



FLORES

Os naufrágios navais brasileiros na
Segunda Guerra Mundial

AO MAR

Raul Coelho Barreto Neto

2ª edição



“Solteiro, 23 anos, sem compromissos maiores, eu encarava essa guerra como uma aventura divertida. A partir do bem-sucedido desembarque aliado na Normandia, eu me encontrava despreocupado, não acreditando que o inimigo continuasse a atuar no Atlântico Sul. Por isso, ao bater o torpedo e vencido o medo que ia se apoderando de mim, fiquei chocado, decepcionado, frustrado, pois jamais imaginaria que algo pudesse me acontecer. A guerra existia mesmo; e havia me acertado.”

Osmar Dominguez Alonso

“Fui ao Monumento aos Mortos da Segunda Guerra Mundial prestar minha homenagem aos companheiros que ficaram nas águas do Atlântico. Nas paredes do lado esquerdo ficam os nomes dos navios postos a pique com a relação dos mortos de cada tripulação. Senti-me distante no tempo e no espaço, e ali, parado, fui forçando a memória, lembrando apelidos, os nomes, enquanto as imagens dos mortos, dos vivos, dos acontecimentos do último comboio começaram a desfilar pela minha mente.”

Mário Vieira Campos

“O mundo vive hoje em quase permanente estado de perplexidade. Face a esta situação, cabe aos mais vividos e, como tal, com mais experiência preocuparem-se em levar aos mais jovens todos os fatos do passado, gloriosos ou não, dos quais se possam tirar lições proveitosas. A trágica perda do *Bahia*, quando examinada com o devido cuidado, é um verdadeiro compêndio de lições de advertências que nunca perderão sua validade e atualidade.”

Lúcio Torres Dias



RAUL COELHO BARRETO NETO é mestre em História Regional e Local pela Universidade do Estado da Bahia, pós-graduado em Comunicação de Massa pela *University of North London*, bacharel em Comunicação Social e licenciado em História pela Universidade Católica do Salvador, além de cursar a especialização em História Militar pela Universidade do Sul de Santa Catarina. Foi professor de História da Faculdade de Tecnologia e Ciências de Salvador, do Instituto Federal da Bahia e da Universidade do Estado da Bahia/Universidade Aberta do Brasil. Atualmente é docente da Secretaria Municipal da Educação de Salvador. Pesquisador da história naval brasileira, também é de sua autoria *Marujos de primeira viagem: os aprendizes-marinheiros da Bahia (1910-1945)*, publicado pela Eduneb.



FLORES

Os naufrágios navais brasileiros na
Segunda Guerra Mundial

AO MAR



© 2019 Raul Coelho Barreto Neto

Proibida a reprodução total ou parcial por qualquer meio de impressão, em forma idêntica, resumida ou modificada, em Língua Portuguesa ou qualquer outro idioma. Impresso no Brasil em 2019.

Projeto Gráfico, Diagramação e Capa

Sidney Silva

Normalização

Fernanda de Jesus Cerqueira

Revisão

Raul Coelho Barreto Neto

Ronaldo Barreto Leite Filho

FICHA CATALOGráfICA

Bibliotecária: Fernanda de Jesus Cerqueira – CRB 162-5

B273f Barreto Neto, Raul Coelho

Flores ao mar: os naufrágios navais brasileiros na Segunda Guerra Mundial/ Raul Coelho Barreto Neto. – 2. ed. rev. e ampl. – Salvador: [s.n.], 2019.

405 p.: il.

ISBN: 978-85-913147-1-3

1. História do Brasil. 2. Naufrágios – Segunda Guerra Mundial. I. Título.

CDD: 981.061

Contatos com o autor:
raulbarretoneto@gmail.com

Raul Coelho Barreto Neto

FLORES AO MAR

Os naufrágios navais brasileiros na
Segunda Guerra Mundial

2ª edição (revista e ampliada)

Salvador
Edição do Autor
2019

Ao capitão de fragata Raul Coelho Barreto
e demais militares da Marinha do Brasil
náufragos na Segunda Guerra Mundial.

“– Mãe, por que choras? Que tristeza é a tua?
Papai demora? Há de chegar um dia! –
Porém, no olhar da esposa e mãe,
flutua uma balsa vazia”.

Nelson de Araújo Lima

“O perigo galvaniza o homem do mar e dá-lhe
força moral para se expor ao mesmo com redobrada
galhardia e entusiasmo. O navio é parte
de sua vida; é mais do que sua própria casa; é, às
vezes, até o próprio túmulo”.

Levy Scavarda

SUMÁRIO

PREFÁCIO À SEGUNDA EDIÇÃO	11
PREFÁCIO À PRIMEIRA EDIÇÃO	15
APRESENTAÇÃO	23
PARTINDO	29
A MARINHA E A SEGUNDA GUERRA	41
O AUXILIAR <i>VITAL DE OLIVEIRA</i>	71
A CORVETA <i>CAMAQUÃ</i>	127
O CRUZADOR <i>BAHIA</i>	179
REGRESSANDO	309
REFERÊNCIAS	323
GLOSSÁRIO	339

PREFÁCIO À SEGUNDA EDIÇÃO

Passada mais de uma década desde seu lançamento, eis que ressurge, devotando mais algumas coroas de rosas a nossos naufragos, *Flores ao mar*. Esta segunda edição, a meu ver, tem motivos mais que justificáveis. Em primeiro lugar, pelo tradicional e marcante hábito de se recordar datas arredondadas. No caso, os 80 anos do início da Segunda Guerra Mundial. De certo modo, a preservação da memória isso nos suscita. Aliás, a busca por perpetuar as trágicas lembranças e lições aqui expostas anuncia-se como outra importante causa para este novo livro. Afinal, como afirma Walter Benjamin, enquanto um acontecimento vivido é finito, um acontecimento lembrado é ilimitado. Sejamos, portanto, insistentes a fim de que as reminiscências dos veteranos – principalmente os do *Vital de Oliveira*, da *Camaquã* e do *Bahia* – não se percam em meio à insana dinâmica das sociedades contemporâneas.

Em sua versão original, de 2006, *Flores* teve a modesta tiragem de 500 exemplares. Em função das restrições orçamentárias típicas de impressões bancadas por autores e da insegurança em alçar voos mais altos, foi isso que nos coube. Escrevíamos – e creio que o continuamos a fazer – para um público bem específico. Um nicho basicamente composto por gente de Marinha, suas famílias e amantes das histórias do mar. Embora contássemos com o apoio do setor de publicações do então SDM e do Museu Náutico da Bahia, sabíamos que o alcance, a divulgação e quantidade de locais de venda da obra seriam exíguos. E realmente foram. Ao longo do tempo, no entanto, mesmo as poucas cópias produzidas mostraram-se insuficientes para

este recluso segmento. Até hoje – ainda que com menor frequência – recebemos *e-mails*, mensagens e telefonemas de parentes das vítimas e entusiastas interessados em adquirir a edição há muito já esgotada. Daí a premência de se ofertar esta segunda.

Às vezes de maneira acidental – somente ao tentar preencher as horas ociosas –, em algumas oportunidades em procuras deliberadas, em outras encontrados que fomos por familiares, o fato é que, no decorrer dos últimos doze anos, diversas outras fontes relacionadas aos três naufrágios sofridos pela Armada brasileira durante a Segunda Guerra vieram à tona. Em especial novos depoimentos de seus sobreviventes, com ênfase para as inéditas falas a respeito do desastre do cruzador *Bahia*, talvez a mais polêmica e afamada das nossas perdas navais. Além de desconhecido, trata-se de um material bastante rico e que cobre determinadas lacunas deixadas pela pioneira edição de *Flores ao mar*. Após os recentes achados, um intermitente estado de ânsia e a sensação de lamento por tão relevantes narrativas estarem de fora do livro passaram a nos importunar. Mais uma razão para a atualização do texto que ora se apresenta.

Ainda sobre o uso das fontes, gostaria de fazer um adendo. Algumas pessoas podem estranhar o excesso de longas citações destacadas do corpo do texto. Com efeito, a obra foge ao padrão editorial – mesmo o acadêmico – ao qual os leitores estão acostumados. Isso talvez não comprometa a leitura do trabalho, mas provavelmente, para alguns, gere, no mínimo, um desconforto estético. A outros mais críticos, quem sabe sugira pressa, preguiça ou negligência do escritor. Falta de manejo deste em lidar com seus subsídios. Como não expus uma justificativa para tal ponto na primeira edição, faço-o nesta. Depois de tudo que li e ouvi, eu poderia, após cruzar os dados e analisá-los, efetuar as devidas adaptações e, com minhas palavras,

servir de porta-voz dos náufragos e demais autoridades no assunto. Porém, foi meu desejo – e permanece sendo – que os ex-combatentes fossem os protagonistas de *Flores* e que suas vozes pudessem ser apreciadas sem intermediários. Afinal, bem melhor que os frios e postiços devaneios do historiador são as reais e cruas narrativas de quem esteve lá.

Por fim, não se revelando exatamente como um motivo, mas antes como fator de grata contribuição para este repaginado livro, salientamos a maior maturidade acadêmica e profissional deste autor. O passar dos anos e a experiência acumulada tornam este elemento algo natural a quem pesquisa e escreve, não sendo em absoluto um privilégio. Reler os capítulos depois de certo tempo e identificar flagrantes falhas de construção textual – inclusive gramaticais – e de uma revisão realizada afoitamente faz-nos rir de nós mesmos e de nossa triste incipiência de outrora. Concorreram para isso os curtos prazos de que dispúnhamos, é verdade, uma vez que o lançamento no Rio de Janeiro se daria dali a poucas semanas. Por uma questão de honestidade comigo e com o leitor, a base e a essência das linhas foram preservadas. Contudo, dentro do possível, procederam-se vários cortes, adições – abrangendo as novas fontes mencionadas – e aperfeiçoamentos.

Inúmeras mãos e mentes foram necessárias para a concretização deste projeto, sobretudo quando de seu nascimento, em janeiro de 2004. A começar pelas dos meus marujos depoentes, a maioria já não mais entre nós. Quiçá tenham conseguido reencontrar, em determinado recanto longe daqui, seus companheiros de infortúnio que tão cedo partiram deste plano. Alguns de seus filhos também atenderam prontamente ao chamado, fornecendo preciosa matéria-prima. Os funcionários dos arquivos e bibliotecas sediados em Salvador e

no Rio de Janeiro igualmente prestaram auxílio fundamental. Aqui, ressalto a gentileza e atenção de sempre dos oficiais e servidores civis da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Mais cruciais, todavia, foram os incentivos e colaborações inestimáveis dos familiares e de três orientadores informais: minha avó paterna, Sevirina Barretto, o professor Charles Santana e o almirante Odyr Buarque de Gusmão. A todos eles, minha eterna gratidão.

RCBN

Salvador, setembro de 2018

PREFÁCIO À PRIMEIRA EDIÇÃO

Alguém já afirmou que o pesquisador é movido por uma estranha vontade de pagar dívidas. Inúmeras. Isso diz muito acerca de uma das peculiaridades deste livro que tenho o prazer de prefaciar. O curioso reside na existência de uma reduzida quantidade de pesquisas acadêmicas, sobretudo na Bahia, que problematizem as contribuições de combatentes brasileiros durante a Segunda Grande Guerra. Afinal, nas vozes dos trabalhadores navais da Marinha ecoa um veemente anúncio: o de sua condição de sujeitos ativos e que a história ocorre, também, debaixo e por sobre as águas dos oceanos. Em angústias persistentes nas memórias dos sobreviventes e nas evidências registradas em variados suportes, as *Flores ao mar* como que suplicam emergir em reflexões que ultrapassem os limites dos ambientes das Forças Armadas e dos familiares dos combatentes.

Muito provavelmente a desatenção ao tema seja explicada a partir das não muito gloriosas presenças de militares no passado da política brasileira. Impossível deixar de relacionar tal desinteresse a arbitrariedades promotoras de feridas tão recentemente abertas e teimosas em não cicatrizar. Como esquecer as invasões de *campi* universitários em todo o País. As perseguições, as prisões, as torturas, os assassinatos de estudantes e professores, particularmente de História, multiplicaram-se. A apreensão matizou o clima acadêmico ao longo de todo o período de ditadura, segundo uma tensão permanente vinculada ao risco de estarmos sendo investigados por agentes disfarçados, no interior das universidades. Um terror cotidiano

estimulava suspeitas, infundadas ou não, acompanhadas de uma desconfiança generalizada.

Porém, os militares não se constituíam em um grupo social homogêneo. Nem tampouco os trabalhadores das Armas nos dias atuais concebem-se cidadãos semelhantes àqueles que fizeram o golpe de 1964, certamente. Seus envolvimento políticos assumem outro perfil, matizados por um complexo espectro de considerações sobre as relações entre o Estado e as Forças Armadas contrárias a ações desassociadas do universo das disputas democráticas.

Devemos atentar, todavia, para outras justificativas ao limitado número de dissertações e teses que busquem interpretações de processos relativos aos soldados brasileiros na Segunda Guerra Mundial. Uma delas fala de dificuldades ao estudar temas que trazem insuperáveis lembranças de agudo sofrer de nossos pais, avós, irmãos, tios ou de nós mesmos. Como investigar temas que remetem a vivências as mais traumáticas? Obviamente não é fácil conseguir trabalhar com a serenidade mínima necessária a uma pesquisa acadêmica quando somos levados a rememorar, por exemplo, toda nossa infância em tristes visitas a nosso pai, seguidas vezes internado em horrendos sanatórios. Para muitos males, o diagnóstico era um só: neurose de guerra. A receita médica igualmente repetia-se: o truculento tratamento de choque elétrico em séries diárias, que entristecia a todos nós por sua brutalidade e pela resistência dos pacientes tremendamente fragilizados e atormentados com a terapia macabra.

Eu não consigo, filho que sou de um ex-pracinha da tropa de infantaria que conquistou o monte Castelo. Felizmente Raul superou esses impedimentos, talvez por não ter vivido o estado de exceção pós-1964 e ser de terceira geração, neto de Raul Coelho Barreto,

um sobrevivente do naufrágio da corveta *Camaquã*. Mas o fez sem perder um compromisso, expresso em todo texto, como membro de “uma linhagem de homens do mar. Homens que nadam, pescam, velejam, mergulham e que permaneceram um bom período de suas vidas embarcados em navios de cor cinza”. Uma das preocupações centrais é a de sublinhar que, se a participação de soldados da Força Expedicionária Brasileira (FEB) carece de maiores estudos de caráter acadêmico, menor é a frequência de trabalhos sobre o lugar de combatentes pertencentes aos quadros da Marinha nacional.

Em uma apropriação da linguagem naval acessível a leigos como nós, o autor escreve sobre os naufrágios de três embarcações militares em serviço nos mares: o navio auxiliar *Vital de Oliveira*, no litoral norte fluminense, e a corveta *Camaquã*, nas proximidades da base de Recife, ambos em 1944, e o cruzador *Bahia*, em águas oceânicas, no ano de 1945. A extensa lista das tripulações, cuidadosamente confeccionada segundo a condição de sobreviventes, desaparecidos e falecidos, é apresentada em anexo, assim como outras importantes informações. Escrito segundo uma desenvoltura de pesquisador insistente e cauteloso, com uma narrativa sensível e admirável, o livro percorre evidências rastreadas no Rio de Janeiro, na Bahia e em Pernambuco em busca de material muitas vezes inédito, encontrado em múltiplos arquivos – públicos e privados –, jornais, entrevistas orais, textos memorialistas e uma vasta bibliografia especializada. Mantendo uma dada poesia já anunciada no título, as reflexões desdobram-se página após página matizadas por certo humor, embora se refiram a tragédias, em um esforço para interpretar vivências de marujos, mais do que a Marinha e seus oficiais.

São dimensões necessariamente vinculadas ao fato de que apenas uma ínfima porcentagem dos soldados presentes nos

enfrentamentos eram oficiais – e talvez possamos contar nos dedos de nossas mãos os almirantes, generais e brigadeiros participantes nas frentes de batalha. Estou referindo-me àqueles que mataram e morreram, presenciaram a repentina transfiguração de um amigo ao lado em carne humana despedaçada e espalhada ao largo, fedendo assada, sob o efeito da explosão de uma granada que também poderia tê-lo atingido. E se sobreviveram, tentam manterem-se existindo com suas profundas sequelas físicas, mentais e emocionais.

Nas águas da costa brasileira e a meio caminho em direção à África, grumetes adolescentes, jovens taifeiros e experientes caldeireiros viveram a morte das mais variadas formas. Conforme o estudo, o mais dramático evento seguramente foi o do cruzador *Bahia*. Alguns dos seus 36 sobreviventes rememoram no livro o soçobro repentino, distante 500 milhas do cais do Recife, onde guardavam a ponte aérea dos soldados que retornavam, após o término da guerra na Europa, nos primeiros dias do mês de julho de 1945. Eram 376 homens ao iniciar a missão. Em poucos minutos o *Bahia* mergulhou no oceano, levando cem pessoas afogadas, presas em compartimentos, feridas gravemente ou mortas na explosão.

O início do salvamento ocorreu após cinco dias de martírio, no interior de balsas de três por um metro e meio, quando foram avistados por tripulantes do cargueiro inglês SS *Balfé*. A companhia de tubarões fez-se constante. Da mesma forma, a fome, a sede e companheiros mortos lançados ao mar. Diversas balsas foram encontradas exclusivamente com corpos putrefatos, a 200 quilômetros do naufrágio. Os poucos sobreviventes em farrapos, muitos gangrenados e todos com queimaduras generalizadas provocadas pela intensa exposição ao sol e pelo contato com águas-vivas. Raul não se esquece de registrar o testemunho de um dos marinheiros salvos,

Vivaldo Vaz, ao lembrar que “estava com as pernas inchadas, queimadas pelas caravelas e feridas pelas pancadas que levei. [...] Eu era uma chaga viva”.

Quando à deriva, muitos faleceram por inanição, desidratação, ataques de tubarão e afogamento. Multiplicavam-se os casos de efeitos psíquicos como alucinações. Com acentuada frequência, naufragos enlouquecidos jogavam-se ao mar, de onde não retornavam. “Um autêntico massacre”, afirma Raul. Todavia, caprichosamente a narrativa passa as emoções experimentadas não só nos momentos dos desastres, nos colocando como observadores privilegiados do dia a dia dos trabalhadores do mar em tempo de guerra. Um cotidiano que, junto à solidão do mar, surge carregado de tensão permanente justificada pela eventualidade de um ataque de submarino alemão. As memórias de sobreviventes do *Vital de Oliveira* sinalizam que em noites limpas, frias e silenciosas, de mar sereno e céu estrelado, a embarcação às escuras, deveriam vencer o convite à meditação e, no posto de serviço durante seu quarto, exclusivamente vigiar o horizonte munidos de binóculos e coletes salva-vidas.

No depoimento de Mario Vieira Campos, marinheiro embarcado na *Camaquã*, nas tardes de sol, às vésperas do naufrágio, “a guarnição batia papo [...], chupávamos laranja, ouvíamos música dos alto-falantes, jogávamos baralho”, ainda que permanecessem apreensivos na expectativa das surpresas de uma guerra. Por vezes, o sargento poderia distribuir “uma dose de conhaque aos homens que iriam fazer baldeação, limpar o navio de fuligem e dos vestígios dos dias de mar”. Em dias extraordinários, dignos para serem festejados, a tripulação praticava a tradição de comemorar, por exemplo, quando cruzava o paralelo zero, a linha do Equador. Assim fizeram os militares do *Bahia*. Após a rotina matinal no navio, menos de 48

horas antes do naufrágio, despreocupados, prepararam uma cômica encenação, com direito a trono, rei e rainha. Posteriormente ao rancho do meio-dia, show de calouros e apresentação de conjuntos. Logo a festa foi encerrada, na certeza do dever cumprido. Faltavam poucas horas para o cruzador submergir.

Por vezes, nos testemunhos orais coletados, parece que as dolorosas memórias são contrabalançadas com o carinho e a intimidade com que tratam os navios: o *Vital*, o Velhinho ou Cruzador Fantasma (cruzador *Bahia*), o Gravata (cruzador *Rio Grande do Sul*). Ao longo de todo o livro, o autor não vacila ao explorar as lembranças dos sobreviventes como um eclodir de tristezas e alegrias, de mortes e festas. Afinal, seu objetivo foi o de fazer “uma deferência a indivíduos comuns que, em função de circunstâncias singulares, estiveram frente a frente com a morte”. Nada mais justo!

O interesse explicitado não diz respeito à construção de um saber histórico acabado, um ponto final no assunto, como se nada mais houvesse a estudar. Porém, uma retomada, segundo um determinado olhar, de um fascinante tema da história dos trabalhadores da Marinha. Nesse sentido, não se trata de uma tentativa de esclarecer dúvidas sobre os naufrágios, mas apenas a apresentação de experiências históricas radicais de marinheiros brasileiros em serviço, enquanto registra as percepções, impressões e sensações dos marujos na lida diária em tempo de guerra. Tudo indica que esta é a opção do autor. Uma alternativa que o autoriza a construir passagens da narrativa com rara qualidade, ao expor circunstâncias vividas carregadas de tensão, nas quais a escrita adquire a textualidade de imagens visuais.

Não há dúvidas que Raul é do mar! Mas, embora ainda pesquisador em início de formação, o é também da História. É assim que ele consegue nos oferecer esse estudo competente e compromissado. Uma pesquisa que, entre tantas outras, precisava ser feita não só por suas qualidades intrínsecas, mas também por sugerir a reabertura de novas trilhas de pesquisas históricas por sobre as águas do mar.

Charles D'Almeida Santana

Doutor em História Social pela PUC-SP

Salvador, maio de 2006

APRESENTAÇÃO

Melhor título não poderia ter sido escolhido que *Flores ao mar*. Ele representa uma tradicional cerimônia, cultuada em todas as Marinhas, para homenagear com pompa e circunstância seus mortos sepultados na solidão dos oceanos. É uma maneira nobre de reverenciar os que pereceram no mar, notadamente em operações de guerra, na defesa da soberania de seus países. Torna-se necessário sempre relembrá-los, pois em túmulos de marinheiros não florescem rosas.

Raul Coelho Barreto Neto, de uma nova geração de idealistas, de estirpe marinheira, desde pequeno encantou-se com as tradições da Marinha de seu país. Guardou para si, no recôndito de sua alma e pensamentos, o sonho de tudo desabrochar um dia; colocar em palavras a sublime experiência de seu avô, náufrago da corveta *Camaquã*. E assim o fez e nos brinda com *Flores ao mar*, narrativa da guerra no Atlântico Sul em que se destacam inúmeros e autênticos depoimentos de oficiais e praças que viveram os marcantes acontecimentos ocorridos nas águas verdes-azuis e, por vezes, traiçoeiras do oceano que banha a abençoada costa brasileira.

Flores ao mar é intensamente rico, muito rico mesmo em depoimentos pessoais, que lhe dão uma autenticidade sem par. Sentimentos guardados no fundo da alma afloram com comoção, já no crepúsculo das existências dos que combateram no Atlântico Sul. Por vezes fogem da narrativa, mas logo a ela regressam, pois ninguém pode fugir de seu passado. Há um intenso desejo de registrar para o porvir, para as futuras gerações de marinheiros ou não, suas

experiências, por vezes alegres, por vezes cruéis, ambas consolidando amizades que o tempo jamais poderá apagar.

Emocionam-me gestos de abnegação, generosidade e respeito aos seus pares e aos superiores. Ocorreram inúmeros, para grandeza de nossa Marinha. Se não resgatados – e o momento é por demais oportuno –, perder-se-ão para sempre, tornando-nos integrantes de uma Marinha esquecida de seus heróis e descurada de suas glórias. Todos esses homens, entretanto, não estavam sozinhos. A dedicação e a devoção de suas humildes e legítimas famílias brasileiras, envolvendo sempre suas igualmente batalhadoras e valorosas mulheres no dia a dia e nos instantes de angústia e incertezas, são comoventes. Elas merecem o respeito da nossa nação e têm direito conquistado em todas as homenagens que brasileiros e brasileiras lhes poderiam e deveriam prestar, mas que infelizmente não as fizeram nem fazem.

Depois de um rápido passar pelos dias que antecederam a decisão do governo Vargas em adotar a causa dos Aliados, o livro se fixa na principal razão de ser: os relatos das circunstâncias em que ocorreram as perdas – por motivos distintos – dos três navios da Marinha do Brasil durante a guerra. Foram eles o navio auxiliar *Vital de Oliveira*, a corveta *Camaquã* e o cruzador *Bahia*, todos sucedidos em julho. Os dois primeiros em 1944, e o *Bahia* um ano depois, em 4 de julho de 1945. Em meio a estes relatos, merecem especial atenção os testemunhos dos sobreviventes.

Um fato, entretanto, empolgou e cristalizou o povo brasileiro: os ataques à nossa Marinha Mercante, ocorridos quando ainda nem em guerra estávamos, e a maneira cruel com que foram desfechados. A nação verde-amarela, condoída e indignada, levantou-se exigindo ações mais enérgicas de seu governo, que determinou o estado

de beligerância e, finalmente, em 31 de agosto de 1942, o estado de guerra contra a Alemanha e a Itália. Nosso país muito deve aos valorosos comandantes, aos oficiais e às guarnições de seus navios mercantes – as primeiras vítimas –, com a perda, no decorrer de toda a guerra, de 32 navios. Seus mortos e desaparecidos totalizaram 972 pessoas.

No torpedeamento do navio auxiliar *Vital de Oliveira*, seu comandante, o capitão de fragata João Batista de Guimarães Roxo, e seu oficial de quarto, o segundo-tenente Osmar Dominguez Alonso, permaneceram em seus postos no passadiço até os momentos finais do afundamento do navio. Comportamentos dignos das melhores tradições de nossa Marinha. O soçobro da corveta *Camaquã* foi uma fatalidade; fortuna do mar, como alguns o classificam. Não houve tempo para o abandono organizado, tal a rapidez do acontecimento. A maioria conseguiu sobreviver, mas 33 tripulantes perderam a vida pelas mais diversas razões. Dentre estes se destaca o comandante Gastão Monteiro Moutinho, que, acidentado com o violento jogo do navio, recusou a ajuda. Em anexo, o livro lista todos os que pereceram ou sobreviveram à tragédia.

A guerra no teatro de operações da Europa havia terminado em 8 de maio de 1945. Um dos caminhos escolhidos pelos Estados Unidos para repatriar ou deslocar suas tropas para o Pacífico, por via aérea, foi o corredor Dacar-Natal. Tratava-se de distância por demais extensa para ser coberta, naquela época, sem pontos de referência no mar para corrigir possíveis erros de navegação ou prestar socorro às tripulações das aeronaves que pousassem ou caíssem na água (o que realmente aconteceu certa feita, sendo a tripulação salva pelo contratorpedeiro *Greenhalgh*, de nossa Marinha). Assim, coube ao cruzador *Bahia* assumir a estação 13, situada na linha do Equador,

a cerca de 500 quilômetros da ilha de Fernando de Noronha e a 900 quilômetros de Natal.

Por volta das 9 horas do dia 4 de julho de 1945, o destino interveio e transformou a tranquilidade existente a bordo na maior catástrofe de toda a história da Marinha do Brasil em sua existência. O navio afundou pela popa com grande rapidez. Muitos tripulantes, já no mar, atônitos, não acreditavam no que estavam vendo. Afundou com seu navio o capitão de fragata Garcia D'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque. Conscientes da desventura que sobre eles se abateu, nas balsas superlotadas, sem água ou alimentação, os náufragos procuravam se organizar da melhor forma possível. Na contagem inicial procedida, 272 homens. O primeiro-tenente Lúcio Torres Dias, único oficial sobrevivente do naufrágio, o suboficial Vivaldo Vaz e muitos outros que viveram esses angustiantes momentos da grande tragédia relatam, com emoção, suas experiências vividas. Foram quatro dias à deriva, atacados desde os primeiros instantes por tubarões, águas-vivas, alucinações e terrível sede – que tem a capacidade de destruir o raciocínio, a capacidade mental, deixando o ser humano ao sabor de fantasias –, levando os náufragos, inconscientemente, a sacrificar suas próprias vidas.

Foram cem horas; dias e noites de calor e frio, com esperanças infundadas e frustradas à espera de um resgate que incompreensivelmente tardou a chegar. Este veio de maneira inesperada, com a presença de um velho cargueiro inglês, o SS *Balfe*, oriundo de Cardiff, País de Gales, comandado pelo capitão Thomas Joseph Sweeney. Um anônimo rapazola de 17 anos chamado Raymond Charles Highms, ajudante de cozinha do mercante, passou para a história da Marinha do Brasil como tendo sido o principal responsável pelo salvamento dos ainda mortos-vivos náufragos do nosso querido cruzador *Bahia*,

o Velhinho, como carinhosamente era chamado. Os mortos do *Bahia* totalizaram 17 oficiais e 315 praças.

Restam-nos duas perguntas: primeira, qual a causa da explosão que acarretou tanta tragédia? Segunda, qual a razão da demora na prestação do socorro aos naufragos? Ambas receberam ao longo das discussões, que até hoje se arrastam, versões diferentes e são abordadas de maneira circunstanciada pelo autor. Estudioso do que se passou naquele período crítico para a nossa nação, a Raul Barreto Neto não passou despercebido o relevante papel desempenhado pela Marinha do Brasil e pela Marinha Mercante nacional em um país desprovido, à época, de malha rodoviária e com ferrovias de pouca significação para a troca de mercadorias neste país continental. A ausência das atuações, mesmo que precariamente, da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante representaria o prenúncio do colapso logístico e suas consequências econômicas.

Raul Coelho Barreto Neto, que nos enche de orgulho pelo orgulho que tem de pertencer a uma família de gente de Marinha, não optou pela vida no mar, mas divisa-a com respeito e veneração. Em seu primeiro livro, já desponta como um escritor a ser respeitado, com promissor futuro capaz de cativar o leitor pela leitura amena, sincera e verdadeira. A vontade de imortalizar os episódios adversos vividos por seu avô tornou realidade este excelente livro de memórias. É uma obra que há muito se fazia necessária. Foi escrito nos momentos finais, pois os sobreviventes da Segunda Guerra Mundial, já com idades avançadas – na faixa dos 80, 85 anos –, ainda muito alertas, vivem intensamente em pensamentos suas lembranças. Poucos são os que têm forças para escrever seus sábios ensinamentos, mas Raul Barreto Neto o faz com intensa devoção, excelsa competência, historiador que é formado pela Universidade Católica do Salvador.

Sua excelência, o almirante Renato de Almeida Guillobel, ministro da Marinha de Getúlio Vargas e comandante do contratorpedeiro *Marcílio Dias* durante a Segunda Guerra Mundial, assim se refere aos mortos da Marinha nas operações de guerra no mar: “Elevemos o nosso pensamento em homenagem aos nossos bravos marujos, cujos restos mortais vagueiam ao sabor das ondas, tendo apenas para lhes abençoar a última morada o signo resplandecente do Cruzeiro do Sul. Mas seus nomes hão de viver para sempre no coração da Pátria estremecida, e o marulhar constante das águas do oceano há de cantar eternamente sua glória”.

Flores ao mar é uma narrativa escrita com grande charme, que prende o leitor. Romântica por vezes, mas também cruel, pois cruéis sempre foram, para uns poucos, as consequências das guerras. Raul Coelho Barreto Neto, que bons ventos e mares bonançosos o inspirem a novas realizações. A historiografia certamente o absorverá para grandeza dessa terra baiana de numerosos talentos e incontestada tradição cultural.

Odyr Marques Buarque de Gusmão

Contra-almirante (Ref) da Marinha do Brasil

Rio de Janeiro, outubro de 2006

PARTINDO

Lançando o olhar para trás, por mais que eu tente, não consigo me recordar quando se deu meu inaugural 21 de julho nas águas da baía de Todos os Santos. Minhas vagas reminiscências me permitem apenas cerrar as pálpebras e resgatar a imagem de uma fascinada criança de seus três ou quatro anos de mãos dadas ao seu pai e seu avô. Chovia, e a pequena nave jogava ao ritmo das ondas e das condições climáticas. Lembro-me também de alguns indivíduos trajando fardas alvas perfilados na popa. Apesar de não compreender ao certo o que se sucedia, notava que sentimentos de tristeza, respeito e saudade integravam o ambiente durante todo o instante. Foi somente aos poucos, com o escoar do tempo e a consequente transição a uma adolescência mais amadurecida, que aquela data foi ganhando um invulgar significado para mim. Sobre ela, porém, prefiro discorrer mais adiante.

Pertenço a uma linhagem de homens do mar. Homens que nadam, pescam, velejam, mergulham e que permaneceram um bom período de suas vidas embarcados em navios de cor cinza. Um dos meus bisavôs, o velho sargento Manoel Pereira da Costa, abriu a sequência, tomando parte da convulsão política iniciada em 1930 no País. Meu avô paterno, ainda como simples marujo, participou diretamente da Segunda Guerra Mundial. Meu pai, por sua vez, veio à luz e cresceu “inalando” água salgada, tornando-se médico da Armada no princípio de 1979. Como não poderia deixar de ser, minha atmosfera sempre foi impregnada de influências navais. Sinto falta das deleitosas pescarias no molhe sul do quebra-mar que

protege o porto de Salvador e das rápidas incursões a vela na praia de Inema a bordo do *Carambola*, nosso simpático *Hobie Cat* de cascos laranja. A despeito de não ter seguido para Villegagnon, reconheço meu instinto marinhaio.¹

Foi exatamente farejando este instinto que, há alguns anos, decidi explorar episódios quase esquecidos protagonizados por meu avô e colegas seus. O primeiro impulso me veio em janeiro de 2004, quando amentei que dali a seis meses seria completado o 60º aniversário do naufrágio da corveta em que ele servia na Segunda Guerra. Achei que a ocasião não deveria passar em branco e, tirando proveito da boa relação com a escrita e do meu entusiasmo com a graduação em História, abracei o plano de produzir um livro acerca deste socorro, logo estendido aos outros dois sofridos pela Marinha do Brasil no conflito. Desse modo, com o propósito de render uma homenagem e tentar preencher determinadas lacunas, comecei a debruçar-me sobre fatos que nem sequer presenciei e que compõem um mundo distinto, embora próximo ao meu. Surgia, assim, *Flores ao mar*.

Raul Coelho Barreto era soteropolitano, criado na península de Itapagipe. Não conheceu o pai, falecido muito cedo. Ainda na infância perdeu sua mãe, em decorrência do mal de Parkinson. Após ingressar na extinta Escola de Aprendizes-Marinheiros da Bahia, em 1939, adotou a Marinha como sua família e nunca mais a abandonou. Cessada a guerra, serviu no gabinete do ministro Renato Guillobel até o trágico fim da segunda gestão Vargas, em agosto de 1954. Seis anos mais tarde, depois de passar por outras organizações navais, foi removido para a Capitania dos Portos da Bahia, em sua cidade natal, de onde não mais saiu. Em 1967, foi para a reserva como capitão de

¹ Ilha na baía de Guanabara, Rio de Janeiro, onde se situa a Escola Naval.

fragata. Por cerca de cinco décadas, ocupou sua vida também como repórter fotográfico, ofício que exerceu com extremo prazer, atuando em periódicos como *A Marinha em Revista*. Pelos serviços prestados ao meio militar, foi agraciado por todas as Forças Armadas do País e outras corporações/instituições.

