afirma-se, porém, que os operários do cais do porto, às primeiras horas da manhã, foram os primeiros elementos a sair à rua, em entusiásticas demonstrações de protesto. O fato é que pessoas que chegaram ao centro da cidade, pouco depois, encontraram as ruas, praças e pontes cheias de vibrante multidão, que entre gritos e através de cartazes de confecção apressada manifestavam o protesto de Pernambuco aos inomináveis ataques. As casas comerciais e residências dos súditos do Eixo iam sendo pichadas e marcadas com frases de combate ao totalitarismo.”³²³

³¹⁹ ROHWER, op. cit., p. 15.

³²⁰ Cf. MONTEIRO, Marcelo. **U-507**: O submarino que afundou o Brasil na Segunda Guerra Mundial. Salto: Schoba, 2012; **AGRESSÃO**: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, para maiores detalhes do ataque do *U-507* e sobre as listas com os nomes dos brasileiros mortos nos ataques.

³²¹ ROHWER, op. cit., p. 15.

³²² Ibidem.

³²³ APEJE, Jornal do Commercio, 19/08/42, p. 2.

A depredação de casas comerciais que eram de pessoas de origem dos países do Eixo por uma parte dos revoltantes, esse episódio ficou conhecido como o “quebra-quebra” do dia 18 de agosto. Testemunha ocular desse acontecimento, Rostand Paraíso conta-nos que:

Ante a iminência de sérios conflitos, algumas casas comerciais fechavam suas portas e nós, estudantes, éramos dispensados pelos diretores dos colégios, com recomendações expressas para nos dirigirmos às nossas residências e não ficarmos nas ruas. O que quase ninguém fazia, tal a nossa curiosidade em testemunhar aqueles atos de represália e que tanto aguçavam nosso patriotismo ferido já em tantas ocasiões. Esse episódio ficou conhecido no Recife como ‘o quebra-quebra’, sendo inúmeras as casas depredadas, algumas por puro vandalismo, sacudindo-se, pelas suas portas e janelas, sofisticadas máquinas de escrever, dispendiosas máquinas fotográficas e outros utensílios que se quebravam nas calçadas, onde eram, ainda, pisoteados pela multidão enfurecida; noutras, havia a evidente finalidade de saque, pessoas carregando consigo pares de sapatos, canetas Parker e armações de óculos, principalmente daquelas que estavam tão em moda, a dos belos e vistosos óculos ray-ban.

Alguns, os que participavam daquele movimento por motivos apenas patrióticos, visando pura e simplesmente a indenização dos nossos navios, lançavam o material obtido nos postos de recolhimento, aumentando cada vez mais as ‘pirâmides’ que iriam contribuir para o soerguimento da nossa Marinha.

Vi, pessoalmente - quando, após as aulas no Liceu Pernambucano, eu me dirigia para a Soledade, para pegar o bondinho da Tramways -, uma turba incontrolável a invadir o prédio da Fratelli Vita, na Soledade, a depredá-lo, a lançar pedras (uma delas quebrando o seu velho e bonito relógio, o nosso Big Ben, que diariamente nos advertia quanto ao horário de chegada no colégio), e lembro-me até que, numa de suas janelas, um provável funcionário balançava uma enorme bandeira brasileira, como a dizer que aquela era uma empresa, apesar da sua origem italiana, de pessoas que nada tinham a ver com a guerra e que contribuíam, talvez mais do que muitos brasileiros, para o progresso de nossa cidade e que, como tal, deveria ser preservada.

Na sorveteria Gemba, na Praça Joaquim Nabuco, soubéramos depois, lançara-se gás sulfídrico e depredara-se suas instalações, o que obrigou a permanecer fechada por um longo período. Depredações semelhantes sofreram a Casa Vanthuil, a Herman Stolz (na Marquês de Olinda, quase defronte à Associação Comercial), o Regulador da Marinha, a Gino Luchesi, a Joalheria Louvre, a Sloper, a Casa Lohner e tantas outras, saindo os invasores, segundo testemunhas oculares, com caixas e mais caixas de sapatos e com uma quantidade tal de canetas, relógios e armações de óculos que daria para abastecer várias lojas por anos a fio.

Os populares, exaltados, se dirigiam à Praça da República, onde, da sacada do Palácio, o interventor Agamenon Magalhães dizia palavras (‘prefiro errar com o povo a acertar sem ele’) que eram interpretadas como de apoio ao movimento popular e eram acolhidas com aplausos ensurdecedores [...].³²⁴

Um efeito direto que a população do Recife passaria a ter que conviver agora era o *black-out* diário. Havia boatos alarmantes de que a cidade seria assaltada a qualquer hora da noite. As casas tiveram que tapar suas janelas com panos, as brechas com algodão, evitar ao máximo que qualquer feixe de luz servisse de alvo para os submarinos. O medo, a apreensão, o inesperado, também passaram a fazer parte da vida do recifense nesse período de incerteza.

³²⁴ PARAÍSO, op. cit., pp. 125-127.



Figura 22 - Aspectos dos protestos feitos no Recife contra a agressão dos submarinos do Eixo aos navios brasileiros em agosto de 1942.

Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 19/08/1942, p. 1.

Em contrapartida, a Força-Tarefa 23 reagiu prontamente aos ataques do Eixo à navegação brasileira e atendendo aos pedidos de auxílio de seu aliado procurou enviar uma força para destruir o submarino agressor. Da força disponível para cumprir tal missão, a Força-Tarefa 23 só tinha à pronta disposição o destróier *Somers*, o destróier-tênder auxiliar *Humboldt* e uma seção do Esquadrão de Patrulha 83 (VP-83). Eles passariam a formar o Grupo-Tarefa 23.8 (*Killer Sub Group*).³²⁵

As varreduras iniciaram no dia 17 e foram levadas adiante até o dia 29 de agosto. As tentativas feitas pelos navios de superfície se mostraram infrutíferas. Foi um avião *Catalina*, 83-P-1, o único que chegou a descobrir e atacar o *U-507*. Quando estava na posição 13°52'S, 38°00'W, ao entardecer do dia 18, o piloto Segundo-Tenente John M. Lacey, foi quem avistou um submarino navegando na superfície no sentido noroeste, as condições climáticas e

³²⁵ De acordo com o "War Diary", NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKFOR 23, no intervalo de 15 até 27 de agosto de 1942, como dito acima, apenas o *U.S.S. Somers*, *U.S.S. Humboldt* e o *VP-83* eram as unidades disponíveis e mais próximas da área dos afundamentos. As demais unidades estavam da seguinte forma: *U.S.S. McDougal* estava saindo de Charlestone, SC, até a *Base Dog* (16/08 - 25/08); *U.S.S. Milwaukee* e *U.S.S. Moffett* estavam na *Base Dog*; *U.S.S. Thrush* estava em Natal; *U.S.S. Omaha* e *U.S.S. Davis* estavam em missão de patrulha na "Area Dog", e depois rumariam para Montevideo, 22/08; *U.S.S. Cincinnati* e *U.S.S. Winslow* estavam na Ilha de Ascensão; *U.S.S. Memphis* e *U.S.S. Jouett* estavam patrulhando a área da *Base Fox* - Ilhas Trindade-Martim Vás; *U.S.S. Merrimack*, *U.S.S. Patoka* e *YO-138* estavam ancorados na *Base Fox*.

visibilidade estavam perfeitas. Então foi decidido descer até uma altitude de 15 milhas e depois oito milhas para confirmar que era um submarino de nação inimiga. Tendo em vista a preocupação de o submarino escapar submergindo, manobra que levava em média uns 40 a 45 segundos para o *Tipo IX*, o piloto do *Catalina* manobrou a aeronave violentamente e mergulhou para atacá-lo a cerca de 100 pés de altitude. Foram soltas quatro bombas de profundidade para explodirem em intervalos intercalados, sendo que uma explodiu a cerca de 15 pés do inimigo. Os artilheiros da aeronave também abriram fogo com metralhadores calibre .50 obtendo bons resultados. De acordo com o relatório do ataque, o submarino pareceu ter sofrido danos consideráveis, pois pareceu que seus motores tinham parado de funcionar; enquanto outros tripulantes do avião disseram ver o submarino afundar lentamente, adernando num ângulo de 90 graus.³²⁶



Figura 23 - PBY-5A *Catalina* 83-P-7 BuNo 2480 do VP-83, desembarcando os dois únicos sobreviventes do submarino *U-164* em Natal, 23/01/43.

Foi um avião semelhante que atacou o submarino alemão *U-507* no dia 18 de agosto, mas sem sucesso.

Fonte: Disponível em: < <http://s1226.photobucket.com/user/wrgilman/media/PB4Y-1Liberator/antissub26.jpg.html> > Acesso em: 20 jan. 2014.

O ataque do avião do VP-83 evidentemente surpreendeu os alemães, pois estes nem tiveram tempo de responder efetivamente aos ataques com a artilharia antiaérea, apenas algumas rajadas foram deferidas no avião. O *Catalina* sobrevoou o local do ocorrido por trinta minutos, de modo que foi possível observar algumas manchas de escuras, mas que não eram de

³²⁶ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 64.

óleo, e algumas bolhas de ar. No entanto, o resultado final dado no relatório do avião 83-P-1 para o afundamento do submarino inimigo foi de não conclusivo.³²⁷

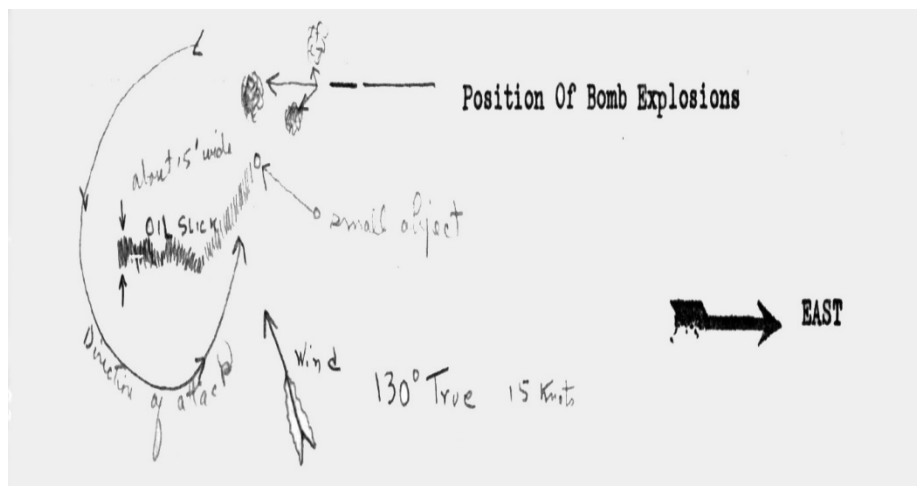


Figura 24 - Esboço feito pelo piloto do *Catalina* 83-P-1 do ataque ao *U-507*.

Fonte: NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, U.S. Aircraft - Action with the enemy, Report of Plane 83-P-1 (VP-83), 08/24/1942.

Embora o submarino agressor não fosse afundado nessa ocasião, as forças brasileira e norte-americana se fizeram presentes e em certo grau preparadas para defenderem o saliente nordestino contra as investidas do Eixo. Esse foi um período duro para a navegação Aliada no Atlântico, mas a moral de todos que lutavam contra o inimigo só fazia crescer bem como a importância do Recife na última fase dessa batalha.

3.3. A aliança das marinhas do Brasil, Estados Unidos e Inglaterra para defesa do Atlântico Sul

No início de 1942, a área designada para a Força-Tarefa 23 fazer cobertura era no Atlântico Sul até a latitude 10°, e a 20° no meridiano oeste. Nesse período, a cooperação com as forças britânicas sediadas na costa oriental da África ainda existia em um grau limitado, embora já houvesse um deslocamento de belonaves inglesas (*H.M.S. Diomedes* e *H.M.S. Despatch*) para servirem com os americanos. A presença dos ingleses em território ainda era de certa forma evitada devido ao embarço ocorrido com um navio brasileiro que trazia

³²⁷ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, U.S. Aircraft - Action with the enemy, Report of Plane 83-P-1 (VP-83), 08/24/1942, Lieutenant Commander, U.S.N., R. S. Clarke.

armamentos comprados na Alemanha para a defesa da costa brasileira. Assim, para evitar que um antagonismo maior ocorresse, o almirante Ingram despachou as belonaves inglesas para serviços na costa do Uruguai enquanto se arrefecia esse clima.

O almirante Ingram em meados de fevereiro teve uma conferência com o almirante Dodsworth Martins da Marinha do Brasil. Nessa ocasião ficou acordado que caberia aos brasileiros assumirem a organização, defesa e patrulha de sua costa. Pessoal de rádio da Força-Tarefa 23 seria designado para ensinar os procedimentos de comunicação e servir de elo entre as duas marinhas. O almirante brasileiro ainda se comprometeu em proporcionar instalações em território brasileiro para as forças americanas.

Quando o medo dos submarinos alemães fez com que o governo brasileiro decidisse congelar sua navegação, o almirante Ingram determinou a tratar o assunto com o chefe da empresa, ou seja, o presidente Vargas. Ele deixou o Recife a bordo do cruzador *Memphis* em 4 de abril, o cruzador primeramente fez uma viagem de nove dias até Montevideú. Lá várias conferências foram realizadas com o ministro norte-americano, adido naval americano e vários funcionários uruguaios. Tudo correu muito bem. Daí resultou um acordo através do qual a Marinha dos Estados Unidos poderia utilizar os serviços de uma estação de recepção de rádio britânica em Montevideú, incluindo a participação no regime especial mantidas entre a estação e as Ilhas Falkland. O Governo do Uruguai ficou satisfeito com a visita, especialmente porque o posto de vice-almirante agora pertencia ao Comandante da *TF 23*. Estava claro que o Uruguai apoiaria os Estados Unidos a ponto de permitir o uso de seus portos e aeroportos. Excelentes provisões estariam disponíveis, principalmente carne bovina e trigo.³²⁸

De Montevideú o *Memphis* partiu para o Rio de Janeiro, chegando em 22 de abril. Aqui, o almirante conheceu o embaixador Jefferson Caffery, que ele não tinha conhecido antes, e o capitão Edward Brady, o assistente do Adido Naval americano, que ele conhecia bem. O Almirante e o Embaixador, guiados pelos dois funcionários norte-americanos, fizeram uma ronda de visitas de cortesia aos funcionários brasileiros. A personalidade bastante avassaladora de Oswaldo Aranha, ministro das Relações Exteriores do Brasil, foi impressionante, e o almirante também opinou favoravelmente sobre o general Góes Monteiro. Ele ficou particularmente impressionado com o almirante Mello, o chefe do Estado-Maior da Marinha do Brasil, que parecia um excelente oficial.³²⁹

³²⁸ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, pp. 48-49.

³²⁹ Idem, p. 49.

O presidente Vargas estava neste momento em Poços de Caldas. Ao saber que o Almirante estava no Rio, ele imediatamente pediu para vê-lo, e pediu que não viesse acompanhado de ninguém salvo o capitão Brady. Com o comandante E. J. Lanigan, mais tarde comandante da Base do Rio de Janeiro, pilotando o avião, o pequeno grupo voou para Poços de Caldas. No encontro das duas personalidades o capitão Brady, cujo português era fluente, atuou como intérprete. O presidente recebeu um relatório detalhado do atual estado das coisas. Foram incluídos itens como o efeito sobre o Brasil da ameaça dos submarinos, as medidas propostas pelo almirante para proteger o transporte neutro, e as necessidades das forças americanas. Como Vargas aprendeu os fatos da situação, ele fez muitas perguntas, todas inteligentes. Perto do fim da entrevista, o presidente agradeceu a mais clara sinopse da situação que até então nunca ninguém a tinha feito. Ele, então, fez uma pergunta final: se o almirante Ingram assumiria a responsabilidade pela proteção da navegação brasileira caso fosse paralisada? A resposta do Almirante era, sim, com uma reserva, ele não garantiria que seria inteiramente bem-sucedida. Os riscos eram mútuos e deveria ser compartilhados por todos. Em particular o almirante percebeu que os Estados Unidos teriam que suportar a culpa por tudo o que viesse a dar errado. Ele, no final, achou melhor assumir total responsabilidade pelos navios do Brasil. Quanto mais cedo eles estivessem navegando no mar novamente seria melhor para todos.³³⁰

Por volta de maio, o almirante a bordo do *Memphis* voltou a visitar o Recife. Lá ele teve a oportunidade de ter uma importante reunião com o brigadeiro Eduardo Gomes. Este estava ansioso por causa do perigo que os submarinos alemães poderiam representar para o Brasil. Desta forma, para o bem do Brasil, ele pôs à disposição das forças americanas os serviços da Força Aérea Brasileira. O almirante então providenciou um plano conjunto de cooperação das duas forças que seria assinado pelas partes. O plano previa dividir todos os aviões e tenderes disponíveis em dois Grupos-Tarefa, Laranja e Azul. O Grupo Laranja consistia de aviões de patrulha da Marinha dos Estados Unidos além dos tenderes atribuídos à Força-Tarefa 23. O Grupo Azul incluía todos os aviões da FAB disponíveis no Nordeste do Brasil. O Grupo Laranja faria patrulhas semi-semanais da rota mercante de Belém até o Rio, estaria preparado para explorar qualquer área designada, manter uma força de reserva. O Grupo Azul iria patrulhar as costas, rios navegáveis e enseadas, a partir de Fortaleza até Maceió, e manter um grupo de reserva. Ao estabelecer contato submarino, os dois grupos deveriam oferecer ajuda mútua na realização da missão principal, ou seja, a destruição do inimigo, e deveria manter a cobertura

³³⁰ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 50.

aérea da zona de perigo até que a ameaça fosse eliminada. Em caso da necessidade de uma ação conjunta das forças, o oficial mais graduado presente comandaria todo o grupo. O combustível para as operações dos Grupos-Tarefa seria providenciado pelo Observador Naval americano no Recife.³³¹

Em julho, algumas medidas importantes foram tomadas para melhorar a ligação, tanto com os britânicos quanto os brasileiros. O comandante J. P. W. Furze, *Royal Navy*, Adido Naval britânico nas Américas, visitou o Recife no dia 11 em companhia do Sr. P. S. Schor, assistente do Almirantado britânico. Lá eles conferiram com o almirante Ingram, vários membros de sua equipe, os adidos navais britânicos e norte-americanos do Rio, o observador naval do Recife e o capitão-de-corveta Archimedes Botelho Pires de Castro, da Marinha do Brasil. O tema da discussão foi a organização de um sistema de comunicação com a equipe de Inteligência britânica. Oficiais de Sua Majestade enviaram uma recomendação ao seu Almirantado que foi aceita. Ela chamava atenção para o fato de que a Força-Tarefa 23 necessitava de todas as informações sobre os movimentos de navios em sua área, bem como relatórios de inteligência naval de natureza operacional. Foi, portanto, recomendado que o almirante Ingram recebesse dos agentes de inteligência fixados em Montevidéu, Kingston, Freetown, e Capetown as mesmas informações que os navios de guerra britânicos recebiam. Este foi um passo importante para a unificação da Campanha do Atlântico Sul.³³²

Com o ataque do submarino alemão *U-507* aos navios brasileiros em sua própria costa, em meados de agosto, uma nova situação emergia e necessitava de uma cooperação mais estreita, tendo um plano de operações comum para a defesa do Atlântico Sul. Por volta do dia 21 de agosto, após prestar suas condolências ao Ministro da Marinha e ao presidente Vargas pela grande perda que seu povo tinha sofrido, o almirante Ingram teve que realizar várias conferências entre os próprios americanos e seus aliados naquele teatro, os brasileiros e britânicos.