Para mim continuam nebulosas as razões que o levaram a jamais transferir para o papel – de forma pormenorizada – suas memórias de guerra, em especial a respeito do infortúnio do qual foi vítima. Mesmo que fatalmente se emocionasse ao evocar o ocorrido, ele tocava no assunto sem maiores restrições. Ademais, apesar de não possuir nível superior em Comunicação, as matérias que redigiu por mais de 20 anos para *Militares*, sua coluna diária no jornal *A Tarde*, da capital baiana, sempre demonstraram sua capacidade profissional e certa intimidade com as palavras. O comandante – ou melhor, periodista – Barreto debruçado na máquina datilográfica, aliás, é uma das fortes cenas que dele preservo. Recordo-me de ele ter comentado sobre a ideia algumas vezes, mas creio que as múltiplas atribulações do cotidiano, bem como os receios de reencontrar o passado, o tenham impedido de concretizá-la. Eis-me aqui buscando quitar parcela de uma enorme dívida.

Gostaria de salientar que, em mais de dois anos de labor, atribuo imensa relevância à disciplina História Oral e Memória, cursada na Universidade Católica do Salvador, a qual me forneceu uma dose extra de subsídios na condução dos meus estudos, principalmente no que concerne às entrevistas com os ex-combatentes. Dentre as práticas desenvolvidas no semestre, lembro-me com encantamento da discussão que fizemos sobre um artigo assinado por Alistair Thomson e publicado em *História Oral*, revista editada pela Associação Brasileira de História Oral. Nele, o autor relata sua

experiência acadêmica com veteranos australianos e neozelandeses da *Australia and New Zeland Army Corps (ANZAC)*, tropa conjunta que lutou na Grande Guerra de 1914-8.² Como avaliação da disciplina, concebi um texto intitulado “Do fundo do mar e da memória: recordações dos naufrágios navais brasileiros na Segunda Guerra Mundial”, espécie de anteprojeto e ponto de partida para esta obra.

No que tange à atuação militar do Brasil na Segunda Guerra Mundial, certas injustiças são frequentemente cometidas sob uma perspectiva historiográfica. Ao se trazer a questão à baila, a primeira imagem à qual somos logo remetidos é a dos legendários pracinhas da Força Expedicionária Brasileira (FEB), então integrada ao V Exército dos EUA. Ocasionalmente também se faz alusão à Força Aérea Brasileira (FAB) e seu reduzido número de ases do 1º Grupo de Aviação de Caça. Ambos os destacamentos, diga-se de passagem, com honrosos desempenhos, levando-se em conta todas as limitações a eles impostas. No entanto, a maioria das publicações existentes sobre o tema jamais prestigiou à altura a missão da nossa Armada e seus homens no conflito. Talvez as águas pátrias, enquanto palco de guerra, nunca tenham despertado nos pesquisadores o mesmo fascínio exercido pelo teatro italiano de operações. O resultado é que o grosso dos brasileiros muito pouco sabe – quando não ignora plenamente – acerca das atividades dos nossos marinheiros ao longo do embate.

A constatação deste fato sugere uma notável contradição, na medida em que determinados cálculos são efetuados.

² Ver THOMSON, 2001.

Consultando-se as várias fontes e cruzando-se os dados disponíveis, não se obtém um consenso estatístico. Porém, foi indubitavelmente no mar que sofremos a maior quantidade de baixas durante a contenda: ao menos 35 navios e mais de 1.400 vidas.³ Deste total, a Marinha do Brasil perdeu três belonaves, além de 486 militares. Em um espaço de tempo inferior a um ano, entre 19 de julho de 1944 e 4 de julho de 1945, foram afundados o navio auxiliar *Vital de Oliveira*, a corveta *Camaquã* e o cruzador *Bahia*, este último o pior desastre registrado na história naval brasileira. Apesar de alguns outros lamentáveis lances envolvendo unidades e marujos nossos terem acontecido no desenrolar da refrega, estes três – nos quais me concentrarei nas páginas seguintes – atingiram proporções irrefutavelmente superiores e foram os mais letais.

A participação verde-amarela na Segunda Guerra apresenta inúmeras facetas. Este livro não se deterá a analisar a situação política do governo Vargas, a performance das Forças Armadas nacionais no cenário europeu – como citado, local de grande parcela de nossas ações bélicas –, nem a presença no País das redes de espionagem e informação naquela época. Definitivamente não são esses os objetivos a serem alcançados. A respeito de tais itens, principalmente os mais polêmicos, como a postura pendular do Catete no início da peleja ou o papel da FEB nos Apeninos, há obras de fôlego que podem perfeitamente saciar a sede investigativa do leitor. Embora exprima no capítulo de abertura, a fim de contextualizar os soçobros, algumas breves considerações sobre as tarefas da Marinha na conflagração, tampouco me dedicarei a tratar os detalhes relativos às suas operações no Atlântico Sul.

³ DUARTE, 1968, p. 213.

Após meses de intensa pesquisa, nenhuma publicação exclusivamente focada nos nossos naufrágios navais na Segunda Guerra foi por mim descoberta. Em geral, estes episódios aparecem apenas como parágrafos de parcas linhas perdidos no desfecho dos trabalhos que abordam a atuação da Armada no conflito. É o que ocorre, por exemplo, em livros como *A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial*, escrito pelo almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama, ou no V volume, tomo II da *História naval brasileira*, de parcial execução deste em parceria com o almirante Hélio Leôncio Martins. Ambos os autores, deve-se realçar, expõem-se como nomes reputados no meio naval.⁴ Artigos editados na clássica *Revista Marítima Brasileira* ou na *Revista do Clube Naval*, por sua vez, são mais particularizados e adentram-se em maior grau na questão dos afundamentos. Porém, circulam em ambientes bastante restritos, não estando amplamente acessíveis ao grande público.

De resto, salvo raras exceções, praticamente tudo que foi redigido sobre os naufrágios partiu de fontes ditas oficiais, obedecendo às premissas da historiografia tradicional. A História tradicional ou metódica tende a ser factual. Satisfaz-se em transmitir informações, pouco – ou jamais – debatendo aquilo o que divulga. É assim que ela sempre foi e fatalmente continuará a ser construída. Apesar de sua incontestável contribuição, esse tipo de abordagem é preocupante, na medida em que certos aspectos são apresentados sem maior senso crítico. Daí a importância perene de se elaborar uma nova História, pela qual nutro imensa simpatia. Uma História que se comprometa com as minúcias das trajetórias humanas e não permita que

⁴ Ver GAMA, 1982; GAMA; MARTINS, 1985, p. 255-434.

fragmentos de um todo caiam no ostracismo; uma História que não se resuma à exposição de acontecimentos – o que é inegavelmente medular para a compreensão do passado –, mas que igualmente esteja empenhada na análise dos mesmos.

Assim, creio que o ineditismo de *Flores ao mar* não esteja somente no fato de ela ser a primeira obra precipuamente voltada aos soçobros, mas também, consequentemente, no aprofundamento com o qual ela trata o problema. No decorrer do texto, não pude fugir da narração de eventos, é verdade. Aliás, admito que acabei agindo menos como um historiador do que como um contador de histórias. Todavia, entendo que, além disso, procurei gerar reflexões a partir da tímida interpretação do material e das personagens a que tive acesso. Não reflexões meramente sobre militares no cumprimento do seu dever, mas, mais que isso, sobre sujeitos em momentos cruciais de suas vidas. Juntando os escassos registros existentes – alguns nunca aproveitados –, e com o suporte das recentes entrevistas que realizei, pretendo suplantar o que já foi levantado, discutindo tópicos insuficientemente dissecados até aqui.

Ressalto que, a despeito de a ideia de engendrar este livro ter surgido como uma forma de homenagear um ente próximo e de referências pessoais terem me levado a perquirir o assunto, suas ambições vão muito além destas motivações. Mesmo reconhecendo a inexistência de uma total imparcialidade na condução desta ou de qualquer outra análise de cunho historiográfico, busquei não desviar o foco do exame sensato e responsável de elementos que seguramente ultrapassam sentimentalismos. Minha principal meta – ou caminho – foi a honestidade intelectual. Friso ainda que meu estudo consiste apenas em uma versão; em um olhar sobre certo objeto. Este não almeja ser um produto definitivo. Não tenho a pretensão em alcançar

a tal verdade histórica, se é que ela realmente existe. Minha proposta é trilhar outros caminhos para, quem sabe, atingir outros destinos.

Como em qualquer pesquisa, me deparei com determinados limites e obstáculos no transcurso da jornada. Senti-me desapontado, por exemplo, com o fato de o Serviço de Documentação da Marinha (SDM) – atual Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) – não possuir em seus arquivos a relação completa dos sobreviventes de um dos navios em questão, o auxiliar *Vital de Oliveira*. Tentei, de diversas maneiras, encontrá-la em outros repositórios e centros de estudos, entretanto não obtive êxito. O livro de bordo da nave, onde provavelmente acharia estes dados, por certo já foi inteiramente consumido pelos micro-organismos que habitam as profundezas do oceano. Na prática, isso não chega a representar uma grande lacuna no resultado final do trabalho. Contudo, lastimo que a memória daqueles involuntariamente excluídos da minha listagem seja ferida e que os anexos constantes na obra sejam apresentados ao leitor de forma desfalcada.

Outro desafio não menos primordial foi decifrar o significado de algumas palavras estranhas aos meus olhos e ouvidos. Para assimilar de modo mais claro os episódios, precisei dominar minimamente o vocabulário naval. Apesar da minha ascendência familiar, não tenho instrução na área e, somente com a ajuda de colaboradores e de publicações específicas, me foi possível penetrar o jargão deste mundo tão recluso. Além do mais, penso que o redator não deva escrever para si. Ele é, antes de tudo, um facilitador; alguém que deseja ser entendido. A minha proposta foi criar algo acessível não só aos militares, mas também aos civis que se interessam pela temática, porém nunca tiveram a chance de ler sobre os ocorridos. Assim, procuro tornar minhas linhas mais compreensíveis tendo,

no entanto, como preocupação maior não me expressar de maneira inadequada. Sempre que exequível, utilizarei sinônimos conhecidos. Em outras oportunidades, serei obrigado a empregar, com o auxílio de um glossário, termos bastante atípicos.

A história dos naufrágios em pauta só pôde ser escrita a partir de relatos dos seus protagonistas. Os depoimentos expostos nas fontes primárias e bibliográficas têm obviamente seu valor. Porém, é inegável que as entrevistas realizadas pelo próprio autor assumem papel preponderante em uma análise desta natureza. A partir delas, podem-se elaborar indagações que outros não elaboraram; perceber comportamentos que outros não perceberam. São eles, os testemunhos que coletamos diretamente, os mais preciosos e estimulantes. Desde janeiro de 2004, com o já reduzido grupo de naufragos minguando, empreendi uma autêntica maratona contra o tempo a fim de que inúmeras reminiscências não fossem definitivamente olvidadas. Não pude estar com todos, é verdade. Conversei apenas com aqueles que foram localizados e concordaram em ser inquiridos; com os que se sentiram à vontade e conseguiram falar; com os que estavam em paz e captaram que a importância de as pessoas conhecerem seus dramas era maior que sua dor.

Apesar de sua riqueza e relevância, deve-se assinalar que a oralidade, como outras ferramentas investigativas da História, apresenta suas armadilhas. Em virtude da idade avançada do depoente – fator que costuma pregar peças no ato de recordar – ou mesmo por causa de uma imaginação mais fértil, por exemplo, sempre há o risco de se colher algumas passagens excessivamente fantasiosas ou incoerentes (o que, aliás, também pode se tornar objeto de estudo do historiador). Além disso, a seletividade da memória é outro tópico fundamental em pesquisas do gênero, fazendo-nos refletir sobre os

motivos que levam determinados eventos a serem lembrados ou esquecidos pelo interlocutor. Assim, lidando-se com as fontes orais, algumas precauções devem ser tomadas antes de se estruturar uma narrativa. Cruzando-se os dados reunidos, notando-se os pontos de convergência e dando-se os devidos descontos, é possível lapidar a vasta matéria bruta que se tem em mãos e construir um texto mais próximo da realidade e aceitável pelo bom senso de quem o lê. Entretanto, não obstante a atenção exigida por tal tarefa, confesso que certos exageros podem ter escapado do crivo do escritor e se façam presentes ao longo dos capítulos.

Alguém pode interpelar o fato de eu não ter incluído nas buscas, ao lado das perdas navais, os nossos naufrágios civis, em maior quantidade e ocorridos em condições não menos trágicas. Sem dúvida, foram enormes os sacrifícios humanos e materiais impostos à Marinha Mercante durante toda a Segunda Guerra, em especial à Companhia Nacional de Navegação Costeira e ao Lloyd Brasileiro. Contudo, primeiramente reitero as razões afetivas que me levaram a encetar esta pesquisa. Em segundo lugar, saliento a complexidade extra em se estudar um número mais elevado de soçobros. Em se tratando de um projeto desenvolvido à época por um iniciante, creio que minha decisão tenha sido coerente e equilibrada. Por fim, sobre os vários ataques aos navios comerciais e de passageiros há uma bibliografia mais extensa, sinal de que foram mais explorados com o processar dos anos.

Outro ponto delicado é a eterna má vontade de alguns em relação às temáticas militares. O envolvimento de nossas Forças Armadas em diversos momentos da história política do País sempre levou certos setores formadores de opinião, inclusive dentro do próprio universo acadêmico, a defenderem irrevogavelmente ideias

e posicionamentos antimilitaristas. Às vezes, respaldam-se na disseminada teoria de que o papel militar no contexto do Estado moderno é o de braço repressivo aliado aos interesses das classes mais abastadas. Porém, na contramão desta “verdade”, a caserna nos revela que, ontem e hoje, a unidade de ação e pensamento de seus membros é algo inexistente. Não gostaria de me prender à questão. Apenas apelo para que se enxergue o espírito da minha pesquisa. Ela simboliza muito menos uma exaltação institucional do que uma deferência a indivíduos comuns que, em função de circunstâncias singulares, estiveram frente a frente com a morte. Quero deixar claro que, mais do que uma obra sobre a Marinha, esta é uma obra sobre marinheiros.

Após dois anos e meio de diligência, expresso que meu sentimento é o de missão cumprida. A elaboração de um livro assemelha-se à lenta gestação de um rebento. Carece de cuidados excepcionais, paciência e disciplina até os últimos estágios. Quando está pronto e “nasce”, quando os planos finalmente se corporificam, respiramos aliviados. Eis aqui o resultado. Desejo que os *experts* navais mais desconfiados perdoem minha intrusão e os possíveis equívocos cometidos. Por fim, devo destacar que *Flores ao mar* não se trata de um escrito douto e purista. Apesar de todo o zelo, reconheço que a mescla de recursos jornalísticos e historiográficos empregados por vezes fere a rigidez científica, gerando na obra algumas vulnerabilidades, inclusive de ordem técnica. Mesmo assim, cercado por anseios e receios tão peculiares a um marujo de primeira viagem, espero que eu tenha conseguido criar um texto minimamente instigante, bem estruturado e agradável.

A MARINHA E A SEGUNDA GUERRA

O mar sempre esteve intimamente ligado à história do Brasil. Mesmo antes da chegada dos navegadores europeus, nossa costa já servia como importante recurso natural na rotina das sociedades indígenas que aqui viviam há centenas, talvez milhares de anos. Foi também pelo mar que vieram de várias regiões da África os homens e mulheres que forneceram compulsoriamente sua força de trabalho em prol dos poucos mandatários da economia colonial e, em seguida, do Império. Da mesma forma, o oceano foi invariavelmente adotado como caminho para que os frutos dessas lucrativas atividades pudessem ser escoados rumo ao Velho Mundo. Avançando no tempo até o princípio da década de 1940, mais uma vez é possível constatar o papel-chave desempenhado pelo Atlântico na vida do País. Perscrutando o passado, veremos que a Segunda Guerra Mundial não foi trazida para terras tupiniquins apenas por influências político-ideológicas exteriores, mas igualmente pelo mar e suas desventuras.

Após Pearl Harbor e longos meses de indefinição por parte do Estado Novo, finalmente anunciamos nossa solidariedade a Roosevelt, rompendo relações diplomáticas com o Eixo em 28 de janeiro de 1942. Foi uma decisão sensata, contudo não simpática a alguns setores do governo. Um risco calculado e assumido depois de vigorosa pressão dos estadunidenses, que, além de fecharem acordo para a construção da nossa tão sonhada siderúrgica, se comprometeram com a modernização militar e a integridade territorial nacionais. Em maio, um pacto foi selado com a criação da Comissão Mista de Defesa. A agressão japonesa no Pacífico e as insistentes atitudes do

Catete favoráveis a Washington terminariam por decretar o fim das esperanças de Hitler quanto a nossa pátria. A queda de braço fora perdida e provavelmente nenhum tipo de ação apaziguadora faria Getúlio Vargas rever sua posição. Aos poucos, a ponderação passou a ceder espaço a artifícios menos convencionais. Iniciaram-se então, em fevereiro daquele ano, os primeiros ataques contra nossa frota comercial em águas estrangeiras, logo estendidos ao mar jurisdicional brasileiro.⁵

A 15 de junho de 1942, o *Führer* resolvera determinar uma operação contra o Brasil. Era preciso impor um castigo maior ao governo brasileiro, que lhe servisse como advertência, enviando dez submarinos aos portos [...] de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Os submersíveis deveriam afundar todas as embarcações surtas nos portos e minar os canais de acesso, regressando depois a Bordeaux, na França.⁶

Oito submarinos de 500 toneladas e dois de 700 deveriam se encontrar em um ponto pré-determinado do Atlântico. Além destes, fazia parte da matilha o *U-460*, unidade abastecedora também conhecida como vaca leiteira. De última hora, porém, houve uma mudança nos planos germânicos. Todos seriam mantidos em operação na área, mas somente um, o *U-507*, sob o comando do capitão de corveta Harro Schacht, atacaria de modo indiscriminado nossa navegação. Em um ínterim de 48 horas, entre 15 e 17 de agosto de 1942, cinco navios de bandeira brasileira, sendo quatro deles de passageiros, foram postos a pique entre a Bahia e Sergipe, culminando

⁵ A respeito da atuação da Marinha Mercante brasileira no conflito, ver CAMPBELL, 1993.

⁶ FALCÃO, 1999, p. 99.

no óbito de mais de 600 pessoas. Viajavam iluminados, desarmados e escoteiros, conforme as normas preventivas adotadas pelas embarcações não beligerantes. Como desculpa, as autoridades alemãs afirmaram falsamente que os vapores transitavam fora das nossas águas territoriais, portanto além da zona de segurança criada pelas nações americanas na Conferência do Panamá, em setembro de 1939.⁷

No dia 19, não satisfeito com a aterradora sequência de torpedeamentos, Schacht encerraria sua ação – que se tornaria conhecida como O Alegre Massacre – de uma forma ainda mais espantosa. Nas imediações de Itacaré, canhoneou uma pequena barça de madeira chamada *Jacira*, que trazia de Belmonte a Salvador um carregamento de frutas e outros produtos. Como os anteriores, o episódio é inteiramente permeado por tons dramáticos:

O barulho do motor aumentava. Não se via nada. De repente, os clarões de dois tiros de canhão e o zunir das balas por cima dos mastros [...]. A *Jacira*, tentando desviar ou até escapar, ou talvez querendo passar [...] despercebida, não parou e continuou a rumar para o alto-mar. Passados 20 minutos, os nazistas perderam a paciência e atiraram mais duas vezes [...], e ainda deram uma rajada de metralhadora. As balas perfuraram as velas. [...]. O *U-507* ficou ao lado da escuna, iluminando-a com um holofote. Três tripulantes do submarino entraram em um barco e remaram [...]. Subiram a bordo e apontaram as [...] pistolas [...] para os brasileiros. [...]. Abriram a cobertura do porão e examinaram o interior. Retiraram alguns cocos enquanto conversavam. [...]. Sacudindo as *Lugers*, fizeram saber que deveriam colocar o batelão [...] n'água

⁷ GOMES FILHO, 2006, p. 66. Sobre os ataques, indico a leitura de CRUZ; ARAS, 2012; MOUTINHO, 2005.

e embarcar. O mestre, percebendo que iam afundar a escuna, implorou, sem que entendessem, alegando que aquele barco era seu ganha-pão [...]. Como resposta, recebeu um empurrão e, por pouco, não caía no mar. [...]. Os seis embarcaram no batelão [...] e se afastaram [...] em direção à terra. [...]. Amargurados e preocupados se conseguiriam alcançar a costa no [...] sobrecarregado bote, prosseguiram por cerca de meia hora quando viram as chamas e o barulho das explosões. [...]. No final da manhã, chegaram a uma das praias ao norte de Serra Grande [...].⁸

Assim, com o reconhecido fracasso dos meios políticos e diplomáticos e a intensificação dos assaltos corsários, Vargas, sofrendo enormes ameaças internas e externas, declararia o estado de beligerância contra Roma e Berlim em 22 de agosto e, nove dias mais tarde, o estado de guerra. Diante desta conjuntura, não lhe haviam sobrado muitas alternativas. A 29 do mesmo mês, começávamos a mobilização do nosso acanhado aparato bélico. Dessa maneira, pode-se dizer que a Segunda Guerra Mundial veio até nós antes que fôssemos a ela. Vulneráveis, conscientes das limitações técnicas e econômicas e mais uma vez dependentes da boa vontade alheia, demos então início à participação em um teste de fogo de grandes proporções. Certamente o maior no qual nos envolvíamos desde a longa e desgastante empreitada no Paraguai, há mais de sete décadas.

A Marinha do Brasil foi a primeira das nossas Forças Armadas a ingressar na Segunda Guerra Mundial e a última a deixá-la. Na verdade, ela acabou inserindo-se na peleja por mais tempo do que

⁸ ARAÚJO, 1996, p. 8-10.

o próprio País, uma vez que sua campanha estreou no ano de 1941, com o patrulhamento litorâneo do Saliente Nordestino por belonaves sediadas em Natal, e só terminou em fins de 1945, bem após a rendição incondicional da Alemanha, depois de assegurado que o Atlântico Sul estava definitivamente livre dos submarinos inimigos. Vale ressaltar que suas ações foram essencialmente defensivas e, ao contrário do Exército, contou ela basicamente com o mesmo efetivo dos tempos de paz.⁹ Dessa forma, além de ter sido o mar palco da chacina de centenas de brasileiros nos meses que precederam nossa entrada no conflito, foi também nele onde demos início à luta.

Se por um lado não ocorreu avultado aumento das fileiras navais, por outro as exigências do período fizeram com que a preparação de praças e oficiais fosse abreviada, inclusive com a suspensão das viagens de instrução de guardas-marinha.¹⁰ Protagonista e espectador daqueles conturbados dias, o almirante Telmo Becker Reifschneider relembra:

A Marinha se engajou muito antes da guerra começar. Muito antes, [...] já se deslocava em missões [...], a título de patrulhamento, para manter a neutralidade. Mas, na realidade, eram missões de guerra. [...]. Na Escola Naval, nós tivemos um curso alterado, compacto. Normalmente havia um curso prévio e quatro superiores. Nós fizemos um prévio e três superiores, compactos, para dar um contingente maior [...].¹¹

⁹ Quando do ingresso do Brasil na Segunda Guerra, nosso efetivo naval era de aproximadamente 14 mil homens, sendo que nem todos serviam embarcados (COSTA, 1945, p. 19).

¹⁰ BORBA, 2004, p. 36.

¹¹ REIFSCHNEIDER, 1990, p. 5.

Costuma-se estabelecer duas fases distintas que marcam a participação naval brasileira na guerra, notoriamente balizada pela intervenção dos EUA no fortalecimento e modernização da nossa Esquadra e treinamento de seus homens, a partir do segundo semestre de 1942. A concepção dessas etapas decorre, sobretudo, de uma tradicional postura adotada pelo Brasil. Ao longo de sua existência enquanto Estado independente, e em virtude de uma série de circunstâncias que caracterizam sua formação histórica, o País constantemente priorizou recorrer à diplomacia, e não às suas Forças Armadas, a fim de solucionar os entraves externos em que esteve envolvido. Desde a Monarquia, nossos militares sempre estiveram mais tempo ocupados com questões internas do que em litígio contra outras nações. Levando-se em consideração as dimensões geográficas, nunca contamos com hostes ou arsenais profusos. Quando estivemos em combate, encaramos adversários tão débeis quanto nós ou procuramos nos aliar a potências que pudessem garantir nossos interesses. Com a eclosão da Segunda Guerra, essas fragilidades tornaram-se mais uma vez visíveis.

O nível operativo da Marinha do Brasil era baixíssimo no início da década de 1940, não condizendo com as necessidades de um país com mais de sete mil quilômetros de litoral. Ademais, nessa época, detinha nosso Almirantado belonaves remanescentes de uma esquadra com mais de 30 anos de serviços prestados. Símbolos de outra era, tais unidades, além de longevas, ainda expunham configurações típicas das clássicas e quase extintas batalhas de superfície. Foi desde o final da Grande Guerra, em 1918, que se passou a assistir a essa contínua e gradativa decadência do nosso material flutuante, fruto da acentuada falta de investimentos governamentais. Entre 1910 e 1937, para que se tenha ideia, apenas um navio seria

incorporado à Armada. O almirante Protógenes Guimarães, já em 1932, alertava para os efeitos desse sucateamento: “A Esquadra agoniza pela idade e, perdida com ela o hábito das viagens, substituída pela vida parasitária e burocrática do porto, morrem as tradições, agoniza a disciplina, desaparece o *panache* profissional dos velhos tempos”.¹²

Segundo Guilherme de Andréa Frota,

no intervalo entre os dois conflitos, e apesar da evidência que o poder naval importava em uma guerra, os dirigentes da nação brasileira não se preocuparam em aparelhar adequadamente, e de acordo com a evolução tecnológica, a nossa força naval [...]. O combate às dificuldades manifestava-se e a maioria da oficialidade encontrava-se cônica dos óbices e conhecia os remédios, embora as verbas existentes não permitissem usá-los. Sabia [...] que mais cedo ou mais tarde participariam da luta, desempenhando tarefas para as quais estavam despreparados [...].¹³

Nossos poucos vasos de guerra eram realmente cegos, surdos e mudos. Ao contrário de grande parte daqueles manejados por nossos parceiros setentrionais, não dispunham de *radar*, *sonar* e – em alguns casos – estação de rádio, instrumentos basilares para o tipo de embate proposto por Hitler. Até a introdução destes inovadores recursos técnicos – difundidos não muito antes na própria *US Navy* –, deve-se admitir que a atuação dos navios nacionais no conflito foi estritamente moral. Além de escassos e antiquados, é preciso ainda frisar como agravante o fato de que eles apresentavam tripulações

¹² GUIMARÃES, 1932, *apud* MARTINS, 1999, p. 40.

¹³ FROTA, 1984, p. 15-8.

reduzidas e despreparadas. O capitão de mar e guerra Carlos Borba, então um jovem guarda-marinha, recorda-se do período em que esteve embarcado no cruzador norte-americano *Marblehead*, unida-de gritantemente superior às nossas:

Esse navio tinha *radar* aéreo e [...] de superfície. Fui um dos primeiros oficiais da Marinha do Brasil a ver um equipamento desses funcionando. [...] Me lembro de ter visto oficiais brasileiros entusiasmados com o que eu tinha a contar sobre esses *radares*, de que, na época, poucos dos nossos oficiais tinham conhecimento.¹⁴

Nossas belonaves, em termos operacionais e tecnológicos, estavam muito aquém daquelas utilizadas pela Armada dos EUA. No entanto, apesar da sua obsolescência, elas formaram nossa pioneira linha de frente diante do incessante e crescente assédio do Eixo. Afinal de contas, naquele complicado cenário não restava outra saída, a não ser fazer ao mar aquilo que possuíamos. Obstinados, os velhos barcos somente aportavam por questão de horas, para reabastecimento e reparos. Conforme o comandante Pedro Gomes dos Santos Filho, certos navios precisaram realizar quase 80 jornadas ao longo da contenda, de modo que “pouco descanso era permitido” na dura praxe imposta pelos antagonistas.¹⁵

A Marinha [...] lançou mão de tudo o que flutuava. Inclusive navios hidrográficos como o *Jaceguai* e o *Rio Branco*. Foram buscar na Flotilha do Mato Grosso duas canhoneiras: a *Paraguaçu* e a *Parnaíba*, [...] de

¹⁴ ELES viram a guerra de perto, 2001, p. 36.

¹⁵ SANTOS FILHO, 1998, p. 234.

fundo chato. Era uma temeridade, mas era a situação. Tudo o que flutuava foi colocado “em pé de guerra”.¹⁶

Servindo no Rio de Janeiro em tal fase, o veterano Sinésio Pires Cavalcante rememora o crítico quadro que ele e seus colegas necessitaram facejar com o propósito de minimamente cumprir com seu dever:

Estávamos em estado de guerra. Vez por outra éramos chamados a atuar em patrulhamento na entrada da barra, onde algum pescador teria visto qualquer coisa suspeita como sendo a possível presença de submarinos [...]. Partíamos para lá com um batelão carregado de bombas de profundidade. Era uma ação de pouca valia, uma vez que não dispúnhamos de qualquer aparelho que detectasse o inimigo. Era apenas o “olhômetro”. Se na verdade nos deparássemos com um inimigo e ele nos atacasse vindo à superfície, estaríamos ferrados. Nem adiantaria tentar fugir. Era arremeter contra ele em operação suicida. Não havia escolha.¹⁷

Como já mencionado, nossas condições operativas só melhorariam substancialmente a partir da segunda metade de 1942, com a construção e modernização de alguns meios nacionais e a chegada das primeiras unidades estadunidenses transferidas através da Lei de Empréstimo e Arrendamento. Foram 24 os reforços integrados até o desenlace do conflito, sendo oito contratorpedeiros de escolta e 16 caça-submarinos – estes últimos de duas diferentes classes.¹⁸ Associado ao robustecimento material, a Marinha passou

¹⁶ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

¹⁷ CAVALCANTE, 1993, p. 139.

¹⁸ GAMA, 1982, p. 67-70.

por indispensável reestruturação organizacional que contava, dentre outras medidas, com a criação de seis comandos navais, cada um responsável por um setor da nossa costa.

Resolvida a aquisição dessas unidades, seguiu imediatamente para Miami, Flórida, uma missão naval, chefiada pelo capitão de fragata [...] Harold Reuben Cox, que ali não só recebeu 14 desses navios como também os fez guarnecer por pessoal nosso, devidamente instruído nas escolas de preparação da [...] nação aliada, donde vieram com o desempenho das missões mais delicadas.¹⁹

Quanto à atualização bélica e tecnológica, alguns dos nossos vasos, de forma até questionável, praticamente rumaram direto do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC) para os EUA a fim de serem submetidos a inúmeros serviços:

O navio precisava remodelar. [...] Estava novo e precisava trocar armamento. Então nós fomos [...] para [...] a Filadélfia [...]. Nós passamos ali uns quatro meses [...]. Aí trocou tudo. Aqueles canhões de superfície de 120, trocou por quatro torres de [...] 127 milímetros. [...]. Tinha dois tubos lança-torpedos, eles passaram para quatro tubos [...]. Botamos calhas de bombas, [...] quatro metralhadoras antiaéreas de 40 milímetros, [...] depois deixaram duas de 20. [...] Ficou todo equipado, preparado para a guerra [...]. A pintura que o *Mariz e Barros* teve lá nos EUA [...] era uma camuflagem muito bonita [...]. O navio saiu com aparelhos modernos.²⁰

¹⁹ COSTA, 1945, p. 117.

²⁰ BARAL FILHO, Remo. *In: Lembranças de um ex-combatente naval*, 2016.

O incremento quantitativo e qualitativo da Armada, entretanto, não significou, para suas tripulações, uma radical modificação da rotina a bordo. Afinal, continuamos a dispor das antigas embarcações e, mesmo às recém-adquiridas – providas de determinados progressos e regalias –, o oceano similarmente firmava limites e desafios. Nos diminutos e instáveis caças tipo G, por exemplo, quando “o vento soprava forte e o mar varria a proa, a cada caturro do navio, a guarnição do canhão 76 milímetros [...] era que mais sofria. Os homens procuravam proteger-se da melhor maneira possível do choque das ondas, mas sem se afastarem” dos seus postos.²¹ Nos ainda menores classe J, afetuosamente apelidados de cacinhas ou caças-pau (por terem casco de madeira), a labuta era bem mais penosa. Com exíguos 110 pés e 100 toneladas, era um barco de “plebeu, rude, duro, [...] de gente de calção e sandálias”.²²

Excetuando-se os destróieres-escolta e os caça-submarinos cedidos pelos americanos, os demais navios sequer dispunham de frigoríficos; conseqüentemente sem condições de conservarem alimentos perecíveis, obrigando a que a alimentação fosse apenas de víveres que não exigissem cuidados especiais. [...]. Água, só se dispunha para o preparo da alimentação e o consumo [...] nas caldeiras. Banhos, somente com água salgada [...], todo o tempo que durasse a viagem.²³

Já a presença da *US Navy* no País se iniciou no primeiro semestre de 1941, com o uso de portos nordestinos por suas naves.²⁴

²¹ MATTOS, 1978, p. 77-81.

²² GAMA; MARTINS, 1985, p. 284; MARTINS, 1945, p. 845.

²³ OLIVEIRA. Disponível em: www.joseaugustopoetamarinheiro.com.br. Acesso em 17/01/2011.

²⁴ DUARTE, 1968, p. 72-4.

Na época, embora ainda neutros, os norte-americanos se mantinham apreensivos quanto às ações do Eixo no Atlântico Sul, até então controlado apenas pelos britânicos, em sua porção oriental. Além disso, éramos vistos com certo descrédito pelos dignitários e marujos ianques. Mais tarde, em janeiro de 1942, nossos aliados enfim fixaram-se no Recife, com a chegada da Força-Tarefa 3, posteriormente rebatizada como 4ª Esquadra, sob a chefia do contra-almirante Jonas Howard Ingram.²⁵ Com isso, ganharam pontos de apoio próprios em águas nacionais, facilitando seu monitoramento do tráfego marítimo entre a América – sobretudo das Caraíbas para baixo – e a África. O interesse dos EUA, cabe sublinhar, não era unicamente geoestratégico, mas também mercantil, vez que éramos um dos seus principais fornecedores de insumos.²⁶ Em seu máximo efetivo, eles aqui contaram com seis cruzadores, 33 destróieres, diversos caças, patrulheiros, tenderes, varredores, auxiliares e rebocadores. Um aparato, de fato, estupendo.²⁷

A Marinha americana tinha uma base em Fortaleza de *blimps*, aqueles balões. Aquilo foi muito utilizado nos comboios. Havia a base naval em Natal; o campo de pouso, com pista de dois mil metros, em Parnamirim [...]; Guararapes, o aeroporto de Recife, tinha uma pista nova; uma base em Salvador [...]. Eles foram preponderantes. Antes de recebermos os caças, eles reconheciam que tínhamos apetite para entrar na luta, mas não [...] material. Começaram com a instalação de *sonares* e, depois, um pouco mais avançados, os *radares*. Quando começaram a vir os *radares*, eles

²⁵ GAMA, 1982, p. 74.

²⁶ VIDIGAL, 1985, p. 82.

²⁷ ALMEIDA, 2010, p. 313.

reconheceram que o que nós tínhamos já estava equipado, modernizado. Aí mandaram mais navios.²⁸

Reminiscências semelhantes sobre os estadunidenses e sua capacidade de atuação preserva o almirante Renato de Almeida Guillobel:

Do meu contato com a Marinha americana, guardo excelente impressão. No Recife, no Estado-Maior da 4ª Esquadra, havia, entre outras coisas apreciáveis, uma enorme tela magnética mural, onde estavam figuradas por pequenos navios de metal todas as embarcações que andavam no mar e eram postas em seu novo lugar sempre que delas chegavam notícias. Ali também estavam os submarinos inimigos e suas prováveis rotas. Nos quartéis havia salas reservadas para treinamento do sonar e do ataque submarino. Nas oficinas e depósitos, podia-se encontrar material em grande quantidade, e os pedidos e reparos eram atendidos com brevidade. [...]. Quando chegávamos à nossa base do Salvador – base Baker –, éramos logo atendidos e recebíamos tudo aquilo de que necessitávamos, inclusive óleo combustível, carne congelada de primeira qualidade, sobressalentes etc. Apenas quatro ou cinco horas após nossa chegada já estávamos novamente prontos para partir.²⁹

Os depoimentos acima nos oferecem uma noção do processo que se achava em curso nas capitais nordestinas: sem maior cerimônia, nossos vizinhos do hemisfério boreal estavam gradualmente ocupando-as. Em pouco tempo, eles se multiplicariam por toda parte. Para alívio de muitos, com sua companhia e suporte finalmente

²⁸ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

²⁹ GUILLOBEL, 1973, p. 196.

estávamos preparados para enfrentar o inimigo proveniente do mar e que tantos estragos havia nos causado nos meses anteriores. O intenso deslocamento das tropas forasteiras para o Nordeste promoveu na região mudanças para assaz além da esfera militar. Uma nova dinâmica social, econômica e populacional foi implantada. Infindáveis obras de infraestrutura – boa parte delas permanentes – foram concretizadas. Ironicamente, aqueles que temiam a investida do *Führer* contra o Brasil acabaram testemunhando a “invasão” do nosso território por Roosevelt.³⁰

O Recife se enchia de marinheiros [...], de fuzileiros americanos [...]. Concitava[-se] o povo a recebê-los bem e a confraternizar com eles, comentando[-se] a facilidade com que os garotos [...] já dominavam o inglês, dialogando com os ianques e os orientando nas ruas da cidade. [...]. O Recife, que tradicionalmente falava francês através de sua elite [...], começava agora, não mais por sua elite, mas pelo seu povão, a falar inglês.³¹

A Força de Superfície germânica daqueles anos, apesar da invejável qualidade técnica, não era tão numerosa quanto a britânica. Seu ícone-mor, o encouraçado *Bismarck*, havia sido liquidado pela *Royal Navy* em maio de 1941. Dessa forma, não restou alternativa aos líderes nazistas a não ser depositar suas esperanças na arma submarina. Bastante utilizado na Primeira Guerra Mundial – ainda

³⁰ Sobre a questão, ver, dentre outros, MELO, 1993; PINTO, 2000.

³¹ PARAÍSO, 1995, p. 138.

com recursos incipientes –, o submarino assombraria os Aliados três décadas mais tarde com sua ousadia e eficiência. Vulnerável, nosso oponente procurava agir em silêncio, às escuras, tendo o fator surpresa ao seu lado. Neste contexto, a conquista das bases atlânticas francesas pela *Wermacht* foi fundamental para sua ação futura. “Malgrado todas as dificuldades, o sucesso inicial [...] foi espetacular”. Em 20 meses, entre 1940 e 1941, apenas 14 agressores afundaram 973 mercantes. “Esse bom resultado justificou a ordem de construção de 1.550 unidades, a qual não pôde ser cumprida”.³²

No entanto, a despeito de os *u-boots* terem se convertido no maior trunfo naval do Eixo no transcorrer do conflito, seus ataques não foram suficientes para conduzir os destinos do embate, segundo os almirantes Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins:

Analisando as operações navais alemãs realizadas durante a Segunda Guerra Mundial, conclui-se que elas foram basicamente de natureza defensiva, e constituíram-se de ações que jamais teriam conduzido o país à vitória. Podem ter provocado grandes perdas à navegação, mas em nenhum momento chegaram a cortar totalmente as vias de comunicação Aliadas.³³

Em se tratando da vida no mar, talvez não haja nenhuma mais desumana e arriscada que a submarina. Além do rival, devem-se vencer no dia a dia as apertadas dimensões físicas a bordo e outras fragilidades operativas às quais os meios de superfície não estão sujeitos. De todas as nações que lutaram na Segunda Guerra, a Alemanha foi, sem dúvida, a que mais se dedicou a atuar sob as

³² GAMA; BASTOS, 1979, p. 68.

³³ GAMA; MARTINS, 1985, p. 318.

águas. Os resultados, porém, são de fato ilusórios. Somente ao final da disputa foi possível se computar com maior precisão o alto preço pago por seus *u-boots* em quase seis anos. Enquanto a navegação mercante Aliada conseguiu superar os inúmeros estorvos iniciais – inclusive com os estaleiros funcionando incessantemente a fim de cobrir as pesadas baixas –, a *Kriegsmarine* trilhou um caminho que beirou sua extinção. Em uma horrenda matemática, nada menos que 28 dos seus 40 mil submarinistas pereceram em combate. Somados a estes, é possível que uma parcela dos cinco mil capturados também não tenha regressado às suas famílias após as hostilidades.³⁴

Os homens que tripulavam os submarinos da Segunda Guerra Mundial constituíam uma classe especial onde prevalecia o *mens sana in corpore sano*. Não se podia imaginar um submarinista que não tivesse uma saúde física e mental perfeita, aliada a uma bravura indômita. Só assim poderia enfrentar o perigo, a insalubridade, a angústia, o medo, a saudade, o tédio e a agressividade do ambiente. Os que não suportavam a enorme carga física e emocional eram logo dispensados.³⁵

No litoral brasileiro, a presença inimiga não foi tão marcante quanto no Atlântico Norte. No decorrer da campanha, calcula-se que apenas em torno de 30 submersíveis, incluindo alguns italianos, tenham operado em nosso mar. Estes poucos que aqui estiveram, no entanto, provocaram estragos consideráveis às rotas comerciais – particularmente nos anos de 1942 e 1943 –, sendo alvos de grande preocupação por parte das autoridades navais. Conforme estatísticas,

³⁴ MASON, 1975, p. 160.

³⁵ GASTALDONI, 1993, p. 41.

só os navios da nossa Armada mantiveram 38 contatos com o adversário, sendo que ao menos dez submarinos germânicos e um de Mussolini foram destruídos pela aviação Aliada – principalmente a norte-americana –, em águas pátrias, durante a guerra.³⁶

Passado o conflito, quando a tensão foi paulatinamente cedendo espaço à normalidade, vários episódios envolvendo a ação de corsários do Eixo na costa brasileira começaram a vir à tona. O *U-128*, por exemplo, foi detectado e aniquilado pela Marinha dos EUA em maio de 1943, depois de atentar contra um comboio escoltado por belonaves nacionais.³⁷ O comandante Alberto José Carneiro de Mendonça, que assina um artigo sobre o tema, recorda-se de alguns detalhes ocorridos após este afundamento:

Liderados pelo imediato do submarino, alguns tripulantes, ao serem recolhidos do mar, tentaram dominar o oficial de serviço em um dos navios e foram abatidos, a tiros, no convés. Tivemos oportunidade de ver os [...] sobreviventes [...], prisioneiros no campo do Ibura, em Recife. Ficamos muito admirados com a pouca idade deles.³⁸

Também há indícios de que pelo menos em uma ocasião, em setembro de 1943, submarinistas germânicos tenham conseguido desembarcar em nosso território, adentrando o rio Amazonas. Soube-se, mais tarde, tratar-se possivelmente de membros do *U-161*, ao que se supõe avistado na referida área no dia 13 daquele mês.³⁹ Sevirina Maria da Costa Barretto, então uma menina residente em

³⁶ MORISON, 2002, p. 215-28; SANTOS FILHO, 1998, p. 234.

³⁷ CAREY, 2004, p. 36-43.

³⁸ MENDONÇA, 1996, p. 157.

³⁹ GAMA; MARTINS, 1985, p. 386.

Belém, preserva frescas lembranças talvez relacionadas a este mesmo *u-boot*:

Meu pai [...] fez várias viagens no aviso *Amapá* e, em uma dessas viagens, [...] ele foi [...] recambiar tripulantes que se pensava – e hoje está realmente certo – que eram [...] de submarinos que tinham entrado na bacia Amazônica. Isso nas cidades ribeirinhas do Pará: Santarém, Óbidos, [...] Castanhal... E eu tive a oportunidade de ver esses prisioneiros alemães no Arsenal de Marinha. [...] Lembro que eu, com 12 anos, [...] olhava com certo receio porque, para nós, o alemão era o bicho-papão. E eu lembro bem [...] deles: loiros, bem rosados, nus da cintura para cima devido ao calor em Belém. Eles ficavam só de bermuda; naquela época chamavam *short*. E eu tenho bem gravada a figura de alguns prisioneiros.⁴⁰

Segundo o almirante Saldanha, os brasileiros “nunca interrogaram” os presos, “entregando-os aos americanos, que faziam a primeira filtragem em Recife, na qual selecionavam os homens para serem ‘trabalhados’ nos Estados Unidos”. Dessa forma, “pouco ou nada se sabe acerca dos prisioneiros da guerra no mar” feitos pelo nosso país.⁴¹ Todavia, parece-nos contundente a versão de que a Marinha do Brasil agiu diretamente no sentido de evitar o estabelecimento de bases submarinas secretas naquela região, “tal como a que foi descoberta na foz do rio Gurupi”, na divisa do Maranhão com o Pará.⁴² Quanto aos civis teutônicos aqui detidos, estes aparentemente não eram prioritários aos oficiais estadunidenses, cabendo ao nosso

⁴⁰ BARRETTO, Sevirina Maria da Costa. Entrevista concedida em fev. 2004.

⁴¹ GAMA, 1982, p. 145.

⁴² SANTOS FILHO, 1998, p. 233.

governo inquiri-los e custodiá-los. Em um dos mais célebres casos passíveis de citação, acontecido no alvorecer de 1942, 244 tripulantes do *Windhuk*, aportados em Santos três anos antes, foram caçados e removidos para campos de concentração no interior paulista. Eles somente ganhariam liberdade em agosto de 1945.⁴³

Outro episódio digno de nota ocorreu com Augusto Aguiar, à época capitão-tenente e capelão naval, em viagem feita à Europa no início da década de 1950. Na ocasião, ele servia no outrora transporte *Duque de Caxias*, que sofrera obras de remodelação para navio-escola. O religioso beneditino relatava que, certa feita, esteve com integrantes da Armada italiana em uma recepção oferecida em Nápoles. Um deles, ao saber que o mesmo se tratava de um *brasiliiano*, fez alusão ao Rio de Janeiro e suas belezas, o que muito o alegrou. Movido pela curiosidade, d. Aguiar indagou ao anfitrião em que ensejo tinha visitado nossa pátria. A resposta foi surpreendente. Na verdade, ele nunca havia pisado os pés no Rio ou em qualquer outra localidade brasileira. Sorridente, disse com a maior naturalidade que conhecera a Cidade Maravilhosa apenas pelo periscópio do seu submarino, nos períodos em que se mantinha em alerta à espera de embarcações que zarpavam da Guanabara. Estarrecido, o clérigo não tardou a retransmitir aos colegas o que acabara de escutar.⁴⁴

Existem certos atos que se constituem em autênticos absurdos mesmo no contexto de um conflito armado. Teoricamente algumas regras deveriam ser cumpridas, por exemplo, no que diz respeito ao tratamento dado a prisioneiros militares ou à população civil. Para ilustrar, basta citarmos os emblemáticos acordos das Convenções

⁴³ FILHO, 1995.

⁴⁴ BARRETTO, 2013.

de Genebra. Na prática, no entanto, grande parte dessas determinações internacionais é desacatada. Um dos ataques mais repulsivos e censuráveis envolvendo mercantes Aliados na Segunda Guerra teve como alvo um de bandeira auriverde: o cargueiro *Antonico*, imolado pela insanidade inimiga nas primeiras horas do dia 28 de setembro de 1942, na costa da Guiana Francesa.

A explosão do torpedo vitimou vários tripulantes, ainda a bordo [...]. Soçobrando rapidamente, os sobreviventes abandonaram o navio e se aboletaram em duas baleeiras, as quais foram também atacadas pela guarnição do submarino com rajadas de metralhadora, estando a belonave alemã na superfície e a pequena distância, causando a morte de vários tripulantes, inclusive do comandante Moura Neves. [...] Terminada a guerra, em 1946, [...] conseguiu-se identificar o [...] autor de tamanha façanha, cujo comandante era, então, prisioneiro da Grã-Bretanha. Tratava-se do [...] *U-516*, sob o comando do capitão Gerard Wiebe [...]. Foi ouvido na Inglaterra e, entre outras coisas, disse que tinha dado ordem para metralhar a estação de rádio como resultado de um equívoco [...]. Não mencionou o metralhamento frio e deliberado [...]. Mentiu [...].⁴⁵

Vítimas da eficiente propaganda integralista ou simpatizantes convictos do nazismo, alguns dos brasileiros que vivenciaram o período até hoje acreditam piamente na hipótese de que os torpedea-mentos procedidos contra nossa navegação durante a Segunda Guerra tenham sido fruto da ação de submarinos norte-americanos, e não de alemães ou italianos. Defendem que as supostas agressões serviram para pressionar Vargas a se afastar e se posicionar definitivamente

⁴⁵ DUARTE, 1968, p. 184-5.

contra Hitler. Tais suposições, desprovidas de sustentação documental, acabaram desembocando nas nossas atuais gerações, pondo parte de seus membros em dúvida quanto à veracidade dos ocorridos. De fato, aqueles eram tempos encarniçados. Não obstante o afinco do chanceler Oswaldo Aranha em nos aproximar dos EUA, onde servira como embaixador, a ala germanófila do palácio do Catete e as próprias bases ideológicas do regime varguista apresentavam-se como elementos resistentes ao Tio Sam e sua democracia.⁴⁶

Até certo tempo atrás, quando diversos arquivos ainda não haviam sido disponibilizados, era perfeitamente admissível a existência de uma margem para a desconfiança e o questionamento em relação a essas ações. Mas a partir do momento em que subsídios como os diários do Comando Naval alemão foram recuperados e tornaram-se públicos, essas suspeitas se dissiparam – ou deveriam ter se dissipado. Em suas folhas estão minuciosamente registrados os incontáveis ultrajes desferidos contra a navegação Aliada em todo o Atlântico, inclusive a brasileira. Os governos germânicos que sucederam ao nacional-socialista e os ex-combatentes submarinistas jamais desmentiram essas evidências. Muito pelo contrário. O próprio almirante Karl Dönitz, comandante supremo da Força de Submarinos, mesmo dizendo-se adverso à ordem do *Führer* de assediar a nossa frota comercial, revela em suas memórias de guerra, desvendadas em 1958, as inúmeras ofensivas dos *u-boots*.⁴⁷

Desse modo, indo ao encontro de Vagner Camilo Alves,

se a maior liderança alemã no que diz respeito à guerra submarina no Atlântico confessa, sem maiores

⁴⁶ Sobre a questão, ver ALVES, 2002; SEITENFUS, 2003.

⁴⁷ DÖNITZ, 2012, p. 195-255.

problemas, a responsabilidade [...] pela destruição dos navios brasileiros, penso já ser momento de sepultar, definitivamente, qualquer hipótese esdrúxula atribuindo à ação militar norte-americana a responsabilidade pelas perdas [...].⁴⁸

Muitos sobreviventes dos infortúnios, em depoimentos posteriormente prestados, também reconheceram os submarinos do Eixo como agentes dos ataques. Além do mais, quando essas investidas foram deflagradas, no primeiro semestre de 1942, os americanos estavam bastante ocupados militarmente para se darem ao luxo de afundar cargueiros amigos ou neutros. Há de se levar ainda em conta que, “no momento histórico dos torpedeamentos, [...] já estávamos ao lado dos EUA e mergulhados, de várias maneiras, no esforço de guerra dos Aliados”.⁴⁹ Assim, é impensável que Roosevelt tenha cogitado a adoção de medida tão arriscada e absurda, embora se suponha que, poucos meses antes, ele não teria hesitado em desembarcar suas tropas aqui caso tivéssemos optado pela aliança com o Terceiro *Reich*.

Quem deseja compreender a participação do País na Segunda Guerra Mundial, portanto, deve voltar seu olhar não só para as embaixadas e ministérios sediados no Rio de Janeiro, mas também para o oceano Atlântico. Com a *blitz* de agosto de 1942 e a consequente declaração de guerra, nosso comprometimento com a Casa Branca ganhou obviamente dimensões bem maiores. O que era inicialmente uma simples licença para utilização dos nossos portos, quando ainda da neutralidade getulista, acabou se transformando na cessão quase que compulsória das bases nordestinas aos EUA. A 12 de setembro de 1942, menos de um mês após nosso ingresso no conflito,

⁴⁸ ALVES, 2002, p. 182.

⁴⁹ PEDROSA, 2001, p. 31.

a Marinha do Brasil passou ao comando único estadunidense. Uma decisão controversa, porém aceitável, dadas as circunstâncias. Três dias mais tarde, passávamos a fazer parte da Força do Atlântico Sul, que congregava não só navios de combate, mas igualmente aviões de patrulha, dirigíveis e outros recursos. As jogadas de bastidores e os preparativos haviam terminado. Chegava, enfim, a hora de agir.

Diante do alarmante quadro testemunhado em nossas águas, a escolta a comboios constituiu-se na principal ação de defesa encontrada pelos Aliados contra os submarinos. Assim, a partir de abril de 1942 (aparentemente de modo ainda esporádico), competiu à Divisão de Cruzadores, ao lado de belonaves norte-americanas, realizar a proteção dos mercantes nacionais e estrangeiros que singravam o Atlântico, entre o Rio de Janeiro e Recife, transportando matérias-primas e produtos indispensáveis à mobilização bélica.⁵⁰ Da capital pernambucana até Trinidad, colônia caribenha cedida por Churchill aos ianques, o serviço estava sob a incumbência da *US Navy*. Foi somente nos meses finais da contenda, com a experiência adquirida e o reforço da Esquadra, que os trechos a serem cobertos exclusivamente por unidades brasileiras foram estendidos. Até lá, no entanto, muitos mares ainda precisariam ser vencidos.

Dentro desse quadro, o primeiro comboio regular a longa distância foi o TB-1, que partiu de Trinidad a 11 de setembro de 1943 e chegou a Salvador no dia 27 do

⁵⁰ Instituída ainda nos tempos de paz e contando com poucos navios, a Divisão de Cruzadores foi nossa primeira força naval a participar da Segunda Guerra Mundial (GAMA; MARTINS, 1985, p. 294).

mesmo mês. Os primeiros comboios na costa brasileira foram organizados nas rotas ao sul de Recife, sendo que o primeiro com cobertura aérea foi o BR-1, entre Salvador e Recife.⁵¹

Coube à Força Naval do Nordeste (FNNE) assumir a responsabilidade pelo setor entre o Rio e a ilha britânica. Criada a 5 de outubro de 1942, em substituição à Divisão de Cruzadores, a referida organização, também conhecida como Força-Tarefa 46 da *South Atlantic Force*, estava aos cuidados do contra-almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, tendo Recife como sede. Já entre o Distrito Federal e o Rio Grande do Sul, região litorânea menos frequentada pelo inimigo, a missão ficou a cargo da Força Naval do Sul (FNS), inicialmente chamada de Grupo Patrulha do Sul. Instituída em abril de 1944 e comandada pelo contra-almirante Gustavo Goulart, era ela basicamente integrada pelos arcaicos contratorpedeiros de 1909 – os famosos Fumando Espero, então operando precariamente –, algumas corvetas adaptadas e unidades auxiliares.⁵² Consumado o conflito, apresentou-se um expressivo balanço: apenas três dos navios comboiados por nossa Marinha ao longo da refrega foram perdidos, representando 0,09% do total.⁵³

A maioria da gasolina e óleo nas campanhas da África do Norte e Mediterrâneo encontrava-se entre

⁵¹ MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA, 1991, p. 455. Os comboios eram designados por letras indicativas de sua origem e destino, seguidas do número de ordem. Os principais portos eram assim identificados: Rio de Janeiro (J), Salvador (B), Recife (R) e Trinidad (T).

⁵² GAMA, 1982, p. 74; GAMA; MARTINS, 1985, p. 367. A espirituosa alcunha de tais navios advinha do fato de os mesmos expelirem fumaça em excesso, ficando expostos (à espera) de ataques inimigos (MENDONÇA, 2002, p. 191-200).

⁵³ GAMA, 1982, p. 198.

a valiosa carga escoltada pela Marinha de Guerra brasileira. As matérias-primas que vinham do Brasil para os Estados Unidos eram ainda mais importantes. Por fim, todo o trabalho [...] no Atlântico Sul foi entregue à Marinha [...], liberando navios norte-americanos e ingleses, urgentemente necessários em outros locais.⁵⁴

O comboio marítimo é composto por duas partes: o trem e a escolta. A primeira, dirigida pelo comodoro (um oficial da Marinha Mercante), é constituída por um número variável de cargueiros, alguns levemente armados. Deve navegar em linhas e colunas, obedecendo a uma formatura pré-estabelecida e velocidade única e constante, esta ditada pela embarcação mais lenta. Navios que estejam produzindo fumaça excessiva (geralmente os movidos a carvão) chamam muita atenção e devem ser excluídos, passando a transitar isoladamente e em curso distinto, a “rota dos desgarrados”. Sempre às escuras, as unidades distam algumas centenas de metros umas das outras, desenhando um quadrado ou retângulo. Esse espaço relativamente curto leva os tripulantes a redobrar o cuidado, pois qualquer diferença mínima no ritmo pode causar transtornos de grandes proporções, como abalroamento, avanço ou atraso em relação ao grupo. Como se observa, para quem estava acostumado às jornadas tranquilas e escoteiras dos tempos de paz, a peleja trouxe novos e forçados aprendizados.⁵⁵

Os comboios internacionais típicos incorporavam de 50 a 60 mercantes, agrupados em nove a 12 colunas espaçadas de 600 a mil jardas [...]. Em cada coluna

⁵⁴ SANTOS FILHO, 1998, p. 233.

⁵⁵ MATTOS, 1978, p. 77-81; GAMA, 1982, p. 38-40; COSTA, 1945, p. 35-6; DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

os navios mantinham-se distanciados de 400 a 600 jardas um do outro. Assim, o trem apresentava uma frente de quatro milhas (cerca de sete quilômetros) e uma profundidade de uma milha e sete décimos (cerca de três quilômetros).⁵⁶

A escolta, por sua vez, é formada por navios de guerra, encarregados da segurança e integridade do trem, que navega na parte interna do conjunto. Toda ela tem seu capitânia, cujo comandante é a autoridade máxima do comboio. Através dos equipamentos de detecção de superfície e submarina, essas unidades fazem a varredura da área a ser percorrida, mantendo uma rota mais livre (habitualmente em ziguezagues), porém a uma distância nunca superior a duas ou três milhas de seus protegidos. Também é função sua dar apoio de artilharia caso o rival venha à tona para agir. Os escoltas normalmente desatracam três ou quatro horas antes dos mercantes e os ficam esperando fora do porto. Uma vez singrando os mares, a atenção é redobrada com os flancos, mais susceptíveis e vulneráveis a ataques submarinos, de preferência efetuados à noite ou nos crepúsculos matutino e vespertino, quando as silhuetas das presas se exibem de modo mais visível. Quanto à comunicação entre os barcos, esta era prioritariamente realizada por rádio (em ondas VHF) ou holofotes.⁵⁷

Partícipe do contínuo enfrentamento aos “lobos” nazifascistas desde a época mais árdua, o capitão de mar e guerra Euclides Quandt

⁵⁶ GAMA; MARTINS, 1985, p. 331. Segundo Lavenère-Wanderley (1975, p. 265), participavam dos comboios os mercantes com velocidades compreendidas entre 8,5 e 14 nós. Os navios mais velozes viajavam isolados porque corriam menor risco de serem atacados.

⁵⁷ GAMA, 1982, p. 38-40; GAMA; MARTINS, 1985, p. 331; COSTA, 1945, p. 35-6.

de Oliveira salienta estas e outras minúcias concernentes aos assédios às formações e sua defesa:

A hora mais comum de ataques [...] era depois do pôr do sol, logo que começava a noite. [...]. Nós não tínhamos *radar*, não tínhamos nada [...]. Se ele vier à superfície de dia, vai ser avistado. Então ele [...] ataca [...] logo depois do pôr do sol, porque aí ainda vê a silhueta. Eu, mais tarde, [...] tive inclusive de me tratar com oculista, porque o esforço que você faz para ver os navios... Você tem que se manter em uma certa posição em relação a eles. A gente não tinha *radar*, era “a olho”.⁵⁸

Dentre as escoltas cumpridas pela Marinha do Brasil na Segunda Guerra, algumas são consideradas notáveis dentro de sua rotina operativa. Desafiando um oceano infestado de inimigos ocultos, belonaves nacionais foram responsáveis pela vigilância dos navios-transporte que levaram os escalões da FEB à Europa. Para a pioneira missão, em julho de 1944, foram selecionados os novos destróieres da classe M, construídos no AMIC, que resguardaram nossos expedicionários até o Mediterrâneo durante 15 dias de *blackout* e silêncio absolutos. Afinal, a navegação tinha de ser discreta para não chamar a atenção do oponente à espreita. Washington Trindade, na ocasião um modesto marinheiro, recorda-se de como as guarnições deveriam se portar com o propósito de evitarem surpresas: “Viajávamos em escuridão total. Tanto os mercantes como os navios de guerra. Uma luz no meio da noite era um alvo maravilhoso em uma guerra submarina”.⁵⁹

⁵⁸ OLIVEIRA, 2005, p. 20.

⁵⁹ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

Só navios das nacionalidades espanhola e argentina eram iluminados à noite sem que nada lhes sucedesse. Evidentemente estavam prestando “assistência hostil” ao inimigo e, a meu ver, deveriam ser apreendidos. [...]. Certa vez, à noite, avistamos um navio espanhol que julguei, pela sua marcha vagarosa, ter algo atracado a contrabordo. [...] Passamos tão junto a ele que se podia identificar homens fumando e conversando encostados à borda, onde, iluminada, havia as cores da bandeira espanhola.⁶⁰

Os informantes e assistentes nazistas, contudo, não se encontravam somente no mar. A rede de espionagem em solo era igualmente considerável, talvez até maior, cabendo aos barcos e seus marujos seguirem rigorosamente uma lista de normas de segurança a fim de se preservar o sigilo e o resguardo dos comboios. Por vezes, entretanto, as artimanhas adversárias – inusitadas e surpreendentes – superavam as precauções adotadas.

Havia em Salvador, segundo afirmativa do *intelligence service* norte-americano, uma famosa loura, apelidada Aninha dos Torpedos, que usava seus encantos para obter, dos marinheiros por ela atraídos, informações precisas sobre o destino de seus navios, as quais eram rapidamente passadas para os submarinos inimigos.⁶¹

Além dos essenciais serviços preventivos de patrulhamento do litoral e escolta a comboios, nossas unidades foram executoras de uma série de outras atividades não menos meritórias na epopeia Aliada. Coube à Armada, por exemplo, proteger o cabo de comunicação submarino que se estendia até os EUA e a Europa, destruir

⁶⁰ GUILLOBEL, 1973, p. 192-3.

⁶¹ GAMA; MARTINS, 1985, p. 321.

minas, socorrer náufragos e aeronaves, assim como defender os principais portos e demais pontos estratégicos do País. Suprir as bases costeiras e insulares também fazia parte do cotidiano naval nos anos de luta. Completando escalas de norte a sul e vice-versa, incluindo as ilhas de Trindade, Martin Vaz e Fernando de Noronha, as tripulações dos velhos navios auxiliares foram incansáveis nas missões de transporte e aprovisionamento. Acima de tudo, foram corajosas, já que, com o grande número de belonaves empregadas em outras tarefas, muitas vezes tinham de navegar sem salvaguarda. Foi exatamente desempenhando este tipo de função, já na fase final do conflito, que a Marinha do Brasil sofreu sua primeira perda na Segunda Guerra Mundial.

O AUXILIAR VITAL DE OLIVEIRA

Quem observa uma das raras fotografias do navio auxiliar *Vital de Oliveira*, logo nota suas linhas pouco imponentes. De fato, apesar de pertencer à Marinha de Guerra, ele não passava de um mercante armado. Construído em 1910 na cidade de Troon, Escócia, pela *Ailsa Shipbuilding Company*, foi batizado como *Itaúba* e logo integrado à frota da Companhia Nacional de Navegação Costeira. Em seus primeiros tempos, era um vapor de cargas e passageiros. Em outubro de 1931, o Ministério da Marinha comunicou ao Estado-Maior da Armada (EMA) a decisão de adicioná-lo provisoriamente à Esquadra, como pagamento a uma dívida de seus proprietários com o Banco do Brasil. Sua aquisição, ao que parece, acabou tornando-se definitiva no final do ano seguinte, recebendo a embarcação seu novo nome – uma homenagem ao patrono da nossa hidrografia – em dezembro de 1932. Ele era semelhante aos seus irmãos, também obtidos à época: o *Calheiros da Graça*, ex-*Itajubá*, perdido após um encalhe em setembro de 1936, e o *José Bonifácio*, ex-*Itapema*, que permaneceu na ativa até a década de 1960.⁶²

Os *Itas* fizeram história no transporte marítimo brasileiro, não fugindo à regra os três referidos paquetes. Em 1911, muito antes de sua efetiva incorporação, o *Itaúba* e o *Itajubá* já haviam sido temporariamente requisitados pela Armada durante conflito no vizinho

⁶² GAMA; MARTINS, 1985, p. 106; MENDONÇA; VASCONCELOS, 1959, p. 140-1; 268; MINISTÉRIO DA MARINHA, avisos n. 3.785, de 29 out. 1931, e 3.139, de 2 dez. 1932. Costa (1945, p. 98) afirma que o navio foi construído na Inglaterra. Além disso, não trata de sua aquisição temporária, de modo que a data apresentada deve referir-se à incorporação final.

Paraguai. Como primeira grande tarefa depois de entrarem em serviço, eles foram empregados nas operações navais contra a Revolução Constitucionalista de julho de 1932, no litoral paulista. No ensejo, o *Itaúba* e o *Itapema*, deslocando tropas, compuseram a 1ª Divisão da Marinha nacional, enquanto o *Itajubá* participou da 2ª, ambas comandadas pelo almirante Roure Mariz. Sua principal atuação, porém, foi como faroleiros, subordinados à Diretoria de Hidrografia e Navegação.⁶³ Passados poucos anos da tumultuada experiência em São Paulo, o *José Bonifácio*, por exemplo, efetuou longa comissão de seis meses inspecionando os faróis da costa setentrional do País, marcando presença no Rio Grande do Norte, Maranhão e Pará. Devido a um extenso e relevante currículo de trabalhos concretizados por esses navios, sob a batuta do almirante Heráclito Graça Aranha, navegar por nossos mares tornou-se uma atividade bem mais segura.⁶⁴

Em 1936, contudo, por ironia do destino, o auxiliar sofreria sérios danos ao encalhar nos vários baixios existentes na região da enseada de Tamandaré, em Pernambuco. Ele havia penetrado por uma barreta falsa, sem profundidade que permitisse a passagem de barcos de certo porte. Ficara em seco, entretanto com o casco intacto. Em princípio, sua tripulação empenhou-se de todas as maneiras no sentido de livrá-lo. Sem sucesso. Foi somente com a ajuda do seu irmão *José Bonifácio* que ele pôde ser rebocado e, autonomamente, seguir para reparos nas oficinas do Lloyd Brasileiro, no Rio de Janeiro, de onde só sairia três anos mais tarde. Apesar dos prejuízos, acabou tendo melhor sorte que o *Calheiros da Graça*, vitimado

⁶³ HISTÓRICO dos navios de guerra brasileiros. Disponível em: www.naviosbrasil.com.br/ngb. Acesso em 06/09/2013; GAMA; MARTINS, 1985, p. 106;136-7.

⁶⁴ MARTINS; CASTRO, 1985, p. 9-18.

semanas depois por escolhos na altura do forte dos Reis Magos, na entrada de Natal, e definitivamente condenado após constatar-se que os estragos não possibilitavam conserto. Com a abertura de um Inquérito Policial Militar (IPM), concluiu-se que o *Vital de Oliveira* transitava em zona periclitante muito próxima à costa.⁶⁵

Outro drama, este bem mais grave, havia afetado o navio em maio de 1933, época em que servia como base de instrução aos aspirantes da Escola Naval. Durante cruzeiro ao Recife conduzindo futuros guardas-marinha, seu imediato, o capitão de corveta Jair de Albuquerque, foi assassinado pelo marinheiro Agassiz Pereira Borges. Logo após disparar dois tiros de revólver contra seu superior, o carvoeiro acabou cometendo suicídio, causando “viva impressão” nos habitantes daquela capital. Em radiograma prontamente enviado ao ministro Protógenes Guimarães, o capitão de mar e guerra Jorge Dodsworth Martins, comandante da nave, atribui o “atentado brutal” a uma “loucura súbita” do marujo. A sumária reportagem publicada sobre o incidente, no entanto, nos fornece mais perguntas que respostas a respeito de suas circunstâncias e motivações. Por determinação do almirante Protógenes, o corpo do oficial foi embalsamado e trasladado para o Rio de Janeiro, aonde chegou dias depois.⁶⁶

⁶⁵ ALONSO, 1994, p. 29-31; MARTINS; CASTRO, 1985, p. 15-7; GAMA; MARTINS, 1985, p. 311.

⁶⁶ ASSASSINADO a bordo. *O Globo*, Rio de Janeiro, 19 maio 1938, ed. das 18h, p. 1. Conforme fonte, os tiros disparados foram de pistola (NECROLOGIA, 1932, p. 1053).