Em Recife Ingram teve um rápido encontro com o almirante José Maria Neiva, comandante Naval do Nordeste, do qual foram feitos arranjos preliminares para operações conjuntas e troca de informações entre as duas Marinhas. A próxima conferência providenciada foi com o general Wooten Walsh, *U.S. Army*, que já se encontrava estabelecido no Brasil, sendo o Comandante do Transporte Aéreo do Exército Americano. Os arranjos aqui também foram feitos para a cooperação mútua e troca de informações, no qual foram incluídas as operações

³³¹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, pp. 52-53.

³³² Idem, p. 58.

na Ilha de Ascensão que estava sob controle do Exército Americano. “A crítica às vezes ouvida em que a disputa entre os comandantes do *U.S. Army* e da *Navy* pelo o controle operacional de um certo teatro de guerra quase sempre levava à um fracasso na cooperação das duas forças, no teatro do Atlântico Sul, especialmente no Brasil, não teve a menor aplicação. O general Walsh percebeu que a campanha era principalmente uma empreitada da Marinha em que o papel do Exército seria necessariamente o de subordinado. Nenhum incidente ou atrito jamais marcou a relação entre as Forças Armadas americanas”.³³³

Outro elemento que vinha se arrastando por quase dois anos era o embaraço diplomático causado pela apreensão do cargueiro brasileiro *Buarque* pelos britânicos, no final de 1940, que carregava materiais-bélicos de origem alemã adquiridos pelo Brasil para a defesa da costa. Tal atitude gerou um ambiente diplomático muito pesado do Brasil contra o governo de Sua Majestade britânica e de seus súditos. No entanto, com a declaração de guerra do Brasil ao Eixo, as duas nações doravante estariam no mesmo lado. Esse fato abriu caminho para que o almirante Ingram preparasse um plano de operações tripartite no Atlântico Sul. Então, no dia 22 de agosto, ele recebeu do vice-almirante Pegram, que era o comandante da África Ocidental da *Royal Navy*³³⁴, um telegrama avisando que obtivera permissão de seu governo para voar de Freetown, Serra Leoa, até o Brasil no começo de setembro para tratarem desse assunto em uma conferência. Assim, a organização ficaria a cargo do Almirante americano e o transporte seria providenciado pelo *Ferry Command* do *Air Transport Command (ATC)*.³³⁵

O vice-almirante Pegram chegou ao Recife de avião procedente de Freetown em 03 de setembro, e imediatamente iniciou uma série de conferências de estado-maior que duraram seis dias.³³⁶ Nelas estavam presentes os Adidos Navais americanos e britânicos do Rio de Janeiro. Entre os principais assuntos discutidos entre os almirantes Pegram e Ingram estavam suas relações mútuas, as respectivas missões e o bloqueio da linha Recife-Takoradi.³³⁷ Nas conversações estavam presentes também os oficiais que operavam naquela área por longo tempo. No dia 09 de setembro, as conferências foram suspensas,³³⁸ tendo chegado às seguintes conclusões definitivas:

³³³ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 67.

³³⁴ Pegram tinha o posto de *RAWA (Rear Admiral West Africa)* da *Royal Navy*.

³³⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 68.

³³⁶ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKFOR 23, September 3, 1942, p. 6.

³³⁷ Takoradi então era uma colônia britânica na Costa do Ouro que fica um pouco abaixo de 5° N e 2° W.

³³⁸ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKFOR 23, September 9, 1942, p. 18.

O comandante, encarregado das operações que a Força-Tarefa 23 deveria executar, teria sede administrativa e quartel-general, além de um estado-maior competente, no Recife. Até que as instalações em terra estivessem prontas para ocupação, um vaso não combatente com alojamentos adequados poderia ser necessário, mas como o *Patoka* já estava servindo nesta finalidade, esta sugestão foi abandonada. O quartel-general em questão deveria ser o destinatário de todas as informações do tráfego marítimo e dos relatórios de operações, que poderiam ser rapidamente difundidas, se necessário, a partir de lá.³³⁹

Por razões operacionais, uma estação de rádio foi requisitada no Recife. Todo o pessoal militar Aliado, comandantes da Força Aérea e da Marinha que operavam na área estratégica vital Fortaleza-Natal-Recife deveria ter seus oficiais de ligação na sede de comando no Recife. As forças envolvidas lá numeravam em sete, e eram as seguintes: 1. Marinha do Brasil; 2. Exército Brasileiro; 3. Força Aérea Brasileira; 4. *U.S. Army Ferry Command*; 5. Serviço de Inteligência Britânico; 6. Um Centro de Informações para os Oficiais de Roteamento; 7. Estado-Maior dos Comandos Aliados.³⁴⁰

Deste modo, parecia não haver motivo para a manutenção das comunicações britânicas e do serviço de roteamento para a área, por isso sua suspensão foi defendida, com a recomendação adicional que as funções dessas agências fossem incorporadas no QG da Força. Por fim, o comandante do Atlântico Sul deveria ter liberdade de ação para avançar de avião para qualquer ponto crítico quando necessário.

Alguns arranjos mais limitados de cooperação estratégica também foram feitos naquela ocasião. No caso de uma unidade hostil que fosse reportada por alguma das Marinhas americana ou britânica, ambos os almirantes deveriam mover suas forças de forma independente até a posição do inimigo informada. A autoridade de coordenação da missão iria repousar com o almirante cujo relatório fosse originado. Para a consideração do Almirantado e do Ministério da Marinha Americana, a linha divisória entre os dois comandos no Atlântico Sul foi recomendada para revisão. Uma vez que as principais forças do *RAWA* estavam baseadas em Freetown, seria melhor para o comando do almirante Pegram ampliar ainda mais para Oeste naquela latitude. Da mesma forma, como a Força do Atlântico Sul estava baseada em Pernambuco, era aconselhável para o almirante Ingram ter seu comando mais a Leste naquela latitude, abrangendo a Ilha de Ascensão, onde as Forças Aéreas americanas já estavam baseadas desde o começo de 1942.³⁴¹

³³⁹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 69.

³⁴⁰ Idem, p. 70.

³⁴¹ Idem, pp. 70-71.

Para a cooperação tática, o arranjo acordado era ter o *Senior Naval Officer Present*, de qualquer comando, coordenando a ação sempre que necessário. Se a identidade de tal oficial não pudesse ser manifestada de imediato, o comandante de qualquer Força que tenha percebido a necessidade de uma ação tática deveria coordená-la. No entanto, a *ComSoLantFor*³⁴² e *RAWA* deveriam tomar medidas para manter-se mutuamente informados dos postos e antiguidade dos oficiais com maior probabilidade de assumir esta responsabilidade. Outra pendência foi o fornecimento de um código de sinal tático comum. Na pendência desta, as forças britânicas e norte-americanas deveriam operar independentemente em mútuo apoio de acordo com os princípios gerais, os navios que entrassem em ação evitariam interferir com o fogo daqueles que já estivessem engajados na ação contra o inimigo.³⁴³

O último passo para ter um pacto tripartite para o Atlântico Sul foi dado logo após o encerramento da rodada de conferências britânico-americana, no qual foi buscado um enquadramento das forças brasileiras, especialmente a naval, com o plano comum levantado pelos americanos. Como já foi dito mais acima, a Marinha do Brasil desde o começo de 1942 já vinha cooperando com os americanos, logo quando o Brasil declarou guerra ao Eixo, o capitão-de-mar-e-guerra Dutra, comandante da Divisão de Cruzadores, se apresentou ao almirante Ingram informando-o que recebeu instruções do Estado-Maior da Marinha do Brasil para operar juntamente com a Força-Tarefa 23.

No dia 12 de setembro, o adido naval americano no Rio informou o almirante Ingram que o ministro da Marinha do Brasil tinha recebido ordens do presidente Vargas para que colocasse suas forças sob às ordens do comandante da Força do Atlântico Sul.³⁴⁴ A última foi uma nova designação, feita neste momento pelo presidente dos Estados Unidos, que designou o vice-almirante Jonas H. Ingram como o Comandante da Força do Atlântico Sul. *COMINCH* encaminhou os parabéns através da *ComSoLantFor* à Marinha do Brasil por sua cooperação na derrota do inimigo que interdita o transporte entre Trinidad e as bases brasileiras.³⁴⁵ Este ato “abolía a Força-Tarefa 23. Nesse particular agora restava apenas mais um item de reconhecimento a ser recebido, a elevação da Força do Atlântico Sul ao status de Frota, que aconteceria no início de 1943”.³⁴⁶

³⁴² *Commander South Atlantic Force* ou Comandante-em-chefe da Força do Atlântico Sul da *U.S. Navy*.

³⁴³ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 71.

³⁴⁴ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKFOR 23, September 12, 1942, p. 24.

³⁴⁵ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKFOR 23, September 16, 1942, p. 32.

³⁴⁶ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 72.

A fim de fixar o uso dos navios de guerra brasileiros da forma mais efetiva, o almirante Ingram emitiu a Ordem de Operações Combinadas No. 1-42. Esta se referia principalmente às atribuições das embarcações navais brasileiras que operavam nas águas setentrionais brasileiras quanto aos quesitos de Tarefa, Força, Grupo e Unidade.³⁴⁷ Esta ordem criava a Força-Tarefa 1, que consistia de todas as unidades que serviam sob o comando do capitão-de-mar-e-guerra Dutra, que se tornou comandante da Força-Tarefa. Ela então foi dividida em três Grupos-Tarefa: Afirm, Baker e Cast. GT³⁴⁸ Afirm consistia unicamente do próprio navio capitânia do capitão-de-mar-e-guerra Dutra, o cruzador *Rio Grande do Sul*. Seis navios menores comporiam o GT Baker: *Caravelas*, *Carioca*, *Cabedelo*, *Camocim*, *Cananéia*, e *Camaquã*, sob o comando do capitão-de-corveta Macedo Soares. O GT Cast continha dois *Patrol Crafts*, ex-americanos, que foram entregues à Marinha do Brasil e rebatizados de *Guaporé* e *Gurupi*. Este Grupo-Tarefa era comandado pelo capitão-de-fragata Cox.³⁴⁹

Em suma a Ordem No. 1-42 começava por afirmar que os submarinos já estavam operando na costa nordeste do Brasil, e que invasores de superfície poderiam ser esperados. Entre outros perigos a serem antecipados estavam o ato de colocar minas nas proximidades dos portos, o desembarque de agentes inimigos em território brasileiro, e até mesmo o canhoneio de instalações da costa por submarinos inimigos. A Força-Tarefa 1 tinha como obrigação geral, em cooperação com a Força do Atlântico Sul da *U.S. Navy*, a proteção da navegação do Rio de Janeiro até Trinidad. Outra parte da missão era destruir as forças inimigas que entrassem em zonas marítimas contíguas à costa dentro da área de operação. Então, seguiam os deveres individuais dos Grupos. O negócio do GT Afirm seria escoltar os navios mercantes e patrulhar as rotas marítimas, conforme instruções. Os GTs Baker e Cast iriam fornecer escolta de comboios. Junto com isso, vinha a atribuição geral de procurar e destruir todos os submarinos e navios de superfície que porventura entrasse na área, e de proteger as cidades costeiras brasileiras.³⁵⁰

É válido ressaltar que a cooperação das Marinhas brasileira e norte-americana se dava principalmente nas questões operacionais. A Marinha do Brasil deveria ser responsável pelo apoio logístico de sua Força-Tarefa, apesar de todo auxílio das Forças dos Estados Unidos estaria prontamente disponível case fosse solicitado. O comando administrativo dos navios

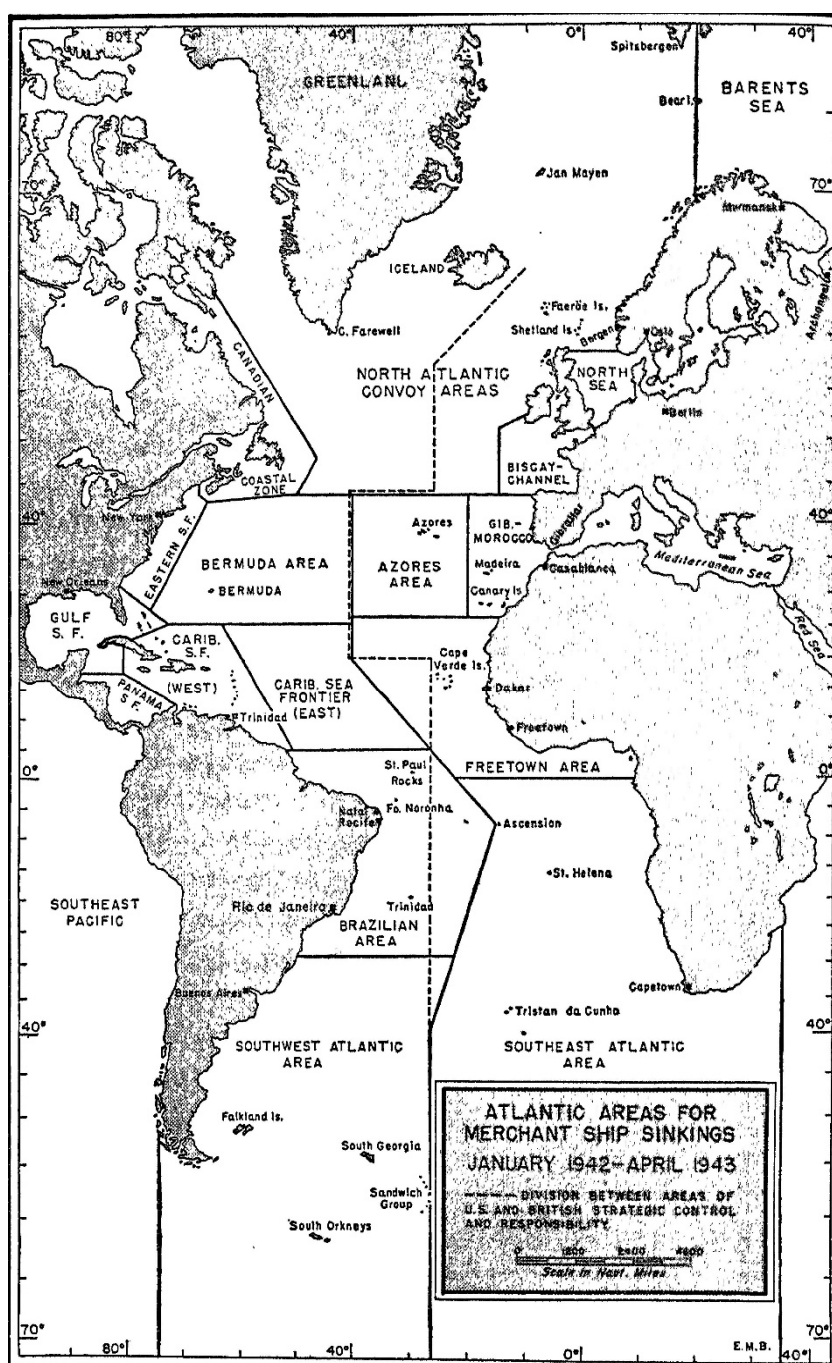
³⁴⁷ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMTASKFOR 23, September 25, 1942, p. 50.

³⁴⁸ Grupo-Tarefa.

³⁴⁹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 72.

³⁵⁰ Idem, pp. 72-73.

brasileiros também era de inteira responsabilidade de seus próprios oficiais, o adestramento se daria pelas duas Forças de acordo com o tipo de tecnologia, armamento etc. Quando em escolta composta de unidades de ambas as Marinhas o oficial de maior patente presente iria assumir o comando operacional das demais unidades.³⁵¹



Mapa 01 - Divisão do Atlântico em áreas controladas pelos Estados Unidos e Inglaterra e seus Aliados.
 Fonte: MORISON, Samuel Eliot. **The Battle of the Atlantic**: September 1939 - May 1943. 1st ed. Boston: Little, Brown and Company, v. 1, 1947, p. 408.

³⁵¹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 73.

Desta forma, depois de passado o grande susto inicial que os ataques dos submarinos inimigos trouxe aos brasileiros, com a cooperação entre as três nações Aliadas, a expansão da rede de bases no Brasil, de forma especial o papel da base naval no Recife, a região do Saliente Nordestino se tornaria uma área intensamente vigiada e protegida, fazendo parte do sistema unificado de comboios Aliados, bem como altamente perigosa para os submarinos e furadores de bloqueio que por lá viessem a singrar.

CAPÍTULO IV

O RECIFE ELEVADO À CATEGORIA DE BASE MILITAR DE 1ª CLASSE

A ameaça submarina à navegação na área do Atlântico Sul, no início de 1943, ainda permanecia grave, sendo todos os esforços direcionados para a proteção dos navios amigos que navegassem nas águas brasileiras e adjacentes. Esse período da guerra marca o recrudescimento Aliado para a produção de mais navios mercantes, para dispor de escoltas para os comboios, para criação de grupos-tarefa específicos para destruição de submarinos, para cobrir o Atlântico de cobertura aérea. Enquanto do lado da Alemanha houve a tentativa de interromper a passagem dos comboios no Atlântico Norte e águas adjacentes a partir do uso das “matilhas” de submarinos dispostos em suas rotas de passagem.

Especificamente sobre as operações navais alemãs levadas a cabo nessa fase em águas brasileiras, o professor Jürgen Rohwer a classifica como um “terceiro período”, onde:

Começa com a declaração de guerra em agosto de 1942 e vai ao verão de 1943. Como o esforço principal dos submarinos alemães na guerra é concentrado nas derrotas dos comboios do Atlântico Norte, durante este período, até maio de 1943, somente poucos - parte alemães, parte italianos - são enviados para as águas brasileiras, principalmente para divertir algumas forças anti-submarino dos Aliados, fora da principal área de operações. As poucas operações de submarinos escoteiros conseguiram poucos sucessos, mas permitiram ao mesmo tempo que as forças americanas e brasileiras na área tivessem tempo para se organizar, treinar e fazer exercícios com as esquadrilhas aéreas e grupos de escolta nas operações de comboio.³⁵²

Essa atenção prestada à questão da ameaça submarina foi o carro-chefe das discussões realizadas por um plenário de chefes de estados-maiores britânico e norte-americano e seus respectivos chefes de Estado, o primeiro-ministro britânico Winston Churchill e o presidente dos Estados Unidos Franklin Roosevelt, entre os dias 14 a 23 de janeiro de 1943, na cidade marroquina de Casablanca. Das muitas decisões alcançadas em Casablanca, nenhuma outra foi classificada como mais urgente nas mentes dos conferencistas do que a proteção da navegação Aliada e da destruição da força submarina alemã. Esta missão foi explicitamente e oficialmente outorgada como a “primeira obrigação”³⁵³ (ou prioridade) no balanço militar Aliado para o ano de 1943.

³⁵² ROHWER, op. cit. p. 37.

³⁵³ Churchill proclamou esta decisão como a: “*‘First Charge’ Declaration*”, onde “*The Defeat of the U-boat must remain a first charge on the resources of the United Nations*”. CHURCHILL, 1985, op. cit., p. 109.

Na Conferência de Casablanca os britânicos e norte-americanos combinaram juntamente que a destruição dos submarinos alemães deveria permanecer como a primeira ordem nos recursos das Nações Unidas, desde que caso esta falhasse, tudo então fracassaria. Como efeito dessa decisão, os Estados Unidos conferiram uma prioridade “triplo-A” para a construção de destroieres de escolta, porta-aviões e aeronaves anti-submarino.

Durante a Conferência de Casablanca, a crítica deficiência da navegação Aliada persistiu como o fator-chave nas principais decisões acordadas. Para Clay Blair:

A perda de navegação Aliada no ano de 1942 devido às diversas causas, atingiu a cifra de 1.664 embarcações, num total de 7.8 milhões de toneladas. Deste número, foi calculado que os submarinos do Eixo afundaram cerca de 1.160 navios, equivalente a cerca de 6,25 milhões de toneladas, mais da metade desse número ocorrido em águas da América do Norte.³⁵⁴

Em consequência, os Aliados deveriam preparar um esforço completo na ofensiva contra a força submarina alemã. Dentre as numerosas medidas a serem tomadas, podemos citar algumas: 1. a força de bombardeiros-pesados britânica e norte-americana deveriam aumentar os ataques nas bases de submarinos na costa atlântica francesa; 2. os bombardeiros-pesados deveriam bombardear as cidades alemãs sabidamente conhecidas de ter estaleiros de submarinos e fábricas que produzissem importantes componentes como motores a diesel e baterias; 3. o Comando Costeiro da Real Força Aérea deveria montar operações de caça e destruição na baía de Biscaia de modo a interditar a saída e chegada dos submarinos em suas bases na França.³⁵⁵ Também houve um esforço para que fosse incluído na decisão final da conferência a criação de um comando único Aliado de todas as forças anti-submarina, mas com a insistência do almirante King, que era contrário em colocar navios norte-americanos sob um comando “estrangeiro” (*i.e.* da Comunidade Britânica), essa ideia foi descartada.³⁵⁶ Por fim, outra importante decisão tomada em Casablanca, sendo a única que chegou ao conhecimento do público, foi a resolução em aceitar nada menos do que a “rendição incondicional” da Alemanha, Itália e Japão.

Ora, percebemos nessa “terceira fase” da Campanha do Atlântico Sul a expansão das instalações militares norte-americanas em território brasileiro como seguidora dos acordos tomados em Casablanca para desinfestar as águas meridionais do Atlântico da ameaça submarina. No Recife, particularmente, identificamos a definição do uso das instalações

³⁵⁴ BLAIR, 1998, op. cit., p. 161.

³⁵⁵ Cf. BLAIR, 1998, op. cit., pp. 162-163, para ver as medidas restantes acordadas na Conferência de Casablanca referente à questão da Batalha do Atlântico.

³⁵⁶ BLAIR, 1998, op. cit., p. 161.

militares em terra pelas forças norte-americanas como uma base adequada para o desempenho de sua missão no Atlântico Sul.

4.1. A Força do Atlântico Sul elevada ao patamar de Esquadra: nasce a Quarta Esquadra da U.S. Navy

Em 20 de fevereiro, notícias enviadas de Washington ao QG das Forças norte-americanas sediada no Recife traziam consigo um ar de iminente mudança na estrutura organizacional da *U.S. Navy*, que muitos acreditavam estar de certa forma atrasada.³⁵⁷ O comandante-em-chefe da Esquadra Norte-Americana, almirante Ernest King, enviou a informação por despacho pelo qual a Força do Atlântico Sul passaria a ser chamada de Quarta Esquadra (*Fourth Fleet*). Esse novo *status* passaria a ser válido a partir do dia 15 de março. Nesse despacho ainda dizia que a partir daquela data toda a Esquadra Norte-Americana seria organizada em Esquadras numeradas. No interior destas unidades teriam Forças-Tarefas também numeradas que desempenhariam várias funções. As Forças-Tarefas que seriam designadas para a Quarta Esquadra seriam as de número 41 até 49.³⁵⁸

Antes da Guerra Civil, a Marinha dos Estados Unidos raramente teve um número suficiente de embarcações operando em um organizado grupo singular que o qualificasse ao dignificante status de “Esquadra”. No Golfo do México durante a Guerra do México, por exemplo, o esquadrão da Marinha consistia de um considerável número de navios, incluindo uma pequena quantidade de navios a vapor. A ausência de qualquer força naval hostil e o fato de que a principal tarefa da Marinha era apoiar as operações militares em terra, tornava desnecessária a organização de uma Esquadra em sua acepção moderna.

O ano de 1913 marca o início da linha direta da descendência (herança) que culminou na organização da esquadra com a qual a Marinha entrou na Segunda Guerra Mundial. Naquele ano o termo “esquadra”, de acordo com os Regulamentos da Marinha (*U.S. Navy Regulations, 1913, Chapter 3, Section 1, Article 226*), dizia que deveria denotar a agregação de forças de várias classes de navios em uma organização sob um comandante.³⁵⁹

³⁵⁷ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 126.

³⁵⁸ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMSOLANTFOR, 20 February 1943.

³⁵⁹ FURER, Julius Augustus. **Administration of the Navy Department in World War II**. Washington, DC: U.S. Government Printing Office, 1959, p. 173.

Em 1921 o termo “Força”, que era a principal subdivisão de uma Esquadra, teve a seguinte concepção de acordo com a Ordem Geral No. 30 das Instruções de Organização da Esquadra: “Força é um comando composto por uma série de navios ou unidades maiores, organizados para uma tarefa específica. Na organização de paz das Esquadras, os navios do mesmo tipo com seus navios-capitânia e navios-tênderes que forem designados para isso, em cada esquadra, constituem um primeiro plano; a tarefa específica de tal força seria o treinamento de unidades do mesmo tipo para a guerra. Durante as operações de guerra, as forças serão organizadas para realizar tarefas atribuídas pelo seu superior imediato”.

Em março de 1943, *COMINCH* instituiu o sistema de numeração de toda a Esquadra, fixando os números pares para as forças do Atlântico, e os números ímpares para as forças do Pacífico. A padronização da designação da esquadra conduziu para um sistema definitivo na designação da força-tarefa. A força seria numerada com dois dígitos, o primeiro dígito indicaria o número correspondente da esquadra a que pertencia, e o segundo corresponderia a sequência daquela esquadra. No caso do grupo-tarefa dentro dessa força era numerado a partir da adição de um dígito separado da Força-Tarefa (*TF*) por um ponto decimal. Para indicar uma Unidade-Tarefa (*Task Unit*) dentro de uma mesma força, seria adicionado mais um número precedido de outro ponto decimal. Assim, por exemplo, a Terceira Unidade-Tarefa do Segundo Grupo-Tarefa da Primeira Força-Tarefa da Quarta Esquadra seria numerada 41.2.3.

Esse sistema se mostrou importante pela flexibilidade, autonomia, rapidez que as mudanças da guerra naval traziam. Quando uma certa urgência operacional surgia, uma força-tarefa poderia ser organizada rapidamente para responder àquela urgência; quando uma missão era completada, aquela força-tarefa particular poderia ser mantida para outro uso ou poderia ser dissolvida. Em nenhum caso um comandante de uma força-tarefa operacional precisaria se envolver com questões administrativas e afins.³⁶⁰ Esse sistema se adaptou bem às necessidades operacionais que surgiam no dia-a-dia nos diversos teatros de operações, sendo fruto de processos evolucionários e revolucionários. A velocidade do movimento e das comunicações que foram se desenvolvendo ao longo das fronteiras da ciência fizeram as mudanças na estratégia e tática possíveis, que não teriam sido tentadas nos anos iniciais. Essa separação de deveres e funções aumentou a eficiência das forças combativas, sendo-lhes permitida agir imediatamente em qualquer lugar que fosse preciso.³⁶¹

Do anúncio recebido em 20 de fevereiro que a Força do Atlântico Sul seria renomeada e elevada ao patamar de Esquadra até meados de 1943, nenhuma definição específica atualizada

³⁶⁰ FURER, op. cit., p. 188.

³⁶¹ Idem, pp. 193-194.

quanto às tarefas, obrigações e objetivos que essa nova força desempenharia no teatro do Atlântico Sul tinha sido estipulada por escrito e despachada para todas as forças subordinadas. No dia 15 de março, quando a Força passou a ser a Quarta Esquadra, a Esquadra do Atlântico enviou um Despacho n. 010303 que modificava alguns pontos do plano de operações base de 1942 (Op. Plan No. 3-42). Segundo Duarte,

O Plano de Operações da Esquadra cingia-se em prescrever às suas unidades atuar no sentido das tarefas até então prescritas, que eram muito gerais e perfeitamente óbvias: (1) Dirigir as próprias operações e as das Forças Aliadas, colocadas sob o comando da 4ª Esquadra de acordo com os ajustamentos aprovados; (2) Exercer o controle da subárea do Atlântico Sul; (3) Cooperar com os Estados Unidos do Brasil na defesa de suas áreas costeiras; (4) Operar e proteger os comboios de comércio entre os portos de Trinidad e do Brasil; (5) Interceptar e destruir os corsários e rompedores de bloqueio inimigos; (6) Usar os portos sul-americanos disponíveis entre Trinidad e as bases avançadas, e as bases de Guantánamo e de San Juan como base de casa.³⁶²

Basicamente essas instruções já vinham sendo executadas pelas Forças norte-americanas e brasileiras desde meados de 1942, antes mesmo da criação da Quarta Esquadra. Duarte ainda fala de uma resolução que foi aprovada pelos dois países para o “controle estratégico das operações no subsetor do Atlântico Sul” em abril de 1943. Fruto do interesse mútuo na defesa do Hemisfério Ocidental, o Brasil e os Estados Unidos desde maio de 1942 assinaram acordos que criavam comissões mistas, compostas de militares do Exército, Marinha e Força Aérea, atribuindo-lhes a tarefa de elaborar planos, normas e estabelecer acordos necessários à defesa mútua. Deste modo, em 03 de abril de 1943, foi definida a Resolução No. 11 que definia de modo completo as atribuições e a forma de coordenação entre as Forças Armadas brasileiras e norte-americanas, ela prescrevia:

- a) Que a parte da subárea do Atlântico Sul, adjacente à costa do Brasil, seja considerada como área cuja responsabilidade estratégica cabe conjuntamente ao Brasil e aos Estados Unidos.
- b) Que o Comando da Força do Atlântico Sul comandará, seguindo os princípios de unidade de comando, as unidades das Forças Navais e Aéreas do Brasil, que por este País forem colocadas sob o seu comando de operações. A unidade de comando acarreta, para o Comandante da Força do Atlântico Sul, a autoridade e a responsabilidade na coordenação das operações das Forças Armadas combinadas, sujeitas ao seu comando, no que se refere: à organização dos Grupos-Tarefa, ao estabelecimento das missões, à designação de objetivos e ao exercício do controle coordenador que ele considere necessário para garantir o sucesso das operações. A unidade de comando não autoriza o Comando da Força do Atlântico Sul a controlar a administração e a disciplina das Forças Brasileiras.
- c) Que o Brasil se responsabilize pela defesa terrestre de seu território e proteção dos estabelecimentos militares nele existentes.
- d) Que o Comandante da Força do Atlântico Sul coopere com as Forças Armadas do Brasil na defesa das áreas costeiras deste País.

³⁶² DUARTE, op. cit., p. 169.

e) Que o Comandante da Força do Atlântico Sul estabeleça as rotas e empregue as Forças Combinadas das Nações Unidas sob o seu comando para proteger o tráfego marítimo na subárea do Atlântico Sul.³⁶³

A partir dessas recomendações acordadas entre as duas nações, as operações marítimas, em alto mar e costeiras, ficariam sob o comando do almirante Ingram, comandante das Forças Aliadas do Atlântico Sul. Ele exerceria o controle estratégico nessa subárea³⁶⁴, bem como o tráfego na costa do Brasil; “a defesa do território e a proteção dos estabelecimentos militares neles existentes foram entregues à guarda do Exército”.³⁶⁵

Apenas no início do segundo semestre de 1943 foi que passou a vigorar um novo plano de operações para a Quarta Esquadra. O Plano No. 1-43 datado de 20 de maio era extenso e abrangente, e substituiu todos os planos, recomendações, acordos anteriormente em vigor. Ele dividia a força inteira em nove forças-tarefas, numeradas de 41 até 49. Primeiramente elencava e designava as forças-tarefas, em seguida tinham observações gerais quanto às hipóteses do estado atual da guerra no Atlântico e seus possíveis desdobramentos, informações relativas ao mutual apoio a ser representado pelas forças navais dos Estados Unidos, Inglaterra e Brasil. Por fim tratava pormenorizadamente das atribuições e deveres de cada uma das forças-tarefas e suas ramificações em todo a área do Brasil. Uma reafirmação da regra foi mantida nesse novo plano, quando as forças de diferentes nações operarem juntas, o oficial mais antigo presente deverá ser o coordenador.³⁶⁶

Em termos gerais o Plano No. 1-43 dizia que a escala dos ataques, nas condições da época, na área ocidental do Atlântico Sul, limitar-se-ia às incursões por forças aéreas, de superfície e submarinas, além de atos de sabotagem, de qualquer natureza, em navios e em terra. O emprego constante de furadores de bloqueio, inclusive submarinos para transporte de cargas, entre os territórios ocupados pela Alemanha e os ocupados pelo Japão deveria ser previsto. Para levar a cabo a defesa dessa área, as bases principais para os navios da Força Naval do Nordeste seriam Natal, Recife e Salvador, sendo o Rio de Janeiro a principal base para o Comando Naval do Centro. Por seu turno, as bases de Recife, Salvador e Rio de Janeiro são os principais postos avançados dos navios norte-americanos da Quarta Esquadra para as finalidades de repouso,

³⁶³ DUARTE, op. cit., p. 160.

³⁶⁴ De acordo com DUARTE, op. cit., pp. 159-160, o Acordo declarava que a área de operações das Forças do Atlântico Sul seria a subárea compreendida no Atlântico Ocidental, entre as latitudes de 10° N e 40° S, a oeste de uma linha que parte de coordenadas 10° N e 30° W, vai até a Ilha de Ascensão, incluindo esta e suas águas territoriais, e daí até o ponto de coordenadas 40° S e 26° W.

³⁶⁵ DUARTE, op. cit., p. 159.

³⁶⁶ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 141.

conservação e reabastecimento de combustíveis, suprimentos e sobressalentes de consumo, mantimentos e víveres frescos.

Os objetivos gerais do Comando da Quarta Esquadra eram:

- a) O controle do tráfego das áreas locais;
- b) A destruição ou captura das forças inimigas e navios mercantes;
- c) A destruição ou captura de navios comerciando direta ou indiretamente com o inimigo;
- d) A escolta de comboios entre Bahia e Trinidad, Trinidad e Bahia e fornecerá a cobertura aérea dos mesmos dentro da área determinada pela Esquadra;
- e) A patrulha das áreas marítimas sob a jurisdição deste Comando, com navios de superfície, aeronaves embarcadas e de terra, com os propósitos especificados nas letras *b* e *c* acima;
- f) A patrulha das águas adjacentes à costa brasileira e ilhas, empregando os meios aéreos e de superfície, para operações de ofensivas anti-submarina e para a defesa dos comboios;
- g) A destruição ou captura de forças expedicionárias inimigas nesta área; o apoio aos Comandos do Exército e Fronteira Marítima do Caribe na defesa de posições terrestres a fim de prevenir a extensão do poder militar inimigo na área do Atlântico Sul Ocidental.

A seguir nós traremos a designação das nove Forças-Tarefas e suas atribuições.

A Força-Tarefa 41 (Patrulha do Oceano), comandada pelo contra-almirante O. M. Read, consistia dos cruzadores leves *Omaha* (capitânia), *Milwaukee*, *Cincinnati*, *Marblehead* e *Memphis*. Esta faria: 1) em destacamentos os mais convenientes para a situação existente, cruzar na área do meio do oceano, como for ordenado, com o propósito específico de interceptar, capturar, ou destruir os furadores de bloqueio e os corsários inimigos; 2) efetuar varreduras periódicas e concentrações como for exigido pela situação estratégica; 3) normalmente ter como base Recife e Salvador, utilizando San Juan, Trinidad, Montevidéu, Ilhas Falklands e Rio de Janeiro como bases auxiliares, conforme for exigido para a execução da missão.

A Força-Tarefa 42 (Força de Escolta), comandada pelo capitão-de-fragata H. C. Robinson, consistia dos destroieres do *Desron 9* (*Moffett*, *Davis*, *Jouett*, *Somers* e *Winslow*) e outros temporariamente comissionados como *Borie*, *Goff*, *Barry*, *Kearney*, *Ellis*, *Roe*, *Livermore*, *Eberle*, *Alden* entre outros. Esta Força faria: 1) prover as escoltas de proteção para os comboios entre Trinidad e Brasil, normalmente em grupos de escolta de quatro ou mais

navios cada um. Tem-se em vista que navios deste grupo escoltem normalmente entre Trinidad e Recife, sendo substituídos para o Sul de Recife por unidades da Força-Tarefa 46; 2) prover os destróieres-líderes e destróieres ao Comandante da Força-Tarefa 41, conforme for ordenado, para escolta e cobertura das patrulhas no meio do oceano; 3) prover grupos de ataque anti-submarinos, e componentes de superfície de grupos combinados aero-marítimos de caça e destruição, conforme ordenado e segundo permitirem os navios disponíveis.

A Força-Tarefa 43, tinha em sua constituição o grupo de navios-aeródromos, cruzadores leves e destróieres que fossem ao longo do tempo comissionados para realizarem uma certa missão específica. Esta faria: 1) a patrulha da linha média do oceano, acompanhada de cruzadores leves e suas escoltas como for ordenado; 2) prover de cobertura aérea os comboios e unidades isoladas quando solicitado; 3) executar intensivas operações anti-submarinas independentemente ou em conjunto com outros navios de superfície e aeronaves quando ordenado; 4) cooperar com navios de superfície nos ataques aos corsários inimigos ou furadores de bloqueio; 5) investigar e esclarecer áreas, como for determinado.

A Força-Tarefa 44 (Ala Aérea da Esquadra 16), comandada pelo capitão-de-mar-e-guerra R. D. Lyon, consistia das Esquadrilhas de Patrulha 74, 94, 127 entre outras que seriam mais tarde incorporadas; Esquadrilhas de Dirigíveis 52, 53, e das bases aeronavais auxiliares em terra. Sua missão era: 1) patrulhar as águas ao longo da costa brasileira e a de Fernando de Noronha; 2) prover a cobertura aérea dos comboios e unidades isoladas quando solicitado; 3) executar intensivas operações anti-submarinas em conjunção com navios de superfície ou independentemente; 4) cooperar com navios de superfície nos ataques aos corsários ou furadores de bloqueio inimigos; 5) prover de elementos aéreos para a Força-Tarefa 45; 6) Utilizar as bases relacionadas no Grupo-Tarefa 43.³⁶⁷; 6) o tênder *Humboldt* manterá esquadrilhas nas bases principais ou nas bases avançadas conforme fosse determinado.

A Força-Tarefa 45 seria a responsável por grupos de ataque, onde navios e aviões das Forças-Tarefas 42, 43, 44, 46 e 49 poderiam ser designados. Assim ela conduziria as operações intensivas, coordenadas ou independente contra submarinos inimigos, caçando-os e destruindo-os, quando determinado.

A Força-Tarefa 46 era composta pela Força Naval do Nordeste da Marinha do Brasil, comandada pelo contra-almirante Soares Dutra, cuja capitânia estava no tênder *Belmonte* atracado ao molhe do cais do porto do Recife. A missão dada à Marinha do Brasil subordinada à Quarta Esquadra era: 1) prover normalmente os grupos-escolta dos comboios para Trinidad-

³⁶⁷ O Grupo-Tarefa 43.3 consistia nas bases aeronavais auxiliares em terra *i.e.* Amapá, Belém, Igarapé Assú, São Luiz, Fortaleza, Natal, Recife, Maceió, Bahia e Fernando de Noronha.

Bahia, comboios Bahia-Trinidad, assumindo o serviço ao largo de Recife, para os comboios T-B, e rendendo o serviço neste porto para os comboios B-T; 2) prover as escoltas de vaivém entre Belém e comboios B-T, T-B, quando pedido; 3) prover outras escoltas, quando pedido; 4) Prover a segurança anti-submarina de portos brasileiros por patrulhas de caça-submarinos.

A Força-Tarefa 47 era uma força mista, composta de navios-tênderes, navios-petroleiros, navios-auxiliares, navios-rebocadores, etc. Basicamente seu dever era: 1) prover os serviços de tênderes e suprimentos desta Esquadra e navios das nações Aliadas; 2) auxiliar os estabelecimentos de terra no cumprimento de sua missão; 3) varrer os canais e prestar outros serviços relativos à segurança dos portos, conforme fosse ordenado.