O *Vital*, como carinhosamente chamado, já era um veterano quando da eclosão da Segunda Guerra Mundial. Movido a máquinas alternativas, suas caldeiras ainda queimavam carvão em uma fase em que o óleo já se apresentava como o combustível em voga. Em função disso, produzia fumaça em excesso, fator que, como destacado anteriormente, poderia servir de chamariz ao inimigo. Como instrumentos de navegação, possuía apenas duas agulhas magnéticas – cujos desvios deveriam ser continuamente verificados – e um odômetro de hélice rebocado. Vetusto e defasado, ele não dispunha de ecobatímetro ou radiogoniômetro, este de imensa valia para a localização de submarinos. *Radar* e *sonar*, equipamentos exigidos em uma contenda daquela natureza, eram sonhos muito distantes.⁶⁷ Mesmo com esta configuração, porém, novos e prioritários encargos passaram a requerer sua constante presença.

No transcorrer do conflito,

os serviços hidrográficos foram oficialmente suspensos, tendo em vista que os navios destinados a esses trabalhos estavam se dedicando às tarefas de guerra. O balizamento dos portos continuou a ser executado pelas capitânias [...], assim como os faróis, abastecidos pelos [...] auxiliares. Em tarefas isoladas, a Diretoria de Hidrografia e Navegação continuou trabalhando na costa, levantando pontos de especial interesse. Por fim, sentiu falta de um navio, incorporando o *Aspirante Nascimento*.⁶⁸

Assim, compondo a FNS, o *Vital de Oliveira* era responsável, ao lado do *José Bonifácio*, pelo suprimento de nossas bases, ilhas

⁶⁷ ALONSO, 1994, p. 29; MARTINS; CASTRO, 1985, p. 14-5.

⁶⁸ GAMA, 1982, p. 37.

oceânicas e demais belonaves, tarefa logística de grande importância ao esforço de guerra da Marinha e da Nação como um todo. Tratava-se de demorada e exaustiva missão, raramente – ou jamais – cumprida dentro das condições ideais. Sobre ela, leiamos o pitoresco relato do ex-combatente Oscar Gabriel Soares:

Quantas viagens foram feitas por este navio. [...] Muitas vezes fomos ao norte, ao sul e ao leste. Norte e sul levando guarnições e mantimentos para as diversas bases navais e faróis; e ao leste quando íamos à ilha da Trindade (800 milhas, aproximadamente, da costa do Espírito Santo), viagem cansativa e perigosa, considerando o tipo de construção do navio [...]. Fazíamos [...] satisfeitos, por se tratar de uma guarnição irmanada. Decorriam estas viagens em um ambiente de camaradagem e a alegria predominava entre nós. Tínhamos um conjunto musical a bordo, que nas horas vagas nos distraía. Que saudades ainda temos das viagens a [...] Trindade. Quando lá chegávamos, após o navio fundear, começava a faina de desembarque de mantimentos e, quando chegava a seu término, íamos até a ilha e procurávamos esquecer os momentos difíceis, tentando pegar cabritos e porcos bravos [...] e procurar ovos de tartaruga. [...] A bordo, tentávamos a pesca de uns peixinhos miúdos, chamados por nós “por favor me pegue”, devido à facilidade de eles caírem nos anzóis.⁶⁹

Washington Trindade também se recorda das diversas jornadas à homônima ilha, ocupada militarmente, em março de 1942, por pessoal conduzido pelo *José Bonifácio*. “Devido às dificuldades de se desembarcar o material, [...] ia-se a cada dois meses”. Balsas eram

⁶⁹ SOARES, 1975, p. 2.

utilizadas para transportar a carga dos conveses e porões às praias insulares. “Era o navio próprio para este tipo de trabalho: alimentar as bases”.⁷⁰ Foi dessa forma, na função de provedor, que o *Vital* sofreu outros dois encalhes consecutivos em dezembro de 1943, entre as cidades de Prado e Alcobaça, no litoral sul da Bahia, quando novamente trafegava em águas rasas.

No dia 12 [...], partiu o navio, [...] escoteiro, de Salvador para Vitória, sempre junto à costa. À noite, cerca de 1 hora, tocamos o fundo. Estávamos a menos de uma milha da praia. O comandante (capitão de fragata Paulo Mário da Cunha Rodrigues) abriu um pouco o rumo, afastando-se de terra. No dia 13, às 13 horas, [...] encalhou no recife das Timbebas, no exato momento em que foi dada a ordem [...] de parar as máquinas ao notar que a coloração da água estava se tornando mais clara e sentirmos que o navio roçara de leve em algo [...]. Safamo-nos com as máquinas, após arriar as seis pesadas baleeiras [...]. O rumo desfechado levou-nos precisamente ao pequeno recife da Areia, onde encalhamos forte cerca das 18 horas [...]. Só nos safamos lá pelas 16 horas do dia seguinte, [...] após muito trabalho, até alijando parte de uma carga de cacau em pó ensacado, embarcada em Salvador.⁷¹

Incontestavelmente aquele foi um dos mais penosos dias para sua guarnição no desenrolar da guerra. Vale citar que a insistente navegação próxima à costa era uma medida proposital, apesar de arriscada. Em virtude de disporem de precário armamento (apenas

⁷⁰ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004. Sobre a questão, ver GAMA; MARTINS, 1985, p. 279.

⁷¹ ALONSO, 1994, p. 30-1. Ver também MARTINS; CASTRO, 1985, p. 16-7; GAMA; MARTINS, 1985, p. 415.

de superfície) e desenvolverem pouca marcha, o que dificultava sua inclusão nos comboios, em certas ocasiões os auxiliares recebiam proteção especial por parte de unidades efetivamente preparadas.⁷² Todavia, estando sozinhos ou com escolta insuficiente na maioria das vezes, chegar-se às praias e arrecifes era a melhor estratégia adotada pelos vulneráveis supridores a fim de evitar indesejáveis encontros com *u-boats*.

Tratava-se, sem dúvida, de um problema de difícil solução. Ou deveriam os transportes navegar junto a terra, sendo sujeitos a encalhes, ou, seguindo por rotas hidrograficamente seguras, ser alvos de submarinos inimigos. Havia a possibilidade de eles se integrarem em comboios, mas, devido a suas funções [...], não podiam, na maioria das vezes, aguardar as formações que navegavam em intervalos regulares e somente entre os principais portos.⁷³

O comandante Paulo Mário insistia em seu propósito, “alegando preferir encalhar várias vezes a expor o navio a um ataque, com perda de vidas e sem possibilidades de uma reação eficaz”.⁷⁴ Assim eram as duras escolhas daqueles tempos repletos de apuros e de poucas opções. Em abril de 1944, por razões pouco claras – mas por certo ligadas aos “apertos” do período –, os auxiliares voltariam à primitiva condição de meios hidrográficos. Entretanto, as necessidades postas pelo embate logo levariam a Marinha a reconsiderar tal decisão.⁷⁵

⁷² SOARES, 2010/2012, p. 17.

⁷³ GAMA; MARTINS, 1985, p. 415.

⁷⁴ ALONSO, 1994, p. 31.

⁷⁵ MENDONÇA; VASCONCELOS, 1959, p. 268.

Seguindo sua rotina na guerra, O *Vital de Oliveira* deu início a mais uma comissão em julho de 1944. Partindo de Natal, trazia militares doentes e licenciados para o Rio de Janeiro, além de alguma carga, após executar o costumeiro abastecimento das bases nordestinas. Na verdade, esse era um périplo de regresso, já que os auxiliares tinham como sede a ilha das Enxadas, na baía de Guanabara. Dos cerca de 270 homens a bordo, aproximadamente 120 formavam sua tripulação, sob o comando do capitão de fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo, sergipano de 48 anos. Havia feito escalas em Cabedelo, Recife, Salvador e, por fim, Vitória, onde atracou no dia 18, trazendo como escolta, desde a Bahia, o caça-submarino *Javari*. Este, liderado pelo capitão-tenente Durval Pereira Garcia e desprovido de *radar*, era um dos oito de sua classe cedidos ao País pelos EUA.⁷⁶ Ágeis e minúsculos, projetados para funções específicas, a eles acabaram sendo impostas obrigações “além de sua capacidade prevista” ao longo do conflito, particularmente os serviços de escolta.⁷⁷

Após receber leve carregamento de madeira na capital capixaba, constituído por compridas tábuas e engradados de tacos para assoalho, o *Vital* suspendeu às 9 horas da manhã seguinte para cumprir o trecho final da missão. O raiar daquela quarta-feira, 19 de julho, apresentava tempo magnífico e mar espelhado.⁷⁸ O então marinheiro de 2ª classe Washington Trindade realizava sua segunda

⁷⁶ ALONSO, 1994, p. 18; COSTA, 1945, p. 91-2; GAMA; MARTINS, 1985, p. 402; LIVRO de quartos do CS *Javari*, 1944, p. 266; REGISTROS de autoridade. Disponível em: www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br. Acesso em 03/05/2019. Apenas algumas fontes citam a escala em Recife.

⁷⁷ GAMA, 1982, p. 55-6.

⁷⁸ ALONSO, 1994, p. 18.

incursão no auxiliar e lembra-se: “Foi uma viagem normal”. A nave desenvolvia uma velocidade de dez nós, considerada muito lenta. O *Javari*, munido de *sonar*, ia à frente.⁷⁹ Às 15 horas, efetuou exercícios de tiro real com seus adaptados canhões de 47 milímetros. Com o crepúsculo vespertino, prosseguia em sua vagarosa marcha, com as máquinas deslocando mais de 1.700 toneladas. Seguindo as orientações vigentes, viajava totalmente apagado (somente as luminárias internas podiam permanecer acesas) e com os vigias em alerta pleno. Se não achasse contratempos no trajeto, sua chegada ao Rio aconteceria na alvorada subsequente.⁸⁰

Ao escurecer, o *Vital de Oliveira* e seu escolta já haviam ultrapassado a costa do Espírito Santo e navegavam em águas fluminenses. A zona que atravessariam nos minutos seguintes fora palco, em dezembro de 1940, de um dos mais afrontosos episódios que antecederam nossa declaração de guerra, quando, “do navio de cabotagem *Itaipé*, um cruzador auxiliar britânico sequestrou 25 passageiros alemães”.⁸¹ Em artigo onde procura evocar a última jornada do *Vital*, o terceiro-sargento Orlando Machado de Souza narra suas impressões concernentes àquele fim de noite e começo de madrugada:

De meu posto [...], sito no passadiço, [...] observo o horizonte no sagrado dever de vigiar determinado setor, enquanto, nas cobertas, os meus companheiros gozam o descanso a que fizeram jus, depois de um dia atarefado. [...] Pensativo, vou cumprindo as minhas horas de serviço, que mais parecem um século. Com um binóculo contemplo o horizonte [...]. O silêncio

⁷⁹ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

⁸⁰ GAMA; MARTINS, 1985, p. 415. Segundo Carvalho (1947, p. 498), o *Vital de Oliveira* partiu de Vitória às 10 horas.

⁸¹ MARTINS, 1999, p. 35.

reina a bordo, ouvindo-se daqui e dali a voz do oficial de quarto, que dá as ordens para as máquinas e outras partes do barco, bem como o quebrar das ondas ao depararem o casco do navio. [...]. O meu serviço terminava; o relógio assinalava alguns minutos para a meia-noite.⁸²

O encarregado de navegação, segundo-tenente Osmar Dominguez Alonso, era o oficial de quarto mencionado por Orlando. Em suas memórias, também transferidas para o papel, ele ratifica as boas condições climáticas na oportunidade, porém chama atenção para a ocorrência de um evento um tanto curioso e preocupante:

Participava da escala [...], tendo assumido meu posto às 19h50. À vista, pela bochecha de boreste, o facho de luz rotativo do farol de São Tomé, alagado. Era uma noite escura, limpa, estrelas brilhantes, mar tranquilo, forte fosforescência nos bigodes de proa. Contudo, a visibilidade na superfície não era muito boa, não sendo possível distinguir o *Javari* a vante, supostamente a uma milha, ouvindo-se apenas de quando em vez o zunido dos seus motores. No passadiço, o comandante Roxo, o timoneiro, o sinaleiro, o cabo de quarto e eu; no tijupá, um vigia e, na popa, mais um outro. Por volta das 22 horas, o capitão-tenente João Luiz de Castro e Silva, chefe de máquinas e imediato interino, veio ao passadiço fazer uma inspeção após o silêncio e perguntou-nos se não ouvíamos som de motores pela alheta de boreste. Como ninguém nada ouvira, e tendo sido comentado que aquela área era muito navegada por pequenas embarcações a motor, os vigias foram alertados e o assunto encerrado.⁸³

⁸² SOUZA, 1960, p. 20-1.

⁸³ ALONSO, 1994, p. 18-9.

Este assombro sempre perseguiu alguns dos sobreviventes do *Vital de Oliveira*. Trindade atesta que não se tratava do *Javari*. De acordo com o veterano, “em certo momento, por razões até hoje nebulosas, ele se afastou demais” do navio.⁸⁴ Naquela altura, como esclarece Alonso, o sinaleiro havia de fato perdido contato visual com o caça:

Em hora da qual não me recordo, e com São Tomé quase pelo través, mudei o rumo para 233 graus verdadeiros. Por lâmpada orientável, esse novo rumo foi transmitido para o *Javari*. Pouco depois, o comandante recolheu-se à câmara. Cerca de 22h52, determinei a posição em relação ao farol e a plotei na carta, no camarim de navegação. Não guardo bem seus dados. Sei que a marcação andava pela casa dos 300 graus verdadeiros e a distância devia ser de 20 milhas. Às 23h40, mandei o cabo de quarto acordar o oficial que me renderia, guarda-marinha Agenor de Brito. Às 23h50, terminei a escrituração do livro de quarto (no camarim) e voltei ao passadiço. Perguntei ao sinaleiro pela escolta. Respondeu que não conseguia ver. Fui até a janela de boreste, que estava aberta [...], e olhei o mar.⁸⁵

Às 23h52, a quietude até ali persistente cedeu espaço a uma “estrondosa explosão que produziu na água um clarão rosado. O estampido foi ensurdecedor e o choque violento, quase me derrubando”,⁸⁶ afirma Alonso. As máquinas cessaram quase que simultaneamente, fazendo o navio perder velocidade até estacionar por completo. O capitão de mar e guerra Alfredo Álvaro Canongia

⁸⁴ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

⁸⁵ ALONSO, 1994, p. 19-20.

⁸⁶ Ibidem, p. 20.

Barbosa, à época segundo-tenente e oficial de convés, recorda-se bem daqueles instantes: “Os relógios pararam três para meia-noite. [...] Eu estava dormindo; acordei. [...] Tínhamos dado o serviço e ficamos conversando na praça d’armas até [...] pouco antes da meia-noite [...]. Fiquei na cama. De repente, ouvi a gritaria [...]”⁸⁷

Aos ouvidos mais experientes, aquele estrondo era absolutamente inconfundível: o *Vital de Oliveira* estava “morrendo” rapidamente após ser atingido na popa por um torpedo e partir-se ao meio. Sua frágil estrutura não ofereceu a mínima resistência. Um imenso rombo no costado, a boreste, permitia que a água invadissem com grande vazão suas cobertas e porões, enquanto o vapor sob pressão escapava de canalizações rompidas e causava queimaduras nos que se achavam próximos. O barulho era contínuo e retumbante. Em um reduzido intervalo de tempo, o mastro de ré, segmentado pela base, tombou sobre o convés, retorcendo turcos e cortando talhas de escaleres antes de cair no mar.⁸⁸

Vacilei uns segundos, mas logo procurei meu colete, que deveria estar sobre a mesa auxiliar de cartas, a boreste do passadiço. Com o tranco, havia caído no chão. Apanhei-o e vesti-o. Nesse momento, eu já estava sozinho no passadiço. Passei a mão pelo telégrafo da máquina, perto de mim, a boreste da roda de leme, mas concluí ser inútil a transmissão de qualquer ordem para a praça, pois as máquinas pararam [...] com o impacto [...] e o navio “apagou” de todo. Corri à porta de bombordo e olhei para ré. Vários homens

⁸⁷ BARBOSA, Alfredo Álvaro Canongia. Entrevista concedida em jul. 2004.

⁸⁸ GAMA; MARTINS, 1985, p. 402.

se dirigiam velozes pelo convés superior, para arriar as embarcações que estavam nos turcos desse bordo.⁸⁹

Em consonância com as reminiscências de seus camaradas, o sinaleiro Oscar Gabriel Soares expõe que o *Vital* desfrutava de

tempo bom, mar calmo e ótima visibilidade. Veio a noite e o navio entrou em *blackout* total [...]. Já havíamos ultrapassado o cabo de São Tomé e nos aproximávamos de Cabo Frio. Eram aproximadamente 23h55 (esta hora marcava meu relógio, que salvou-se comigo) quando ouvimos uma forte explosão e os gritos de torpedo.⁹⁰

Trindade sustenta que o desespero gerado pela catástrofe foi menor que o esperado. Isso pode se explicar pelo fato de que, à exceção do pessoal em serviço, a maioria dos tripulantes e passageiros foi surpreendida quando se encontrava recolhida em seus camarotes ou dormia em outros espaços.⁹¹ A fim de alertar o *Javari*, o incansável Alonso imediatamente retornou a boreste e, da antepara de ré da ponte de comando, lançou foguetes sinalizadores.

Tirei a pistola *Very* e o primeiro cartucho de sinalização que meus dedos tocaram. Carreguei [...] e disparei o sinal para o alto pela janela de boreste. Mas disparei o [...] errado, o vermelho, que significava “submarino a bombordo”, quando deveria ter sido o branco, para dizer “fui torpedeado”. Surgiu nesse instante o comandante, que repousava na câmara, perguntando-me se se tratava de explosão de caldeira. Quando lhe

⁸⁹ ALONSO, 1994, p. 20.

⁹⁰ SOARES, 1975, p. 2.

⁹¹ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

respondei que fora um torpedo, ordenou-me que desse o alarme. Retruquei que não adiantaria, pois quem não acordara com a explosão e o tranco não acordaria mais e que, além disso, não havia mais energia. Porém, apertei o botão e o alarme evidentemente não soou. Mandou-me, então, que fizesse o sinal para avisar a escolta. Disse-lhe que já avisara, mas que disparara o vermelho, cor errada. Ordenou-me que disparasse o correto. Com mais cuidado, tateei o cabide de cartuchos [...], saquei um branco, carreguei novamente a pistola [...] e fiz o disparo [...].⁹²

Continuando a delegar ordens a partir do passadiço, Roxo mandou que fosse irradiado um sinal de SOS. Como a estação de rádio também não mais funcionava, foi impossível solicitar socorro. Ciente da presença inimiga nas proximidades, seu passo seguinte foi enviar o aviso de postos de combate. As guarnições dos dois ínfimos canhões, porém, apesar de logo tomarem suas posições na proa, nada puderam fazer contra o oponente invisível que se camuflava na escuridão. Mesmo que o tivessem avistado, este teria de estar na superfície e a uma curta distância para que o limitado poder de fogo do *Vital* surtisse algum efeito. Permaneceram junto às armas até imergirem. “Nesse momento, já se sentia o navio derrabado e, olhando para baixo, conseguimos ver que o mar já estava a meio da escada de boreste de acesso” à ponte, lembra-se Alonso.⁹³

Na impossibilidade de salvar o seu navio, o comandante [...] dá ordem para que o abandonem, conservando-se com o oficial de serviço no passadiço. Durante

⁹² ALONSO, 1994, p. 20.

⁹³ ALONSO, 1994, p. 20; TORPEDEAMENTO do NA *Vital de Oliveira*, 1944, p. 397.

aqueles [...] minutos, ouvia-se a voz do comando que aconselhava a todos que se mantivessem calmos e que procurassem suas embarcações sem algazarra, obedecendo aos mais antigos e [...] experimentados [...]. Muitos homens atiravam-se à água, procurando salvamento nos destroços [...] e nas tábuas e caixotes que flutuavam [...]. Muito embora o mar estivesse calmo, a escuridão da noite dificultava essa operação [...]. Dentro de pouco tempo, só restava flutuando o castelo de proa, vendo-se ainda no passadiço, de pé, com água pela cintura, [...] Roxo e seu dedicado oficial [...], que foram os últimos a abandonar o navio [...].⁹⁴

Enquanto o comandante retirava-se pela janela de boreste – o que posteriormente pode ter lhe rendido críticas, já que havia deixado vários dos seus subordinados para trás –, o tenente Alonso buscava safar-se por outro caminho. Em seu depoimento, ele recorda-se, em dramáticos detalhes, como teimou para livrar-se daquele gigante de metal que insistia em arrastá-lo para baixo:

Por estar com a ideia de que o torpedo batera a boreste e que um outro poderia vir, não quis sair pelo mesmo lugar e corri para bombordo. No escuro do passadiço, com a visão prejudicada pela luminosidade do segundo disparo, esbarrei na roda do leme [...]. A água começou a me subir pelas pernas. Continuei andando, agora com dificuldade. Flutuei. Dei com a cabeça no teto, inspirei bastante ar e fui por ela encoberto. Bracejando submerso e fortemente, sempre para bombordo, vi um quadrado claro à minha frente (que era a janela de bombordo) e por ali saí, vindo à superfície.⁹⁵

⁹⁴ COSTA, 1945, p. 92.

⁹⁵ ALONSO, 1994, p. 20.

No mar já repleto de pessoas, ambos se afastaram do navio – agora com somente parte da proa visível – antes que ele pudesse sugá-los para o fundo do oceano. Apesar de terem escapado, outros tristemente não tiveram a mesma sorte. Dos desaparecimentos registrados em naufrágios, os dos mais jovens são certamente os mais lastimados. Praticamente iniciando a vida, em geral sobra-lhes vitalidade e falta-lhes a vivência necessária para enfrentar lances dessa natureza. A patente de grumete, hoje extinta nos quadros da Marinha, era o primeiro degrau para os praças que ingressavam na carreira naval. Um destes adolescentes, Sandoval dos Santos, já sem os dois membros inferiores, faleceu devido às sérias lesões que teve em decorrência do torpedeamento.⁹⁶ Assim como ele, outros dez grumetes pereceriam no desastre. Esse aspecto enfatiza de forma cruel que uma guerra não costuma eleger suas vítimas apenas entre homens feitos. Ela atinge todos indistintamente.

Além dos que se feriram com a explosão, não nos esqueçamos dos militares enfermos, que representavam grande parcela dos passageiros. Para estes, as chances de sobreviver eram bem menores, quase nulas, estando vários conscientes disto. Mesmo assim, não obstante as adversidades, houve quem tentasse agir na esperança de salvá-los ou pelo menos aliviar sua dor. O cabo enfermeiro Alfredo Maia “somente se retirou depois de ter encaminhado todos os doentes para a porta da enfermaria, vestindo-os e dando-lhes os medicamentos habituais”. Ao chegar a vez do cabo José Francisco dos Santos e do taifeiro Pedro Raimundo Gomes, asilados em virtude da tuberculose, estes se recusaram a sair. O primeiro, embarcado em Salvador procedente do encouraçado *Minas Gerais*, não aceitou a ajuda do colega, agarrando-se ao seu beliche. O segundo, julgando-se inútil,

⁹⁶ ROXO, 1945, p. 431.

também negou qualquer tipo de assistência. Condenada, a dupla imergiu com a nave.⁹⁷

A despeito de o abnegado Maia ter se safado, muitos encontraram a morte justamente quando procuravam prestar socorro àqueles que se achavam em situação mais difícil. O terceiro-sargento Camilo Lélío de Araújo, por exemplo, “impossibilitado de andar por sofrer de reumatismo, foi carregado nos braços pelo marinheiro de 2ª classe Pedro de Almeida e jogado na água, onde [...] naufragos o levaram para uma balsa”.⁹⁸ Almeida, “sendo da especialidade de Máquinas, foi à motora para salvar outro companheiro, não mais regressando”.⁹⁹ Já o grumete Alcides Cavalcante, “timoneiro de serviço, apesar da ordem recebida para abandonar o navio, não o fez. Correu intrepidamente cobertas abaixo para [...] auxiliar os seus companheiros. Vítima de seu altruísmo [...]”, terminou perdendo a vida.¹⁰⁰

Marcados por tamanha solidariedade – e indubitavelmente, em outros casos, por uma autopreservação egoísta –, os efêmeros momentos entre o torpedeamento e o soçobro são assim narrados por Washington Trindade:

Eu era encarregado dos coletes salva-vidas [...]. Distribuía-os [...] no começo da viagem. Ao término, recolhia-os. O uso [...] não era obrigatório. Porém, se devia estar com ele sempre ao lado. Na noite do naufrágio, havia distribuído coletes para todos, porém não tive o meu. Era noite, estava com um cobertor bem grosso enrolado ao corpo. Fazia frio, era mês

⁹⁷ GAMA; MARTINS, 1985, p. 404.

⁹⁸ COSTA, 1945, p. 96.

⁹⁹ GAMA, 1982, p. 180.

¹⁰⁰ ROXO, 1945, p. 430-1.

de inverno. Por uma feliz coincidência eu estava dormindo no convés; não quis dormir na parte de baixo. Quem dormiu lá embaixo, ficou [...]. Tinha um beliche, mas não dormia lá embaixo. Era uma questão pessoal minha. Tinha receio das dificuldades que eu poderia encontrar em uma emergência. Com a explosão, o velho navio se desmanchou e levou uns três minutos para descer. As lanchas desceram com ele. Não houve tempo de baixá-las. [...] Lembro que cheguei a entrar em uma embarcação que desceu [...]. O que me sobrou foi um barril de água, onde me segurei. A escuridão era total. Ela te deixa com muita dificuldade de raciocinar normalmente. Você perde, algumas vezes, o sentido do que está acontecendo. Floresce apenas o desejo de sair daquela situação. A água começou a molhar o pé, o corpo [...]. O navio não ofereceu resistência: desintegrou-se. Não tínhamos a couraça de um navio de guerra. Em um torpedeamento normal, o navio navega uma hora, duas horas. Existem recursos técnicos que permitem [...] flutuar por algum tempo, isolando-se compartimentos. [...] Houve a destruição total do que existia.¹⁰¹

Aproximadamente três minutos. Foi esse o tempo de “sobrevivida” do *Vital* calculado por Trindade e confirmado por outras fontes, incluindo o comandante Roxo.¹⁰² Na verdade, poucas embarcações – somente uma baleeira e algumas balsas – puderam ser empregadas no salvamento do pessoal. A maior parte delas infelizmente foi ao fundo. Canongia, auxiliado por alguns marinheiros, ainda tentou arriar uma das baleeiras. Entretanto, “para não jogar por causa do mar, estava com tanta amarração que” não se “conseguiu desatar os

¹⁰¹ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹⁰² RELATÓRIO do capitão de fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo, 1965, p. 15.

laços [...]” que a prendiam ao berço, recorda-se.¹⁰³ Ademais, como dito anteriormente, várias já haviam sido inutilizadas pela onda de choque gerada com o forte impacto.

Dando continuidade à sua explanação, Canongia elucida como conseguiu se safar após o frustrado esforço de livrar dos turcos o diminuto barco:

Vi o pessoal pulando dentro d’água: foi o que eu fiz. Pulei [...] e fiquei boiando. [...] Fiquei na superfície ouvindo vozes. Aí eu me agarrei em um pedaço de madeira, [...] um pedaço da claraboia [...]. Quando o navio afundou, tudo o que estava ao redor afundou. [...] Não sei quanto tempo foi, mas foi muito rápido. [...] A água invadiu rápido [...]. Eu tentei sair do camarote e não podia, porque a pressão da água é maior [...]. [A água estava] geladíssima. [...] Muito escuro, não tinha lua. Lá no fundo você via um relampejar. [...] Foi afundando, afundando [...]. Então, ele se soltou todo [...]. A madeira, quando [...] o navio rangeu, [...] veio toda para o buraco do convés; [...] sufocou todo mundo que estava lá [...]. Quando eu fiquei na boia com quatro marinheiros, [...] tentei salvar, mas a gente não podia fazer nada.¹⁰⁴

Outro náufrago que mantém nítidas e dramáticas lembranças daquela madrugada no litoral do Rio de Janeiro é Hilton Mendes Moreno, marinheiro moço de 2ª classe. Ele também esclarece como logrou êxito em fugir do emaranhado de aço:

Eu me encontrava dormindo. [...] Na hora em que veio o estrondo do torpedeamento, as luzes se apagaram;

¹⁰³ BARBOSA, Alfredo Álvaro Canongia. Entrevista concedida em jul. 2004.

¹⁰⁴ Idem.

o navio ficou totalmente às escuras [...]. As luzes internas, nas cobertas, podiam-se acender, porque as vigias não deixavam luminosidade nenhuma passar. E nessa hora [...] todo mundo perdeu o sono e acordou. E aquela zoada. “Quem tem uma luz, quem tem um fósforo?” [...]. Então, numa daquelas que acenderam o fósforo, vi a escada e subi [...]. Quando cheguei em cima, [...] vi o navio já parado, [...] querendo descer, e ainda ouvi o comandante. [...] Ele [...] gritou para abandonar. Eu tentei me jogar, mas não deu mais tempo. [...] Foi a hora que o navio desceu e me sugou [...]. Quando eu voltei à tona, só vi os destroços [...]. Tinha várias tábuas e, depois, vi uma baleeira emborcada, onde já tinham dois ou três colegas. E eles: “Venha para cá!”. Eles me deram a mão [...]. Também fiquei ali em cima [...] ouvindo vários gritos [...] pedindo por socorro. Mas não podia dar socorro. No escuro... Não podia ver nem quem era nem onde estava. Só ouvia.¹⁰⁵

Antônio Moreira Ferreira, por sua vez, no ensejo apenas um jovial marujo que viajava na condição de passageiro, conta a sua versão da tragédia que passou a vivenciar:

Às 9 horas, mais ou menos, armei a minha improvisada cama próxima à proa e fui dormir. Estava em um sono profundo quando me senti caindo de um penhasco junto com uma explosão. Acordei dentro d'água, com a sensação de um pesadelo que sempre nos assusta, caindo de algum lugar, e logo acordamos. Mas, olhando para uma claridade que estava às minhas costas, vi que a popa [...] estava em chamas e afundava rapidamente. [...] Dentro d'água, vestido com um calção que fazia o papel de cueca com um

¹⁰⁵ MORENO, Hilton Mendes. Entrevista concedida em jan. 2006.

bolso abotoado (no qual carregava meu dinheiro quando dormia, em qualquer navio, para evitar que fosse “afanado” por algum colega de farda e jogador viciado com baralho), [...] me aproximei de um grupo que se formava, afastado do navio para não ser trago-
do pela pressão do vácuo produzido [...] ao afundar. Também para evitar ataques de tubarões que, atraídos pelo sangue dos feridos, atacavam as pessoas isoladas, mas não os que estivessem em grupos.¹⁰⁶

Segundo Oscar Soares, um dos que buscavam saltar os meios de salvação disponíveis, “cenas lamentáveis” foram assistidas. “No desejo de se salvar, a correria era geral”, além de “gritos de alerta” terem sido escutados.¹⁰⁷

Nesta hora, por pura coincidência, eu tinha sido despertado por um colega que fazia o serviço de ronda noturna para servir o café da meia-noite, já que eu era um dos componentes da turma de rancho da semana e tinha a incumbência de servir [...] àqueles que entrariam de serviço à zero hora. Digo coincidência por ter sido despertado erradamente, pois caberia a um outro colega [...] fazer o rancho [...] naquele dia. Mas a sorte me protegeu e, na hora da explosão, já me encontrava de pé e só tive o trabalho de procurar o meio de salvamento. [...]. Atirei-me n’água, sem antes me lembrar das aulas recebidas, que era afastar o mais rápido possível da embarcação [...]. Pela voz, lembro-me ter identificado o Lauro Benedito de Oliveira, que, por uma das contingências do destino, não conseguiu se salvar, descendo com o navio e desaparecendo. Desci no vácuo (redemoinho) feito com a descida rapidamente do navio. Lutei desbravadamente [...].

¹⁰⁶ FERREIRA, 2012, p. 120-1.

¹⁰⁷ SOARES, 1975, p. 2.

Eis que surge em minha frente um vulto. Tratava-se de uma das tábuas que o navio conduzia. Agarrei-me [...] e fui trazido à tona [...]. Respirei aliviado. Parecia ter voltado ou saído de uma sepultura. Não mais soltei a tábua (media aproximadamente dois a três metros de comprimento, 40 a 50 centímetros de largura e uns dez centímetros de espessura), [...] que dava para nos sustentar até que nos livrassem do perigo do vácuo – ou melhor, até o amanhecer. [...] Embora não fosse um ás da natação, [...] sabia me conduzir em cima d'água, pois, no campeonato interno da Escola de Aprendizes-Marinheiros, fui um dos campeões dos 100 metros nado livre. [...] Foi uma das causas do meu salvamento.¹⁰⁸

Ansiando pelo início de seu descanso, o sargento Orlando mantinha-se absorto, com o pensamento nos aprazíveis locais e situações que experimentara na Bahia e em Pernambuco durante a guerra, quando foi apanhado pelo estrépito:

Cenas comoventes e indescritíveis eram vistas após aquele período sonal e que me trouxeram à realidade. [...]. Apressadamente corri ao segundo tombadilho, na tentativa angustiante de arriar uma baleeira. A precipitação, todavia, dos homens que sobreviviam ao impacto do projétil contra o frágil casco [...] não permitiu o serviço de salvamento. Mesmo porque o barco, atingido nas máquinas, poucos minutos permaneceu sobre as águas [...]. Envolvido por forte corrente [...], desci alguns metros, quando senti um entorpecimento, uma sensação estranha mesmo causada pela ingestão de água salgada, como querendo cessar as funções vitais. [...]. Voltei à tona, como que trazido por uma força invisível. Respirei profundamente o ar que me

¹⁰⁸ SOARES, 1975, p. 3.

faltava e, graças a Deus, estava entre os sobreviventes. [...]. A escuridão não me permitia visibilidade perfeita. Somente ouvia, aqui e ali, vozes de companheiros que lutavam tenazmente [...], na ânsia de alcançarem uma tábua [...]. Restabelecidas as forças, procurei nadar e logo um objeto qualquer tocou-me: era um toro de madeira – dos muitos que o navio carregava para uma firma particular. Segurei-o, permanecendo longo tempo nele agarrado.¹⁰⁹

Com o *Vital* já totalmente submerso, os naufragos tentavam conservar a baleeira e as escassas balsas próximas umas das outras. Em cada uma delas, inúmeras almas comprimiam-se em circunstâncias muito desconfortáveis. A maioria, entretanto, “passou a noite, bastante fria, em frágeis embarcações improvisadas ou em pequenos pedaços de madeira, em completo desabrigo, com vestes noturnas ou seminus”.¹¹⁰

Agarrei-me a uns engradados de tacos, mas eles se desmanchavam. Pendurei-me a um tambor de óleo vazio. Posição incômoda. Tirei os sapatos e as meias e fiquei boiando. Não se ouviam gritos, nem gemidos, nem conversas. Tudo silêncio. Blasfemei em voz alta contra a fria temperatura da água e minha voz foi reconhecida pelo [...] Canongia [...], a cerca de dez metros de mim. Flutuando perto, notamos vultos de pé sobre qualquer coisa parecida com uma balsa. Nadamos para lá. Era o teto do salão de estar que havia se desprendido com as anteparas [...]. Sobre ele já estavam alguns sobreviventes e aos poucos chegaram mais, inclusive o primeiro-tenente Jorge Tavares. Ao todo 22, aí nos acomodamos. Com tanto peso em

¹⁰⁹ SOUZA, 1960, p. 21.

¹¹⁰ COSTA, 1945, p. 93.

cima, o teto mergulhou um pouco, lambendo de vez em quando os nossos pés, mas deixando a salvo a claraboia. O mar obrigava-nos a não nos deslocarmos muito, para que o conjunto não se inclinasse demais. Esse salão de estar, que era também sala de Estado nos portos, teria de dimensões talvez sete por cinco metros [...].¹¹¹

Sem a certeza de um célere salvamento, aqueles que estavam nas balsas logo se lembraram de averiguar o que elas ofertavam em termos de alimentação e outros itens de sobrevivência. O grupo que se encontrava no teto do salão, que havia recuperado alguns recipientes, também fez o mesmo. Para estes últimos, como revela Alonso, os resultados foram pouco animadores: não havia “nenhum equipamento de sinalização. Caixas de fósforos tínhamos, mas molhadas. De água, umas duas quartolas danificadas. De alimentos, várias latas de bolacha naval, felizmente bem vedadas”. Porém, “ninguém falou em fome ou sede”.¹¹² Sabia-se que o “café da manhã” estava garantido, mas, diante da real possibilidade de permanecerem um longo tempo no mar, era sensato que as rações fossem racionadas. Quanto aos militares que se achavam espremidos nas minúsculas embarcações, não há maiores detalhes a respeito do que foi por eles descoberto entre os destroços, mas é provável que não tenham tido melhor sorte.

Foi neste inusitado contexto – sincronicamente marcado pela preocupação e esperança – que os náufragos encetaram o torturante processo de aguardo pelo resgate. A partir de determinado momento, talvez em uma tentativa de espantar o frio e o temor em relação ao que poderia acontecer nas horas seguintes, o mutismo que até então

¹¹¹ ALONSO, 1994, p. 20;23.

¹¹² Ibidem, p. 26.

imperava cedeu espaço a uma participativa troca de informações. Os diálogos não diferiam muito uns dos outros e giravam principalmente em torno do golpe sofrido. O marinheiro José Geraldo de Brito, por exemplo, vigia do tijupá, “disse que viu a esteira do torpedado por bombordo e que, ao gritar pelo tubo acústico, ele explodiu simultaneamente”. Já alguns não acreditavam na hipótese de ataque, mas em explosão da caldeira.¹¹³

Washington Trindade confirma o teor dos bate-papos, além de tecer ligeiras considerações sobre seu estado físico:

O comentário geral era que se tratava de torpedo, não havia nenhuma dúvida. [...] Havia muita expectativa em relação ao salvamento. Tínhamos medo de ser metralhados ou virar comida de tubarão. [...] Sentia muitas câimbras nos braços devido à água gelada. Era uma região fria. As condições climáticas não eram muito favoráveis.¹¹⁴

Canongia amenta que ele e outros prosearam até o instante em que advertiu os colegas para que encerrassem a discussão a fim de que não ficassem “secando a garganta”. Recomendou ainda que todos permanecessem sentados, pois eles não seriam salvos naquela ocasião, mas sim na alvorada seguinte.¹¹⁵ A confiança demonstrada pelo oficial era diretamente proporcional à sua lucidez. Contando com víveres limitados e sem a certeza de um breve auxílio, poupar energias significava uma medida prudente e acertada. Traduzindo, suas palavras de ordem eram fé, equilíbrio e paciência.

¹¹³ ALONSO, 1994, p. 25.

¹¹⁴ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹¹⁵ BARBOSA, Alfredo Álvaro Canongia. Entrevista concedida em jul. 2004.

Espiando no horizonte os lampejos intermitentes do farol de São Tomé, os homens especulavam não só quanto ao agressor, ao resgate e perigos aos quais estavam sujeitos, mas também sobre o destino do *Javari*.¹¹⁶ Afinal, ele tinha como única missão proteger o *Vital de Oliveira*. Onde estaria o escolta no momento em que mais se precisava dele? Teria sido igualmente posto a pique? Na verdade, esta se tratava de uma hipótese pouco provável, já que submarinos não têm por hábito investir contra navios de guerra dotados de detectores e bombas de profundidade, como no caso do J-1.¹¹⁷ Pelo contrário, fogem ou camuflam-se. Como caçadores solitários, não gostam de se expor a riscos desnecessários. Uma vez constatada a destruição do *Vital*, a tendência era que seu oponente se afastasse do sítio ou submergisse a uma distância segura o mais rápido possível.

O tenente Alonso, levemente machucado, ao que parece era um dos mais falantes. Na qualidade de oficial de serviço, procurava esclarecer alguns dados técnicos e colocar a marujada a par das condições de navegação no instante do ataque. Foi justamente em meio a esse ensaio inaugural para elucidar os fatos que um inesperado barulho, semelhante ao que antecedeu o afundamento, mais uma vez passou a atormentá-los:

Dei-lhes uma noção do que ocorrera, da hora e de nossa posição [...]. Rasguei a camiseta e com ela protegi a mão direita, que estava ferida. Ouvia-se agora, ao longe, um ruído de motores. Não podíamos saber do que se tratava, mas estávamos preparados para mergulhar, caso o submarino se aproximasse para metralhar-nos. O Canongia quis cortar os meus

¹¹⁶ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹¹⁷ J-1 era o indicativo visual do caça-submarino *Javari*.

galões, mas não o deixei, pois, disse-lhe, as mãos e o aspecto indicariam quem era o oficial. O ruído [...] perdurou por algum tempo [...]. Estimei de 30 a 40 minutos. Ora mais perto, ora mais longe, até que cessou.¹¹⁸

De acordo com Washington Trindade, “visualmente não houve contato com o inimigo”, acrescentando que apenas ouvia-se o som do seu motor.¹¹⁹ Orlando de Souza, que tentou nadar ante o sobressalto, similarmente certifica o regresso da “arma mortífera” ao “local do crime”.¹²⁰ Já Alfredo Canongia vai além, afirmando que “o submarino metralhou”, ainda que distante do ponto em que eles se encontravam. Por certo mais surpreendente que a primeira, esta informação, contudo, não é confirmada por outras fontes.¹²¹ Por outro lado, a possibilidade não deve ser descartada, ainda mais se considerando a existência de precedentes no mesmo conflito. Nossa própria Marinha Mercante, por exemplo, conforme relatado no caso envolvendo o *Antonico*, já havia sido vítima de condenável ação das metralhadoras nazistas.¹²²

Passadas mais de sete décadas, algumas outras perguntas também não se calam: Seria o ruído inicial, percebido pelos aguçados ouvidos do imediato Castro e Silva, sinal de um hostil predador realizando um minucioso reconhecimento da área ou assediando sua presa antes de assaltá-la? Da mesma forma, seria aquele barulho pós-ataque indício de uma zelosa aproximação do algoz do *Vital de*

¹¹⁸ ALONSO, 1994, p. 23.

¹¹⁹ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹²⁰ SOUZA, 1960, p. 21.

¹²¹ BARBOSA, Alfredo Álvaro Canongia. Entrevista concedida em jul. 2004.

¹²² DUARTE, 1968, p. 184-5.

Oliveira com a finalidade de examinar os estragos por ele causados? Suposições embasadas e fertilidade imaginativa sempre são possíveis. Contudo, dificilmente, um dia, se conseguirá obter respostas concretas para estes questionamentos.

Diante de tantos percalços, o jovem Alonso, pensando nas horas vindouras, buscava acomodar-se da melhor maneira:

Senti que a noite ia ser longa e tratei de fazê-la mais curta. Ajeitei-me, encostando a outro sobrevivente, entre dois vaus da claraboia. Apertei a mão direita entre os joelhos e procurei dormir. Tremia de frio. Tinha alguma esperança de que o *Javari* nos encontraria mais tarde e meu único receio era de que nossa “jangada” se desmanchasse ao balanço das ondas. Creio que cochilei por vezes, porque só saí dessa posição pouco antes do amanhecer.¹²³

Orlando, um dos recolhidos pela providencial baleeira, também prossegue em sua narrativa, salientando alguns outros lances presenciados naquela madrugada e início de manhã. Um deles, todavia, mostra-se bastante incomum e peculiar:

Aos poucos, pude reconhecer entre o grupo [...] velhos amigos como Maurílio, marinheiro de Máquinas, [...] Oscar, de força hercúlea [...], o cabo Vinte e outros. Conseguimos, após exaustivos esforços, manter a estabilidade da embarcação com emprego de tábuas [...]. O espectro da negra, horrífera semimorte era o quadro que se deparava na calada da noite. [...]. Novo silêncio se fez sentir. As vozes desapareceram, ouvindo-se somente sussurros ao longe. Compreendi logo o que ocorria: [...] a baleeira se afastava, pois

¹²³ ALONSO, 1994, p. 23.

não podendo recolher a todos, dada sua capacidade, seus homens resolveram sair do meio dos destroços e procurar socorros para eles e para os que ali ficavam. Medida muito acertada. A aurora finalmente despontava, e já se podiam notar pequenos grupos espalhados [...]. A claridade veio nos trazer mais otimismo [...]. Cena hilariante veio quebrar aquelas fisionomias taciturnas. Um marinheiro grita e logo percebemos que se tratava de uma barata que subia as suas pernas. O inseto também afanava-se por sua sobrevivência. A baleeira perdeu a estabilidade e virou. Todos foram arremessados à água e, com esforços, conseguimos colocá-la na posição inicial e voltamos à calma, depois do susto tremendo, dada a possibilidade de aparecimentos de tubarões que fatalmente voltariam ao local, atraídos pela carne humana, após breve fuga precipitada ante ao estrondo [...] provocado pelo torpedeamento.¹²⁴

Vinte de julho de 1944, dia de destaque na história da Segunda Guerra Mundial. Na *Wolfsschanze*, Adolf Hitler sofre o famoso e frustrado atentado contra sua vida, quando da detonação de uma bomba em uma maleta cuidadosamente instalada debaixo de sua mesa de reuniões. Longe do quartel-general do *Führer* na Prússia Oriental, o mar gelado do litoral fluminense apresentava ondas acanhadas. Com o sol gradualmente tomando seu espaço matinal, outros elementos além dos ínfimos grupos de sobreviventes passaram a ser visualizados e a integrar a devastadora paisagem: “Várias balsas dispersadas, destroços os mais diversos. [...] Sobre um pedaço da tolda, dois homens e um gato. Do outro lado, sozinho sobre umas tábuas, um naufrago improvisava uma vela”.¹²⁵ Igualmente próximos

¹²⁴ SOUZA, 1960, p. 22.

¹²⁵ ALONSO, 1994, p. 23.

havia “escaleres emborcados, caixotes” e “parte da coberta do navio despregada com a explosão [...]”. O que a visão alcançava a uma imensa distância era “um vasto cenário de angústia”.¹²⁶

De todos os componentes expostos naquelas águas, alguns certamente atraíram mais a atenção e causaram maior impacto nos afortunados marujos: os cadáveres de muitos dos seus camaradas. “Vi gente morta ao amanhecer. Uns três ou quatro flutuando com coletes ou em engradados de madeira. Não sei se haviam morrido afogados ou pela força da explosão”, recorda-se Trindade.¹²⁷ O otimismo ressaltado por Orlando parecia agora estar em xeque. Afinal de contas, a imagem de uma caixa estilhaçada ou fragmento de tolda boiando não proporciona, em tese, idêntico abalo que a de um companheiro imóvel que não pôde ser salvo. Inevitavelmente o mau pensamento acaba por fazer com que vários náufragos se vejam naquela mesma situação em caso de um resgate tardio. Por vezes, as indagações que dirigem a si próprios ou ao desconhecido se assemelham: “Quando virão me buscar?”; “Conseguierei sair dessa?”; “Por que tudo isso está acontecendo?”.

Um dos mais dramáticos relatos a respeito do sinistro nos é oferecido por Antônio Ferreira. Em dado momento, ele expressa os sentimentos de angústia, perda e impotência vividos por um quase menino em meio a uma guerra:

Estava percorrendo meu corpo com as mãos para ver se havia algum ferimento quando me lembrei do amigo Bola Sete e comecei a chamá-lo, até que uma voz [...] respondeu: “Aqui, Baleia!”. Logo entendi que

¹²⁶ COSTA, 1945, p. 93.

¹²⁷ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

só podia ser ele, único ali a conhecer-me pelo apelido marinho. Imediatamente nadei em sua direção [...]. Perguntei [...] se ele estava bem e ele me disse que ia morrer [...]. Interrompi-o e disse que ninguém iria morrer, porque o navio que nos comboiava estava por perto e viria em nosso socorro. Ele retomou a palavra e disse: “Passe a mão na minha perna esquerda”. Eu passei e senti algo de inexplicável e indescritível [...]. O meu corpo gelou. A sua perna havia sido destroçada, na coxa, e uns farrapos de carne deixavam fluir o sangue quente. Prendi o choro e gritei bem alto por um médico [...]. Já não tinha força suficiente para nadar e arrastá-lo comigo em busca de um auxílio que sabia infrutífero [...]. Bati-me com um pedaço de tábua e o agarrei, pedindo [...] que sustentasse a tábua sob um braço, enquanto atravessava o outro sobre o meu ombro. [...] Disse-me: “Não adianta, [...] sei que vou morrer!”. O meu coração estava partido como a perna dele, e também sangrava com aquela verdade. Ele ainda me pediu que eu avisasse à família [...]. Então, começou a vomitar e eu, na minha ignorância médica, julguei que ele estava enjoado pelo balanço das ondas. Na verdade, era a falta de sangue no corpo que o estava levando a vomitar sem parar, até que a sua cabeça pendeu para o meu pescoço e o seu braço esquerdo soltou do meu ombro.¹²⁸

Enquanto os que haviam perdido a luta pela vida jaziam inertes, a maioria procurava resistir da melhor forma possível às frias águas do Atlântico. Apesar das dificuldades, a marujada mantinha-se relativamente tranquila e tentava não fixar sua atenção naquelas tristes cenas. Com o dia claro, o baiano Oscar Soares observou uma balsa nas proximidades e para ela se dirigiu, logo sendo acompanhado por

¹²⁸ FERREIRA, 2012, p. 121-3.

alguns parceiros.¹²⁹ O capitão-tenente Murilo Rodrigues Campelo, por sua vez, na condição de oficial médico, atendia precariamente os feridos. Testemunhas asseveram que, não obstante os limitados recursos de que dispunha, sua atitude foi exemplar.¹³⁰

O comandante [...] Roxo, depois de permanecer várias horas no mar [...], foi recolhido por marinheiros à [...] baleeira, que conduzia 33 homens. O imediato [...] Castro e Silva encontrava-se [...] deitado e ferido, sendo ali mesmo assistido pelo [...] dr. [...] Campelo, que fez movimentos para respiração artificial, na falta de qualquer medicamento. [...] Esse médico abrigara-se em uma pequena balsa de cortiça com o guarda-marinha Francisco de Paiva e mais 13 sobreviventes. [...] Outra balsa, sob o comando do suboficial Araújo, que se achava muito ferido, recebeu 17 sobreviventes.¹³¹

A ação da citada baleeira, nota-se, foi de fundamental importância para que várias vidas fossem poupadas. Guiada pelo primeiro-sargento Pedro Muniz – auxiliado pelos marinheiros Erasmo Carteados dos Santos, José Simões e pelo grumete Oscar Vieira –, ela foi responsável pelo recolhimento, dentre outros, do sargento João do Nascimento e dos marinheiros Tibúrcio Evaristo, Francisco Brito, Raimundo Esteves, Milton de Almeida e Antônio Martins, todos exibindo ferimentos e queimaduras.¹³² De maneira símile, a carga de madeira transportada pelo *Vital*, como se verifica em diferentes declarações, terminou se convertendo em suporte e livramento para

¹²⁹ SOARES, 1975, p. 4.

¹³⁰ ROXO, 1945, p. 430.

¹³¹ DUARTE, 1968, p. 354-5.

¹³² ROXO, op. cit., p. 431.

muitos. A outros, porém, reavendo a fala de Canongia, as tábuas, irônica e infelizmente, simbolizaram o fim, já que foram por elas bloqueados cobertas abaixo.

Em função da baixa temperatura do mar e do longo tempo de imersão, grande número de naufragos se queixava de fortes câimbras nos braços e nas pernas. Pelos depoimentos, entretanto, percebe-se que o tenente Castro e Silva era um daqueles que se encontrava em estado mais crítico. De fato, ele quase sucumbiu afogado após ser arrastado com a popa do navio, que mergulhou fugazmente, sendo trazido à tona por subalternos para um dos restos que afloravam e, em seguida, para a baleeira. Com os pulmões invadidos pela água, era, portanto, um dos que mereciam cuidado especial.¹³³

Hilton Moreno exprime sua visão acerca do desolador ambiente e reporta como foi capaz de transferir-se para o exíguo barco:

Víamos o farol. O farol de São Tomé. Mas quando amanheceu o dia, não se via nada. Estávamos totalmente no mar sem ver nada, [...] terra nenhuma. [...] Passou uma baleeira, que acho que foi a única que conseguiu ficar flutuando, [...] onde estava o comandante e [...] parece que mais um oficial. Então, quando eles passaram perto de mim, eu me joguei.¹³⁴

Por volta de 9 horas, quando o astro-rei ameaçava esquentar, houve um alento inicial. Aparentando os primeiros sinais de cansaço depois de enfrentar o gelado oceano da noite anterior, os militares divisaram uma embarcação oriunda de São Tomé e que passava entre eles e o continente. Mesmo os poucos que buscavam inutilmente

¹³³ COSTA, 1945, p. 93; ROXO, 1945, p. 430.

¹³⁴ MORENO, Hilton Mendes. Entrevista concedida em jan. 2006.

remar em direção à costa pararam. “Tentou-se insistentemente chamar-lhe a atenção de todos os modos, inclusive com um marinheiro agitando peças de roupas, de pé, sobre os ombros de outros dois”. Ao que parece, sem sucesso. O potencial redentor não forneceu nenhuma evidência de tê-los enxergado.¹³⁵

Passados alguns minutos, ouviu-se um distante barulho de motor, desta vez proveniente do céu. Os homens demoraram uma eternidade até localizarem o objeto. Tratava-se de um avião de patrulha *PBM Mariner* norte-americano, que, após vários sobrevoos na área, em baixa altitude, enviou sinais luminosos para o mar, demonstrando ter visto as vítimas. Logo em seguida surge, vinda de sudoeste, uma segunda aeronave de igual nacionalidade: um *Catalina*. Os sobreviventes então voltam a perseverar com as sinalizações. “Um marinheiro, de pé, no pedaço da tolda [...], improvisando com dois pedaços de cortiça um aparelho de semáfora, transmitiu [...] uma mensagem pedindo socorro”.¹³⁶ A expectativa tomou conta de todos. Eles não tinham certeza se os aviões haviam realmente os avistado. O alívio só veio quando, instantes depois, o barco que há pouco passara guinou para bombordo, retornando à região dos destroços. As reações foram as mais diversas. Enquanto muitos gritavam, outros rezavam, choravam e até mesmo cantarolavam.¹³⁷ Somente mais tarde veio se saber o que aconteceu:

O *PBM* dirigiu-se para a embarcação, circulou em torno dela umas duas vezes, possivelmente para orientá-la em nossa direção, e desapareceu no horizonte norte. O *Catalina*, após algumas voltas sobre o

¹³⁵ ALONSO, 1994, p. 23.

¹³⁶ DUARTE, 1968, p. 355.

¹³⁷ SOUZA, 1960, p. 22.

local, dirigiu-se para o sul [...]. O grupo do teto do salão de estar foi resgatado pela embarcação, um iate de nome *Guanabara*.¹³⁸

Na verdade, tratava-se aquele de um inusitado reencontro ocorrido em um breve espaço de tempo. Poucas horas antes, passagens desagradáveis haviam marcado a estadia simultânea do *Vital de Oliveira* e do singelo iate no porto da capital capixaba. Antes disso, na escala feita na Bahia, fato semelhante envolvendo outro barco já havia sido registrado. Alonso, perscrutando explicações para as estranhas coincidências da vida, é quem nos narra este capítulo:

Nessa viagem, procedente de Cabedelo, o navio fundeu em Salvador à 1 hora de 11 de julho. Pela manhã, suspendemos para atracar. No local do cais a nós destinado estava um saveiro impedindo a atracação. Impaciente, o prático tomou de um porta-voz e gritou várias vezes em sua direção: “Sai daí seu fdp, senão te quebro; quero atracar!”, ou coisas nesses termos. A tripulação do saveiro, rapidamente, à mão, deslocou-se para outro ponto e atracamos. O nosso comandante a tudo observou, calado. No dia 18 [...] entramos em Vitória. No local em que íamos atracar encontrava-se um iate a motor [...]. Pacientemente o prático aguardava que ele liberasse o cais para atracarmos, apenas fazendo soar a sereia do navio. [...] Roxo, que, apesar de sua respeitável cabeleira branca, era dado a uns bons palavrões, não se conteve: munuiu-se do porta-voz e descarregou na direção da embarcação vários “elogios” selecionados de seu dicionário. O iate saiu e atracamos [...]. Dois dias depois, mais ou menos assim

¹³⁸ ALONSO, 1994, p. 23.

falou o mestre do *Guanabara*: “Era eu, comandante, que estava ocupando o seu lugar no cais de Vitória”.¹³⁹

Em seu relato, Oscar Soares abre parêntese para oportunamente manifestar reconhecimento e gratulação à tímida tripulação do *Guanabara*, formada por cerca de oito a dez indivíduos. “Dotados de espírito magnífico, bondosos, humanos” e de todos os demais “adjetivos que existam”, eles distribuíam o que tinham de seu às vítimas, incluindo mantimentos, remédios e gêneros alimentícios.¹⁴⁰ Fazendo-se um aparte, vale destacar que, em geral, nossos marítimos e pescadores, seja através do salvamento de naufragos, da ininterrupta e pequeníssima cabotagem ou ainda por meio da amadora vigilância do litoral, contribuíram nobremente para com o Brasil durante toda a guerra. Alguns lamentavelmente pagando um alto preço, como no enigmático caso do pesqueiro *Changri-lá*, canhoneado pelo *U-199*, em Cabo Frio, em julho de 1943. Seus dez ocupantes morreram e os corpos jamais foram recuperados.¹⁴¹

Atestando seu papel, o general Paulo de Queiroz Duarte afirma que

proveitoso e oportuno foi o concurso prestado pelos praianos e elementos das colônias de pescadores no serviço de vigilância do nosso extenso litoral marítimo no decurso da Segunda Guerra Mundial [...]. O recurso dos praieiros, de um modo geral, foi um excelente expediente [...], formado por gente simples e disposta a toda a sorte de sacrifícios [...]. O simples fato de poder contar o comando militar com esse

¹³⁹ ALONSO, 1994, p. 26.

¹⁴⁰ SOARES, 1975, p. 4.

¹⁴¹ ASSIS, 2005, p. 87-91. Em outras fontes, aparece também a grafia *Shangri-lá*.

leal concurso [...] constituiu um serviço altamente relevante, que muito ficou lhe devendo a gratidão nacional.¹⁴²

Pela manhã, entre as 9 e 11 horas, enquanto acontecia o estágio final do resgate, as atenções de todos se voltaram para uma segunda embarcação que lepidamente se aproximava da área. Após poucos segundos, a constatação: tratava-se do *Javari*, avisado pelo *Catalina*, via uma “urgente mensagem”, sobre a ocorrência. Roxo, seguido dos tenentes Castro e Silva e Alonso – e de cerca de outros 80 homens em estado mais grave –, foi removido para o caça. Acompanhava-os também, como havia feito desde o princípio, o devotado dr. Campelo, que, com “o auxílio da ambulância de bordo, começou a prestar socorros aos feridos”. Os demais permaneceram no *Guanabara*.¹⁴³

Fui recolhido [...] uniformizado, vestindo um colete [...], mas descalço. No *Javari*, seu imediato, capitão-tenente Geraldo Gondim Juaçaba, emprestou-me um par de sapatos de basquete, uma calça mescla e uma jaqueta impermeável. No punho esquerdo eu tinha o relógio e, no bolso do dólma, a caneta e a lapiseira. O relógio parou marcando 11h58 (23h58). Pode-se, então, estimar que decorreram seis minutos entre o instante do impacto e o momento em que a água me encobriu no passadiço.¹⁴⁴

¹⁴² DUARTE, 1971, p. 251.

¹⁴³ ALONSO, 1994, p. 23-5; GAMA; MARTINS, 1985, p. 403; LIVRO de quartos do CS *Javari*, 1944, p. 274. Segundo o livro de quarto do caça, foram 66 os sobreviventes transferidos para este navio.

¹⁴⁴ ALONSO, 1994, p. 28-9. Em julho de 1999, as peças foram doadas por Alonso à Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (NÁUFRAGO do navio auxiliar *Vital de Oliveira* doa peças ao Museu Naval, 1999, p. 281).

Washington Trindade, demonstrando certo ressentimento, também preserva em sua memória as circunstâncias em que se deu aquele desconcertante reencontro entre protetor e protegido, além de algumas lembranças já a bordo do caça-submarino:

O comandante perguntou: “O que foi que houve?”. Falou-se na época que [...] era germanófilo. Nunca se provou nada [...]. Ouvi esta pergunta em alto e bom som. Pode ter havido negligência. Lembro-me que quando fui resgatado pelo *Javari*, me deram uma injeção, provavelmente contra gripe, não sei, e alimentação. Comi uma carne moída com ervilha e arroz.¹⁴⁵

Depois de improvisar acomodações aos náufragos em seu minúsculo convés e prestar a eles uma primeira assistência, os oficiais e a guarnição do caça logo trataram de iniciar sua marcha rumo ao Rio de Janeiro. Naquele mesmo dia, por volta das 22 horas, encostava o *Javari* na extremidade leste do cais norte do AMIC. Na manhã posterior, 21 de julho, com o aparecimento no local da tragédia do contratorpedeiro *Mariz e Barros* – enviado às pressas após a chegada da fatídica notícia ao Rio –, o *Guanabara* pôde enfim realizar a transferência dos 82 sobreviventes restantes. Concluída a faina, a belonave, rastreando os passos do J-1, navegou velozmente em direção à capital federal. O blasfemado iate, por sua vez, deu prosseguimento à sua jornada com destino por nós ignorado (quicá o próprio porto carioca). No dia seguinte, finalmente adentrava o contratorpedeiro a barra entre a Urca e Niterói.¹⁴⁶

¹⁴⁵ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹⁴⁶ GAMA; MARTINS, 1985, p. 403; ALONSO, 1994, p. 25; COSTA, 1945, p. 94; LIVRO de quartos do CT *Mariz e Barros*, 1944.

Pernoitamos no *Guanabara*, ainda em mente o receio do submarino inimigo vir à tona e nos tornar vítima mais uma vez [...]. Contudo, isso não aconteceu. Ao amanhecer, verificamos um fecho de luz de holofote em nossa direção. A princípio, como estávamos aterrorizados, pensávamos em inimigo. Mas, ao clarear do dia, identificamos o navio como sendo o [...] *Mariz e Barros*, que vinha com ordens do Ministério da Marinha para ultimar as tarefas de salvamento. Se aproximou e fez o transbordo de sobreviventes [...]. A alegria era geral, pois se tratava de um navio de maior segurança e [...] maior porte. E às 9 horas nos deslocávamos com destino ao Rio de Janeiro.¹⁴⁷

O almirante Olavo Dantas, à época oficial médico lotado no *Mariz e Barros*, nos narra maiores detalhes referentes ao episódio:

Estávamos contentes com a perspectiva de passar um fim de semana no Rio, coisa que há muito não nos acontecia [...]. À hora do almoço, porém, o comandante [...] recebeu ordem urgente para falar ao almirante Dutra, chefe da Força Naval do Nordeste, a quem estávamos subordinados. Pouco depois [...], voltou para bordo com a fisionomia grave. O imediato Neves, que o foi receber ao portaló, anuncia que devemos partir urgentemente para uma missão muito séria [...]. O [...] *Vital de Oliveira* [...] fora torpedeado [...] à altura do cabo de São Tomé [...]. Devíamos seguir para recolher os naufragos e dar caça à unidade inimiga. Às 3 horas da tarde fomos para o mar a toda velocidade [...]. Saímos dando uma média de 22 milhas por hora [...], com uma parte da guarnição pronta para entrar em combate [...]. Às 18 horas, navegávamos junto aos belos rochedos de

¹⁴⁷ SOARES, 1975, p. 4.

Cabo Frio, quando encontramos o [...] *Javari* conduzindo os primeiros náufragos, em número de 74 [...]. Por toda a viagem vimos aviões em reconhecimento, procurando localizar o submarino [...]. Às 22 horas, o *radar* acusou um navio a oito milhas [...] da nossa proa [...]. Quando chegamos perto, pudemos verificar que se tratava do [...] valoroso *Guanabara* [...]. Como não fosse possível fazer o transbordo dos náufragos à noite, viemos acompanhando o *Guanabara* em direção ao Rio até a manhã do dia seguinte [...]. Pela manhã, transferimos os sobreviventes para o nosso navio. Muitos se encontravam feridos. Uns estavam de cuecas, outros de pijamas e muitos [...] com as mesclas rotas. Alguns choravam, outros tinham o olhar estuporado, enquanto outros contavam bravatas. O marinheiro Diógenes historiava que [...] os 9 mil cruzeiros que a custo pudera economizar foram perdidos no naufrágio [...]. Mas o marujo, com resignação e dignidade, dizia que fora mais feliz do que muitos companheiros, porque ao menos salvara a vida.¹⁴⁸

Em terra firme, aqueles em situação mais preocupante, incluindo Castro e Silva, foram imediatamente transferidos para o Hospital Central da Marinha, na ilha das Cobras. Enquanto estiveram internados, os náufragos receberam toda a atenção possível. O comandante Abelardo dos Santos Mata, ajudante de ordens de Vargas, lhes fez uma visita de cortesia poucos dias após o ocorrido. Já o ministro da Marinha, almirante Henrique Aristides Guilhem, esteve no sanatório em duas ocasiões.¹⁴⁹ Os que se achavam em melhores condições, apresentando somente escoriações ou outros

¹⁴⁸ DANTAS, 1965, p. 95-9.

¹⁴⁹ COSTA, 1945, p. 97; OS NÁUFRAGOS do *Vital de Oliveira* no Hospital da Marinha. *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 29 jul. 1944, segunda seção, p. 1.

traumas mais leves, foram atendidos em unidades navais de saúde de menor porte. Alonso lembra-se que se ferira pouco: “Apenas na cabeça, no rosto e na mão direita. Talvez ao atravessar, já submerso, o vidro da janela de bombordo do passadiço”. Em seu depoimento, ele acrescenta que o capitão de mar e guerra Antônio Guimarães, sub-chefe do EMA, que os esperava, levou-o ao antigo Pronto-Socorro Naval, onde foi examinado.¹⁵⁰

A grande maioria dos feridos já está restabelecida. Encontrou mesmo, [...] Abelardo Mata, alguns deles [...] no pátio, apanhando sol, sem ataduras em suas escoriações. O ajudante de ordens do presidente da República perguntou a cada um se desejava alguma coisa, ou se precisava de qualquer recurso que lhe faltasse. Unanimemente os náufragos acentuaram que estavam otimamente tratados, com toda a assistência, recebendo [...] não só dos médicos e enfermeiros, como das irmãs de caridade [...], as mais expressivas e repetidas provas de atenção [...]. Também a sra. Darcy Vargas, logo que teve conhecimento do internamento no Hospital da Marinha das vítimas [...], mandou uma comissão de senhoras visitá-las e lhes oferecer todos os préstimos da Legião Brasileira de Assistência.¹⁵¹

Recebendo alta, os militares foram trasladados para o Quartel Central de Marinheiros, na ilha das Enxadas, onde permaneceram em reabilitação e aguardando novas orientações. Afinal, contando com um efetivo bastante restrito, nossa Armada não podia se dar ao luxo de conceder longas licenças aos seus homens. Apesar de quase ter a vida ceifada, João de Castro e Silva, por exemplo, no mês

¹⁵⁰ ALONSO, 1994, p. 27.

¹⁵¹ QUERIA ir para o fundo do mar com o seu navio. *O Globo*, Rio de Janeiro, 29 jul. 1944, 1ª ed., p. 2.

seguinte já estava em operações no velho destróier *Maranhão*.¹⁵² Washington Trindade mal teve tempo para se recompor emocionalmente do drama vivido: 45 dias após o naufrágio, foi para o Recife servir no encouraçado *São Paulo*.¹⁵³ Da mesma maneira, Hilton Moreno, depois de curto período em repouso, também já estava de volta ao batente:

Graças a Deus não tive nenhum ferimento; não levei pancada nenhuma [...]. Estava apenas com uma camiseta, porque um dos colegas que estavam nas máquinas se jogou. Estava tomando banho, [...] estava nu. Então eu tirei o meu *short*, dei para ele e fiquei com a camiseta, que dava para cobrir as partes [...]. Nós fomos para o quartel para aguardar o que seria feito de nós.¹⁵⁴

Em tom de saudade e gratidão, ele dá sequência ao resgate de suas memórias, evocando um encontro que, ao que parece, o marcou profundamente:

Já estava no fim da guerra e, do *Minas Gerais*, [...] procurei o comandante Roxo. Ele era muito amigo da turma que se salvou com ele. [...] Disse a ele que eu ia dar baixa. Não tinha tido o prêmio que foi [...] oferecido aos naufragos para irem para os EUA buscar umas corvetas novas que o Brasil tinha comprado. [...] Eu não fui. Vários foram, mas eu não tive a sorte de ir. Então ele me falou que se eu aguardasse mais algum tempo, [...] ele ia conseguir [...] uma viagem ao exterior antes de eu dar baixa. E isso ele realmente

¹⁵² ROCHA, 1989, p. 238.