A Força-Tarefa 48 era a designação das bases em terra nos territórios brasileiro e uruguaio. O Recife ou *Base Fox* doravante seria denominado de Grupo-Tarefa 48.1. Outras bases importantes que faziam parte desta Força eram Salvador, Natal, Belém. A missão básica era desempenhar todas as funções correspondentes às de bases terrestres auxiliares que viessem a facilitar o cumprimento da missão desta Esquadra.

Por fim, a Força-Tarefa 49 era constituída pela Força Aérea Brasileira, dividida em três áreas de comando: Primeira Zona Aérea (coronel Apel Neto), Segunda Zona Aérea (brigadeiro Eduardo Gomes) e Terceira Zona Aérea (brigadeiro Heitor Varady). Sua missão era: 1) patrulhar as áreas marítimas ao longo da costa brasileira; 2) prover cobertura para os comboios e as unidades independentes, cooperando com as unidades aéreas e de superfície brasileiras e norte-americanas; 3) realizar intensivas operações anti-submarinas em conjunto com unidades aéreas norte-americanas, unidades de superfície norte-americanas e brasileiras ou independentemente; 4) realizar intensivo programa de exercícios que viessem assegurar a eficiência do pessoal e do material em combate. Intensificar o treinamento da guerra anti-submarina. Cooperar com a Força-Tarefa 44 para assegurar a utilização máxima dos meios de treinamento por ambas as Forças; 5) tornar as bases aéreas sob o controle dos respectivos Comandantes de Grupos, disponíveis para uso de outros grupos para facilitar do melhor modo o cumprimento da missão.

Ora, como pode-se notar a estrutura da Quarta Esquadra era bem complexa e correspondia a todas as exigências operacionais que a Batalha do Atlântico denotou nessa fase em que as forças Aliadas buscaram suplantar a ameaça dos ataques dos submarinos à navegação pelos oceanos. Um grande número de belonaves, aeronaves e pessoal foram transferidos para o Brasil, especialmente para as regiões Norte e Nordeste. Foi nesse contexto que vislumbramos o processo definitivo de estacionamento das embarcações e seu pessoal em terra a partir de uma aceleração no esforço de levantar, construir e estabelecer as instalações em terra (*ashore*) i.e. a

Força do Atlântico Sul, doravante passaria a usar as instalações no território brasileiro permanentemente como suas bases principais para levarem a cabo suas missões. Por seu turno, o Recife passaria a ser o centro preeminente das questões administrativas, militares e decisórias da Esquadra na subárea brasileira.

4.2. Fox se torna a base central da Quarta Esquadra

O ano de 1943 viu a expansão em terra ser realizada além de qualquer limite, que em um curto período de tempo atrás não teria sido julgado como uma execução possível. Em janeiro, as instalações em terra tinham sido pequenas. Doze meses mais tarde várias delas tinham crescido em proporções significativas, e outras que, a partir de praticamente nada, haviam surgido em atividades de dimensões consideráveis. Embora os navios da Esquadra em um certo período permanecessem frequentemente por pouco tempo ancorados em seus portos, o Recife, nesse período, sofreu um aumento considerável das forças norte-americanas em terra, tanto de pessoal de estado-maior, administrativo, de ligação e combativo, como também de instalações de apoio.

Ainda em janeiro, o prefeito do Recife, Novais Filho, em uma mensagem veiculada na imprensa, já abordava a relação entre o Recife e a guerra. Para ele:

Não há negar que a guerra nos trouxe grandes vantagens. Muitas obras tem sido levantadas a efeito, muitas tropas de terra, mar e ar estão sediadas no Recife. E onde há tropa há poder aquisitivo certo, há animação para o comércio, para os produtores, surge a prosperidade.

Sob este aspecto, é inegável que o Recife tem adquirido em meses de guerra o que não conseguiria em anos de paz.

A permanência de navios no nosso porto abre ao comércio local muita possibilidade, entregando uma freguesia que compra e paga.

Muitos dignos brasileiros, membros das classes armadas, agora é que nos estão conhecendo. E assim está se realizando um intercâmbio de vivo interesse aos próprios destinos da nacionalidade. O sul e o norte se conhecem e se estreitam numa íntima e confiante colaboração pelo Brasil.³⁶⁸

Por outro lado, o prefeito também não deixa de levantar um problema que a cidade vinha sentindo - a falta, a diminuição de certos produtos no mercado *e.g.* cimento, combustível, certos gêneros alimentícios entre outros. Assim, ainda segundo Novais Filho:

³⁶⁸ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 21/01/1943, p. 3.

Existem, porém, outros fatores que a guerra nos apresenta: Recife é o ponto cobiçado pelo ataque inimigo, porém está alerta e vigilante. Tem suas condições de vida, no que diz respeito a abastecimento, muito sobrecarregadas, sobretudo considerando-se os últimos embaraços impostos à navegação.

Daí resultaram dificuldades administrativas de toda ordem. Vimos estacionar serviços importantes. A falta de cimento, por exemplo, veio retardar o avanço de muitas obras. Os serviços de calçamento estão parados, as reposições de trechos arrancados por necessidade de trabalhos do saneamento, água, etc., já se fazem com dificuldade. Não há cimento nem asfalto, não há mesmo madeira, tão grande é a sua procura para obras de caráter militar.

Vários grandes edifícios suspenderam seus trabalhos de construção, outros veem-se sem elevadores e sem alguns materiais que dependem de transporte marítimo. A ponte Duarte Coelho aguarda a chegada de vários materiais.

Nos serviços públicos, objetos de toda ordem para oficinas, transportes, etc., atingem preços tais que é impossível, dentro das normais dotações orçamentárias, manter o mesmo ritmo de trabalho.

O operário passa a se alimentar pior, pois o aumento do custo de vida lhe impõe uma ração menor, e daí o decréscimo de seus rendimentos no trabalho. Tudo isso reunido traz prejuízos ao lado das consequências que enumerei.³⁶⁹

Por fim, esperançoso, ele conclui afirmando que:

A hora, porém, é de restrições, é de esforço, de luta e de fé. Felizmente, Pernambuco está oferecendo nobilitante exemplo de resistência e de colaboração. Suas forças produtoras se desdobram, seus trabalhadores não descansam, o seu governo apoia e ajuda todas as providências que a guerra tornou necessárias.

Ninguém se esquivava nem se põe ao largo, mas, pelo contrário, todos cooperam com entusiasmo, vibração e espírito de brasilidade.³⁷⁰

Dessa mensagem do prefeito do Recife podemos sublinhar alguns “efeitos” pertinentes: 1. pelo fato da guerra ter alcançado diretamente a cidade, de modo que esta passasse a fazer parte ativa da contenda, transformando-a em uma base militar, repleta de soldados de várias nacionalidades, trouxe um aumento da demanda dos serviços de todas ordens. Esse aumento de pessoal deu para a vida econômica da cidade uma espécie de alívio, por causa do estado de guerra imperante. 2. por sua vez, no entanto, a grande injeção de moeda circulante na economia local e o aumento da demanda, trouxeram consigo a inflação de certos bens e serviços, bem como a própria escassez ou falta de produtos no mercado livre.

Essa situação de racionamento, escassez, economia e esforço de guerra que o conflito ajudou a tornar mais nítido era comumente veiculada nos meios de comunicação, pela imprensa falada e escrita, e pelas autoridades do governo. Por seu turno, surgiram boatos quanto as ações dos militares dos Estados Unidos: foi de fato a presença das Forças norte-americanas causadora desses “efeitos negativos” no Recife? Foram mesmo os marinheiros norte-americanos quem

³⁶⁹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 21/01/1943, p. 3.

³⁷⁰ Ibidem.

consumiam o óleo combustível do sistema de energia elétrica e dos bondes, do alto consumo dos gêneros alimentícios da região, da animosidade causada pelo choque de culturas?³⁷¹

De modo a dar uma satisfação à população recifense, o almirante Jonas H. Ingram procurou responder a uma série de perguntas que perpassavam desde a relação entre as forças militares do Brasil e dos Estados Unidos, dos objetivos colimados na guerra contra o Eixo, como também dos questionamentos acerca da presença norte-americana e seus efeitos na cidade. Reunidos com a imprensa local e estrangeira Ingram deu sua primeira entrevista após quase dois anos de frequência no Recife.

Mesmo tendo passado quase dois anos em que Ingram vinha frequentando o Recife, essa foi sua primeira entrevista aberta e ainda mais falando sobre questões da guerra e da cidade. Para ele, foi seu desejo deixar que primeiramente as autoridades americanas tivessem contato com as autoridades brasileiras e com o povo da cidade, recebendo, assim, as primeiras impressões da convivência dos americanos para, depois, encontrar-se com a imprensa. Ele aproveitou a presença desta para agradecer pela estrita colaboração que tem sabido cooperar para o êxito do objetivo comum visado: a vitória final sobre as forças inimigas.

Sabendo-se que não era permitida a veiculação de notícias referentes às movimentações marítimas de navios mercantes e de guerra, ataques de submarinos, bem como às atividades relacionadas a guerra no Brasil em geral³⁷², essa entrevista, dada no dia 19 de fevereiro pelo comandante da Força do Atlântico Sul, foi muito importante pois informou, mesmo que de modo superficial, a população local do que estava se passando.

Decidimos não reproduzir toda a entrevista diretamente na íntegra, mas sim analisar questão a questão abordada por Ingram, de modo que possamos mostrar mais pormenorizadamente o desenvolvimento e criação das instalações da base da *U.S. Navy* no Recife durante esta última fase analítica proposta neste trabalho. Salientamos, novamente, as funções que uma “base” tem: 1. possibilitar o abastecimento de víveres, combustíveis, material bélico, reparos de avarias diversas; 2. fornecer alojamentos e instalações para descanso, tratamento médico, reabilitação, recreação; 3. dar adestramento à tropa; 4. dar suporte bélico

³⁷¹ Esta é uma problemática pertinente que deve ser alvo de um estudo mais pormenorizado, no entanto tal análise aqui fugiria um pouco do enfoque tomado no presente trabalho. Nós procuramos levantar essa problemática e dar as respostas que o próprio comandante da Força do Atlântico Sul, vice-almirante Jonas Ingram, prestou aos repórteres em entrevista em fevereiro de 1943. Ora, procuramos também mostrar que as forças norte-americanas sediadas no Recife aumentaram consideravelmente suas instalações nesse período a fim de obterem quase tudo que precisassem de modo a manterem sua operacionalidade e combatividade a postos durante a campanha.

³⁷² Cf. APEJE, DOPS-PE, Prontuário Funcional n. 28626, DEIP-PE (Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda de Pernambuco).

direto às operações, tanto em terra (inteligência e comunicação) quanto na própria ação em si (emprego de sua força contra a força inimiga).



Figura 25 - Aspecto da entrevista dada pelo almirante Ingram aos repórteres no QG da Quarta Esquadra no dia 19 de fevereiro de 1943.

Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/02/1943, p. 1.

Pois bem, após os cumprimentos iniciais e esclarecimento da razão de ainda não ter dado entrevista à imprensa, uma questão que causava uma certa dúvida para a população era sobre a existência de um “comando único” das Forças norte-americanas e brasileiras. O comandante da Força do Atlântico Sul explicou que não existia esse comando único. Ambas as Marinhas, ambas as Aviações e ambos os Exércitos, cooperam, porém, de maneira tão eficaz, de forma tão estreita e leal, que tudo resulta, no fim, numa espécie de comando único. Em complemento ele afirma:

As forças norte-americanas estão trabalhando pela causa do Brasil e de todos os outros aliados. Diversas vezes, a Marinha dos EUA atua num setor, sozinha, ou em cooperação com a Marinha do Brasil. De outra vez é a Marinha brasileira que atua só ou com a colaboração das forças navais norte-americanas. Na realidade existia a subordinação das forças brasileiras ao comando liderado pela Força do Atlântico Sul da Marinha dos EUA, mas a partir de uma relação de duas mãos, em cooperação mútua, sob um espírito de comando único, embora este não tivesse sido estabelecido abertamente.³⁷³

³⁷³ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/02/1943, p. 1.

Como foi visto no tópico anterior, a Marinha do Brasil e a FAB ficaram subordinadas ao comando da Força do Atlântico Sul da *U.S. Navy*, mas mantendo cada uma a sua soberania, sua unidade de comando, o controle administrativo bem como a disciplina e ordem de cada força. A principal tarefa que coube às Forças brasileiras foi a escolta de comboios, a patrulha aérea das águas costeiras, a defesa dos portos, mas também cooperando diretamente em ataques contra submarinos. Não obstante a falta de material adequado e pessoal treinado para a guerra anti-submarina moderna, a Marinha do Brasil, a Força Aérea Brasileira e o Exército Brasileiro honraram suas tradições e lutaram bravamente, não deixando a desejar em momento algum.

Por outro lado, parte considerável da missão da Campanha do Atlântico Sul coube às Forças norte-americanas. O Recife merece destaque em ter se tornado o centro da inteligência e do comando administrativo e operacional das Forças norte-americanas. Com a criação da Quarta Esquadra e a sua estrutura de Forças-Tarefas, os escritórios dos Observadores Navais foram transferidos e incorporados à Força-Tarefa 48. Os estabelecimentos e instalações tornaram-se bases navais (*naval facilities*), sendo o Recife enquadrado como o Grupo-Tarefa 48.1, cujo nome em código era *Naval Operating Facility 120 (NOF 120)*, comandada pelo capitão Walter Hodgman.

Como foi dito no capítulo anterior, o comandante da Força do Atlântico Sul precisou, ainda em 1942, de um quartel-general em terra, de modo que pudesse dirigir melhor as operações que cresciam nessa área do Atlântico, como também liberar o cruzador *Memphis* para as missões de guerra. Então foi feito o aluguel de um prédio na Avenida 10 de Novembro, no bairro de Santo Antônio, para que servisse como seu QG. Pois bem, no final de 1942, o almirante Ingram, seu estado-maior, o escritório do Observador Naval e as atividades correlatas, mudaram-se para seu novo edifício no coração da cidade.

O oficial da Marinha do Brasil, Renato de Almeida Guillobel, salienta a representação do quartel-general da *U.S. Navy* no Recife:

O Quartel-General da Quarta Esquadra em Recife merece uma especial menção, por sua organização modelar e pela imensidade de serviços a que atendia. Particularmente no que se relaciona com as operações no mar, ele estava habilitado a prestar informações imediatas e precisas, tanto sobre todos os movimentos das forças navais como sobre a posição do grande número de navios que perlustravam o Atlântico. Estas informações, bem como as que se relacionavam com o movimento provável dos submarinos inimigos, eram transmitidas diariamente a horas fixas ou quando as circunstâncias as tornavam necessárias, aos navios operando próximo ao litoral, às aeronaves e aos navios em patrulha oceânica.³⁷⁴

³⁷⁴ GUILLOBEL, Renato de Almeida. **A Marinha do Brasil na Guerra, 1942-1945**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1951, pp. 10-11.

Foi nesse novo quartel-general que o comandante Ingram e seus subordinados puderam proteger e controlar a área meridional do Atlântico Sul. Lá não apenas estava o pessoal da *U.S. Navy*, mas também se faziam presentes o pessoal do Exército Norte-Americano³⁷⁵ e o pessoal de ligação das Forças Armadas do Brasil. O componente aéreo da Esquadra também teve seu comando sediado no Recife.

Com o aumento da complexidade das operações no teatro do Atlântico Sul e com o aumento do número de esquadrões necessários para facilitar o fardo que vinha tão habilmente levado a cabo pelo o esquadrão de patrulha *VP-83* nos primeiros anos.³⁷⁶ Em 11 de fevereiro a Base Naval Operacional (*NOB*) do Rio de Janeiro foi requisitada por despacho para avisar adequadamente os representantes do governo brasileiro e a Embaixada dos Estados Unidos da pretensão da ampliação do número de homens da *U.S. Navy* e das instalações em Natal como resultado de um futuro estabelecimento de um quartel-general de esquadrão e ala aérea lá.³⁷⁷ Só em 13 de abril foi que o comando da Ala Aérea se estabeleceu aí. No dia 12 de julho, o comando da Ala Aérea da Esquadra 16³⁷⁸ mudou seu comando administrativo de Parnamirim para o Edifício da Administração Naval no Recife.

Uma das notáveis razões para o estabelecimento da Ala foi a crescente necessidade de uma autoridade coordenadora *i.e.* foi descoberto que a coordenação entre as unidades de ar e superfície estavam sendo de alguma forma dificultadas pelo fato do quartel-general da Ala Aérea não estar localizada na mesma sede e nos mesmos escritórios da Quarta Esquadra.³⁷⁹

Em Recife a Ala Aérea se mudou para um novo conjunto de escritórios administrativos no sexto andar do edifício da Quarta Esquadra, enquanto que o setor de operações era dado no segundo andar, espaço onde ficavam os mapas e os quadros de plotagem dos navios na área do Atlântico Sul.³⁸⁰ Nesse setor a Ala Aérea passou a usar juntamente as informações sobre o

³⁷⁵ *United States Army Force South Atlantic (USAFSA)* e do *Army Transport Command (ATC)*

³⁷⁶ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, FLEET AIR WING 16, War History, The History of Fleet Air Wing Sixteen, p. 13.

³⁷⁷ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, COMSOLANTFOR, 11/02/1943.

³⁷⁸ *Fleet Air Wing 16 (FAW 16)*

³⁷⁹ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, FLEET AIR WING 16, War History, The History of Fleet Air Wing Sixteen, p. 59.

³⁸⁰ Paulo de Queiroz Duarte fala sobre as mudanças feitas no edifício do comando da Quarta Esquadra onde: “[...] Para alojar o numeroso pessoal, modificações foram feitas no prédio, tornando-o mais funcional, facilitando as ligações de serviço no âmbito do QG. As galerias das lojas do prédio sobre a ponte, dominando o grande quadro e os piques de plotagem. Um complemento, constituído por um tubo pneumático de construção nacional, foi utilizado pelas comunicações para transmissão dos despachos operacionais. Dois grandes quadros foram levantados, e neles estendida uma carta do Atlântico Sul, montada sobre uma folha metálica de aproximadamente 20 pés quadrados”. DUARTE, op. cit., p. 120.

rastreamento dos submarinos inimigos do serviço de Inteligência e Combate da Quarta Esquadra.³⁸¹

O planejamento coordenado entre a Ala e a Esquadra era feito no setor de “Operações” no segundo andar assim que um contato com um submarino ou furador de bloqueio era feito.³⁸² Em questões de importância corriqueira, os problemas eram geralmente decididos entre os próprios oficiais da Ala. Em questões que pediam por uma mudança de doutrina ou envolviam diretrizes de ações, onde prescindia de uma autoridade maior, eram prontamente submetidas ao chefe de estado-maior da Esquadra, comodoro Braine, ou diretamente ao almirante Ingram através daquele.³⁸³

Em relação a isso, a Esquadra sempre deu à Ala ampla liberdade de ação sobre a maneira em que qualquer operação aérea fosse executada, e quando quaisquer diferenças de opiniões surgissem, estas questões seriam rapidamente e facilmente arrançadas. Os oficiais de operações da Ala e da Esquadra geralmente se importavam em agir conjuntamente de acordo com um senso básico comum.³⁸⁴

O fato de existir o estado-maior da Ala Aérea 16 dentro da estrutura de comando da Quarta Esquadra ilustra o exemplo de uma força estar subordinada a outra hierarquicamente maior, mas ao mesmo tempo tendo liberdade de ação e o canal de opiniões aberto. Embora tivesse havido desentendimentos, choques de opiniões, podemos afirmar que as demais Forças subordinadas ao comando da Quarta Esquadra cumpriram seu dever com êxito. Por sua vez, essa estrutura de comando não foi abertamente exposta para a população, motivo pelo qual os repórteres questionaram Jonas Ingram sobre a existência de um “comando único”.