¹⁵³ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹⁵⁴ MORENO, Hilton Mendes. Entrevista concedida em jan. 2006.

fez para mim. Passados uns 15 dias, um mês mais ou menos, [...] recebi uma comunicação que eu ia ser transferido [...].¹⁵⁵

No derradeiro trecho de seu relato, sugestivamente intitulado “E a vida continua”, Oscar Gabriel Soares recorda-se que

repousamos e nos preparamos psicologicamente para futuras missões. Como estávamos em plena guerra, e sendo militares [...], voltamos a embarcar em diversos navios da Marinha [...], já que a vida continua. Eu, com mais alguns colegas, embarcamos para Recife para servir no [...] *São Paulo* e daí para o tender *Belmonte*, sede da Força Naval do Nordeste, onde fizemos o curso de operadores de *radar*, sendo bem-sucedidos. Após o curso, íamos embarcando. Eu fui para Natal, integrando a guarnição do contratorpedeiro *Bocaina* [...].¹⁵⁶

Em 29 de agosto de 1944, passado, portanto, pouco mais de um mês da catástrofe, Roxo remetia ao comandante naval do Centro, almirante José Maria Neiva, uma sucinta e protocolar exposição sobre a mesma:

Cumpre-me participar a vossa excelência, a quem me achava diretamente subordinado, a maneira digna e exemplar com que se conduziram os meus comandados (oficiais, guarnição e pessoal em trânsito), os quais, a par da inextinguível coragem com que se portaram, deram as melhores provas de disciplina, espírito

¹⁵⁵ MORENO, Hilton Mendes. Entrevista concedida em jan. 2006. Provavelmente não se tratava de corvetas, uma vez que a Marinha do Brasil jamais adquiriu esse tipo de navio junto aos norte-americanos.

¹⁵⁶ SOARES, 1975, p. 5.

de sacrifício e elevado sentimento patriótico, não só diante do ataque inopinado e traiçoeiro do inimigo, como também durante as longas horas em que permaneceram n'água em frágeis destroços, aguardando um salvamento que ainda era muito incerto. Julgo assim, por um dever de justiça, serem dignos do mais alto elogio aqueles que tão bem souberam, diante do perigo, honrar as gloriosas tradições da nossa Marinha.¹⁵⁷

Além de 99 militares – incluindo seis fuzileiros navais –, um menor de oito anos que dormia na praça d'armas também sumiu com o *Vital de Oliveira*. Apanhado em Salvador com a licença do comandante, ele era irmão do grumete Jaime Leopoldo de Carvalho, que igualmente sucumbiu ao tentar ajudá-lo. Há ainda referências, estas imprecisas, sobre o falecimento do motorista de um almirante embarcado em Natal.¹⁵⁸ A maior parte da tripulação, no entanto, pôde ser salva, apesar de perdurarem dúvidas a respeito do número exato de pessoas a bordo. Por estar transportando homens enfermos e em trânsito, ao que parece não houve – e provavelmente não havia, nos auxiliares, durante a guerra – um rigoroso controle dos embarques realizados.¹⁵⁹ Fora as elevadas perdas humanas, Jupira, veterano cão mascote do navio, desaparecera na confusão. Já uma cadelinha de propriedade de Alfredo Salomé, capitão dos Portos da Paraíba,

¹⁵⁷ OFÍCIO do capitão de fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo ao comandante naval do Centro, 1944, p. 397.

¹⁵⁸ COSTA, 1945, p. 95; TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹⁵⁹ Segundo Costa (1945, p. 98), havia 245 pessoas a bordo. Já outra fonte aponta para 275 (GAMA; MARTINS, 1985, p. 402). Com base no número de 165 resgatados, dado contraditoriamente presente também nesta (GAMA; MARTINS, 1985, p. 403), e supondo-se que o número de mortos foi de cem, chega-se ao total de 265.

que viajava em uma gaiola de madeira, no convés superior, safou-se sobre alguns objetos.¹⁶⁰

Daqueles que pereceram, talvez o mais lembrado por Osmar Alonso seja o guarda-marinha Agenor de Brito, que, ao lado do segundo-tenente Hélyvio de Oliveira Albuquerque e do também guarda-marinha Milton Jansen de Faria, foi um dos oficiais que afundaram com a nave. Suas baixas patentes denunciavam indivíduos ainda muito jovens, contabilizando 23, 25 e 20 anos de idade, respectivamente.¹⁶¹

O [...] Brito era quem me renderia às 23h50. Como ele comumente se atrasava, avisei-lhe, durante o jantar, que mandaria acordá-lo às 23h40, pois não queria ser “gelado” (gíria naval para aquele que é rendido atrasado em seu quarto de serviço). Tinha que acordar às 4 horas para marcar Cabo Frio e precisava descansar um pouco. Respondeu-me [...] que não me preocupasse; que [...] era uma boa hora e que às 23h45 estaria no passadiço. Às 23h52, aproximadamente, o torpedo bateu e o Brito ainda não havia chegado. Teria sobrevivido se eu o houvesse despertado mais cedo, contando com seu hábito de atrasar-se nas rendições de quarto? Por cerca de uma semana após o torpedeamento dormi mal.¹⁶²

Era na popa onde se situavam os camarotes dos oficiais. No instante em que a mesma foi alvejada, alguns deles que não estavam de serviço, a exemplo dos tenentes Murilo Campelo e Jorge Tavares e do guarda-marinha Francisco de Paiva, foram forçados a abandonar o

¹⁶⁰ ALONSO, 1994, p. 27.

¹⁶¹ REGISTROS de autoridade. Disponível em: www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br. Acesso em 03/05/2019.

¹⁶² ALONSO, op. cit., loc. cit.

navio quando já se localizavam na superfície do mar, tal a rapidez do socorro. Jansen, por sua vez, desceu vivo, preso no recinto em que relaxava, cuja porta emperrou com a explosão. Nenhuma das fontes examinadas, porém, indica que o infortunado Brito tenha sido visto em seu alojamento nos minutos finais da vida, não sendo possível, assim, afirmar onde ele se encontrava no exato momento do impacto.¹⁶³

O primeiro-tenente João Damasceno Lima, na época atuando na FNS, revela minúcias extras relativas ao evento e externa sua consternação pelos amigos mortos:

Fazíamos comboios nessas corvetas [...] Bicudas (classe Vidal de Negreiros), que eram a carvão [...]. Nós fomos a Caravelas pegar um [...] mercante que estava cheio de expedicionários, que iria [...] para o Espírito Santo. [...] Ficamos 12 dias lá [...]. Recebemos uma comunicação [...] do Rio de Janeiro para não sair [...], porque o *Vital de Oliveira* acabava de ser torpedeado [...]. Ficamos lá em Caravelas mais uns dias aguardando reforço para comboiar o navio [...] e deixá-lo no porto de Vitória. [...]. Essa missão foi [...] muito triste para nós. [...] Perdemos o [auxiliar] e, pior do que isso, os colegas de outras turmas e também da minha [...]; mais ou menos seis ou sete pessoas. Faleceram [...] ainda jovens; muito jovens [...]. Não tínhamos 20 anos. Tínhamos ainda 17, 18 anos [...].¹⁶⁴

As perdas naquela madrugada e na manhã seguinte poderiam ter sido bastante piores não fosse a providencial ação do *Guanabara*. De início alvo da fúria dos homens do *Vital*, seu mestre, o idoso e

¹⁶³ ROXO, 1945, p. 430; GUERRA, 2003, p. 286.

¹⁶⁴ LIMA, João Damasceno. Entrevista concedida em fev. 2011.

experiente Manuel Alves Gonçalves, foi recebido e reverenciado pelo ministro Guilhem, em seu gabinete, pouco mais de três meses após a tragédia. Vejamos o desenrolar dos fatos a partir de sua ótica:

Conduzindo o iate [...], deixei o porto de Vitória cerca das 7h30. A viagem corria normalmente, com mar tranquilo e com um dia esplêndido. A noite, porém, desceu rapidamente. Seguiu a rota tomada pelo *Vital de Oliveira*, um pouco mais próximo da costa. Novamente veio a luz do sol e a viagem continuava sem incidentes. Cerca das 9 horas, avistei, muito para dentro do oceano, o que julguei ser um barco de pesca. Depois, dois outros mais. Observei mais atentamente e reconheci que se tratava de jangadas e que nelas estavam diversas pessoas. Fui ao encontro das embarcações improvisadas e recolhi os seus tripulantes, em número de 16. Só então me inteirei do que se passava, e imediatamente dei ordens para que se procedesse a uma rigorosa busca nas proximidades. E aqui e ali, nas jangadas ou agarrados aos destroços [...], fui encontrando e recolhendo muitos outros náufragos. Já estava [...] com excesso de lotação quando apareceu o caça-submarino J-1, para o qual passaram alguns dos meus passageiros, arrebatados ao mar em situação extremamente perigosa. Ao todo, havia recolhido no *Guanabara* 120 náufragos. Na primeira jangada que havia avistado se achava o comandante [...]. Havia caído novamente a noite quando momentos de graves apreensões se estabeleceram a bordo. [...] Inesperadamente surgiram no horizonte os faróis de um navio desconhecido, varrendo o oceano. Seria um dos nossos ou se trataria de um corsário inimigo? Durou nossa exaltação de espírito, nosso receio até cerca de uma hora, quando nos tranquilizamos ao ver aproximar o contratorpedeiro M-2. [...] Seu comandante fez sondagens para saber que embarcação era

a nossa. Posto ao corrente do que havia ocorrido, determinou [...] que prosseguisse minha viagem com os náufragos. Mas, cerca das 6 horas, novamente surgiu o M-2 e suas baleeiras foram arriadas para que nelas fossem transferidos alguns dos sobreviventes [...].¹⁶⁵

Finda a guerra, descobriu-se que o submarino responsável pelo torpedeamento foi o *U-861*, talvez o último a operar no litoral brasileiro durante o conflito, comandado pelo capitão-tenente Jürgen Oesten. Composto a 12ª Flotilha, deu início à sua segunda patrulha partindo de Kiel, Alemanha, em 20 de abril de 1944, rumo ao Atlântico Sul. Em águas nacionais, além do *Vital de Oliveira*, pôs a pique o mercante inglês *William Gaston* a cerca de 200 milhas da costa paranaense, passados quatro dias do ultraje ao auxiliar. Foram cinco meses no mar, executando ofensivas também no Índico, nas proximidades do litoral africano, antes de alcançar a Malásia, a 23 de setembro. Em sua terceira e decisiva missão, zarpou da Indonésia com apenas dois torpedos para autodefesa. Acabou atingido por um iceberg na região da Groenlândia, sendo salvo graças à perícia do seu *kapitänleutnant*, que conseguiu levá-lo até a Noruega, onde se rendeu a 6 de maio de 1945. Finalmente transferido à Irlanda do Norte, a 29 daquele mês, foi afundado em 31 de dezembro do mesmo ano.¹⁶⁶

A coragem e ousadia demonstradas pelo *U-861* poucas horas depois da destruição do *Vital*, ainda na nossa costa, foram maiores

¹⁶⁵ PATRIOTISMO e abnegação de um velho lobo do mar. *O Globo*, Rio de Janeiro, 25 out. 1944, 1ª ed., p. 7. M-2 era o indicativo visual do contratorpedeiro *Mariz e Barros*.

¹⁶⁶ HISTÓRICO do submarino *U-861*. Disponível em: uboat.net. Acesso em 31/07/2013.

do que as habitualmente evidenciadas pelos submersíveis do Eixo em suas ações no Atlântico. Após a perda do nosso navio, o contratorpedeiro *Greenhalgh*, que se encontrava na ilha Grande, foi notificado sobre o ocorrido. Seguindo os passos do *Mariz e Barros*, seu irmão, e comandado pelo capitão de mar e guerra Ernesto de Araújo, partiu a toda força para o local da calamidade. Em alerta, permaneceu patrulhando ao largo da barra do rio Paraíba do Sul na noite de 20 para 21 de julho, pronto a atender a qualquer solicitação dos aviões, estes com ação intensificada. Na manhã do dia 26, foi alvo de um torpedo do submarino, “cuja esteira foi claramente vista, podendo ser evitado”. O destróier então retaliou o rival violentamente, obrigando-o a descer a considerável profundidade com o intento de livrar-se das ondas sonoras de detecção. Assim, pouquíssimo faltou para que o carrasco fizesse duas vítimas na Marinha do Brasil em nossas águas.¹⁶⁷

A questão mais polêmica relacionada ao soçobro do *Vital de Oliveira* diz respeito, sem dúvida, à suposta falha ocorrida no serviço de escolta. O livro de quarto do *Javari* registra, desde a partida de Salvador, no dia 16, o ininterrupto patrulhamento da proa do auxiliar.¹⁶⁸ No entanto, o comandante do caça, tenente Pereira Garcia, inevitavelmente sofreu críticas por ter extraviado seu protegido.¹⁶⁹ Afinal, escoltar, nas palavras de Levy Scavarda, “significa [...] um longo período de tormentos, de fadigas, de noites mal dormidas, de má alimentação, de preocupações sem conta”.¹⁷⁰ Equivocar-se em uma situação dessas é algo que pode ser fatal, como realmente o foi. Pretendendo achar respostas, o almirante Gerson de Macedo Soares

¹⁶⁷ GAMA, 1982, p. 162-3.

¹⁶⁸ LIVRO de quartos do CS *Javari*, 1944, p. 266-8.

¹⁶⁹ ALONSO, 1994, p. 32; GAMA; MARTINS, 1985, p. 415.

¹⁷⁰ SCAVARDA, 1965, p. 13.

presume que o ataque se deu com o *u-boot* à superfície. Isso poderia justificar a hipótese de o caça, desprovido de *radar*, não ter detectado o inimigo através do aparelho de escuta submarina.¹⁷¹ Como salientou Trindade, também é possível que o J-1 tenha se distanciado em demasia. Segundo Hilton Moreno, que reforça a tese,

esse foi o comentário. Que realmente o caça-submarino tinha se afastado muito, por isso não viu o acontecimento. Quando ele retornou, já tinha acontecido. Aliás, foi avisado. Eu soube por outros comentários que o caça foi avisado através de avião que o navio que ele vinha comboiando tinha sido torpedeado. [...] Não sei, talvez um desleixo do comandante ou de quem estava dirigindo [*sic*].¹⁷²

Conforme registro feito no livro de quarto pelo imediato e oficial de serviço do *Javari*, tenente Geraldo Juaçaba,

cerca de 24 horas (zero hora), o [...] *Vital de Oliveira* fez sinal de ter sido torpedeado. Isto é, lançou duas tigelinhas: uma branca e outra vermelha, tendo desaparecido em seguida. Imediatamente o [...] comandante do navio foi acordado e ordenado postos de combate. Ainda estávamos à procura do [...] auxiliar [...], quando foi avistado um vulto pela alheta de bombordo, que supusemos ser o navio comboiado. Por ordem do [...] comandante, o navio aproou em direção ao vulto, que, minutos depois, desapareceu. O navio navegou, a partir desse momento, em diversos rumos, sem obter nenhum contato com o aparelho de som e sem encontrar nenhum vestígio do torpedeamento.¹⁷³

¹⁷¹ SOARES, 2010/1012, p. 18.

¹⁷² MORENO, Hilton Mendes. Entrevista concedida em jan. 2006.

¹⁷³ LIVRO de quartos do CS *Javari*, 1944, p. 272.

Somente em 1983, portanto quase 40 anos após o infortúnio, o comandante Alonso teve a oportunidade de conversar com um dos homens do caça, obtendo deste sua versão para o inexplicável sumiço do J-1 enquanto o *Vital de Oliveira* era agredido. O texto lamentavelmente não fornece o nome do aludido militar.

Disse-me esse tripulante que a bordo sentiram a explosão e viram os sinais lançados [...], mas que não tinham à vista o *Vital*, escura que estava a noite. Porém, inverteram o rumo-base e começaram a vasculhar a área. [...] Em um dado momento, avistaram à distância uma silhueta com umas luzes vermelhas tênues. [...] Não abriram fogo com o canhão [...] temendo que ela fosse o *Vital*. [...] Da direção dessa silhueta veio uma esteira, assumida como sendo de um torpedo, que passou próximo do *Javari*. [...] Então, resolveram atirar, mas aí a silhueta não estava mais à vista. [...] Prosseguiram por cerca de uma hora batendo a área à procura de possíveis náufragos. [...] Nada encontrando, resolveram continuar em direção a Cabo Frio e transmitir uma mensagem [...] relatando o acontecido. A mensagem foi previamente cifrada. [...] No crepúsculo matutino do dia 20, perceberam que o *Vital* não estava por perto, pelo que inverteram o rumo e passaram a navegar em direção a São Tomé. Às tantas, sol já brilhando, um avião de patrulha americano [...] sobrevoou o *Javari*, para ele sinalizando por lâmpada *dead ahead*, que se traduziria por “bem à frente”, confirmando que algo acontecera [...].¹⁷⁴

O IPM instaurado pela Marinha com o objetivo de investigar o naufrágio foi chefiado pelo capitão de fragata Aldo de Sá Britto e

¹⁷⁴ ALONSO, 1994, p. 28.

Souza, do EMA.¹⁷⁵ De acordo com os almirantes Leôncio e Saldanha, que possivelmente tiveram acesso a tal fonte, o *Javari* “procurou em vão o submarino, que havia mergulhado logo após lançar o torpedo [...]. Seguindo um eco falso, afastou-se, perdendo de vista o que restava do *Vital*”. Por certo, essas informações foram obtidas no livro de quarto do caça, assim como a partir dos depoimentos prestados pelo seu comandante e, provavelmente, outros tripulantes. Além disso, também se chegou ao resultado de que “um único escolta era insuficiente para a missão e não houve cobertura aérea na costa, o que fez falta principalmente em um trecho de inflexão de rota como Cabo Frio e cabo de São Tomé”.¹⁷⁶

Se por um lado Washington Trindade demonstra não se resignar com as circunstâncias do desastre, por outro ele corrobora as razões acima ressaltadas:

Eu, depois, quando fiz curso de *sonar*, fui entender melhor a função do *Javari* no acompanhamento nosso [...]. No [...] caso, a escolta única era insuficiente. A proteção não é total. O *sonar* identifica o inimigo à frente, nas proximidades. Já o *radar*, em 360 graus. Mesmo assim, ter a escolta de um navio apenas é complicado.¹⁷⁷

Para muitos, entretanto, as justificativas nunca convenceram. Sustentam a versão de que, de fato, houve negligência – ou, pelo menos, uma momentânea distração – por parte do caça. “Ele estava patrulhando e deixou passar a vigia”, arrisca Canongia.¹⁷⁸ Com o

¹⁷⁵ ALONSO, 1994, p. 17-8.

¹⁷⁶ GAMA; MARTINS, 1985, p. 402;415.

¹⁷⁷ TRINDADE, Washington. Entrevista concedida em fev. 2004.

¹⁷⁸ BARBOSA, Alfredo Álvaro Canongia. Entrevista concedida em jul. 2004.

propósito de compreender mais claramente o episódio e seus mistérios, o oficial Alonso por vários anos tentou ter acesso aos documentos que analisaram as causas do soçobro. Sua vã peregrinação fortalece as suspeitas dos mais inconformados.

Desconheço as conclusões do IPM aberto em decorrência do torpedeamento. Jamais ouvi algo a respeito e, assim como não encontrei o relatório do comandante do *Javari*, também não encontrei esse IPM, por mais que o tenha procurado, em 1988, no SDGM (Serviço de Documentação Geral da Marinha), no Tribunal Marítimo, e até no Arquivo Nacional. Em 1992, voltei a tentar localizá-lo, pois me esquecera do próprio EMA. [...] Escrevi ao contra-almirante Luiz Fernando Portella Peixoto, que lá servia, pedindo-lhe que verificasse se [...] estava arquivado [...]. Poucos dias depois, [...] telefonou-me dizendo que nada encontrara e que insistisse junto ao SDGM, o que fiz, mas sem sucesso. Recorri, então, ao João de Castro e Silva e ao Canongia. Castro e Silva disse-me nada saber a respeito do IPM, no qual nem depusera, pois fora direto para o hospital [...]. Canongia não depôs porque não foi chamado, e levantou a hipótese de que não teria sido um IPM formal, mas apenas uma coleta de depoimentos [...]. Desisti definitivamente da busca.¹⁷⁹

Em julho de 1944, apesar de a refrega ainda estar longe do fim e as medidas de segurança no mar continuarem a ser adotadas, a presença de corsários do Eixo no Atlântico Sul era muito escassa, não tendo sido mais registrados *raids* em águas pátrias nos meses precedentes.¹⁸⁰ Assim, é perfeitamente compreensível que, naquele

¹⁷⁹ ALONSO, 1994, p. 32.

¹⁸⁰ GAMA, 1982, p. 140.

período, certo relaxamento tenha se observado tanto nos mercantes quanto em nossas belonaves. Ademais, não há a informação se Roxo, a exemplo do seu colega Paulo Mário Rodrigues, tinha o hábito de navegar em áreas rasas quando dos dias mais difíceis da luta. O fato é que, independentemente do que tenha ocorrido com o escolta, o *Vital de Oliveira*, na noite do sinistro, trafegava a uma distância significativa da costa (algo entre 20 e 25 milhas náuticas), expondo-se a uma improvável, porém não impossível ação inimiga. Tempos após o torpedeamento do seu antigo navio, o oficial Paulo Mário teve uma grata surpresa, com o arquivamento “do processo a que respondia na Justiça Militar [...], indiciado que fora no IPM instaurado para apurar as responsabilidades pelos encalhes e suas consequências”.¹⁸¹

Aos supersticiosos, vale realçar que o sumiço do *Vital* não foi o único trágico episódio no qual se envolveu o *Javari* durante o conflito. Quase um ano antes, em 24 de julho de 1943, o caça encontrava-se no mar sob o comando do capitão-tenente Aristides Campos Filho. Apesar do dia claro, “um avião veio direto a ele, desconhecendo os sinais de reconhecimento, e metralhou o navio, interrompendo, à última hora, o lançamento de bombas”. Embora o ataque tenha sido abortado, o cabo Astrogildo Rodrigues Saldanha, que fazia sinais, acabou alvejado por balas da aeronave norte-americana. A investida infelizmente rendeu-lhe um braço e uma perna cortados, além da própria vida. Pretendendo-se compreender o incidente, podemos sugerir que a pequena nave foi vítima de um mal-entendido, uma vez que a silhueta dos caças muitas vezes era confundida com a de um submarino. Em eventos dessa natureza, seus comandantes eram instruídos a emitir luz de pistola, seu indicativo e a senha do dia.

¹⁸¹ ALONSO, 1994, p. 31.

Entretanto, tais procedimentos podiam tornar-se inócuos diante de aviadores inexperientes.¹⁸²

O torpedeamento do *Vital de Oliveira* apanhou a Marinha de surpresa. É certo que em uma guerra de grandes proporções, assim como em outras situações mais corriqueiras da vida, sempre se sabe – ou pelo menos se tem uma mínima ideia – dos riscos que se corre. No entanto, nunca se espera que algo de mais grave aconteça consigo ou com seus camaradas. Comentava-se por alto, nas rodas formadas pelos militares nos períodos de folga, acerca dos frequentes prejuízos sofridos ao longo do embate por outras Armadas, notadamente pela estadunidense. Mas nossas unidades navais até ali haviam sido poupadas. Sobre este aspecto, Alonso faz uma pertinente reflexão:

Solteiro, 23 anos, sem compromissos maiores, eu encarava essa guerra como uma aventura divertida, embora alguns momentos de tensão já houvessem passado [...]. A partir [...] do bem-sucedido desembarque aliado na Normandia, eu me encontrava despreocupado, não acreditando que o inimigo continuasse a atuar no Atlântico Sul. Por isso, ao bater o torpedo e vencido o medo que ia se apoderando de mim [...], fiquei chocado, decepcionado, frustrado, pois jamais imaginaria que algo pudesse me acontecer. A guerra existia mesmo; e havia me acertado.¹⁸³

O então tenente Carlos Borba, quando nos últimos preparativos para embarcar no USS *Christopher* – contratorpedeiro que em dezembro daquele ano seria transferido à FNNE com o nome de *Benevente* –, recebeu a aterrorizante notícia da agressão ao *Vital de*

¹⁸² GAMA, 1982, p. 226.

¹⁸³ ALONSO, 1994, p. 26.

Oliveira. Para sua surpresa, contudo, novo e inquietante comunicado chegaria aos seus ouvidos horas mais tarde. “No dia 21, chamado ao passadiço do navio [...], soube que estava havendo algum outro problema na Marinha do Brasil, pois foi informado por oficiais americanos a respeito de uma intensa troca de mensagens pelo rádio”.¹⁸⁴

¹⁸⁴ BORBA, Carlos. *In: ELES viram a guerra de perto*, 2001, p. 36.

A CORVETA CAMAQUÃ

Ao contrário do *Vital de Oliveira*, a *Camaquã* era um navio de combate propriamente dito, ainda que ela e suas cinco irmãs da classe Carioca não tenham sido originalmente concebidas como corvetas. Estas unidades foram planejadas a partir do Programa Naval de 1932, posto em prática na administração do ministro Guilhem. Considerado o mais ousado projeto de engenharia naval desenvolvido até então pelo País, o mesmo concretizava o antigo sonho de retomarmos a construção dos nossos próprios meios flutuantes. Pela primeira vez desde a Guerra do Paraguai, as carreiras do AMIC abrigavam belonaves tão modernas, desenhadas e erigidas por civis e militares brasileiros. Chefiados pelo vice-almirante Júlio Regis Bittencourt, engenheiros e operários trabalhavam a todo o vapor a fim de cumprir os prazos estabelecidos. Além dos seis classe C, compunham o plano um monitor fluvial, entregue em 1937, três contratorpedeiros tipo M, incorporados em 1943, e seis outros destróieres classe A, de concepção britânica, estes somente finalizados depois da capitulação nazifascista.¹⁸⁵

Os dois navios-mineiros pioneiros, *Carioca* e *Cananéia*, foram lançados ao mar a 22 de outubro de 1938, em concorrida cerimônia prestigiada pelo presidente Getúlio Vargas. Neste mesmo dia, a *Camaquã* teve sua quilha batida. O elevado número de pessoas que se aglomeravam no enfeitado Arsenal reflete o quão especial fora a data para a Marinha. Afinal, a última embarcação montada

¹⁸⁵ BITTENCOURT, 2005, p. 160-92; GAMA; MARTINS, 1985, p. 183-6.

em suas carreiras levava 40 anos para ficar pronta. Agora, apenas 11 meses após a conclusão do *Parnaíba*, mais dois novos vasos de guerra deslizavam às águas, arejando a atmosfera de uma esquadra outrora decrépita e desmotivada. Em tom de desabafo, Regis, em suas memórias, registra que aqueles barcos de 550 toneladas “eram um monumento à verdade”. Mais que isso, “uma demonstração viva” do que se podia ter “com a boa vontade de tão poucos, diante da má vontade de tantos outros”.¹⁸⁶

Em harmonia com o flagrante entusiasmo demonstrado pelo diretor do Arsenal, a imprensa carioca (ou pelo menos uma parcela dela) exaltava os necessários incrementos efetuados à época na Esquadra. Incrementos estes que refletiam a lucidez e a prudência de uma Nação que, apesar da neutralidade política até ali adotada, fazia parte de um mundo já em atrito. O jornal *O Globo*, por exemplo, quando do sétimo aniversário da gestão Guilhem na pasta da Marinha, publicou extensa reportagem de primeira página concernente às intensas alterações – estruturais e de mentalidade – em curso na corporação:

As realizações, a renovação, o ressurgimento da nossa Marinha de Guerra, registrados nesse período, servem de marco para apontar a operosidade daquele titular. Assumindo o seu posto pouco antes da implantação do Estado Nacional, desde então um movimento novo, impulsionado por vontade enérgica, empolgou aquele departamento, que pôde retomar o ritmo de eficiência que orgulhava a sua tradição. [...] O poder naval brasileiro não apresentava de há muito uma linha ascendente à altura das necessidades do País, e até certo ponto se poderia dizer que essa linha tendia

¹⁸⁶ BITTENCOURT, 2005, p. 173-4.

ao declínio. Era, pois, um campo de ação intensa que encontrou o novo titular. Valeram-lhe, porém, no caso, a decisão e o acerto, o fervor de marinheiro e de patriota, e o apoio que o presidente da República desde logo reservara às obras e atividades que se faziam indispensáveis na Marinha.¹⁸⁷

Além de caçula, a *Camaquã* era também a mais moderna nave do seu tipo. Lançada ao mar em 16 de setembro de 1939, foi incorporada pela Armada na tarde de 7 de junho do ano seguinte, juntamente com a *Camocim*, a *Cabedelo* e a *Caravelas*, últimos mineirinhos a serem concluídos. Os principais momentos desse dia tão excepcional para o time do AMIC, que enfim desfechava o programa de construção destes navios, são assim narrados:

Antes da cerimônia tem início, cerca das 13 horas, o almoço oferecido pelo [...] ministro da Marinha às [...] madrinhas das quatro unidades, aos seus colegas e prefeito municipal e às demais autoridades navais presentes [...]. Depois de encaminharem-se todos para o pavilhão armado, [...] são lidos a Ordem do Dia do almirante Castro e Silva, chefe do EMA, pelo seu ajudante de ordens, capitão-tenente Valença Câmara; o aviso de incorporação dos navios à Esquadra; o termo de armamento [...] e o decreto nomeando o [...] comandante [...] da flotilha. Os quatro navios-mineiros [...] estavam atracados [...] com as popas encostadas ao [...] cais, para as quais se passava por uma ponte colocada em cada um deles. As senhoras [...] foram, então, acompanhadas pelos respectivos comandantes de cada uma dessas unidades e ao chegarem a bordo, após demais formalidades, içam o pavilhão nacional,

¹⁸⁷ O RESSURGIMENTO da Armada brasileira. *O Globo*, Rio de Janeiro, 19 nov. 1942, 2ª ed., p. 3.

ao som do hino [...], sendo o *Jack* e a flâmula içados por aspirantes da Marinha. A seguir, regressando as mesmas senhoras ao pavilhão, [...] fizeram entrega, [...] a cada uma, de uma miniatura em bronze de cada um dos navios-mineiros e aos quais servem de madrinhas. São também ofertados [...] ramos de cravos.¹⁸⁸

A *Camaquã* teve como madrinha Delminda Gudolle Aranha, esposa do chanceler Oswaldo Aranha, e o capitão de corveta Nereu Chalréu Correia como seu primeiro comandante. Após a solenidade, organizada no cais norte da ilha das Cobras, os navios, ladeados pelos primogênitos *Carioca* e *Cananéia*, desatracaram e desfilaram às autoridades e prepostos da imprensa presentes no local. Quatro dias depois, amarraram ao cais da praça Mauá, no centro do Rio de Janeiro, permanecendo abertos a “intensa visitação pública” por quase uma semana. Mais tarde, passados dois meses, fizeram rápida incursão a Santos antes de zarparem para duradouro “cruzeiro de instrução” pelo Norte e Nordeste. De porto em porto, alcançaram Belém, regressando à capital federal somente em dezembro. Nesse período, os afamados mineiros, além de efetivarem suas provas de mar e exercícios inaugurais, apresentaram-se às longínquas populações do País.¹⁸⁹

Na primeira fase do serviço ativo, estas unidades formaram a denominada Flotilha de Navios-Mineiros, instituída em agosto de 1940 e sediada na ilha de Mocanguê Grande, sob o comando

¹⁸⁸ COSTA, 1945, p. 199.

¹⁸⁹ MENDONÇA; VASCONCELOS, 1959, p. 61; COSTA, 1945, p. 199-200; 208-9; *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 26 set. 1940, p. 5; 28 set. 1940, p. 6; 26 nov. 1940, p. 6; 10 dez. 1940, p. 13; *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 16 jun. 1940, p. 2; 9 out. 1940, p. 16; 20 out. 1940, p. 4.

do contra-almirante Gustavo Goulart.¹⁹⁰ Não eram imponentes e de porte avantajado, mas simples e relativamente frágeis. Também não estavam tecnicamente preparadas para cobrir longas distâncias. Enquanto mineiros e varredores, raras vezes tinham a necessidade de ultrapassar a barra da baía de Guanabara, operando apenas eventualmente em alto-mar.¹⁹¹ Ainda em 1939, a bordo da *Cananéia* a convite do seu comandante, Raul Reis de Sousa, o repórter Mário Melo introduzia aos leitores do *Jornal do Commercio*, do Recife, o perfil daqueles novatos meios de combate:

Alistei-me como marinheiro [...] privilegiado, [...] por algumas horas, para [...] assistir ao primeiro exercício de caça-minas realizado no Brasil [...]. Esse vaso [...] não tem grande poder ofensivo. Destina-se ao lançamento de minas e, ao contrário, à “pescaria” – se não é desapropriado o termo – de minas lançadas por inimigos. De ordinário, navega à frente da esquadra, como batedor, limpando o caminho.¹⁹²

Desde 1940, tendo Natal como suporte logístico, o *Camaquã*, acompanhado por seus irmãos, já frequentava o Saliente Nordeste com o objetivo de vigiá-lo. A partir dos últimos meses do ano seguinte, porém, quando do recrudescimento das hostilidades do Eixo no Atlântico meridional, a Marinha tomou medidas preventivas e emergenciais com o intuito de fortalecer seu poderio. Neste sentido, os laços com a *US Navy* foram mais estreitados, inclusive com a

¹⁹⁰ GAMA; MARTINS, 1985, p. 198; COSTA, 1945, p. 199.

¹⁹¹ MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004.

¹⁹² MELO, 1940, p. 821.

realização de uma visita de cortesia do almirante Ingram ao C-6.¹⁹³ Em janeiro de 1942, compondo a Divisão de Cruzadores, sob as ordens do contra-almirante Jorge Dodsworth Martins, os classe C foram definitivamente deslocados para as recém-criadas bases do Nordeste. Assim, ao lado das belonaves dos EUA aqui já estacionadas, deram início ao chamado “patrulhamento da neutralidade”.¹⁹⁴

Cumprindo distintos papéis, os mineiros passaram a desafiar o mar aberto em missões para as quais não haviam sido projetados. Contudo, apesar de não serem apropriados para os serviços de vigilância e escolta a comboios, eles eram novos e não careciam de grandes reparos, fatores que, por certo, foram determinantes para sua transferência. Em pouco tempo, entretanto, certo comportamento tornou-se perceptível aos olhos de seus oficiais: mesmo singrando águas relativamente calmas, demonstravam considerável inquietação, balançando excessivamente e atingindo inclinações laterais que alcançavam 45 graus. Por conta de sua precária estabilidade, tornaram-se conhecidos como Cambalhotas. Neste contexto, suas tripulações tiveram de aprender a conviver com tais vulnerabilidades. Para bem navegar, recomenda-se que um navio esteja bem lastreado, completando-se os tanques com água salgada à medida que o óleo vai sendo consumido. No caso das unidades da classe Carioca, a recomendação cedia lugar ao mandamento.¹⁹⁵

¹⁹³ A HOMENAGEM ao comandante da esquadra *yankee* no Atlântico Sul. *Diário de Pernambuco*, Recife, 16 out. 1941, p. 5. C-6 era o indicativo visual do navio-mineiro (depois corveta) *Camaquã*.

¹⁹⁴ GAMA, 1982, p. 73; GAMA; MARTINS, 1985, p. 294; FONSECA, 1953, p. 15. Com a transferência dos navios-mineiros, nossos portos passaram a ser varridos por unidades norte-americanas (GAMA, 1982, p. 61).

¹⁹⁵ SILVA, 1994, p. 18; SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

O navio tinha, em seu passadiço, [...] um diagrama que lhe fora fornecido pelo Arsenal para lastreamento dos tanques de óleo combustível que fossem usados e se achassem vazios. [...] Tinha, no seu fundo, um tanque para ser cheio de água com fins de manter suas condições de equilíbrio e de manobra fácil, assim como um tanque de óleo diesel [...], situado também nos fundos, e que deveria ser mantido cheio.¹⁹⁶

Em outubro de 1942, as exigências da guerra fizeram com que os mineiros, no curto intervalo entre uma empreitada e outra, fossem docados e passassem por duas breves obras de remodelação nas dependências do AMIC. Primeiramente os trilhos e minas localizados na popa foram substituídos por calhas e bombas de profundidade de 300 libras. Dois morteiros em Y para o lançamento de bombas-granada foram instalados. A fim de deixá-los mais leves e ágeis, o canhão de 102 milímetros, armamento principal situado na proa, foi trocado por um de 76, enquanto que ao reparo duplo de metralhadoras antiaéreas de 20 milímetros foi adicionada uma terceira de mesmo calibre. De resto, eles ulteriormente receberam o *sonar*, que lhes permitiu a escuta sob a água, e uma estação de telegrafo, sofrendo também alguns ligeiros consertos em suas máquinas e caldeiras. Em janeiro de 1944, meses depois de sua conversão, os navios foram reclassificados como corvetas antissubmarino.¹⁹⁷

Muitos consideram que as modificações efetuadas nos mineiros agravaram ainda mais suas deficiências técnicas. Posteriormente o próprio almirante Regis reconheceu que as intervenções acarretaram a mudança da posição do centro de gravidade das embarcações,

¹⁹⁶ BITTENCOURT, 2005, p. 243.

¹⁹⁷ GAMA; MARTINS, 1985, p. 286; FONSECA, 1953, p. 34; GAMA, 1982, p. 181; HOMENAGEM às nossas perdas de julho de 1944, 1994, p. 12-3.

prejudicando o seu momento de inércia. Além disso, a nova configuração proporcionou aos diminutos vasos sobrecargas que não eram aparentes.¹⁹⁸

Retiraram os turcos das embarcações, retiraram toda a aparelhagem *Ronarch* dos serviços de rocega de minas, retiraram a oficina de bordo e suas máquinas, retiraram embarcações, que foram substituídas por balsas e por aparelhos de lançamento de bombas de profundidade. Foram feitas outras modificações que vieram perturbar o equilíbrio daquela expressão de pesos.¹⁹⁹

A instabilidade demonstrada pelas novas corvetas era tamanha que chamava a atenção não só dos militares que nelas navegavam, como também dos civis. Certa feita, em maio de 1943, o jornalista Paulo Bittencourt, diretor do periódico carioca *Correio da Manhã*, realizando a cobertura do conflito, embarcou na *Camaquã* logo após experiência no cruzador *Bahia*, unidade bem maior da nossa Marinha. Suas impressões, registradas no diário, revelam o claro desconforto gerado pela viagem:

O representante deste jornal havia deixado o cruzador com saudades e um pouco de apreensão para instalar-se no *Camaquã*. Valente unidade construída em nosso Arsenal, de linhas elegantes e sacudidas, mas, com suas 550 toneladas, um pouco pequena para o sossego de um passageiro que há muito aprendeu que o vento forte e o mar todo encarneirado não anunciam travessia calma [...]. Aguaceiros muito fortes e,

¹⁹⁸ BITTENCOURT, 2005, p. 243.

¹⁹⁹ Idem.

de tempo em tempo, um pouco de cerração obrigavam a um cuidado incessante.²⁰⁰

Apesar dessas constatações, no entanto, outra questão também deve ser reiterada: desde que devidamente lastrados e adequados às demais normas de segurança, a navegação dos mineiros tipo C aparentava ser confiável – a despeito do seu agudo e insistente balanço –, não oferecendo maiores riscos a quem neles estava embarcado.²⁰¹ Um alarmante episódio ocorrido naquele mesmo ano de 1943, por exemplo, demonstrou ser uma grande prova de fogo para essas belonaves. No ensejo, a *Cananéia* escoltava o navio auxiliar *José Bonifácio* até a remota ilha de Trindade, empreendendo este, por certo, mais um abastecimento daquela base.

Tratava-se de missão demorada e penosa para uma corveta de poucos recursos, pois era necessário fiscalizar o consumo de combustível e racionar rigorosamente a água potável a bordo. Aconteceu, contudo, um imprevisto: o pequeno navio foi açoitado por terrível temporal, que castigou o barco por 60 horas consecutivas, provocando fortes balanços. Mas o navio demonstrou ter perfeita estabilidade.²⁰²

Por essa época, a *Cabedelo* e a *Caravelas*, enfrentando mar grosso, agiram diretamente no salvamento das embarcações norte-americanas *Florida* e *Sanay*, que transitavam pelo litoral do Nordeste. Feito semelhante alcançou a *Carioca*, no princípio de junho de 1943, ao partir em auxílio ao vapor *Perseverance*, igualmente de bandeira ianque, após tentativa frustrada de um navio-patrolha da *US Navy*

²⁰⁰ COSTA, 1945, p. 272-3.

²⁰¹ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

²⁰² GAMA, 1982, p. 156.

em concretizar o resgate. Essas perigosas e desgastantes fainas fizeram com que o comando da 4ª Esquadra, na pessoa do almirante Ingram, agradecesse e parabenizasse seus colegas brasileiros. Para ele, os atos “foram considerados excelentes exemplos de espírito de cooperação existente entre o pessoal de nossas forças conjuntas, tão necessário ao sucesso de nosso objetivo final”.²⁰³

Não se pode negar que essas corvetas, mesmo com suas limitações e adaptações, foram vitais para a ação da Marinha na Segunda Guerra Mundial, particularmente nos primeiros meses de embate, quando ainda não contávamos com os reforços vindos dos EUA. O próprio comandante da FNNE, almirante Soares Dutra, por diversas vezes elogiou sua atuação, sempre as mencionando em correspondências endereçadas aos seus superiores. Por outro lado, também é interessante notar, nestes mesmos documentos, suas advertências referentes às debilidades operacionais detectadas nos navios e recomendações para os futuros projetos desenvolvidos pelo AMIC:

Solicito a atenção do EMA e das altas autoridades no sentido de levar em conta imediatamente os honrosos conceitos sobre o tipo de construção nacional, para que se inicie a fabricação de outros, naturalmente um pouco maiores e com os aperfeiçoamentos que a prática atual tem apontado e aconselhado.²⁰⁴

Sobre a *Camaquã*, inúmeros são os capítulos a serem destacados durante sua ação em águas nordestinas, em especial sob o comando dos capitães de corveta Celso Aprígio de Macedo Soares e José Pereira Cotta Filho. Em fevereiro de 1942, por exemplo, saiu

²⁰³ SIMÕES, 1967, p. 50.

²⁰⁴ GAMA; MARTINS, 1985, p. 380.

à barra do Recife para atacar um submarino, pondo-o em fuga. Soube-se, mais tarde, tratar-se do italiano *Tazzoli*, responsável pelo afundamento de diversos navios.²⁰⁵ Em agosto daquele ano, ainda na capital pernambucana, sua tripulação passou por grande susto, com a explosão de um cofre de pólvora seguida de incêndio no paiol de munição. O acidente resultou na morte de cinco marinheiros e ferimentos graves em outros, além de render um árduo processo no Supremo Tribunal Militar ao primeiro-tenente Marcílio Cláudio Barbosa, o oficial de serviço na ocasião.²⁰⁶ Mais adiante, em junho de 1943, protegendo um comboio em companhia do cruzador *Bahia*, a corveta estabeleceu, com êxito, uma barragem de bombas de profundidade para defender os mercantes sob sua guarda. Foi exatamente findando mais uma destas missões que ela encontrou seu fim, após um histórico de mais de 600 navios escoltados, 15 patrulhas executadas e mais de 50 mil milhas percorridas.²⁰⁷

²⁰⁵ GAMA, 1982, p. 152;267; GAMA; MARTINS, 1985, p. 395; GIORGERINI, 1994, p. 449-554.

²⁰⁶ GAMA; MARTINS, 1985, p. 414; SUZANO, 1960, p. 250-1; SOARES, 2010/2012, p. 8; A EXPLOSÃO do navio-mineiro *Camaquã*. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 30 maio 1943, p. 4; AINDA a explosão do navio *Camaquã*. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 2 out. 1943, p. 12; ABSOLVIDO o tenente Marcílio Cláudio Barbosa. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 8 dez. 1943, p. 10; EM GRAU de apelação o processo sobre o *Camaquã*. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 5 jan. 1944, p. 11; AINDA a explosão do *Camaquã*. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 27 jul. 1944, p. 5; *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 17 fev. 1945, p. 5.

²⁰⁷ GAMA; MARTINS, 1985, p. 379; GAMA, 1982, p. 181. Um periódico, apresentando como fonte da informação o Comando Naval do Nordeste, fala em 704 navios comboiados pela *Camaquã* entre 1943 e 1944 (OS SERVIÇOS prestados pela corveta *Camaquã*. *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 5 ago. 1944, p. 5).

Rio de Janeiro, aurora de sábado, 15 de julho de 1944. No cais norte da ilha das Cobras, as belonaves que faziam a escolta do comboio JT-18 faziam os últimos preparativos antes de encetarem a desatracação.²⁰⁸ Correndo contra o relógio, peritos do Departamento Técnico (DET) ainda se achavam na *Camaquã* reparando seu *sonar*, para sorte dos retardatários que chegavam para o embarque. Sanados os triviais problemas de última hora, os navios de guerra enfim puseram-se em movimento pouco depois das 8h30. Como de praxe, tomaram a direção da barra a fim de iniciarem a primeira varredura, criando, em seguida, um semicírculo. Afinal, sempre havia a possibilidade de um “lobo” estar à espera de sua presa do lado de fora da “toca”. Certificando-se de que a área estava limpa, deu-se sinal para que os cerca de 20 mercantes deixassem o porto e tomassem suas posições no trem. Este era um procedimento meticuloso e por vezes demorado. Organizada a formação, despediram-se da Guanabara, dando início a seu longo roteiro de quase seis dias, sem escalas, rumo ao Recife, onde seriam rendidos por unidades da *US Navy*.²⁰⁹

A *Camaquã* estava sob o comando do capitão de corveta Gastão Monteiro Moutinho e tinha como imediato o capitão-tenente Maurício Dantas Torres. Nela viajavam 117 homens, sendo que apenas em torno de 80 deles constituíam sua oficialidade e guarnição. Os demais eram militares licenciados em trânsito – incluindo o capitão do Exército Alberto Marques Lima – ou que seguiam para o norte com o propósito de compor as tripulações dos novos

²⁰⁸ Traduzindo, o JT-18 foi o décimo oitavo comboio realizado entre o Rio de Janeiro (J) e Trinidad (T).

²⁰⁹ CAMPOS, 2004, p. 1; SILVA, 1994, p. 18;20.

contratorpedeiros de escolta adquiridos junto aos americanos.²¹⁰ A corveta é apontada como a líder do JT-18. Contudo, não sabemos se ela partiu da capital federal ostentando essa honra ou a adquiriu no curso da jornada. Relatos afirmam que a *Carioca*, mais antiga, iniciou a marcha ao lado de sua irmã, porém teve de aproar ao porto de Vitória após apresentar falhas técnicas. De qualquer modo, sabe-se que, dentre outras naves, o caça-submarino *Graúna*, aos cuidados do capitão-tenente Álvaro de Rezende Rocha, era também responsável pela proteção do comboio desde a sua origem.²¹¹

Moutinho era carioca e contava, à época, 48 anos de idade. Seu histórico militar havia se iniciado no início de 1914, quando se tornou aspirante a guarda-marinha, desembarcando da Escola Naval em 1917. Na sequência, testemunhou as ações da Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG) durante a Primeira Guerra Mundial, quando coube à nossa Armada o patrulhamento do Atlântico entre Gibraltar e Serra Leoa. Na década de 1930, dirigiu a Escola de Aprendizes-Marinheiros do Paraná e foi ajudante de ordens do EMA. Em 1942, no Recife, quando pouco faltava para o Brasil declarar oficialmente guerra ao Eixo, foi nomeado assistente do comando da Divisão de Cruzadores. Mais tarde, com o conflito já em curso, integrou a FNNE na condição de assistente do Estado-Maior do almirante Soares Dutra. Por fim, antes de assumir a *Camaquã*, em abril de 1944, foi imediato do navio-escola *Almirante Saldanha* e comandante do destróier *Sergipe*.²¹²

²¹⁰ COSTA, 1945, p. 107; GAMA; MARTINS, 1985, p. 404.

²¹¹ MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006; MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004.

²¹² HISTÓRICO do capitão de fragata Gastão Monteiro Moutinho, 2013.

Apesar de as condições do tempo não serem as melhores – o sol timidamente aparecia e as vagas eram médias –, a comissão ocorreu sem incidentes até a altura da costa capixaba, quando uma inusitada descoberta movimentou a tripulação da C-6. Dentro de circunstâncias incertas, dois civis que viajavam escondidos haviam sido encontrados em um cargueiro de bandeira estadunidense, este membro da Frota da Liberdade. Identificados como Mário Ribeiro e José Luiz Carlos de Souza, os jovens exibiam semblantes antagônicos, sendo que um estava bastante mareado e o outro demonstrava boa disposição. Por decisão do comandante do comboio, a corveta encostou a contrabordo do mercante a fim de efetuar a transferência dos clandestinos aprisionados, que deveriam desembarcar no Recife.²¹³ Em função da agitação do mar e da diferença de deslocamento entre os navios, a faina foi mais espinhosa do que se esperava. O então marinheiro de 1ª classe Mário Vieira Campos, na oportunidade em serviço no leme, dá sua versão para aqueles tensos momentos:

Nosso navio e o cargueiro deixaram o comboio, aproximaram-se lado a lado, igualaram velocidade e ficaram em posição de uma retinida ser atirada de um ao outro navio. Várias tentativas foram feitas até que a pinha da retinida caísse na outra embarcação. Um cabo grosso foi amarrado a ela e puxado. Passaram o cabo nas roldanas dos paus de carga e, ao seio do cabo entre os dois [...], amarraram uma espécie de cadeirinha de corda [...]. Um dos homens foi enganchado e amarrado à cadeirinha entre os [...] navios em movimento. Foi aí que [...] o perigo da manobra nos

²¹³ BARRETO, Raul Coelho. In: MARINHA reverencia hoje seus mortos da II Guerra Mundial. *A Tarde*, Salvador, 21 jul. 1988, p. 5; COSTA, 1945, p. 109; CAMPOS, 2004, p. 1-2. Segundo fonte, havia um terceiro passageiro clandestino a bordo, este não identificado (GAMA; MARTINS, 1985, p. 407).

alertou e levamos um grande susto quando [...] ader-naram [...] para o mesmo lado, enquanto o homem, apavorado, descia como uma flecha e mergulhou no mar. Foi, por um instante, terrivelmente arrastado e voltou a subir. Recebi ordem de movimentar o leme uns poucos graus. Os navios estavam muito próximos. Aos puxavancos, às subidas e descidas, o homem foi trazido ao nosso barco. A manobra repetiu-se com um outro [...] e, devido à experiência anterior, obteve melhores resultados.²¹⁴

Acompanhando a morosidade de um exíguo cargueiro, até ali o comboio havia tocado sua marcha a oito nós, aproximadamente. Mesmo sem a presença do citado vapor, que deveria aportar em Vitória, a tendência era que o ritmo praticamente não se alterasse, já que nenhum dos outros mercantes desenvolvia velocidade muito maior. Durante a madrugada, o JT-18 atingiu o litoral de Salvador, cumprindo, assim, a primeira metade do percurso. Como de costume, quando o conjunto passou ao largo da baía de Todos os Santos, os mercantes que deveriam demandar este porto abandonaram o trem, enquanto os que estavam atracados partiam para o mar aberto com o fito de anexarem-se aos demais que prosseguiriam até Pernambuco. Obedecendo às regras de navegação em tempos de guerra, mantinham a iluminação externa apagada. Apesar do céu estrelado, não havia lua naquelas noites. Por um lado, isso dificultava uma possível ação inimiga; por outro, pouco ajudava os comandantes na cuidadosa condução dos seus barcos.²¹⁵

Consoante o relato de Mário Campos, ainda em Salvador a *Camaquã* deixou momentaneamente o comboio a fim de levar um

²¹⁴ CAMPOS, 2004, p. 1-2.

²¹⁵ Ibidem, p. 2.

marujo de sua guarnição até o porto daquela cidade e apanhar outro que deveria substituí-lo. Era o suplente embarcado o marinheiro sinaleiro de 2ª classe Ulisses Cruz Bomfim. Não se sabe exatamente o porquê, mas é plausível que tal procedimento, caso confirmado, tenha se dado por motivo de saúde, já que a corveta não dispunha de um médico a bordo.²¹⁶ Igualmente promoveu-se a mudança de parte da escolta. Por não terem o mesmo raio de ação dos demais navios, os ínfimos e desconfortáveis caça-submarinos da classe J que partiam do Rio de Janeiro eram trocados por outros similares quando alcançavam a capital baiana. Assim, é muito provável que tenha sido a partir deste ponto que o *Jutaí*, sob a responsabilidade do capitão-tenente Sílvio de Magalhães Figueiredo, tenha se agregado ao grupo.²¹⁷

Encerradas todas as movimentações, deu-se seguimento ao itinerário. Minutos depois, porém, novas emoções seriam vivenciadas pelos homens do capitânia:

Ao voltarmos de Salvador, fizemos contato com submarino. A guarnição entrou em posto de combate. Guarneci o leme. O técnico operador de *sonar*, ao meu lado, confirmou o contato [...]. O comandante pediu às máquinas maior velocidade. Para manter o contato, mandava girar o leme para bombordo ou boreste, de acordo com as indicações do operador de som [...].

²¹⁶ CAMPOS, 2004, p. 2;10; MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006.

²¹⁷ MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004; GAMA; MARTINS, 1985, p. 404. Segundo esta fonte, o caça-submarino *Juruena*, comandado pelo capitão-tenente Hélio Leôncio Martins, também fazia parte do JT-18 (GAMA; MARTINS, 1985, p. 416). Outra, por sua vez, sustenta que o caça *Jaguarão* igualmente compunha o comboio (MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006).

O submarino percebeu que estava sendo seguido e manobrou. [...] Aumentou a velocidade, mudou de rumo, parou as máquinas. O silêncio era assustador [...]. A distância diminuía e, de repente, o som do contato foi interrompido. Era a indicação de que o inimigo estava sob nós, ali, disponível para o nosso ataque [...]. Ouvimos a ordem: “Fogo!”. As bombas de profundidade laterais e de popa foram lançadas; aumentamos a velocidade. Segundos se passaram [...]. O comandante mandou fazer nova orça e procurou novo contato. Foi respondido, nos aproximamos e nova carga de bombas foi lançada. Voltamos a procurar contato, mas não conseguimos. Circulamos [...] e nada apareceu. No mar, nem sempre vemos tudo. Partimos a toda velocidade em busca do comboio [...]. Já estávamos de volta [...] quando recebemos a notícia de que, à noite anterior, o [...] *Vital de Oliveira* fora afundado. Alguns [...] acreditavam que o submarino atacado por nós provavelmente tenha sido o mesmo que atacara o *Vital* [...], navio que aventurava-se por nosso litoral, muitas vezes solitário, quase indefeso com seus pequenos canhões [...]. Tinha uma das missões mais duras e perigosas da nossa Marinha. Tínhamos muitos companheiros de farra a bordo do *Vital* [...].²¹⁸

Deve-se frisar que nenhuma das demais fontes consultadas atesta a ocorrência deste episódio que, caso tenha efetivamente se dado, foi certamente o mais tenso vivido pelos marujos do JT-18 desde sua partida da ilha das Cobras. Dando continuidade à narrativa, o tenente Campos nos contempla com outras passagens, observadas nas horas seguintes da viagem. Ele nos fala sobre elementos pitorescos relacionados ao cotidiano a bordo, mostrando

²¹⁸ CAMPOS, 2004, p. 3-4.

que, mesmo em um conflito daquelas proporções, o homem do mar consegue encontrar, em seu meio, alguns momentos de paz:

Tambores apareceram em nossa rota e foram aproveitados para exercício de metralhadoras [...]. Sob o sol da tarde, a guarnição batia papo ao lado dos grandes cestos. Chupávamos laranjas, ouvíamos música dos alto-falantes, jogávamos baralho ou aliado... Foi quando a *Camaquã* adernou com violência. Uns seguravam-se nos cestos enquanto outros, sentados, escorregavam dos bancos. Os cozinheiros, atrapalhados, seguravam as panelas, tentando salvar a preciosa refeição. Queimavam-se e gritavam pragas ao abusado timoneiro que, vez por outra, realizava a brincadeira de “vira panela”. Nos dias de mar, não havia monotonia [...].²¹⁹

Litoral alagoano, madrugada de sexta-feira, 21 de julho de 1944, decisivo dia de missão. Faltava pouco para que os navios de guerra brasileiros passassem o serviço às unidades da *US Navy* que escoltariam os mercantes até Trinidad. Na sequência, atracariam ao cais do Recife, onde gozariam de uma rápida folga. Dentro da mais absoluta normalidade, o marinheiro Campos desperta para o seu derradeiro quarto de atividade. Mais uma vez, conforme suas reminiscências, o JT-18 seria importunado por uma indesejada e insistente companhia:

No último dia da viagem, fui acordado à 1h45 da manhã para entrar de serviço [...]. Na coberta da proa, tomei mate e comi pão com manteiga. Subi ao passadiço e, apesar da escuridão da noite soturna, sem lua e [...] também sem estrelas, podia sentir a presença dos

²¹⁹ CAMPOS, 2004, p. 3-5.

navios [...] ao nosso lado. Às 2 horas, sentei-me em frente ao aparelho de som. Sentia muito frio; ajustei à garganta a gola da japona. Comecei a girar o ponteiro do mostrador do *sonar* [...]. Me sentia desperto, seguro do trabalho e da responsabilidade que tinha [...]. Estava quase no fim do meu [...] serviço [...], quando fiz o contato de submarino. Comuniquei ao oficial de serviço e entramos em posto de combate. [...]. Por diversas vezes perdemos o contato e retornamos a fazê-lo. Emendamos as manobras de busca ao submarino com o posto de combate do alvorecer, sem obtermos [...] um resultado positivo. Desci à coberta para tentar dormir. Acordei com a vibração do navio em alta velocidade, voltando ao comboio depois de haver escoltado um mercante ao porto de Maceió.²²⁰

Na medida em que avançava para o norte, o comboio deparava-se com condições climáticas cada vez mais adversas. A visibilidade era baixa e o mar, apesar de não ser tempestuoso, apresentava grandes vagas. O comandante Raul Coelho Barreto, à época marinheiro de 2ª classe, recorda-se que, diante dessa situação, “a *Camaquã* jogava [...] como nunca, martirizando [...] todos a bordo, principalmente o pessoal que guarnecia as caldeiras e as máquinas [...]”.²²¹ O capitão de mar e guerra Ivan Gouvêa Labouriau, então segundo-tenente encarregado da navegação, confirma as palavras de Barreto: “Estávamos com um mar de popa, grau cinco, tempo encoberto com chuva fraca. Nossa corveta, que estava com pouco lastro, estava jogando muito”.²²² A enfurecida recepção ofertada pelas

²²⁰ CAMPOS, 2004, p. 5.

²²¹ BARRETO, Raul Coelho. In: *A Tarde*, Salvador, 21 jul. 1988, p. 5. Ver também SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

²²² LABOURIAU, 2004, p. 1.

águas nordestinas parecia um ato pouco gentil com aquelas estafadas embarcações prestes a encerrar mais uma de suas nobres tarefas.

Já era manhã, em torno de 9 horas, quando o JT-18 atingiu o ponto de encontro com os ianques, ao largo do Recife. Possivelmente destróieres e caças semelhantes aos nossos compunham a flotilha dos aliados nortistas. Após a habitual troca de saudações entre os capitâneas, deu-se início à rendição da escolta. Na condição de líder, a *Camaquã* vinha à frente das demais belonaves, efetuando sua varredura, sendo a última a ser substituída. Concluída a transferência, os mercantes que ficariam em Pernambuco tomaram a direção do porto, seguidos pelos nossos vasos de guerra.²²³ Ciente de que aqueles seriam os minutos finais da jornada, a tripulação da corveta começou a se preparar para os rotineiros procedimentos que normalmente antecediam a atracação:

Por ordem do sargento Hedonal, o fiel, distribuí uma dose de conhaque aos homens que iriam fazer a baldeação, limpar o navio de fuligem e dos vestígios dos dias de mar. Desci à coberta, apanhei o material e fui para o banheiro fazer minha *toilette*. Quando cheguei ao camarote que nos servia de secretaria, [...] Hedonal já estava no trabalho. Começamos a verificar estoque de víveres, combustível, água e munição, apontar as necessidades, fazer as requisições. As reservas estavam em baixa; tínhamos que combinar providências.²²⁴

Tendo recebido liberdade de ação por parte de Moutinho, os caças navegavam na esteira da *Camaquã*. “O rumo era bem para

²²³ BARRETO, Raul Coelho. In: *A Tarde*, Salvador, 21 jul. 1988, p. 5; LIVRO de quartos do CS *Jutai*, 1944; GAMA; MARTINS, 1985, p. 404; COSTA, 1945, p. 107.

²²⁴ CAMPOS, 2004, p. 5-6.

oeste. A distância para a costa deveria ser de umas 50 milhas, não posso dar uma precisão. A profundidade era de mais ou menos 50 metros [...]", arrisca o veterano Raul de Castro e Silva, um jovial segundo-tenente em trânsito.²²⁵ O mar permanecia grosso. Apesar de não incomodar seriamente, a fina chuva que persistia em cair fez com que boa parcela da guarnição buscasse abrigo no convés a sotavento. Estavam no passadiço Labouriau, oficial de serviço no quarto das 8 às 12 horas, o marinheiro de 1ª classe Agostinho dos Santos Costa, timoneiro, e um outro marujo, não identificado, responsável pela sinalização.²²⁶ O trecho a seguir integra o depoimento concedido pelo capitão de mar e guerra Antônio Bastos Bernardes. Seu relato é minuciosamente técnico e anuncia, de forma singular, a proximidade de um funesto capítulo:

Navegávamos talvez há uns 40 minutos [...], pegando o mar da alheta para o través de bombordo, quando, até então, antes da mudança de rumo, o pegávamos [...] para o través de boreste. Subitamente sobreveio uma série síncrona de três grandes vagalhões mortos: o primeiro passou, adernando bastante o navio, mas não perigosamente. O segundo também adernou-o, a ponto de descobrir a tomada d'água de refrigeração do condensador, que ficava a bombordo, muito abaixo da linha d'água, provocando a perda de sucção da bomba de circulação do condensador e consequentemente fazendo com que ela disparasse. Este fato, embora já houvesse ocorrido anteriormente, em outras viagens, inquietou o comandante, que, com o oficial de serviço [...], procurou diminuir a velocidade e guinar para

²²⁵ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004. Outro depoente afirma que a distância entre o ponto onde ocorreu a passagem da escolta e a barra do Recife era de aproximadamente 30 milhas náuticas (LABOURIAU, 2004, p. 1).

²²⁶ GAMA; MARTINS, 1985, p. 405-6; LABOURIAU, 2004, p. 1.

bombordo, para aproar ao mar. O navio voltou ao equilíbrio, a bomba do condensador voltou a receber carga, mas a corveta tornou a adernar para boreste, quando, então, o terceiro vagalhão colheu o navio, já pelo través, inclinando-o a ponto de “adormecê-lo” e, em pouquíssimos segundos, tombá-lo completamente para boreste [...]. Recebeu uma massa violenta de água no convés de popa (de borda de baixa altura), que contribuiu para o desastre.²²⁷

Eram 9h30, aproximadamente. Longe da costa, mais ou menos 12 milhas a nordeste do seu destino, a *Camaquã* agonizava. Não passava de uma “criança” com pouco mais de quatro anos de idade que, em sua curta existência, havia assumido atribuições de um “adulto”. Reflexo das exigências de um demorado e exaustivo embate imposto pelo inimigo. O tenente Labouriau, que a todo custo havia tentado salvar a corveta, buscava agora se safar. Suas recordações sobre aqueles últimos lances são de uma clareza impressionante:

Estava telefonando para a máquina para reduzir a marcha, quando o comandante [...] subiu ao passadiço e foi arrebatado por uma onda, pois o navio já estava adernando para boreste a mais de 50 graus. Eu consegui ficar no passadiço segurando um tubo preso à antepara [...]. Adernou até 90 graus, entrando água no passadiço, até nos possibilitar [...] sair pela porta de bombordo e pular no mar. Com receio das bombas de profundidade, eu nadei, me afastando do navio, encontrando o tenente Antônio Bernardes, com quem fiquei conversando, sem apoio.²²⁸

²²⁷ BERNARDES, Antônio Bastos. *In*: GAMA; MARTINS, 1985, p. 405.

²²⁸ LABOURIAU, 2004, p. 1.

Dos que se achavam no passadiço, apenas um não conseguiu sair pela referida porta: o comandante Gastão Moutinho. Após o impacto mencionado por Labouriau, ele acabou perdendo o equilíbrio e ferindo-se com certa gravidade. Preso pelo dólma, ainda recebeu auxílio de um dos marinheiros, que tentou puxá-lo. Por fim, reconhecendo a impossibilidade de salvar-se, fez sinal para que seus homens abandonassem a nave, sendo, em seguida, tragado pelo mar. Talvez não muito distante dali, “por bombordo também se safou [...] o pessoal do quarto de serviço nas máquinas, já que a porta de acesso era deste bordo e estava aberta”. Por certo, uma redenção que vários outros não tiveram.²²⁹

Miguel Blanco Casimiro, no ensejo um imberbe grumete, preserva tocantes lembranças do acidente e dos derradeiros momentos do seu superior:

Lembro que estávamos no refeitório fazendo um pequeno lanche. De repente, o latão de coalhada se espalhou por todos os lados. Estava diante de uma tragédia. [Nos] salvamos por um milagre. Foram horas de grande desespero, vendo entrar água no navio por todos os lados. Nesta ocasião, eu trabalhava manuseando o leme, o aparelho de rádio e o canhão. [...]. Tivemos que pular na água [...]. Vimos morrer os nossos companheiros e não tivemos condições de salvá-los. Eu estava ali bem pertinho de meu comandante, que sofrera pancadas na cabeça, sem nada poder fazer. Nesta hora tive medo; parei e roguei ao

²²⁹ GAMA; MARTINS, 1985, p. 406. Ver também MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004.

céu: “Oh, Senhor! Tenha piedade de todos nós que ainda estamos muito jovens para morrer!”²³⁰

O tenente Castro e Silva havia acabado de tomar banho e passava os minutos finais de viagem descansando no camarote de bombordo, quando da sequência de impactos. Levando-se em conta suas palavras, aqueles que se encontravam neste lado da embarcação no momento do sinistro realmente tiveram melhor sorte:

Eu tinha deixado o meu relógio no beliche de baixo; tinha pendurado ele em cima, de modo que [...] deve continuar pendurado [...], se é que ele já não arreben-tou. [...] Meu camarote tinha uns livros. Eu senti que algo estava errado, pois os livros todos caíram e isso nunca tinha acontecido. Foi uma coisa estranha. Saí pela porta e vi realmente o navio fazendo uma curva fechada para bombordo e inclinando. A água subiu no convés, chegou ao canhão e, na medida em que ele foi virando, eu subi a amurada e fui subindo pela quilha. Quando ele acabou de virar, eu estava em cima da quilha. [...] Tinha uma outra pessoa que eu não co-nhecia, porque eu era passageiro. Era um sargento que não sabia nadar. O coitado morreu. [...] Eu pensei: “Eu não posso pular daqui de cima, porque se eu errar e me bater nas chapas [...] posso me ferir, e eu não posso me ferir”. [...] Eu estava com meu pleno raciocínio. Eu estava de cueca. Fui de cócoras, rasguei a cueca em uma craca, meti o pé e pulei na água. Não tinha nada; não tinha colete salva-vidas [...]. O corpo humano tem uma flutuabilidade positiva se você considerar que a cabeça está mergulhada na água. Quando você está em pé e a cabeça não está mergulhada, você afunda

²³⁰ CASIMIRO, 2006. Sua fala em relação às muitas atribuições a bordo provavelmente não procede, uma vez que, por conta das especialidades marinheiras, cada homem encarregava-se de atividades bastante específicas.

e não tem como respirar. Você tem que se manter em exercício.²³¹

O imediato Dantas Torres e o capitão Alberto Lima, que estavam no mesmo camarote, seguiram os passos do afortunado tenente, passando por cima do casco da corveta. Enfrentando a chuva e mar revolto, ambos também conseguiram salvar-se.²³² Instantes depois, quando sondava algum objeto sobre o qual pudesse se apoiar, Castro e Silva tentaria, em vão, acudir outro colega em sufoco. Com 21 anos de idade e recém-egresso da Escola Naval, o jovem oficial exibia, à época, excelente compleição física:

Comecei a nadar para o nada [...]. Passei por um escaler que flutuava emborcado. Pessoas tentavam a ele se agarrar [...]. Calmo e tranquilo, nadei ao largo do escaler e encontrei um [...] estrado de banheiro, ao qual me agarrei. Nesse instante, ouvi um pedido de socorro. Olhei na direção do grito e notei que alguém estava se afogando. Larguei o estrado, nadei na sua direção e segurei-o, dando pernadas para me manter na superfície. No início, consegui me manter [...], mas aos poucos fui me cansando e, ao mesmo tempo, senti que o meu naufrago já estava praticamente morto. Foi um trágico momento de decisão, já que seríamos nós dois ou só ele. [...] Larguei-o. Ele começou a afundar direto, totalmente inerte, sem qualquer reação. Tentei agarrá-lo novamente, segurando-o pelos cabelos. Foi uma experiência terrível você ter a vida de alguém nas mãos e não poder fazer nada. Foi impressionante como o vento separou os naufragos rapidamente [...]. Um pouco adiante, encontrei uma pequena gaveta de mesa de cabeceira [...]. Coloquei-a emborcada [...] e,

²³¹ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

²³² GAMA; MARTINS, 1985, p. 406.

com isso, consegui um novo auxílio. Rapidamente o ar se escoava pelas frestas do fundo e eu a emborcava novamente, economizando as minhas forças, que deveriam durar até não sabia quando. Felizmente a água não estava gelada.²³³

Tudo aconteceu em uma fração de segundo. Não houve tempo de emitir qualquer sinal de socorro ou arriar as embarcações de salvamento. Apenas uma, que normalmente permanecia solta no berço, não sucumbiu junto com o navio, servindo como apoio para alguns náufragos.²³⁴ Como não houve explosão que gerasse a destruição total ou mesmo parcial da corveta, poucos destroços flutuavam. De cabeça para baixo, a água foi lentamente penetrando pelos orifícios, estendendo sua agonia por cerca de meia hora.²³⁵ Muitos homens foram levados pelo imenso volume d'água, sendo, em seguida, afogados pelo mar grosso. Já os que se ferem seriamente em uma situação dessas estão duplamente condenados. Em primeiro lugar, perdem a mobilidade necessária para nadar. Depois, uma vez expostos no oceano, seu sangue pode atrair o aguçado faro dos tubarões. Em pânico, raramente sobrevivem. Raul Barreto, que alega ter testemunhado a ação destes grandes peixes, não estava de serviço quando a belonave começou a adernar de modo irreversível rumo ao seu fim:

Os torpedistas especialistas ficavam geralmente na popa [...] aguardando [...] a ordem de postos de combate [...]. O meu posto era no morteiro de bomba de profundidade, na popa, a boreste. Outro baiano, Eulizeto, guarnecia uma das calhas de bombas. Talvez tenha sido esse o motivo que concorreu para

²³³ SILVA, 1994, p. 19.