Dando prosseguimento na entrevista, foi levantado um questionamento acerca da convivência dos marinheiros norte-americanos no Recife e sobre alguns fatos ocorridos de desentendimentos e atos desordeiros de alguns marinheiros com os costumes locais, Ingram disse:

³⁸¹ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, FLEET AIR WING 16, War History, The History of Fleet Air Wing Sixteen, p. 59.

³⁸² Ainda segundo DUARTE, op. cit. p. 120, “Navios, aeronaves, comboios em viagens eram indicados sobre a carta por piques magnéticos, no mesmo estilo do que era feito nos QG das Fronteiras Marítimas de Leste e do Golfo do México, que inspiraram a construção do quadro do Comando do Atlântico Sul. No quadro de plotagem eram assinalados as belonaves e os comboios e, no outro, indicados os movimentos dos mercantes independentes. Nesses quadros, durante mais de dois anos, foram indicadas as posições dos barcos amigos e inimigos. Rotas como ‘porco’, ‘toucinho’ e outras padronizadas para os comboios regulares, entre o Brasil e Trinidad, eram assinalados por suas numerações simbólicas; também figuravam os planos de cobertura e de varredura, bem como os submarinos plotados na área; uma suástica marcava a posição em que um *U-boat* fora afundado, bem como outras indicações de importância para o controle geral”.

³⁸³ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, FLEET AIR WING 16, War History, The History of Fleet Air Wing Sixteen, pp. 59-60.

³⁸⁴ Idem, p. 61

Eles [marinheiros] passam dias, semanas até meses na vida dura do mar, precisam, quando desembarcam em terra, expandir seu gênio, divertir-se, fazendo-o de maneira particular a cada um. De um modo geral, Ingram em tom pessoal, acrescenta que os oficiais e praças de sua força tem tido uma conduta razoável quando em terra, no porto do Recife. Tem havido alguns incidentes deploráveis, mas isso seria natural que acontecesse quando a milhares de rapazes jovens e viris são concedidos, depois de longo e duro serviço no mar, alguns dias de licença em terra. Penso que após algumas estadas desses rapazes no Recife e de se terem posto ao par dos hábitos e costumes do povo, não darão mais aborrecimentos. São poucos os meios de diversão e entretenimento disponíveis aqui para esses homens, as praias são distantes e os meios de comunicação raros e difíceis de obter. Por essa razão, alguns desses rapazes descarregam sua vitalidade de maneira reprovada por nós. Estamos construindo um prédio para recreio e diversão dos homens de minha força, que deverá ser inaugurado dentro de poucos meses. Dessa maneira terão eles o necessário divertimento, conclui o vice-almirante.³⁸⁵

O aumento da presença dos militares norte-americanos no Recife foi evidenciado sobretudo com a criação da Quarta Esquadra e a consequente ampliação desta força através da comissão de várias belonaves, aeronaves, dirigíveis e pessoal em terra. Deste modo a base naval norte-americana no Recife teve que disponibilizar locais e instalações para alojamento, descanso, recreação, divertimento, atividades culturais para esses homens que por lá passassem.

Como visto nos capítulos anteriores, o pessoal norte-americano que servia no Recife amiúde permanecia embarcado em seu navio, hospedado em algum hotel, alojado no Cassino Americano no bairro do Pina, ou permanecia em barracos na base aérea do Campo do Ibura. O aumento do pessoal presenciado em 1943 fez com que houvesse a aceleração para instalação de áreas específicas para alojamento e recreação da tropa em terra.

Referente à instalação que a Marinha norte-americana estabeleceu na área do cais do porto, o comandante Gerson de Macedo Soares disse que era “[...] um acantonamento compreendendo alojamentos, cozinhas, padarias, escolas profissionais especializadas, salas de recreio e cantina, [que] foi expressamente construído naquela mesma área, recebendo o nome de “*Camp Ingram*”.³⁸⁶ Paulo de Queiroz Duarte diz que esse campo foi instituído em uma área subsidiária às instalações norte-americanas, com quartéis, centros de instrução e de treinamento.³⁸⁷ Esse termo “área subsidiária” que Duarte utilizou é controvertível no que tange à sua importância quando comparada a outras instalações da Quarta Esquadra no Recife *i.e.* podemos entender como uma área que contribuía com as demais do conjunto, ou, por outro lado, sendo uma área de importância menor, secundária, especialmente se cotejada, por

³⁸⁵ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/02/1943, p. 1.

³⁸⁶ SOARES, Gerson de Macedo. O papel da Marinha de Guerra brasileira na Segunda Guerra Mundial. **Revista da Sociedade Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, tomo LIII, p. 33-45, 1946, p. 39.

³⁸⁷ DUARTE, op. cit., p. 120.

exemplo, com QG da Quarta Esquadra. Ora, nós preferimos optar por uma visão de conjunto, de união de forças, onde cada uma fazia a sua parte, buscando todas realizar o objetivo comum. Ainda mais, como a seguir será exposto, pelo fato de o Campo Ingram ter sido uma complexa instalação da Base Naval do Recife.

O planejamento para o Campo Ingram tinha sido disposto em outubro de 1942. Inicialmente ele indicava a necessidade de um *BOQ*³⁸⁸, três quarteis para o pessoal alistado e instalações necessárias para o refeitório. No entanto, logo se tornou evidente que o campo deveria ser construído em uma escala muito maior. Consequentemente os planos foram alterados, e o que antes havia sido originalmente projetado para cerca de 500 homens, no final das contas passaria a alojar mais de mil.³⁸⁹

A área escolhida, arrendada da Administração das Docas do Porto, estava situada à beira-mar do bairro do Recife Antigo, exatamente do outro lado da estrada dos Armazéns 5 e 6. Uma vez que nesta área tinha sido originalmente utilizada como um depósito de lixo pelos brasileiros, o primeiro passo tomado foi o tapamento dos buracos, iniciado em janeiro de 1943. Embora a última construção só fosse finalizada em meados de outubro, já na segunda metade de maio, o programa de construção havia sido substancialmente concluído.³⁹⁰

Após finalizado o Campo Ingram consistia de 12 quarteis, incluindo um para os sub-oficiais e outro para a banda da Quarta Esquadra. As instalações foram todas construídas de acordo com um tipo de arquitetura padrão de tijolo e telha, projetado especialmente para habitação em clima tropical. O encarregado pelo comando foi o primeiro-tenente R. B. Stocking, que se apresentou no Recife no início de fevereiro. Em sua vida de civil Stocking atuou como gerente de hotel, agora como militar, esta experiência o capacitou para este tipo de responsabilidade. Seu oficial-executivo foi primeiramente o guarda-marinha D. Frost, e, após o desligamento deste, o primeiro-tenente S. J. Wornom. O primeiro-tenente R. M. Greenberg se tornou o responsável pelo serviço médico do acampamento. Até o final do ano, o acampamento teve dois capelães, um católico e um protestante, que difundiam suas atividades como também incluíam outras atividades nas proximidades.³⁹¹

³⁸⁸ *Bachelor Officers' Quarters (BOQ)* são instalações para oficiais comissionados em bases militares norte-americanas.

³⁸⁹ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 167.

³⁹⁰ *Ibidem*.

³⁹¹ *Idem*, p. 168.



Figura 26 - Entrada principal do *Camp Ingram* situado na Avenida Alfredo Lisboa, na área do porto do Recife.
 Fonte: Disponível em: < <http://www.fotolog.com.br/tc2/60935662/> > Acesso em: 29 nov. 2012.

Durante os primeiros dias do Campo Ingram o *BOQ* estava cheio. No entanto, em julho, os oficiais foram colocados de subsistência, e, por essa razão, o *BOQ* foi tomado por diversas atividades de treinamento, sendo apenas mantidos poucos leitos para oficiais temporários. No final do ano esta característica foi abolida. Quartos de dormir depois disso só existiria para os oficiais de serviço. Os novos oficiais, após a apresentação no Recife, tinham que se mudar por si mesmos desde o dia de chegada. Muitos dos permanentes viveram em vários hotéis, outros se uniram e alugaram casas, tanto na área central da cidade como nas praias de Boa Viagem e Olinda.

Além de abrigar uma pequena tripulação de navios surtos no porto, o Campo Ingram fornecia alojamentos para a banda musical, os homens da *DesRep 12*³⁹², as tripulações dos iates do almirante Ingram *Perseverance* e *Big Pebble*, e os escreventes e comissários que trabalhavam no prédio da Administração da Quarta Esquadra.

³⁹² *Destroyer Replenishment 12 (DesRep 12)* que será abordado nas páginas 156-158.

Muito cuidado foi tomado para dar ao terreno em volta um aspecto atraente. Grama, plantas e flores foram cultivadas por jardineiros brasileiros contratados, e pouco a pouco o lugar foi se embelezando. O pessoal alistado que tinha um dom para a arte tomou orgulho e prazer em embelezar a área de recreação, cozinha e biblioteca.³⁹³

Lá também tinha um escritório de Recreação e Bem-Estar, que cuidava dos divertimentos e jogos desportivos, organizando festas e bailes, e conseguindo um show de boxe por mês. O tipo da atividade de bem-estar recebeu muita ajuda de generosas contribuições da colônia norte-americana no Brasil.

O salão de recreação talvez tenha sido a característica central do acampamento. Nele se encontrava instalações para a prática de natação, ping pong e outros jogos de salão, uma biblioteca, um bar, loja de serviço de um navio, e um teatro, que poderia ser rapidamente transformado em uma capela para os serviços religiosos. O salão de recreação também fornecia escritórios para os capelães e continha uma barbearia empregando barbeiros brasileiros, e um armário de roupas esportivas. Ainda existiam as instalações de recreação ao ar livre que consistiam em um ringue de boxe; quadras de basquetebol, voleibol e tênis; arquibancadas em forma de ferradura, e uma quadra de *softball* localizada fora do acampamento, mas a uma curta distância.³⁹⁴

Com o passar do tempo tornou-se evidente que muitas das instalações em terra no Brasil estavam solitárias e isoladas. Os homens estacionados nesses locais achavam a vida maçante e monótona. A construção de instalações bélicas e operacionais era naturalmente mais urgente e tinha precedência sobre recreação e entretenimento da tropa, embora não viesse a existir um hiato tão grande entre os dois, recebendo este último a atenção devida no intervalo mais rápido possível.

Em junho de 1943, o capitão-de-coverta C. A. Paul se apresentou no Edifício da Administração no Recife, onde lá receberia a incumbência de dirigir uma nova organização destinada ao entretenimento e lazer da tropa, o Escritório de Bem-Estar e Recreação da Quarta Esquadra. Ele assumiu imediatamente o comando da organização e, durante os meses seguintes, designou oficiais especialistas para as instalações em qualquer parte do Brasil que demandassem tal pessoal. Naqueles lugares onde a totalidade de norte-americanos fosse pequena demais para que o envio de um oficial especialista fosse viável, algum oficial

³⁹³ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 169.

³⁹⁴ Idem, p. 168.

permanentemente lá estacionado receberia a atribuição de recreação como obrigação adicional.³⁹⁵

O Escritório de Bem-Estar e Recreação manteve contato com representantes da USC³⁹⁶, Cruz Vermelha Norte-Americana, e o Comitê de Emergência de Guerra dos Estados Unidos da América no Brasil³⁹⁷. Muitos clubes sociais brasileiros disponibilizaram suas instalações para oficiais norte-americanos e, em alguns casos, para os praças.

O capitão-de-corveta Paul organizou também um Depósito de Suprimentos de Área, com sede em Recife. Através deste todas as atividades em terra recebiam roupas esportivas, livros para bibliotecas, revistas, e equipamentos para filmes de 35 milímetros. A construção de instalações esportivas e de lazer em todo o Brasil foi realizado em conjunto com o Gabinete de Engenharia Civil da Esquadra. No final das contas, veio a existir na área do Brasil cerca de 14 edifícios de vários tamanhos para recreação, 22 bibliotecas contendo livros e revistas populares, 24 quadras (campos) de *softball*, 5 ringues de boxe e 17 salas de cinema. Superintendendo estes, direta ou indiretamente, estavam 14 oficiais especialistas, auxiliados por 23 especialistas em desportos.³⁹⁸

Vale destacar que não eram apenas priorizadas as instalações em terra, mas também havia interesse a entreter o pessoal embarcado. Praticamente todos os navios que chegavam eram visitados por assistentes sociais de suas áreas, com a finalidade de organizar e realizar atividades conforme fossem desejadas. Bibliotecas eram colocadas a bordo de todos os navios possíveis e medidas eram tomadas para que os livros fossem mantidos em circulação por meio de trocas. A participação em atividades disponíveis para os homens em terra também estava disponível para o pessoal embarcado. A participação, naturalmente, incluía as equipes de guarda armada de navios mercantes.

A organização de lazer e entretenimento que ganhou maior destaque pelo pessoal norte-americano foi o *U.S.O.* Esta organização chegou no Brasil durante o ano de 1943 e estabeleceu sede em Recife. No decorrer do tempo, ela criou sucursais em todas as bases

³⁹⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 186.

³⁹⁶ Infelizmente não conseguimos informações acerca do que a “USC” de fato representa.

³⁹⁷ O Comitê de Emergência de Guerra dos Estados Unidos no Brasil consistia de um grupo de cidadãos norte-americanos que viviam no Brasil, a maioria deles residentes de longa data e abastados. Eles se agrupavam e arrecadavam dinheiro para a aquisição de equipamento de recreação para o uso das forças armadas norte-americanas. Especialmente nos primeiros dias, antes o que funcionamento de recreação se tornasse disponível em grandes quantidades dos Estados Unidos, eles foram capazes de fornecer itens que de outra forma não poderiam ter sido adquiridos sem um longo atraso. Embora a maioria desses norte-americanos vivessem no sul do Brasil e, por esta razão vissem pouco o pessoal que tão generosamente ajudavam, eles pediam não mais do que as suas contribuições fossem bem aproveitadas.

³⁹⁸ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 187.

grandes o suficiente para justificá-las. Em seu cômputo, nove centros de lazer da comunidade do *U.S.O.* floresceram em sete grandes cidades brasileiras. Apesar desse serviço estar disponível para todos militares norte-americanos, o pessoal da *Navy*, por causa de sua preponderância numérica no Brasil, que se fez mais presente.³⁹⁹

No Recife existiram dois edifícios do *U.S.O.*: o *U.S.O. Beach Club*, situado no prédio do Cassino Americano, no bairro do Pina; e o *U.S.O. Town Club*, situado na Rua do Sol, bairro de Santo Antônio. Este último foi inaugurado no dia 31 de outubro de 1943, estando presentes os presidentes do “*U.S.O. Committee of Management*” e do “*American War Emergency Committee*”, o almirante Ingram e o general Walsh. De acordo com a reportagem do jornal *Folha da Manhã*, o “edifício do novo cassino, de linhas sóbrias e modernas, foi construído pelo Departamento de Engenharia dos Estados Unidos, sob a direção da Agência de Segurança Federal do mesmo país”.⁴⁰⁰



Figura 27 - Prédio do *U.S.O. Town Club* na Rua do Sol, bairro de Santo Antônio.
Fonte: Acervo Particular do senhor Carlos Bezerra.

O diretor do *U.S.O. Town Club*, Sr. Orton S. Clark, convidou na noite do dia 11 de janeiro de 1944 representantes dos jornais recifenses para visitarem os salões do clube.

³⁹⁹ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 186.

⁴⁰⁰ APEJE, *Folha da Manhã* (Edição Matutina), 02/11/1943, p. 2.

Inicialmente foram visitados os pavilhões superiores do edifício, onde estão instalados um dos *dancings*, bibliotecas, salão de brilhares, salão de música e outros serviços. Em seguida, no pavimento térreo, onde dezenas de pares dançavam com moças brasileiras, e onde se encontravam bar, salão de jogos e outras instalações, os jornalistas tomaram lugar em uma das mesas para apreciarem o entretenimento. Então, o senhor Clark quis “que os repórteres se servissem da famosa *coca cola*, explicando que nos Estados Unidos, era o que se poderia chamar aqui de ‘guaraná brasileiro’”.⁴⁰¹

Após os jornalistas terem conhecido as instalações, algumas perguntas foram feitas para o diretor acerca do que seria o *U.S.O.*, sua finalidade e a relação do clube com a população local. Assim, de início o Sr. Clark declarou que:

Existem nos Estados Unidos seis grandes organizações que congregam, praticamente, em seus quadros sociais, toda a população do país. São elas: *The Young Men's Christian Association* (Associação Cristã de Moços), *The Young Women's Christian Association* (Associação Cristã de Moças), *The National Catholic Community Service* (A Comunidade Nacional de Serviço Católico), *The Jewish Welfare Board* (A Junta Judaica de Bem-Estar), *The American Traveler's Aid Association* (A Associação de Ajuda aos Viajantes dos Estados Unidos) e *The Salvation Army* (O Exército da Salvação). Com a guerra, e consequente saída dos Estados Unidos de milhões de rapazes e moças, essas associações se reuniram e deliberaram fundar o *U.S.O.* (Organização de Serviços Unidos), instalando-se, então, em todas as partes onde houver tropas norte-americanas.⁴⁰²

Sobre a sua finalidade ele disse que “é dar o ambiente característico da pátria, aos soldados no estrangeiro. E substituir no que puder o ambiente do lar, da casa, da família, do combatente, sendo todas as suas despesas pagas por meio de donativos do povo dos Estados Unidos”.⁴⁰³ A essa altura o diretor encerrando a entrevista, esclareceu certos pontos sujeitados com o funcionamento do *U.S.O.* entre o povo recifense:

Disse, assim, que não é permitida a entrada dos soldados brasileiros e isto por uma razão muito justa. Ali se vendem produtos cuja importação foi permitida com favores pelo governo do Brasil. Sendo a entrada franca, seria o mesmo que expor esses produtos à venda, quando eles são trazidos para o exclusivo uso das forças norte-americanas. Outra razão é que ali deve ser o ambiente da família do combatente e, portanto, a influência dos elementos da terra com toda certeza o descaracterizaria. Depois a organização é para o soldado fora de sua pátria, o que não acontece com as forças brasileiras no país.⁴⁰⁴

⁴⁰¹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 12/01/1944, p. 2.

⁴⁰² Ibidem.

⁴⁰³ Ibidem.

⁴⁰⁴ Ibidem.

Outras razões foram aduzidas, até que o Sr. Orton S. Clark se referiu às moças brasileiras. “Estas tem entrada no *U.S.O.* mediante proposta que é previamente submetida a investigações por uma comissão, semelhante às que existem em nossos clubes sociais, então a moça é admitida como sócia, podendo, daí por diante, frequentar os salões do *U.S.O.*”.⁴⁰⁵

Outro estabelecimento que ficou disponível relativamente tardio aos marinheiros norte-americanos foi o *Atlanta Recreation Center*. O almirante Ingram desejava criar um centro de reabilitação para os marinheiros que tinham tido um trabalho longo e árduo no mar. Então foi buscada em uma conferência com o interventor Agamenon Magalhães para que um hospital estadual localizado na área de Tejiipió, usado para tratamento de doenças do trato respiratório, (especialmente tuberculose, por estar em uma área onde há um clima propício para o tratamento) fosse cedido à Marinha norte-americana.

Após certo tempo, o Interventor Federal acedeu ao pedido do Almirante e garantiu o uso do hospital e seu complexo ao Comando da Quarta Esquadra. Então os planos foram imediatamente preparados, sendo indicado o capitão-de-mar-e-guerra aposentado W. G. Roper como responsável pelo projeto. Ele trabalhou incansavelmente nesta tarefa, conseguindo incutir a mesma energia em seus subordinados. Por volta de outubro de 1943, o estabelecimento em Tejiipió estava pronto para ocupação, recebendo seu primeiro contingente de homens. O nome escolhido para o local foi de Centro Recreacional *Atlanta*. Após algum tempo, lá também se tornou a Estação de Recepção para a Área do Atlântico Sul, uma função até então realizada pelo Campo do Ibura.⁴⁰⁶



Figura 28 - Edifício onde funcionou o *Atlanta Recreational Center*, atual Hospital Otávio de Freitas.
Fonte: CPDOC/FGV, Fundo Gustavo Capanema.

⁴⁰⁵ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 12/01/1944, p. 2.

⁴⁰⁶ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 172.

Uma atividade não esquecida para manter a moral dos combatentes elevada foi o serviço religioso e espiritual. De acordo com o capitão-de-mar-e-guerra Robert D. Workman, capitão-de-fragata John R. Boslet e capitão-de-coveta Joshua L. Godberg, respectivamente capelães protestante, católico e judaico, ligados ao programa de auxílio e assistência espiritual do Departamento da Marinha dos Estados Unidos:

O seu governo se interessa, sobretudo, pelo estado de espírito das tropas. Somente na Marinha, distribuídos nas diversas bases, existem dois mil capelães. Em qualquer lugar onde estiver o pessoal da Marinha sempre estarão os capelães com toda a sua dedicação, seu devotamento e vigilância. Pregam para as tropas, levantando seu moral. Nos grandes navios, nos porta-aviões, navios hospitalares estão no mínimo dois sacerdotes prestando serviços, encorajando os combatentes.⁴⁰⁷

Deste modo, as necessidades religiosas dos homens na área do Atlântico Sul não tinham sido negligenciadas, apesar de ter passado algum tempo até que o preenchimento de capelães pudesse ser feito adequadamente à demanda. O primeiro capelão a trabalhar na área foi o capitão-de-coveta C. Nelson, ligado ao navio-tênder *Melville*. Este ancorou no porto do Recife em cinco de fevereiro de 1943. O capelão Nelson conduziu os serviços episcopais na área sempre que possível, até que o Salão de Recreação do Campo Ingram ficasse disponível. Posteriormente, ele utilizou este espaço, que contou com a comodidade de estar localizado apenas a poucos passos de seu navio. Lá um altar portátil e corrimão para comunhão tinham sido construídos, e com pequenos ajustes este espaço serviu igualmente bem os serviços de católicos e anglicanos. Com a partida do *Melville* em setembro, o capelão Nelson foi junto, deixando o serviço religioso da Esquadra no Recife desfalcado.⁴⁰⁸



Figura 29 - Aspecto da entrevista dada pelos capelães da *U.S. Navy* à imprensa pernambucana (27/03/1944).
Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 28/03/1944, p. 10.

⁴⁰⁷ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 28/03/1944, p. 10.

⁴⁰⁸ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, pp. 188-189.

Em novembro, o capitão-tenente P. Bloomquist se apresentou à *NOF 120* (Recife). Ele veio preencher a lacuna causada pela partida do capelão Nelson, e apesar de seu quartel-general ter sido no Campo Ingram, ele conduziu cultos protestantes no *Atlanta*, Estação Rádio Pina e *Knox Dispensary*.

Outro oficial a se apresentar ainda no primeiro semestre de 1943 foi o capitão-tenente T. J. Conroy, que chegou em 2 de abril de 1943, e serviu como capelão da *NOF 120*. Conroy conduziu os serviços católicos no Campo Ingram, *Knox Hospital*, *Atlanta Recreational Center*, Estação Rádio Pina e, ocasionalmente, a bordo de navios surtos no porto.

Sempre que os capelães estavam nas atividades de campo, eles procuravam entrar em contato com o maior número de homens. Na ocasião de reuniões coletivas, eles tinham oportunidade de pregarem, especialmente antes das projeções cinematográficas de caráter mundano, antes de irem aos cassinos e clubes de diversões e das operações militares.

Como existem várias igrejas protestantes evangélicas no Recife, com ministérios norte-americano, inglês e brasileiro. Alguns deste último, aliás, eram capazes de dar sermões em inglês. Raramente, portanto, havia qualquer dificuldade em assegurar os serviços religiosos aos domingos. As igrejas protestantes da cidade, brasileira e norte-americana, davam bom acolhimento aos marinheiros da Esquadra e das instalações em terra. Já os marinheiros judaicos poderiam frequentar a sinagoga local, e sempre tiveram licença especial em seus dias-santos.⁴⁰⁹

Assim, no fim de 1943, os capelães navais norte-americanos no Brasil numeravam seis, um católico e cinco protestantes. A oferta ainda revelara-se insuficiente, a necessidade de mais capelães e as suas localizações sugeridas tinham sido passadas ao comando da divisão do Serviço Religioso da Esquadra.⁴¹⁰

Voltando à entrevista do almirante Ingram, outra pergunta pertinente que merecia ser esclarecida era sobre o abastecimento e consumo das Forças norte-americanas. Havia o murmúrio na cidade de que a presença de tropas estrangeiras fazia com que a oferta de certos alimentos e combustíveis fosse diminuída. Então o almirante respondeu positivamente:

Nem o Exército nem a Marinha norte-americana estão usando o suprimento de carne destinada à cidade. Toda a carne congelada para seu consumo era adquirida no sul do Brasil e transportada para cá por via marítima. A carne enlatada, os legumes, frutas, leite, cereais, todos também em lata, assim como outros mantimentos secos, eram enviados dos Estados Unidos. As suas compras em mantimentos, aqui, constituem em açúcar, café, farinha, frutas e legumes, manteiga, queijo, ovos e aves domésticas.⁴¹¹

⁴⁰⁹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 189.

⁴¹⁰ Idem, p. 190.

⁴¹¹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/02/1943, p. 1.

Ainda sobre o abastecimento, o comandante da Quarta Esquadra informou que, além de suprir de mantimentos e combustível os navios norte-americanos, também estava abastecendo dessas mesmas necessidades os navios brasileiros. Ele ainda aproveitou para quebrar outro rumor “infundado” que vinha sendo difundido através de boatos que era sobre se a cidade teria ficado sem bondes, luz e força, devido a presença das Forças norte-americanas. Ele declarou que:

Algumas pessoas tinham a impressão, aliás errônea, de que o óleo combustível e a gasolina usados pela Marinha norte-americana provinham de estoques que de outra forma estariam à disposição da população do Recife. Tal ideia era inteiramente sem fundamento. Todo o óleo combustível, lubrificante, gasolina comum e de aviação empregados por suas forças, estavam sendo e tem sido transportados em navios-tanques da Marinha norte-americana que, sendo outra a situação, não viriam ao Recife ou qualquer porto brasileiro. Tem, no entanto, por diversas vezes, e a pedido do Interventor Federal, fornecido à Tramways óleo de sua própria Marinha. Isso foi feito em ocasiões tais que, sem essas providências, a cidade teria ficado sem bondes, luz e força. A pedido de autoridades brasileiras forneceu, também, óleo da Marinha norte-americana para algumas indústrias locais que também de outra forma teriam que fechar. Forneceu e continua fornecendo gasolina comum a oficiais da Marinha brasileira e gasolina de aviação à FAB. Toda essa gasolina, porém, - enfatiza - foi trazida até cá por intermédio dos navios-tanques da Marinha do Estados Unidos e de maneira alguma foram diminuídos os estoques comerciais do Recife.⁴¹²

Após ter dados as explicações acerca do abastecimento, Ingram aproveitou essa oportunidade para cutucar os produtores locais dizendo que:

Tendo uma terra rica, água e calor, os fazendeiros pernambucanos poderiam ser induzidos a plantar mais legumes e frutas, produzir mais leite, manteiga e queijo, tratar de produtos avícolas para os quais há uma demanda certa e crescente, que também fossem eliminados os obstáculos que dificultem a rapidez dos transportes, de modo que cheguem a todos e com presteza esses produtos. Essa, para ele, seria a grande prova de cooperação que deveria partir de todos.⁴¹³

Como visto desde o primeiro capítulo deste trabalho, desde maio de 1941 as belonaves norte-americanas vinham ao Recife para receberem víveres, água e combustíveis. Pois bem, com o aumento da Força e aquartelamento da tropa em terra, o sistema de aquisição daqueles bens através da compra direta no comércio local e da região, do transporte feito pelos navios-tênderes e navios-tanques, foi mantido e aprimorado *i.e.* houve a criação de uma oficina de reparos de navios, ampliação no campo de paióis, criação de um serviço de automóveis,

⁴¹² APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/02/1943, p. 2.

⁴¹³ Ibidem.

ancoragem permanente de navios-auxiliares no porto, e estabelecimento de uma fazenda nas cercanias para aumentar a oferta de alimentos para a tropa.

Contemporâneo com o desenvolvimento do Campo Ingram sucedeu o da *DesRep 12*, a Unidade de Reparação de Destroier 12, situada nas imediações daquele espaço. Ela era uma organização terrestre oposta ao portão número 6 das docas do porto. Em março de 1943, o primeiro-tenente G. H. Boyd foi designado como o encarregado em comandar esta atividade. A atribuição de Boyd era estabelecer a *DesRep 12*, cuja finalidade era fazer reparos em navios mercantes em viagem, e manter em condição os navios de escolta que operavam na área. Dentro de um curto espaço de tempo, o número de praças servindo totalizava 26, compreendendo vários postos, comparecidos do *Patoka*.⁴¹⁴

De acordo com Soares, a *DesRep 12* ocupava armazéns alugados na área porto do Recife para depósito de sobressalentes, mantimentos e suprimentos de toda ordem. Edifícios foram construídos para grandes e completas oficinas de máquinas, de artilharia, de torpedos e outras muitas atividades.⁴¹⁵ No início, o único prédio existente era a loja de máquinas, que nem tinha sido ainda concluída. A maquinaria e os materiais iniciais chegaram rápido, tendo que ser armazenados em outro edifício, que após recondicionamento veio dar lugar a loja de carpintaria. Quando a carga de máquinas pesadas chegaram, o primeiro edifício já estava preparado para permitir a sua instalação definitiva.⁴¹⁶

Durante os meses de abril e maio de 1943, outros oficiais e praças chegaram para servir na *DesRep 12*. Os novos oficiais assumiram então as funções divisionais que, anteriormente, o primeiro-tenente Boyd tivera supervisionado sozinho. Outras lojas foram criadas no edifício de máquinas, sendo uma delas a construção de uma loja de material bélico. No período inicial devido à falta de instalações suficientes para todo o pessoal, diariamente após a revista, os homens se apresentavam a bordo do *Melville* para continuarem o seu trabalho, até que suas próprias instalações estivessem prontas.⁴¹⁷

No decurso de junho, 745 homens alistados se apresentaram, ocupando diversas finalidades no estabelecimento. Durante o mês, uma vez que a maior parte da maquinaria necessária já tinha chegado, o verdadeiro trabalho da *DesRep 12* começou. O resto da história é de trabalho constante e contínua expansão. Até o início de 1944, as instalações físicas

⁴¹⁴ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, pp. 169-170.

⁴¹⁵ SOARES, op. cit., pp. 38-39.

⁴¹⁶ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 170.

⁴¹⁷ Ibidem.

consistiam de máquinas adequadas para realizar pequenos e grandes reparos em todos os tipos de navios da Quarta Esquadra, em navios mercantes que chegavam no porto que não exigiam docagem, e também reparos em equipamento das várias atividades em terra.⁴¹⁸

O desenvolvimento dos paióis no Campo do Jiquiá foi continuado. Em março o capitão-tenente H. J. Schafer foi apresentado como diretor do arsenal. Os edifícios construídos neste momento ou em curso no Jiquiá consistiam em vários paióis sob a superfície, em dimensões de 20'x50' e 20'x20', ambos localizados nos 69 acres do terreno. Em meados do ano, quando o Recife passou a ser um Grupo-Tarefa da Quarta Esquadra, por sua vez, o campo tornou-se a Unidade-Tarefa 48.1.2 e recebeu a designação de “Paiol Naval, Recife⁴¹⁹”. Outras construções ocorreram de modo que o complexo de instalações no Recife se tornara ponto central de distribuição para a área sul-americana.⁴²⁰

Um serviço que se expandiu rapidamente durante o ano de 1943 foi o de transporte de automóveis. A demanda por este tipo de transporte cresceu com o aumento na necessidade de viagens entre o Edifício Administrativo, Campo Ingram, *Knox Dispensary*, Campo do Ibura e o *Atlanta Recreational Center* em Tejipló.

No final do ano, a *Base Fox* teve 122 veículos à sua disposição, incluindo 15 caminhonetes, 17 jipes, 12 carros militares, 10 *sedans*, 54 caminhões, três ônibus, três caminhões-pipa, três carregadores de bomba, duas ambulâncias e dois caminhões para incêndios oriundos de acidentes aéreos. Cento e sessenta e cinco motoristas brasileiros foram contratados, organizados em turnos diurno e noturno. A *U.S. Navy* manteve uma garagem, a Garagem Central do Auto Clube de Pernambuco, que foi cedida por aluguel. Lá o pessoal da *Navy* trabalhou com o propósito de fazer reparos mecânicos enquanto que os funcionários brasileiros realizavam a manutenção de rotina.⁴²¹

De todos os desenvolvimentos que ocorreram em torno do Recife, talvez o único destinado a dar resultado em um prazo mais longo foi a fazenda experimental desejada pelo almirante Ingram. O programa de abastecimento de alimentos, para Frank McCann, teve origem:

No receio brasileiro de que as tropas norte-americanas, com seu consumo, esgotassem as escassas disponibilidades existentes nas áreas circunvizinhas às bases aéreas, na necessidade de alimentar os seringueiros e reduzir a dependência ao transporte

⁴¹⁸ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 170.

⁴¹⁹ *Naval Magazine, Recife*.

⁴²⁰ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, pp. 171-172.

⁴²¹ Idem, pp. 171.

oceânico. A propaganda do Eixo explorou esse receio e o programa de alimentos foi a resposta norte-americana.⁴²²

A ideia veio de uma fazenda previamente estabelecida perto de Natal por três técnicos agrícolas da Divisão de Abastecimento do Escritório do Coordenador de Assuntos Interamericanos. A “Fazenda Nelson Rockefeller” foi organizada pelos doutores Kadow, Griffing, e o senhor Johnson nas cercanias de Natal, fornecendo alimento para o grande número de soldados norte-americanos servindo na Base Aérea de Parnamarim.

O almirante Ingram e o general Walsh se interessaram nessa experiência agrícola, sendo sugerido por este último, que os três técnicos estendessem suas atividades para a área do Recife. O objetivo em grande medida era para aliviar o peso sobre a possível escassez na oferta de alimentos no Brasil, sobrecarregada pelo afluxo de pessoal norte-americano.

Em agosto de 1943, o Almirante solicitou ao Interventor Federal uma área disponível nas cercanias do Recife para ser criada uma fazenda. Agamenon Magalhães concedeu um terreno de 125 acres, localizado a meio caminho entre Tejipló e Várzea, ao lado da estação experimental agrícola brasileira. O terreno naquela época parecia um deserto, coberto de árvores e vegetação rasteira, mas continha um pequeno lago. A pedido do Almirante, o Sr. Johnson examinou superficialmente o local proposto. Seria bom, disse ele, para a criação de porcos e galinhas e razoável para as hortaliças. Ao ser dado o aval para ir em frente, Johnson começou a limpar a terra, usando tratores e tendo em sua equipe 14 homens da Marinha norte-americana e numerosos trabalhadores locais. Mais tarde, quando a fazenda tinha entrado em produção, ele cortou o número de marinheiros para quatro e empregou um pequeno grupo de brasileiros.⁴²³

Cerca de sessenta acres foram destinados para o cultivo. Em novembro, a fazenda começou a produzir legumes para o *Knox Dispensary*, principalmente alface, pimentão e milho-verde. Os primeiros porcos mantidos eram “cevadadores”, adquiridos do melhor estoque no interior do Brasil, engordados com os resíduos do Campo Ingram e Campo do Ibura, e fortalecidos com milho. Logo a fazenda começou seu próprio programa de melhoramento genético, com machos e fêmeas selecionados, finalmente, tornando-se independente de reforço externo. A partir de novembro de 1943, ao final de setembro de 1944, a fazenda abateu entre 50 e 60 toneladas de carne de porco.⁴²⁴

⁴²² MCCANN JR, op. cit., p. 313.

⁴²³ NHHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 173.

⁴²⁴ Ibidem.

As galinhas vieram juntas aos porcos em importância. Uma boa criação de galinhas poedeiras foi trazida da fazenda do ministro da Agricultura. Além desse lote, outras galinhas foram adquiridas de vários lugares, de modo que a fazenda atingiu o número de duas mil aves. Elas forneceram ao todo quase 100 mil ovos durante o primeiro ano. O Sr. Johnson teve a ideia da fazenda produzir também frangos de corte. Estes eram criados em lotes, chegando a manter, em determinado momento, cerca de 7.500 aves prontas para o abate.⁴²⁵

Além das carnes de porco, frango e ovos, a fazenda produziu toneladas de milho-verde e batatas. As principais culturas da fazenda eram: alface, pimentão, cenoura e beterraba. Os tomates, embora em número elevado, não prosperaram muito bem. Outras culturas plantadas posteriormente incluíram amendoim e soja. Por último, a fazenda produziu flores para o Dispensário Naval e para os serviços religiosos.

As instalações consistiam de nove casas de corte, três casas (capacidade de 500 aves cada) para poedeiras e onze galinheiros de parição. Embora no nordeste do Brasil haja a incidência de fortes chuvas, estas são sazonais, ocasionando a necessidade de irrigação adicional para algumas culturas. O lago fornecia água, sendo construídos na fazenda dois tanques de irrigação.

O nome do estabelecimento em inglês era “*Fourth Fleet Farm*”; em português “Fazenda Cruzeiro do Sul”. Ela só veio a ser inaugurada às 15 horas do dia 11 de março de 1944, estando presentes autoridades e uma comitiva⁴²⁶ que chegara do Rio de Janeiro. De acordo com a reportagem da “Folha da Manhã”:

Em virtude de achar-se ausente o almirante Ingram, o ato da inauguração revestiu-se de simplicidade e antes de ser cortada a fita simbólica falou o agrônomo Honorato de Freitas, assistente técnico da C.B.A. para dizer aos presentes que estava ali um exemplo vivo da cooperação brasileiro-norte-americana, realizando uma obra idealizada pelo almirante Ingram e aprovada pelo ministro Apolônio Sales, cujos trabalhos foram feitos com a cooperação da C.B.A.

Tratava-se - acentuou o orador - de um projeto organizado para resolver as dificuldades de abastecimento dos marinheiros norte-americanos que estão em operações no nordeste e foi concebido como um trabalho tipicamente dentro do esforço de guerra.

As pessoas presentes ao ato percorreram demoradamente as instalações da Granja, inclusive a residência do almirante Ingram, dotada de todo o conforto e construída num estilo sóbrio.⁴²⁷

⁴²⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, pp. 173-174.

⁴²⁶ A comitiva que veio ao Nordeste era constituída pelo senhor Oscar Guedes, presidente da Comissão Brasileiro-Americana de Produção de Gêneros Alimentícios, que se fez acompanhar pelos senhores William Brister, diretor da *Food Supply Division*, de Washington e representante pessoal do coordenador Nelson Rockefeller; Guy Bush, adido agrícola da embaixada dos Estados Unidos; Kenneth Kadow, representante norte-americano na C.B.A., e Honorato Freitas, seu assistente técnico e um jornalista da “Folha Carioca”.

⁴²⁷ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 11/03/1944, p. 7.

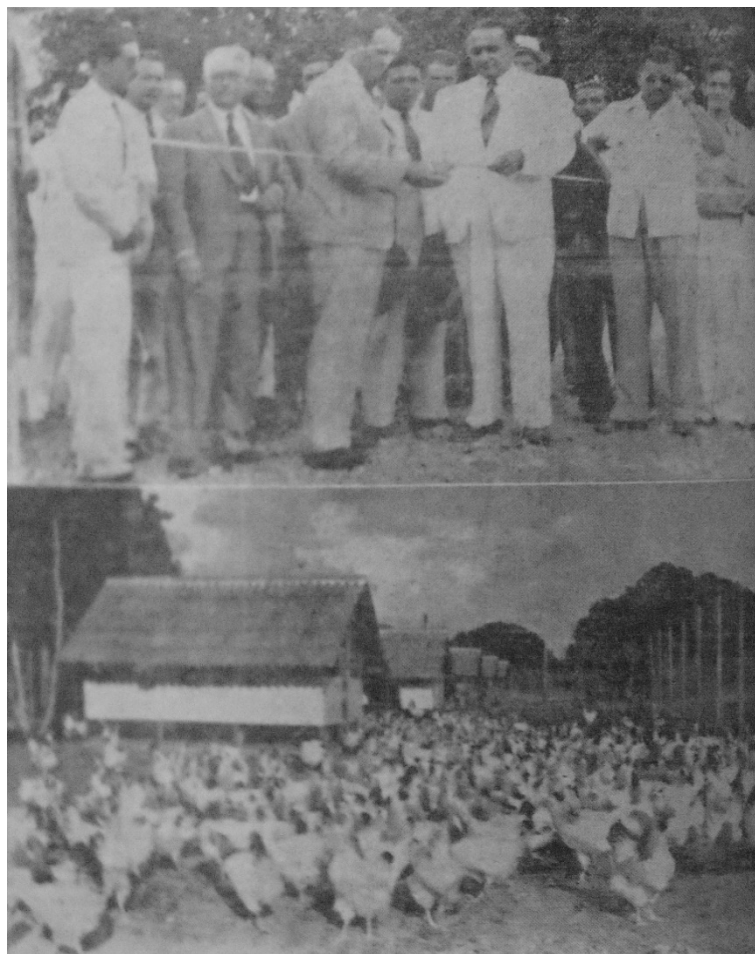


Figura 30 - Aspectos da inauguração da Granja Cruzeiro do Sul e dos viveiros de aves.
Fonte: APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 12/03/1944, p. 16.

Além de demonstrar um grande benefício em matéria de abastecimento de alimentos, a fazenda provocou grande interesse entre os brasileiros. Estes:

Perceberam rápido a diferença óbvia entre os produtos oriundos da fazenda da Esquadra e aqueles normalmente produzidos na vizinhança. Nos domingos e feriados as famílias locais a visitavam em massa, os estudantes de agronomia vinham, mesmo de fora do estado de Pernambuco, para observar e estudar as técnicas empregadas. Lá, pois, sempre existiu o entendimento de que, quando a Esquadra norte-americana não tivesse mais necessidade da fazenda, esta seria entregue ao governo de Pernambuco.⁴²⁸

Voltando à parte final da entrevista, a título de exemplificar o quanto gastaria uma guarnição de um cruzador e um destróier, segundo o almirante, “calcula-se que cada guarnição de um cruzador visitante gasta, em terra, uma média de 400 mil cruzeiros, e que cada guarnição de um destróier, gasta 100 mil cruzeiros”.⁴²⁹ Sendo que essas somas “eram gastas de maneira

⁴²⁸ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 174.

⁴²⁹ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/02/1943, p. 2.

bem dispersa, de modo que beneficiam todos os negócios e pessoas de todas as camadas sociais”.⁴³⁰ Por seu turno, de acordo com a manchete da “Folha da Manhã”, as forças norte-americanas no Recife gastariam uma soma de “quarenta e seis milhões de cruzeiros, por mês”.⁴³¹ Enquanto que o almirante disse que, “a Marinha dos Estados Unidos dispendia no Recife 20 milhões de cruzeiros, o Exército e o ADP 6 milhões e 400 mil cruzeiros por mês”.⁴³² (Como pode-se notar, há uma diferença nos valores dados entre o jornal e o entrevistado, por sinal, comandante das Forças. Ora, a diferença é muito grande, 20 milhões de cruzeiros a mais. Talvez possa ter ocorrido um erro de redação na manchete do jornal ou nas próprias cifras citadas pelo almirante. O que é válido notar nisso tudo é o grande custo mensal dispendido pelas forças norte-americanas na capital pernambucana).

Para finalizar a entrevista, Ingram disse que:

O Recife tem sido a sua base de operações por quase dois anos e já se sentia como em sua própria casa. Quanto à guerra e à ameaça submarina, a situação permanecia grave e a qualquer momento uma ação ousada poderia atingir um comboio e causar perda de navios, mas que o povo do Brasil poderia ficar certo de que as forças sob seu comando fariam o possível para manter a navegação nos mares. Ao terminar, desejo realçar que conquanto as facilidades (instalações) portuárias tem sido de valor inestimável para minhas forças, o dinheiro posto em circulação aqui e o auxílio dispensado ao comércio brasileiro não foi pequeno, beneficiando a cidade do Recife. A Força do Atlântico Sul fará o possível para impedir que os azares da guerra atinjam a costa brasileira.⁴³³

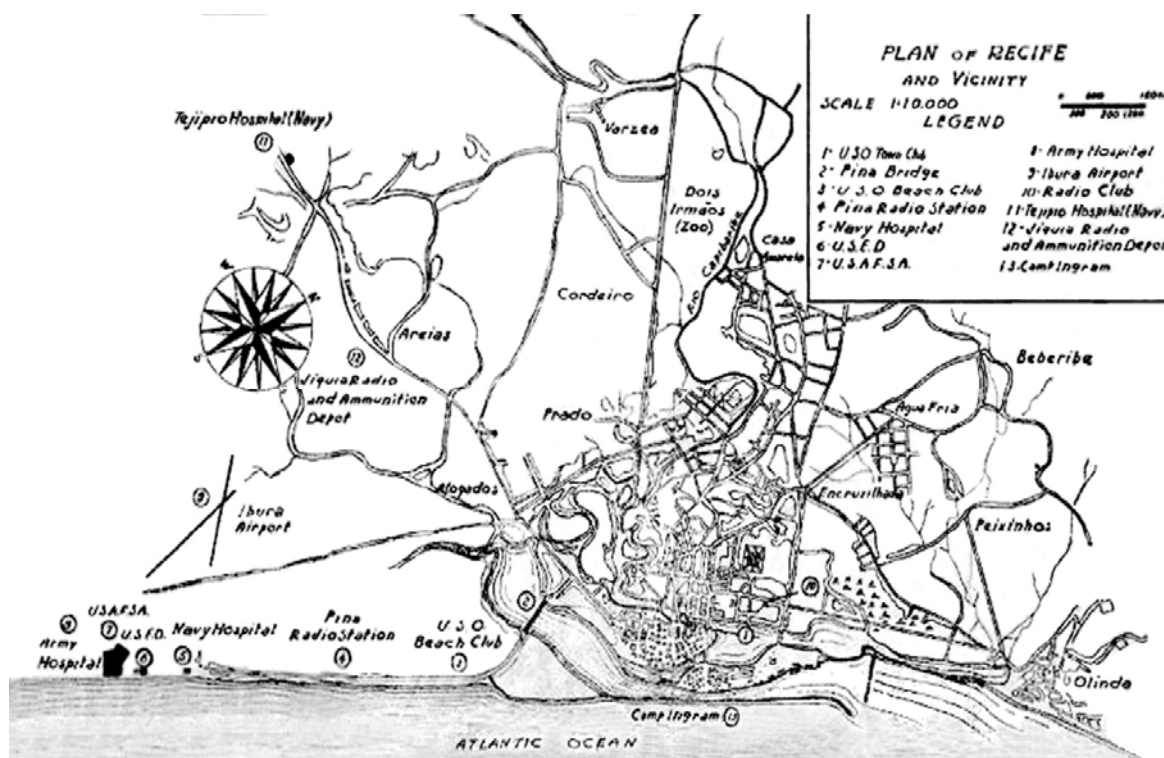
Bem, como pode-se perceber, a elevação da Força do Atlântico Sul ao *status* de Esquadra, deu um *boom* no desenvolvimento das instalações da Base Naval da *U.S. Navy* no Recife. Esta se tornou, portanto, um porto seguro para as Forças Aliadas e um valoroso bastião na defesa do Atlântico Sul contra as investidas das forças do Eixo.

⁴³⁰ APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 20/02/1943, p. 2.

⁴³¹ Idem, p. 1.

⁴³² Idem, p. 2.

⁴³³ Ibidem.



Mapa 02 - Localizações das instalações da Base Naval da U.S. Navy no Recife.

Percebemos que as instalações ocuparam parte considerável das zonas central e sul do Recife.

Fonte: Disponível em: < <http://www.sixtant.net/2011/img/editor/image/SBRF/PLAN%20OF%20RECIFE.jpg> >

Acesso em: 06 ago. 2014.

* * *

As operações aeronavais realizadas nessa “terceira fase” de recrudescimento das forças anti-submarinas dos Aliados não serão abordadas em nosso trabalho pelo motivo de termos priorizado mais a análise do estabelecimento e desenvolvimento da base naval do Recife, sem necessariamente precisarmos ter narrado os confrontos ocorridos nas águas do Atlântico meridional em 1943. Não obstante essa ressalva, faremos uma síntese do sucedimento da prioridade acordada em Casablanca para a destruição dos submarinos, da importância da chegada da Ala Aérea 16 à área brasileira, e a *blitz* anti-submarina⁴³⁴ da Quarta Esquadra em julho.

⁴³⁴ Cf. DUARTE, op. cit.; BLAIR, 1998, op. cit.; ROHWER, op. cit.; MORISON, 2000, op. cit.; DOENITZ, op. cit.; CAREY, Alan C. *Galloping Ghosts of the Brazilian Coast: United States Air Operations in the South Atlantic during World War II*. Lincoln: IUniverse, 2005, para maiores informações sobre a anti-*blitz* submarina de julho de 1943 na área do Atlântico realizada pelas forças da Quarta Esquadra.

Durante 1943, de acordo com Churchill, “graças ao imenso programa de construção naval dos Estados Unidos, a nova tonelagem finalmente superou as perdas navais advindas de todas as causas. Em paralelo, as perdas de submarinos ultrapassaram no segundo trimestre, pela primeira vez, sua própria taxa de reposição”.⁴³⁵ Desta forma:

Em abril de 1943, pudemos assistir à inversão da balança. As ‘matilhas’ de submarinos eram mantidas abaixo da superfície e continuamente acoissadas, enquanto a escolta aérea e naval dos comboios enfrentava os agressores. Já estávamos suficientemente fortalecidos para formar grupos de flotilhas independentes, que atuavam como divisões de cavalaria, à parte qualquer trabalho de escolta [...].⁴³⁶

Uma excelente ilustração desse novo panorama da ofensiva anti-submarina e seus resultados é percebida durante o mês de julho dada pelos “meninos” do almirante Ingram no Atlântico Sul. As águas costeiras do Brasil tinham oferecido presas relativamente fáceis para os submarinos durante tensos meses de 1942 e início de 1943. Uma das razões da dificuldade que podemos elencar durante a fase defensiva foi o fornecimento de poucos navios e aviões para a Força do Atlântico Sul patrulhar, escoltar e atacar nas vastas extensões do Atlântico Sul. Ela parecia até uma filha negligenciada pela mãe.

No final de janeiro de 1943, durante a viagem de retorno da Conferência de Casablanca para os Estados Unidos, o presidente Roosevelt visitou Natal e teve uma série de reuniões com o presidente Vargas; por seu turno, o almirante King visitou as instalações norte-americanas no Recife. Das discussões feitas entre os dois presidentes e suas equipes militares ficou decidido que a área do Atlântico Sul também mereceria mais atenção, de modo que maiores esforços seriam dados para garantir a sua segurança.

Os pesados reveses dos submarinos alemães nos meses de março a maio de 1943 levaram o comandante-em-chefe da *Kriegsmarine* Karl Dönitz a concluir que a campanha submarina contra os comboios no Atlântico Norte não poderia ser continuada até que as atualizações provisórias⁴³⁷ nos submarinos *Tipo VII* e *Tipo IX* tivessem sido concluídas. Nesse ínterim, os submarinos, incluindo o *Tipo VII*, deveriam patrulhar áreas onde se acreditava que o poder aéreo Aliado fosse menos forte *i.e.* o Mar do Caribe, as áreas a leste de Trinidad e do Brasil, a costa oeste da África a partir de Dakar até Freetown.

As patrulhas dos submarinos *Tipo VII* para as distantes águas do Atlântico Sul se davam de modo muito complicado, pois eles deveriam navegar em uma velocidade reduzida

⁴³⁵ CHURCHILL, 1995, op. cit., p. 800.

⁴³⁶ Idem, p. 802.

⁴³⁷ As atualizações esperadas eram artilharia antiaérea pesada de calibre maior, torpedos acústicos antiescolta do tipo *T-V*, detector de radar tipo *Wanze*, e assim por diante.

para economizar combustível, também a alimentação era controlada. Por sua vez a força de submarinos da Alemanha colocava submarinos específicos para reabastecimento de combustível, alimentos, água e sobressalentes, chamados de “vacas-leiteiras”, dispostos em certas áreas no meio do oceano Atlântico.

Devido aos riscos envolvidos no reabastecimento e, principalmente, pela implantação da *Fleet Air Wing 16* em Recife, as patrulhas dos submarinos em águas americanas meridionais não eram mais seguras do que as patrulhas contra os comboios no Atlântico Norte. No entanto, “o Estado-Maior dos *U-boats* ainda não tinha percebido esse fato ou preferiu ignorá-lo, pois em junho vinte e dois submarinos estariam ordenados a patrulhar até as Américas”.⁴³⁸

O clímax da peleja com os submarinos do Eixo no Atlântico Sul ocorreu em julho de 1943. A *blitz* anti-submarina, como o almirante Ingram chamou, se deu quando um total de pelo menos quinze submarinos foram despachados para atacar a navegação em águas do Brasil. Pelo menos 13 destes submarinos foram atacados pelas forças aeronavais norte-americanas e brasileiras, nenhum deles escapou sem danos; mas a parte surpreendente do contragolpe foi que em apenas um desses ataques principais foi realizado por uma embarcação de superfície - os outros foram feitos por aviões da Ala Aérea 16 e FAB.

Após os reveses no Atlântico Sul em julho Dönitz explicou:

Descobrimos que todo o Atlântico estava sob forte patrulha aérea, quer por aeronaves quadrimotores de longo alcance ou por aeronaves embarcadas, operadas nos porta-aviões norte-americanos estacionadas no Atlântico central e sul com o objetivo de caçar os submarinos. Mesmo no Oceano Índico as aeronaves, embora em menor número, estavam operando contra os submarinos. O emprego de suas forças aéreas pelos britânicos e americanos contra os submarinos em todos os lugares, sem dúvida, tinha aumentado; eles continuariam a utilizar um grande número de aviões para esta finalidade até o final da guerra.⁴³⁹

A importância da aviação, do estabelecimento das bases aeronavais ao longo da costa brasileira, favoreceu sobremaneira o desbaratamento da ofensiva submarina alemã, assegurando a passagem dos comboios. Segundo Dönitz, “as perdas que sofreramos nestas águas distantes também foram infligidas, tanto quanto pudemos apurar, em sua maior parte apenas pelo avião. Nossas esperanças de que, operando em águas distantes, pudéssemos ser capazes de reduzir nossas perdas não se materializou”.⁴⁴⁰

Após a anti-*blitz* de julho, o almirante Ingram disse que

⁴³⁸ BLAIR, 1998, op. cit., p. 353.

⁴³⁹ DOENITZ, op. cit., p. 407.

⁴⁴⁰ Idem, p. 418.

A eficácia com que a Força do Atlântico Sul perseguiu e atacou a última *blitz* submarina inimiga realmente impressionou essas pessoas [os brasileiros]. O presidente [Vargas] ficou tão contente que me concedeu sua mais alta condecoração militar. Este gesto de agradecimento pelos esforços da Força fez me sentir muito bem, pois é uma indicação de nossa reputação neste país.⁴⁴¹

Acreditamos, portanto, que as bases e instalações aéreas e navais, particularmente a Base Naval do Recife analisada em nosso trabalho, foram um elemento imprescindível para a expansão do Estabelecimento Naval no Atlântico Sul. Elas foram um fundamento indispensável para combater a força militar inimiga como também salvaguardar a navegação amiga.

⁴⁴¹ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume I, Commander in Chief, U.S. Atlantic Fleet, p. 572.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Pondo à disposição dos Estados Unidos bases aéreas e navais, colaborando com suas forças de terra, mar e ar, o Brasil vem realizando os seus compromissos e ajudando a vitória das nações unidas”.⁴⁴² Com estas palavras o prefeito da cidade do Recife, Novais Filho, iniciava seu artigo intitulado de “Espírito Continental”, onde procurava discutir a questão da colaboração do Brasil com os Estados Unidos no conflito mundial travado por estas nações. Abordando particularmente a participação do Recife ele escreveu:

A cidade do Recife tem desempenhado um papel de alta importância nessa cooperação ao nosso prestigioso irmão continental. E é com ufania que vejo as referências feitas pelo almirante Ingram à cooperação dos poderes públicos e do povo de Pernambuco à causa que nos uniu, nessa peleja de tantos sacrifícios, mas que se há de coroar com muitas glórias.

Os americanos, desde os seus chefes aos mais modestos componentes de suas forças, têm se revelado bons amigos, satisfeitos com a cidade e simpatizando com a sua gente. Aprendem muitos a falar o português, procuram o nosso comércio e casas de diversões, tornando-se bons e assíduos fregueses. Deleitam-se com as nossas frutas, aplaudem as nossas músicas e exaltam a nossa natureza tropical.⁴⁴³

Concluindo seu argumento Novais Filho afirmou:

Sem a decisão do Brasil, sem o seu apoio, sem essa cordialidade e esse acolhimento fraternal, bem mais difícil seria aos Estados Unidos o ataque ao inimigo no Atlântico Sul e na África.

Se considerarmos todos esses fatores, de alta valia, logo evidenciaremos que a ajuda do Brasil é muito grande e nossa realidade maior ainda.

E é bom que homens da autoridade e do valor do almirante Ingram o proclamem, como o fez na magnífica entrevista concedida à imprensa recifense.⁴⁴⁴

Este texto foi escrito pouco tempo depois da entrevista do almirante Ingram dada à imprensa reunida no QG da 4ª Esquadra em fevereiro de 1943. Estas palavras ajudam a expressar qual foi o espírito das forças Aliadas no teatro do Atlântico Sul e qual importância teve o conjunto de bases no Brasil, em nosso trabalho sendo analisada particularmente a do Recife.

Considerada sua influência localizada no Atlântico Sul Ocidental, a missão primária da Quarta Esquadra era contribuir com a vitória Aliada na Segunda Guerra Mundial. Ela realizou sua parte militar daquela missão. Antes mesmo da invasão em junho de 1944 na área

⁴⁴² APEJE, Folha da Manhã (Edição Matutina), 04/03/1943, p. 3.

⁴⁴³ Ibidem.

⁴⁴⁴ Ibidem.

da Normandia, o Atlântico Sul tinha se tornado relativamente seguro. “O cumprimento disso requereu trabalho em equipe; entre as várias seções dos serviços dos Estados Unidos, e entre os norte-americanos e brasileiros. A palavra ‘trabalho em equipe’ poderia ser muito bem o título do tema musical da Quarta Esquadra”.⁴⁴⁵

Do ponto de vista estritamente militar, a Campanha do Atlântico Sul não traz consigo particularidades exclusivas no cenário da guerra moderna quando comparada com outros teatros, visto a história ser praticamente a mesma, isto é, são navios e aviões caçando submarinos e protegendo os comboios. Mas quando a história do estabelecimento da rede de bases navais e aéreas dos Estados Unidos em território do Brasil é analisada de forma mais profunda, notam-se intrigas, diplomacia, acordos, cooperação, subordinação, de modo que o objetivo pragmático de derrotar o inimigo pudesse ser cumprido.

Assim, nosso trabalho teve como seu objetivo percorrer alguns desses aspectos que levaram ao estabelecimento da base naval da Marinha norte-americana no Recife. Desde o momento em que um almirante de uma marinha de uma nação neutra entra no porto de outra nação também neutra, no comando de dois navios a fim de se abastecer de víveres, água e combustível, onde as autoridades locais ficaram desejosos de saber o porquê de sua presença relâmpago, sem que este pudesse dizer por ora muito facilmente o seu real objetivo. Até o momento em que este mesmo almirante, praticamente um ano depois, passa a ter o controle operacional da Marinha e Força Aérea da nação hospedeira, onde pouco depois submarinos inimigos passam a agredi-la em suas próprias águas territoriais. E, por fim, até a ocasião em que ambas as nações passam a lutar juntas contra um inimigo comum, tendo o território da nação hospedeira se tornado um grande teatro de operações, apinhado de navios, aeronaves, material, instalações, bases e pessoal daquela nação que outrora em sua primeira visita apenas tinha passado dois dias.

Além de analisar o porquê o Recife foi “destinado a se tornar a principal base de suprimentos para as Forças Navais dos Estados Unidos na América do Sul e no Atlântico Sul”⁴⁴⁶, esquadrinhando o estabelecimento e desenvolvimento do conjunto de instalações militares e de apoio em terra durante o intervalo de 1941 a 1943, nosso trabalho não mapeou “todas” as instalações da base, nem abordou os desentendimentos, as convivências, o cotidiano em geral da base, tampouco encerrou as discussões acerca desse complexo. Locais de relevância

⁴⁴⁵ NHHC, NDL, United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force, p. 220.

⁴⁴⁶ NARA, RG 38, War Diaries, Other Operational Records and Histories, FLEET AIR WING 16, HEDRON, History of Headquarters Squadron, Fleet Air Wing Sixteen from 16 Feb. 1943 to 20 Dec. 1944, Lt. Albert A. Rushton, U.S.N.R, Narrative, p. 16.

não foram abordados aqui *e.g. Ibura Field*, que tanto as forças militares norte-americanas (Marinha e Exército) e brasileira (FAB), também a aviação comercial, utilizaram; a *Pina Radio Station*, que teve um destacado papel no sistema de estações radiogoniométricas; além de outros estabelecimentos norte-americanos e brasileiros nas circunvizinhanças⁴⁴⁷. Portanto, nosso propósito é estimular e ampliar não só o estudo da base no Recife, mas também que apareçam novas análises das demais bases que foram estabelecidas no território brasileiro. Afora a questão da relação de uma base militar com a sociedade civil local, o processo de aculturação entre os nativos e os visitantes, as trocas, os conflitos, o cotidiano, a memória. Enfim, este é um trabalho que possibilita muitas análises posteriores tendo o contexto local, nacional e internacional interligados.

⁴⁴⁷ Estes outros locais não passaram a fazer parte de nossa análise por questões de dispor de um número menor de documentos, por existir certa publicação que já tivesse abordado ou pelo fato de termos priorizado o estudo específico das instalações da Marinha dos EUA. Sobre o *Ibura Field* nós dispomos da obra de Fernando Hippólyto da Costa “**Base Aérea do Recife**”. Já sobre o *Pina Radio Station* nós podemos obter algumas informações na obra de Veloso da Costa “**A Marinha em Pernambuco**”, no entanto não dispomos de nenhum material oriundo dessa estação, motivo pelo qual decidimos não abordar diretamente em nosso trabalho.

FONTES

National Archives and Records Administration, College Park, Maryland, United States

Record Group 38, Records of the Office of the Chief of Naval Operations.

Record Group 38, World War II War Diaries, Other Operational Records and Histories.

Record Group 84, Records of the Foreign Service Posts of the Department of State.

Record Group 498, Records of Headquarters, European Theater of Operations, United States Army (World War II), Administrative History.

Naval History & Heritage Command, Navy Department Library, Washington, DC, United States

United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume XI, Commander South Atlantic Force.

United States Administrative History of World War II, Commander in Chief, Atlantic Fleet, Volume I, Commander in Chief, U.S. Atlantic Fleet.

Arquivo Público Estadual Jordão Emerenciano, Recife, Pernambuco, Brasil

Hemeroteca

Folha da Manhã (Edição Matutina), 1941-1943.

Jornal Pequeno, 1941-1942.

Jornal do Commercio, 1942.

Delegacia de Ordem Política e Social de Pernambuco

Docas do Porto (Ofícios Diversos), Prontuário Funcional n. 7032.

Informações da Polícia Marítima, Prontuário Funcional n. 7738.

Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda - DEIP, Prontuário Funcional n. 28626.

Defesa Passiva Antiaérea, Prontuário Funcional n. 29340.

Fundação Joaquim Nabuco, Recife, Pernambuco, Brasil

Boletim da Cidade e do Porto do Recife, 1943.

Revista Arquivos, 1943.

Acervo Diverso coletado na Rede Mundial de Computadores

Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, the American Republics, 1941-1942.

Fuehrer Conferences on Matters dealing with the German Navy, 1942.

LIFE Magazine, 1943.

Pittsburgh Post-Gazette, 1938.

The Naval Review, 1939.

The New York Times, 1941.

TIME Magazine, 1943.

Lista de Sites consultados

<http://chicomiranda.wordpress.com/>

<http://s1226.photobucket.com>

<http://www.archives.gov/>

<http://www.fotolog.com.br/tc2/>

<http://www.fundacaorampa.com.br/>

<http://www.history.navy.mil>

<http://www.ibiblio.org/hyperwar/>

<http://www.navsource.org/>

<http://www.navyhistory.org/>

<http://www.sixtant.net>

<http://www.skyscrapercity.com>

<http://www.uboat.net/>

<http://www.uboatarchive.net/>

<http://www.u-boot-archiv.de/>

<http://www2.camara.leg.br/>

REFERÊNCIAS

AGRESSÃO: Documentário dos fatos que levaram o Brasil à guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

ABBAZIA, Patrick. **Mr. Roosevelt's Navy:** The Private War of the U.S. Atlantic Fleet, 1939-1942. Annapolis: US Naval Institute, 1975.

ALVES, Vágner Camilo. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial:** História de um envolvimento forçado. São Paulo: Loyola, 2002.

ARANTES, Marcus Vinicius de Lima. **Torpedo:** O terror no Atlântico. Rio de Janeiro: Livre Expressão, 2012.

BALLANTINE, Duncan S. **U.S. Naval Logistics in the Second World War.** Newport: Naval War College, 1998.

BARTHES, Roland. **A câmara clara.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008

BELOT, R. de. **A guerra aeronaval no Atlântico (1939-1945).** Tradução Léo Fonseca e Silva; Alexandre Matos de Souza Melo. Rio de Janeiro: Record, 1949.

BLAIR, Clay. **Hitler's U-boat War:** The Hunters, 1939-1942. New York: Modern Library, 2000.

_____. **Hitler's U-boat War:** The Hunted, 1942-1945. 1st ed. New York: Random House, 1998.

BLAKE, Robert; LOUIS, William Roger. **CHURCHILL:** A major new Assessment of his Life in Peace and War. New York: Oxford University, 2002.

BOOG, Horst et al. **Germany and the Second World War:** The Global War. 1st ed. Oxford: Oxford University, v. 6, 2001.

BRICE, Martin. **Axis Blockade Runners of World War II.** Annapolis: US Naval Institute, 1981.

BRODIE, Bernard. **Sea Power in the Machine Age**. 2nd ed. Princeton: Princeton University, 1944.

BUCHANAN, A. R. (Ed.). **The Navy's air War: A Mission completed**. 1st ed. New York: Harper and Brothers, 1946.

BURKE, Peter. **Testemunha ocular: História e imagem**. Tradução Vera Maria Xavier dos Santos. Revisão Daniel Aarão Reis Filho. Bauru: Educs, 2004.

CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial: Recordações de sua luta**. Rio de Janeiro: Record, 1993.

CAREY, Alan C. **Galloping Ghosts of the Brazilian Coast: United States Air Operations in the South Atlantic during World War II**. Lincoln: IUniverse, 2005.

CARTER, Worrall Reed; DUVALL, Elmer Ellsworth. **Ships, Salvage, and Sinews of War: The Story of Fleet Logistics afloat in Atlantic and Mediterranean Waters during World War II**. Washington, DC: U.S. Government Printing Office, 1954.

CARVALHO, Estevão Leitão de. **A serviço do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. 2. ed. Rio de Janeiro: A Noite, 1952.

CHURCHILL, Winston S. **Memórias da Segunda Guerra Mundial**. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 3ª impressão, 1995

_____. **The Second World War: The Hinge of Fate**. New York: Mariner Books, v. IV, 1986.

_____. **The Second World War: The Grand Alliance**. New York: Mariner, v. III, 1985.

COLETTA, Paolo E.; BAUER, Jack. (Eds.). **United States Navy and Marine Corps Bases, Overseas**. Westport: Greenwood, 1985.

CONN, Stetson; FAIRCHILD, Byron. **A estrutura de defesa do hemisfério ocidental**. Tradução Luis Cesar Silveira da Fonseca. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000.

CORBETT, Julian S. **Some Principles of Maritime Strategy**. London: Longmans, Green and Co., 1918.

COSTA, Fernando Hippólyto da. **Base Aérea do Recife: Primórdios e envolvimento na Segunda Guerra Mundial (1941-1961)**. Rio de Janeiro: INCAER, 1999.

COSTA, Veloso. **A Marinha em Pernambuco**. Recife: Fundarpe, 1987.

CYTRYNOWICZ, Roney. **Guerra sem guerra: A mobilização e o cotidiano em São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial**. 2. ed. São Paulo: Geração Editorial, 2002.

DISMUKES, Bradford; MCCONNELL, James M. (Eds.). **Soviet Naval Diplomacy**. New York: Pergamon, 1979.

DOENITZ, Karl. **Memoirs: Ten Years and twenty Days**. New York: Da Capo, 1997.

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

_____. **O Nordeste na II Guerra Mundial: Antecedentes e ocupação**. Rio de Janeiro: Record, 1971.

DUBOIS, Philippe. **O ato fotográfico e outros ensaios**. 11. ed. Campinas: Papyrus, 2008.

DUPUY, T. N. **Understanding War: History and Theory of Combat**. London: Leo Cooper, 1992.

DYER, George C. **Naval Logistics**. Annapolis: US Naval Institute, 1960.

EARLE, Edward Mead (Ed.). **Makers of Modern Strategy: Military Thought from Machiavelli to Hitler**. Princeton: Princeton University, 1944.

FÁVERI, Marlene de. **Memórias de uma (outra) guerra: Cotidiano e medo durante a Segunda Guerra Mundial em Santa Catarina**. 2. ed. Itajaí: UNIVALI, 2005.

FURER, Julius Augustus. **Administration of the Navy Department in World War II**. Washington, DC: U.S. Government Printing Office, 1959.

GAMA, Arhtur Oscar Saldanha da. **A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.

GANNON, Michael. **Black May**: The epic Story of the Allies' Defeat of the German U-boats in May 1943. 1st ed. New York: HarperCollins, 1998.

_____. **Operation Drumbeat**: The dramatic true Story of Germany's first U-Boat Attacks along the American Coast in World War II. 1st ed. New York: HarperCollins, 1990.

GOMINHO, Zélia de. **Veneza Americana x Mucambópolis**: O Estado Novo na cidade do Recife (década de 30 e 40). Recife: CEPE, 1998.

GROPMAN, Alan (Ed.). **The big 'L'**: American Logistics in World War II. Washington, DC: National Defense University, 1997.

GUILLOBEL, Renato de Almeida. **A Marinha do Brasil na Guerra, 1942-1945**. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1951.

_____. **Memórias**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1973.

HADLEY, Michael L. **Count not the Dead**: The Popular Image of the German Submarine. Quebec: McGill-Queen's University, 1995.

HARKAVY, Robert E. **Great Power Competition for overseas Bases**: The Geopolitics of Access Diplomacy. New York: Pergamon, 1982.

_____. **Strategic Basing and the Great Powers, 1200-2000**. New York: Routledge, 2007.

HART, B. H. Liddel. **History of the Second World War**. London: Cassel, 1970.

HATTENDORF, John B. (Ed.). **Doing Naval History**: Essays toward Improvement. Newport: Naval War College, 1995.

_____. Maritime History Today. **Perspectives Online**, Washington, DC, v. 50, n. 2.

_____. The Uses of Maritime History in and for the Navy. **Naval War College Review**, Newport, v. 56, n. 2, p. 13-38, 2003.

HILTON, Stanley E. **A guerra secreta de Hitler no Brasil**: A espionagem alemã e a contra-espionagem aliada no Brasil, 1939-1945. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.

HOBBSAWN, Eric. **Era dos extremos**: O breve século XX. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HUMPHREYS, R. A. **Latin America and the Second World War, 1939-1942**. London: Athlone, v. 1, 1981.

_____. **Latin America and the Second World War, 1942-1945**. London: Athlone, v. 2, 1982.

INSTITUO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA. **História geral da Aeronáutica Brasileira**: Da criação do Ministério da Aeronáutica ao final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: INCAER, v. 3, 1991.

KARIG, Walter; BURTON, Earl; FREELAND, Stephen L. **Battle Report**: The Atlantic War. New York: Farrar and Rinehart, 1946.

KEEGAN, John. **A face da batalha**. Tradução Luiz Paulo Macedo Carvalho. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2000.

_____. **Uma história da guerra**. Tradução Pedro Maia Soares. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

KENNEDY, Paul. **Ascensão e queda das grandes potências**. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. 2. ed. São Paulo: Ateliê, 2001.

LEÃO, Karl Schurster V. **A guerra como metáfora**: Aspectos da propaganda do Estado Novo em Pernambuco (1942-1945). Dissertação. Recife: UFRPE/DLCH/Mestrado em História, 2008.

LEITE, Mauro Renault. NOVELLI JÚNIOR, Luiz (Orgs.). **Marechal Eurico Gaspar Dutra**: O dever da verdade. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1983.

MAHAN, Alfred T. **The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783**. 12th ed. Boston: Little, Brown, and Company, 1890.

MAHER, Robert A.; WISE, James E. **Sailors' Journey into War**. Kent: Kent State University, 1998.

MASON, David. **Submarinos alemães: A arma oculta**. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

MCCANN JR., Frank D. **A aliança Brasil-Estados Unidos 1937-1945**. Tradução Jayme Taddei; José Lívio Dantas. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995.

MONTEIRO, Marcelo. **U-507: O submarino que afundou o Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Salto: Schoba, 2012.

MORILLO, Stephen; PAVKOVIC, Michael F. **What is Military History?** 2nd ed. Cambridge: Polity, 2013.

MORISON, Samuel Eliot. **The Atlantic Battle won: May 1943 - May 1945**. 1st ed. Urbana and Chicago: University of Illinois, v. 10, 2002.

_____. **The Battle of the Atlantic: September 1939 - May 1943**. 1st ed. Boston: Little, Brown and Company, v. 1, 1947.

_____. **The Two-Ocean War: A short History of the United States Navy in the Second World War**. Boston: Atlantic Monthly, 1963.

MOURA, Gerson. **Autonomia na dependência: A política externa brasileira de 1935 a 1942**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980.

_____. **Estados Unidos e América Latina**. São Paulo: Contexto, 1990

MUNHOZ, Sidnei J; SILVA, Franciso Carlos Teixeira da (Orgs.). **Relações Brasil-Estados Unidos: Séculos XX e XXI**. Maringá: Eduem, 2011.

MUSSALÉM, Josué. **II Guerra Mundial sessenta anos depois: Os impactos do conflito sobre o Brasil**. Recife: COMUNIGRAF, 2005.

NETO, Raul Coelho Barreto. **Flores ao mar: Os naufrágios navais brasileiros na Segunda Guerra Mundial**. Salvador: Presscolor, 2006.

NETTO, João Palma. **CS-4 caça-submarinos Gurupá: Memórias de um marinheiro**. Salvador: Jubiabá, 1984.

OLIVEIRA, Sérgio. **Getúlio Vargas depõe: O Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Porto Alegre: Revisão, 1996.

OVERY, Richard. **Why the Allies won**. New York: W. W. Norton, 1996.

PANDOLFI, Dulce Chaves (Org.) **Repensando o Estado Novo**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

_____. **Pernambuco de Agamenon Magalhães: Consolidação e crise de uma elite política**. Recife: Massangana, 1984.

PARAÍSO, Rostand. **O Recife e a 2ª Guerra**. Recife: Comunicarte, 1995.

PARENTE, Paulo André Leira. A construção de uma nova história militar. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, n. 01, p. 1-13, 2009.

PARET, Peter. The new Military History. **Parameters**, Carlisle, vol. 21, p. 10-18, 1991.

PEILLARD, Léonce. **The Laconia Affair**: New York: Bantam, 1983.

PEREIRA, Orozimbo Martins. **Alerta: Catecismo da defesa passiva civil anti-aérea**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

POTTER, E. B.; NIMITZ, Chester W. (Eds.). **Sea Power: A Naval History**. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1960.

RICHMOND, Herbert. The Importance of the Study of Naval History. **The Naval Review**, London, v. 27, n. 2, p. 201-218, 1939.

RIVAS, Lêda M. R. C. **O Diário de Pernambuco e a II Guerra Mundial: O conflito visto por um jornal de província**. Dissertação. Recife: UFPE/CFCH/Mestrado em História, 1988.

ROHWER, Jürgen. Operações navais da Alemanha no litoral do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. **Navigator: Subsídios para a história marítima do Brasil**, Rio de Janeiro, n. 18, p. 3-38, 1982.

ROSCOE, Theodore. **United States Destroyer Operations in World War II**. 3rd ed. Annapolis: US Naval Institute, 1960.

ROUT, Leslie B.; BRATZEL, John F. **The Shadow War**: German Espionage and United States Counterespionage in Latin America during World War II. Frederick: University Publications of America, 1986.

RUNYAN, Timothy J.; COPES, Jan M. (Eds.). **To die gallantly**: The Battle of the Atlantic. Boulder: Westview, 1994.

SANCHES, Marcos Guimarães. A guerra: Problemas e desafios do campo da história militar brasileira. **Revista Brasileira de História Militar**, Rio de Janeiro, n. 01, p. 1-13, 2010.

SANDER, Roberto. **O Brasil na mira de Hitler**: A história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. **Subsídios para a história marítima do Brasil**: Ação e aspectos da Marinha na Segunda Guerra Mundial, 1939-1945. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, vol. 5, 1945.

_____. **Subsídios para a história marítima do Brasil**: A Marinha Brasileira e a Segunda Guerra Mundial, 1939-1945. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, vol. 12, 1953.

_____. **Subsídios para a história marítima do Brasil**: A Marinha Brasileira na Guerra, 1942-1945. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, vol. 23, 1967.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA. **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: SDGM, v. 5, tomo 2, 1985.

SILVA, Hélio. **1942**: Guerra no continente. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1972.

SIQUEIRA, Deoclécio Lima de. **Fronteiras**: A patrulha aérea e o adeus do arco e flecha. Rio de Janeiro: Revista Aeronáutica, 1987.

SMITH JR, Clyde. **Trampolim para a vitória**. Natal: Editora Universitária UFRN, 1992.

SOARES, Gerson de Macedo. O papel da Marinha de Guerra brasileira na Segunda Guerra Mundial. **Revista da Sociedade Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, tomo LIII, p. 33-45, 1946.

TOTA, Antonio Pedro. **O imperialismo sedutor**: A americanização do Brasil na época da Segunda Guerra. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

U.S. DEPARTMENT OF DEFENSE. **The Dictionary of Military Terms**. New York: Skyhorse, 2009.

WATSON, Mark Skinner. **Chief of Staff**: Prewar Plans and Preparations. Washington, DC: Historical Division, Department of the Army, 1950.

WESTCOTT, Allan (Ed.). **Mahan on Naval Warfare**: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan. New York: Dover, 1999.