²³⁴ KRÜGER, José Goulart. In: *Informativo SOAMAR-RG*. Rio Grande, n. 13, 1996.

²³⁵ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

nos salvarmos, pois ficávamos sempre no convés enfrentando o vento e as chuvas. Depois de mais algumas milhas, a *Camaquã* começou a adernar para boreste. Grande massa d'água começou a invadir a borda, levando em sua passagem homens e materiais. Nós torpedistas nos seguramos na parte inferior da plataforma do canhão de popa e conseguimos demorar um pouco de ser tragados pela massa líquida que aumentava cada vez mais. O navio começou a voltar a meio. Porém, bastante desequilibrado, continuava sua marcha trágica. Ao cair n'água no próprio convés [...], segurei-me em um “pé de carneiro”, evitando ficar preso sob as calhas de bombas, e quando cheguei à tona, já estava longe [...]. Foi um quadro triste. Naquele instante, percebi que tinha perdido a *Camaquã* e, o pior, assisti à morte de colegas e amigos. Vários [...] ficaram presos a bordo [...]. O imediato, [...] Dantas Torres, gritava para que todos ficassem juntos. Ondas enormes sacudiam os corpos dos náufragos e dos mortos que já boiavam. Consegui salvar um marinheiro [...], dando-lhe o meu salva-vidas, e nadei para auxiliar [...] o mestre de bordo, um sargento [...], que estava ferido. Com um pequeno balão (defensa), descansei o bastante para esperar socorro.²³⁶

Em entrevista posteriormente concedida, Barreto revive bons momentos de sua infância e adolescência em Salvador, período em que praticava natação, de forma recreativa, quase que diariamente. Religioso e avesso a certas vaidades, ele se mostra incomodado com a imagem de herói e tenta se esquivar da responsabilidade de ter ajudado a resgatar alguns dos seus camaradas naqueles difíceis minutos:

²³⁶ BARRETO, Raul Coelho. In: *A Tarde*, Salvador, 21 jul. 1988, p. 5. À exceção desta fonte, nenhuma outra atesta a presença de tubarões na área.

Eu fui criado [...] em Itapagipe, pelo Bonfim, sempre. Aprendi a nadar, fazia tudo. Era uma equipe [...]. Quando eu entrei para a Marinha, já sabia nadar. [...] Fazia parte dos nadadores para a disputa de fim de ano [...]. Só tinha que, [...] tempos depois, [...] uma coisa [...] me chateava muito: era quando eles (náufragos) se encontravam comigo no Arsenal de Marinha. Faziam um escândalo danado, [...] me abraçavam: “Barreto, você me salvou!”. “Quem salvou não fui eu [...]. Deus foi quem me usou para te salvar. Acaba com isso, rapaz! [...]. Não falem isso, não! [...] Bote isso na cabeça. [...] Eu não sou herói, não! Foi Deus, reze [...]!”. O pessoal sorria porque achava que era uma brincadeira deles, mas eu os tinha salvado realmente [...]. Perdi muita gente. [...] Assisti a coisas horrorosas [...]. Nem gosto de me lembrar [...]. É muita tristeza.²³⁷

O marinheiro Mário Campos, acompanhado pelo segundo-sargento Hedonal Pedro da Silva, da especialidade de Escrita, ainda se mantinha ocupado na improvisada secretaria, realizando suas anotações referentes ao controle dos mantimentos, quando da sequência de vagalhões. Sua narrativa é tensa, comovente e ricamente detalhada:

Estávamos no embalo do serviço [...] quando sentimos um grande impacto [...], que [nos] adernou com muita violência. Pensamos que era o timoneiro fazendo a brincadeira do “vira panela”. Achamos que a hora era imprópria com aquele mar e o navio com os estoques esgotados. Para voltar à posição normal, o navio vibrou, tremeu [...]. Na grande inclinação anterior, muita coisa pesada desprendeceu-se de sua base, e quando o barco violentamente inclinou para o lado

²³⁷ BARRETO, Raul Coelho. Entrevista concedida em jan. 2005.

oposto, foi uma verdadeira avalanche. Óleo, água, mantimentos, sobremesa, munição [...]. Sentimos medo quando vimos livros, pastas de documentos, máquinas de escrever, de calcular, tudo caindo no espaço. Seguro à mesa que nos servia e que era presa às chapas, vi a água invadir o camarote. Olhei para o lado e vi o [...] Hedonal apavorado, com as duas mãos presas às colunas dos beliches. Seus olhos, muito arregalados, pareciam antever a desgraça que estava começando a acontecer [...]. Gritei o seu nome, quando fui envolvido pela água. Movimentei-me na intenção de ganhar a coberta. Não consegui chegar até a porta. A força da água que invadia o camarote empurrou-me para trás. Enchi os pulmões de ar e senti a cabeça encostar à chapa do teto. Completamente submerso, abri os olhos e vi bolhas de ar, pequenos objetos movimentando-se sem rumo. Tentei ir até a coberta, quando senti que estava preso pela camiseta [...]. Parecia que eu estava entrando em um turbilhão infernal. De repente, estava livre. Pensei: “Será assim o nascimento?”. Abri os olhos e vi o [...] céu. Baixei a vista e vi o mar agitado, vi homens, vi a *Camaquã* de casco para cima e o hélice rodando lentamente. Ouvi vozes para [nos] afastarmos do casco; podia explodir [...]. Resolvi obedecer, nadar e ganhar distância [...]. Não houve tempo de arriar qualquer embarcação. Companheiros morreram presos [...], outros ao serem atingidos por objetos pesados [...]. Nadei e apanhei pedaços de tábua [...] e fui entregando aos [...] mais próximos [...]. Um oficial do Exército que a bordo vivia arriado, enjoado, naquela água mais parecia um peixe [...]. Entreguei um estrado a um sargento e recebi o olhar de gratidão mais sincero de minha vida.²³⁸

²³⁸ CAMPOS, 2004, p. 6-8.

Por volta das 9 horas, o marinheiro de 2ª classe José Goulart Krüger se achava descansando em seu duro beliche, no alojamento da guarnição, após ter concluído seu quarto de serviço nas máquinas. Mesmo deitado, sentia a intensidade do vento e o forte balanço que castigava a miúda corveta. Suas palavras pontuam o que aconteceria nos instantes seguintes:

De repente, entramos em uma cava de mar, e foi um golpe por bombordo, outro por estibordo, que fizeram o navio adernar. Senti o perigo e acho que cheguei ao desespero. Mas o vigor dos meus 22 anos conteve o pânico. Saí pela escotilha da coberta da popa e me vi na escuridão daquele tempo borrascoso, em meio ao alarido dos colegas, que, como eu, procuravam alguma coisa em que se agarrar, pois sabíamos que o casco adernado, sobre o qual estávamos, não demoraria a cair para o fundo do mar.²³⁹

Os primeiros-tenentes Rubens Poggi de Figueiredo, chefe da Divisão de Máquinas, e o já citado Antônio Bastos Bernardes, além do guarda-marinha Pedro Ferreira Moreira, auxiliar de máquinas e encarregado do som, estavam em repouso no camarote de boreste. Simétrico ao de bombordo, ele ficava na superestrutura, na altura do convés de proa. O primeiro-tenente Oyama Sonnenfeld de Matos, outro militar em trânsito, encontrava-se postado junto à porta, por fora do recinto.²⁴⁰ Sobre aqueles breves segundos, Moreira, que há não muito integrara-se à peleja, expõe suas reminiscências:

Tinha feito serviço [...]. Passei [...] para outro oficial e descii. [...] Ficamos batendo papo ali no camarote.

²³⁹ KRÜGER, José Goulart. In: *Informativo SOAMAR-RG*. Rio Grande, n. 13, 1996.

²⁴⁰ GAMA; MARTINS, 1985, p. 406.

Eu, deitado em uma cama, [...] com outros oficiais também que não estavam de serviço na ocasião nem tinham outras incumbências. [...] Tinha um [...] que estava há mais tempo no navio, o Bernardes. Ele era o encarregado de armamento; conhecia o navio [...]. Então, quando ele sentiu que [...] estava balançando muito, [...] gritou: “O navio dormiu, não volta mais!”. Meteu a cara pela porta do camarote e saiu. [...] As portas abriam para a proa por causa das estantes. [...] O navio emborcou para boreste, para a direita, onde eu estava. Eu era guarda-marinha, [...] não tinha camarote. [...] O imediato cedia o camarote para mim em viagem porque [...] já desconfiava do navio ou por uma [outra] razão qualquer. [...] Ele dormia em uma cama que tinha lá em cima, no passadiço. Dantas Torres, o Maurício. E eu ficava no camarote dele. E, nessa ocasião, eu tinha feito o quarto d'alva: 4 às 8 da manhã. [...] Havia instruções de as vigias [...], que eram relativamente grandes, [permanecerem fechadas]. Ficavam para a proa, então levavam muita [...] água [...]. Passava a tampa de vidro e, por cima, tinha uma tampa de aço. Por uma coincidência que a gente não sabe explicar, [...] o Poggi [...] disse: “Poxa, a gente sai do Rio, chega ao Recife, sai do Recife, chega ao Rio, sempre com essa tampa de combate, com a vigia fechada [...]!”. Resolveu abrir. Ficamos com aquele buraco. [...] O navio virou e nós fomos levados para o colchão de ar. [...] Eu disse: “Poxa, Poggi, vamos ver a saída desse negócio!”. Como eu disse [...], ele já tinha aberto a vigia, o que não era usual, porque a gente saía do Rio, chegava e voltava com ela sempre fechada. [...] Foi um aviso, milagre, sei lá. [...] Ele mergulhou dentro do camarote e eu mergulhei atrás. Mergulhei e bati na antepara de vante. Abri os olhos, vi aquele círculo mais claro: “É aqui mesmo!” [...]. Saí por ali. O navio estava emborcado; eu fiquei ainda por perto. [...] Tinha gente já em cima da quilha. Alguns

morreram porque não tiveram coragem de se jogar na água. Desceram com o navio. O Poggi ficou preso no camarote. [...] Estava com uma respiração assim... Mais com pressa. O cabo Urias, que ficou em cima da quilha, não quis pular e desceu com o navio [...]. A sucção até que não foi grande porque o navio estava intacto e foi enchendo de água aos poucos. Então, fiquei ali. Foi talvez o momento de mais aflição [...]. Tem o ferro, [...] as âncoras, e tem uns degrauzinhos [...]. Fiquei segurando ali. [...] E aí começa a surgir o egoísmo [...]. Tinha [...] [alguns homens] com três salva-vidas e outros sem nenhum.²⁴¹

Agarrado à porta, Bernardes submergiu, conseguindo aflorar depois de muita valentia, assim que o barco perdeu seguimento:

Eu saí [...] do camarote, ou melhor, da porta do camarote que eu estava me segurando e procurei mergulhar. Então tomei uma decisão: o que tiver em cima eu empurro do lado. E assim me parece que empurrei a *Camaquã* de cima de mim e subi. Vim à tona depois de quase um minuto; não dá pra calcular. Pra mim foi um tempo enorme. Aí vim e me afastei do navio [...], com medo que as caldeiras explodissem com a entrada da água.²⁴²

Seus dois colegas, conforme narrado, permaneceram no camarote, presos no colchão de ar que se formou. Após mergulhar duas vezes, Moreira encontrou a vigia e por ela pôde livrar-se do recinto. Poggi, “embora usando de toda a serenidade e esforço, como era do seu temperamento”, infelizmente não teve a mesma sorte, perecendo

²⁴¹ MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004.

²⁴² BERNARDES, Antônio Bastos. *In: Mergulho na corveta Camaquã*, 1993.

com a corveta. Pernambucano, 24 anos, terminou achando o sono eterno em sua terra natal – ou melhor, no oceano que a margeia. Já o tenente Oyama “[...] saiu do convés pela proa, até ser colhido pela avalanche de água que o atirou ao mar”²⁴³ Anos mais tarde, este oficial escreveria um punhado de artigos para a *Revista Marítima Brasileira*. Nenhum deles, todavia, a respeito do naufrágio.

O então marinheiro maquinista de 2ª classe Paulo da Silva Tubarão, que também conseguiu se desvencilhar da nave e emergir, conta suas impressões sobre o infortúnio:

Iria entrar de serviço às 12 horas [...]. Estava no convés, a boreste, quando o navio adernou [...]. Não vi mais nada. Tudo que estava no convés foi arrastado para fora. Foi quando vim à tona [...]. O mar estava muito bravo, com ondas gigantes. Ventava e chovia muito [...]. Quando estava boiando, vi um vasilhame de leite de 50 litros vazio e fechado. [...] Estava fluando e fiquei descansando até a chegada do Djalma e, logo depois, do Radi. Aí ficamos os três [...]. Em tempo, Djalma era da Bahia e Radi, de Santa Catarina. Quando eu estava no convés, subiu o foguista Rosal, que pediu para o Celestino, encarregado do combustível de bordo, [...] ficar um pouco lá embaixo nas caldeiras, enquanto ele bebia água e descansava. Foi justamente nesse momento que o Celestino desceu que a *Camaquã* virou. O Rosal salvou-se; o Celestino, não. O [...] cozinheiro, eu vi correndo no casco [...] emborcado e ser sugado pela descida do navio.²⁴⁴

²⁴³ BERNARDES, Antônio Bastos. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 406; REGISTROS de autoridade. Disponível em: www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br. Acesso em 03/05/2019.

²⁴⁴ TUBARÃO, 2006, p. 1-2.

Luís Sabino de Sena era marinheiro telegrafista de 2ª classe servindo na vitimada nau. Além de sustentar que havia recebido, poucos dias antes, mensagem sobre a presença de submarinos próximos à rota do comboio – o que reforça as passagens narradas por Mário Campos –, ele revela alguns aspectos relativos ao efêmero soçobro:

Naquela manhã, o mar estava muito violento, mas as possibilidades de um acidente grave eram remotas. “A última coisa que passou pelas nossas cabeças foi a palavra naufrágio [...]”. Os cargueiros americanos já haviam sido despachados e estavam sob a responsabilidade de embarcações [...] aliadas. “Quando viramos, estavam na área mais dois navios brasileiros. Uma grande onda, que lembra aquelas dos filmes de TV, varreu quem estava no convés e jogou dezenas de pessoas no mar.”²⁴⁵

O primeiro-tenente Mário Hermes de Moura, na ocasião apenas um grumete, possuía, assim como outros parceiros, uma série de atribuições, dentre elas guarnecer o canhão de proa e o timão da C-6. Dos depoimentos coletados, o seu talvez seja um dos mais completos e minuciosos:

No momento do naufrágio, eu me encontrava no banheiro das praças, porque havia saído de serviço. Assisti à cerimônia da bandeira e, então, o mestre do navio, o norte-rio-grandense Joaquim Nunes de Albuquerque, mandou que eu fosse fazer a limpeza naquele compartimento. [...] Após concluir, tomei meu banho. Quando ia saindo do banheiro, o navio

²⁴⁵ LOPES, Cynthia. Heroísmo e desespero a bordo do *Camaquã*. *Tribuna do Norte*, Natal, 29 jan. 1995.

começou a jogar. Deu o primeiro jogo, normal. O segundo, maior. E, no terceiro, ele não retornou mais [...]. O banheiro, fechado por dentro. O navio virou para boreste. Não tinha mais noção de onde estava a porta. Mas o volume d'água abriu aquele "gato" que prende a porta por dentro e, com isso, eu me libertei. Não sei por onde passei. Vi muita gente, aquele movimento. Todo mundo procurando a salvação. E eu fui seguindo. [...] Já estava tonto, [...] quase sem fôlego, até que me joguei n'água. [...] Muita gente procurando alguma coisa para se segurar. [...] Tinha um cúter a bordo, do qual eu era o encarregado. Consegui rasgar a capa de lona, já ressecada, e ali se salvaram outras pessoas, inclusive o [...] tenente, que era passageiro, Oyama [...], que estava com aquele dólmã antigo, de mescla, sufocado. Eu tive forças para rasgar, abrir o dólmã dele pela frente e, com isso, ele salvou-se.²⁴⁶

Em meio ao caos estabelecido, Labouriau, confirmando o relato de Raul Barreto, assinala "a dedicação do [...] imediato Dantas Torres, que ficou junto do casco tentando desvirar a lancha salva-vidas e dando ânimo ao pessoal".²⁴⁷ Pedindo para que os náufragos cantassem e procurassem ficar próximos uns dos outros, a despeito do forte vento e das grandes ondas que insistiam em dispersá-los, ele demonstrou uma capacidade de liderança impressionante. Também ratificando a postura do seu superior, Hermes de Moura reconhece que o mesmo "se comportou de uma maneira muito solidária e demonstrando grande bravura". Ressalta que, tempos depois de encerrado o conflito, nas oportunidades em que reencontrava os cama-

²⁴⁶ MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006. Mais uma vez, parece-nos estranho o desempenho de funções tão distintas a bordo, estas informadas pelo próprio depoente.

²⁴⁷ LABOURIAU, 2004, p. 1.

radas de luta, a figura do imediato sempre vinha à mente pelo modo como guiou a marujada, “encorajando a todos”, o que os “comoveu muito”.²⁴⁸

Igualmente não se pode deixar de fazer uma especial referência ao profissionalismo e perspicácia do segundo-sargento Hermenegildo Ferreira Santos e do tenente Bernardes, encarregado do armamento. Através da adoção de simples medidas de segurança, estes homens não permitiram que o número de mortos se elevasse consideravelmente após o emborco e imersão da corveta. O primeiro, antes de abandonar o navio, “isolou as caldeiras e cortou o combustível, evitando uma explosão”.²⁴⁹ A respeito da ação do segundo, cabe aqui uma sucinta explicação técnica antes de relatá-la:

As bombas de profundidade são reguladas para detonar a uma determinada pressão. Existe um prato hidrostático de um lado, que recebe a pressão da água e, do outro lado, uma mola. [...] Você regula a profundidade aumentando ou diminuindo a tensão da mola. Cada dez metros de profundidade representam uma atmosfera a mais. Essa pressão, multiplicada pela área do prato, dá uma força que vai contrariar a força da mola. Mas elas têm uma trava de segurança [...]. A bomba é um tonel; é um tambor. Você tem um dispositivo para fora. Quando a bomba rola pela calha, ela cai, esse dispositivo bate em um batente, é degolado, e você, então, dá acesso à entrada da água. Aí ela afunda e, quando estiver naquela pressão, [...] arma o gatilho e explode. Mas ela tem uma trava para impedir que isso aconteça.²⁵⁰

²⁴⁸ MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006.

²⁴⁹ BERNARDES, Antônio Bastos. *In*: GAMA; MARTINS, 1985, p. 406.

²⁵⁰ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

No instante do embarco, algumas bombas se achavam nos paióis, enquanto outras estavam montadas em suas bases de lançamento. Diante disso, a pronta reação de Ivan Labouriau em nadar, afastando-se delas, fazia sentido. Afinal, o estouro de um artefato dessa natureza gera uma onda de choque de impacto impressionante. As instruções, prevendo um lançamento inopinado, determinavam ter as bombas reguladas para certas profundidades padrões, as quais somente seriam alteradas por ordem do passadiço. No caso da *Camaquã*, o precavido Bernardes, contrariando as normas, mas com o conhecimento do comandante, tinha o hábito de ativá-las apenas quando ao sinal de postos de combate. Por sorte, os sistemas de segurança de todas elas funcionaram perfeitamente, evitando a detonação e preservando os marinheiros que flutuavam acima. Essa benção é atestada por seus colegas, a exemplo de Castro e Silva. Para ele, o descumprimento da regra “foi a salvação. Se houvesse explodido uma só bomba, mataria todo mundo”.²⁵¹

Infelizmente as iniciativas de Santos e Bernardes não pouparam todos. “Os homens de quarto nas caldeiras, que, por força das condições técnicas, encontraram as duas portas estanques fechadas”, também permaneceram presos no bolsão de ar que se formou no interior da nave. Provavelmente ficaram no escuro total, com a parada dos geradores. Estes militares jamais puderam escapar. Agonizaram por estimados 30 ou 40 minutos, tempo em que a corveta se manteve na superfície, antes de acharem a morte. As citadas portas serviam para isolar a praça de caldeiras, em virtude da diferença de pressão existente em relação aos demais ambientes da embarcação. Por medida de segurança, não se podia abrir uma delas sem que a outra

²⁵¹ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004. Sobre a questão, ver BERNARDES, Antônio Bastos. *In*: GAMA; MARTINS, 1985, p. 406.

estivesse cerrada.²⁵² Sobre a questão, Pedro Moreira lamenta: “A guarnição de máquinas conseguiu subir, mas a turma da caldeira... Que pena... Aquela porta dupla [...]. Desceram com o navio os que estavam de serviço.”²⁵³

Seu amigo Raul de Castro e Silva, apesar de também não ter testemunhado tais cenas de angústia e desespero, consegue idealizá-las mesmo após tantas décadas transcorridas:

Todo o meu problema é a questão de me sentir preso. Eu fico assistindo a esses filmes de naufrágios e fico pensando nos que ficam presos. Eu não fiquei preso, mas eu senti que muita gente ficou. Então, você imagine o seguinte: o navio vira, fica tudo ao contrário; a porta de entrada está lá embaixo. [...] Você [...] leva um tombo. É um problema muito grave. [...] Nas caldeiras havia pressão de ar. Tem dois sistemas: ou você pressiona a caldeira ou o ambiente em que a caldeira está. Lá, pressionava o ambiente. Para você entrar na caldeira tinha uma porta; você entrava em um cubículo quadradinho, fechava a porta de entrada e abria a porta para a sala de caldeiras. O pessoal ficou preso lá embaixo. Deve ter sido uma agonia. Muito embora não tenha acontecido comigo, eu senti perfeitamente esse problema. [...]. Quando era jovem, não acontecia nada, mas quando fui ficando mais velho, aí eu comecei a ter sonhos. Tive que tomar remédios antidepressivos. Hoje está tudo bem.²⁵⁴

²⁵² BERNARDES, Antônio Bastos. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 406. Ver também SILVA, 1994, p. 20.

²⁵³ MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004.

²⁵⁴ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

Enquanto o indômito oceano engolia os últimos centímetros da *Camaquã*, a força do vento tratava de separar seus homens. No entanto, o fato de ela estar acompanhada por outras unidades de guerra foi uma dádiva, sendo os sobreviventes logo avistados. Deve-se admitir que, estivesse ela escoteira, dificilmente seria possível o salvamento de tantas vidas. Menor, mais rápido e manobrável que os denominados caças-ferro da classe G, o *Jutaí* foi o primeiro a chegar, menos de meia hora depois.²⁵⁵ Aproximando-se do local sinistrado, o tenente Sílvio Figueiredo e seus subordinados até então não sabiam, ao certo, o que se passava. Por pouco não abriram fogo contra a corveta emborcada, confundindo-a com um corsário inimigo, como rememora o veterano Pedro Moreira:

O comandante [...] deu liberdade de ação para os escoltas [...]. Por sorte, um navio que vinha do lado de fora [...] ficou atrás da gente. [...] O vigia disse: “Olha lá, [...] um submarino na superfície!”. [...] Se aproximaram em postos de combate para atacar. Aí eles viram depois [...] uma porção de gente dentro d’água, em cima da quilha. “Não, não, não! Foi um acidente, [...] foi a *Camaquã*!”²⁵⁶

Em seguida, seus tripulantes “recolheram os homens que nadavam ou se apoiavam em destroços, usando todos os meios disponíveis, chegando mesmo o guarda-marinha Cecil Godfrey Holmes a se atirar ao mar para auxiliar alguns feridos.”²⁵⁷ Vários náufragos que se apresentavam em melhores condições físicas procuraram colaborar com a faina de resgate, inclusive Castro e Silva: “Segurei-me

²⁵⁵ GAMA; MARTINS, 1985, p. 404; SILVA, 1994, p. 19.

²⁵⁶ MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004; SILVA, 1994, p. 19.

²⁵⁷ GAMA; MARTINS, op. cit., loc. cit.

até que chegou o socorro. Eu fiquei ajudando o pessoal a subir no navio, [...] mas não gosto de falar disso. Fica parecendo que eu estou querendo me vangloriar”.²⁵⁸ Passados poucos minutos, quando o *Graúna* os alcançou, a maioria das vítimas já havia sido embarcada. Com efeito, não obstante a breve confusão inicial, a proximidade, atenção e eficiência do diminuto caça de madeira mostraram-se providenciais.²⁵⁹ Posteriormente, em reconhecimento ao seu destemor e altruísmo, Holmes, oficial de serviço quando da realização do salvamento, e outros seis componentes do J-2 seriam condecorados com a Medalha de Distinção de 2ª classe.²⁶⁰

Salva-vidas foram jogados e levados para os [...] mais necessitados, que foram arrastados para bordo. Fui ajudar os colegas a subir no caça. A embarcação era pequena e o pior era o sobe e desce do costado. Na descida, o verdugo poderia bater na cabeça ou o costado comprimir sob as águas os socorridos. Devíamos agir com cautela. Tínhamos que segurar o homem numa certa distância, e quando o caça começasse a descer, aproximá-lo o suficiente e, no momento em que a borda estivesse no nível mais baixo, entregá-lo aos braços que já estavam estendidos, prontos para segurá-lo. Quando subi a bordo, soube que o

²⁵⁸ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

²⁵⁹ De acordo com Holmes, o *Jutaí* resgatou aproximadamente 70 náufragos (LIVRO de quartos do CS *Jutaí*, 1944). Segundo outra fonte, o *Juruena*, quarto membro da escolta, não testemunhou o acidente. Seguindo em meio ao tempo fechado, somente soube do ocorrido ao entrar a barra do Recife, regressando ao mar para auxiliar no salvamento (GAMA; MARTINS, 1985, p. 416).

²⁶⁰ Os demais agraciados foram os cabos Arnaldo de Oliveira Dantas e José Barreto, além dos marinheiros Manuel Horácio das Neves, Rubem Cabral de Araújo, Teótimo Olindino Cerqueira e Ivã Genar (MEDALHA de Distinção a tripulantes do *Jutaí*. *Folha da Manhã*, São Paulo, 12 jan. 1950, p. 3). J-2 era o indicativo visual do *Jutaí*.

comandante havia sido atingido na cabeça pela porta de ferro do passadiço, recusara-se a ser socorrido e ficara no navio [...]. Ficamos navegando em círculos, buscando companheiros que foram levados pelas ondas e, antes que tivéssemos tempo [...], vimos um deles desaparecer sob as águas. Desci à coberta, comi um sanduíche, tomei conhaque; tive medo de permanecer lá embaixo. Subi a escada do quebra-peito e fiquei abrigado da chuva que caía em uma saliência do passadiço [...]. Chorei por meus companheiros mortos, por meu navio; chorei por um sentimento vago de que havia perdido a confiança e a segurança na vida, na segurança dos homens e no destino que me salvara e matara Hedonal, que na véspera da partida de nosso último comboio, feliz, levava seu filho a bordo e me pedira para mostrar o navio à criança. [...] Dias após o naufrágio, fui levado a uma aldeia próxima ao cabo de Santo Agostinho para identificar dois mortos que haviam sido encontrados por pescadores. Não os vi; já haviam sido enterrados.²⁶¹

O marinheiro Krüger, um dos que permaneceram no mar na esperança de um diligente socorro, recorda-se da oportuna aparição do seu anjo da guarda, antes que ele e outros fossem afogados pelas imensas vagas. Tendo recebido alta médica após algum tempo em observação, logo estaria de volta ao pélagos sobre o qual triunfara poucos dias antes:

No mar o som se propaga melhor, e esperávamos ser ouvidos pelo [...] caça-submarino [...], cujo nome parece-me que era *Jutaí*. Ele estava três ou quatro milhas atrás de nós, na escolta do comboio. E soubemos que, de fato, a bordo daquela nau de esperança os nossos

²⁶¹ CAMPOS, 2004, p. 8-9.

gritos tinham sido ouvidos. Eu sentia as pernas amortecidas por haver ficado todo aquele tempo no mar e, quando chegamos ao Recife, fui logo levado para o Hospital Centenário, onde, dois dias depois, me deram alta e mandaram que me apresentasse a bordo do encouraçado *São Paulo*, que estava estacionado no porto da capital pernambucana e era o nosso quartel.²⁶²

Pedro Moreira, segundo suas palavras, foi o penúltimo oficial a ser retirado da água, pouco antes do seu solidário e prestativo colega Castro e Silva. Por fim, a acertada e derradeira varredura à procura de naufragos felizmente resultou na localização e recolhimento de um último homem: o já citado marujo Luís Sabino de Sena, resgatado pelo *Graúna*, suporte tardio, todavia não menos importante.²⁶³ Parte de sua apreensão e alívio foi, decênios mais tarde, relatada a um diário natalense:

Um marinheiro ficou preso e Luís Sabino (que estava de serviço) tentou soltá-lo. Sozinho, ele desistiu quando percebeu que o amigo já estava morto. Cansado, acabou isolado na embarcação que afundava, sem ter como chamar a atenção das equipes do resgate, que começaram a se afastar com os outros sobreviventes. “Senti uma profunda solidão. Pensei que fosse ficar ali e morrer sozinho”, lembrou ele. Felizmente os marinheiros de outro navio perceberam que ainda havia alguém [...] e voltaram. “Foi como uma mensagem dos céus”.²⁶⁴

²⁶² KRÜGER, José Goulart. In: *Informativo SOAMAR-RG*. Rio Grande, n. 13, 1996.

²⁶³ MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006.

²⁶⁴ LOPES, Cynthia. Heroísmo e desespero a bordo do *Camaquã*. *Tribuna do Norte*, Natal, 29 jan. 1995.

Após certificarem-se de que ninguém mais havia ficado para trás, camuflado pelas grandes ondas e baixa visibilidade, os caças rumaram imediatamente para o Recife. A caminho da costa, algumas fotografias foram registradas pelo cabo José Barreto, membro da guarnição do *Jutaí*, a partir da popa do barco. Trata-se de documentos raros e que bem traduzem os sentimentos da marujada minutos depois de ter perdido sua corveta e vários dos seus companheiros. Analisando-se as imagens, é possível captar interessantes aspectos: Inevitáveis e provisórios, a superlotação e o desconforto no acanhado convés são flagrantes. Misturados aos tripulantes do caça, os náufragos estão seminus. Fatigados e atônitos, poucos parecem ter ânimo para prostrar. Alguns se alimentam, enquanto outros esboçam um pálido sorriso para a câmera. Certamente buscando aliviar a tensão, um indivíduo traga um cigarro. Outro, vestindo colete e sentado em primeiro plano, aparenta não crer no ocorrido. Seus olhos esquadrinham, no vazio, respostas até então inalcançáveis.

Fui o décimo terceiro [...] a ser recolhido [...]. Eu senti muita emoção depois de salvo. Quando cheguei a bordo do J-2, foi servida uma feijoada em conserva e tomamos aquele aperitivo [...]. Estava [...] chovendo aquele chuvisco frio [...] e ainda ventava. [...] Assisti ao *Camaquã* descer, até que o casco do navio desapareceu. Na praça de máquinas estavam de serviço o sargento Queiroz, que faleceu, e o marinheiro – hoje primeiro-tenente reformado – Antônio Teixeira. Conversando com ele [...], perguntei como ele salvou-se, estando na praça de máquinas, que é um lugar muito abaixo do convés. E ele disse que, do tamanho que era a escada, foi o pulo que ele deu.²⁶⁵

²⁶⁵ MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006.

O comandante Moreira recorda-se bem dos instantes iniciais após a atracação ao cais do porto. Suas palavras traduzem a precária situação dos sobreviventes ao pisarem em terra firme e culminam em um consternado desabafo:

Cheguei ao Recife de botina. [...] Nós perdemos tudo [...]. Eu fui [...] comandando os naufragos [...] para a Escola de Aprendizes, para receber uniformes [...]. [Ficamos na cidade] uns dez a 15 dias [...]. Eu fui à Casa José Silva [...]. Comprei um daqueles ternos [...]. Depois, nós viemos para o Rio de avião. Mas antes ficamos no *São Paulo*, aguardando que a Força tomasse as providências para nós virmos para cá (Rio de Janeiro). É triste porque tem colegas com quem se convive, passa-se ali dia e noite... Tem um acidente e você não pode fazer nada.²⁶⁶

Evocações muito próximas a respeito do desembarque apresenta o tenente José Cupertino Dantas Neto, à época marinheiro de 2ª classe. Indo além do oficial Pedro Moreira, contudo, ele menciona um momento um tanto inusitado vivido por ele e seus camaradas:

Foi o pior acidente da minha vida [...]. A Escola de Aprendizes-Marinheiros de Pernambuco, que era ali no (forte do) Brum, ela ofereceu uma sobra de roupa que tinha [...] para os marinheiros. E nós fomos do *São Paulo* até a Escola, [...] andando pela rua, parecendo uns flagelados. Eu, por exemplo, estava de camiseta e calção. Esse foi o traje com o qual eu fui andando [...] até chegar à Escola [...] e sendo ovacionado, passando por dentro do prostíbulo. Passava por dentro do

²⁶⁶ MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004.

prostíbulo e era ovacionado pelas prostitutas e pelo povo que estava na rua.²⁶⁷

Se a assistência e o apoio prestados aos náufragos após a chegada à base da FNNE são comportamentos que pontuam as reminiscências de Moreira e Cupertino, o mesmo não ocorre com o alagoano Paulo Tubarão. Sua fala, provida de certa mágoa, sugere um tratamento incompatível aos militares que, em nome do Brasil, quase haviam se despedido da vida poucas horas mais cedo:

Para mim foi triste. [...] Chegamos a bordo do *São Paulo* formados. Eu estava descalço, só de calça, sem camisa. E outros sangrando, com a cabeça machucada, precisando de medicamento, precisando de roupa, comida. Porque o navio não tinha comida para dar para todo mundo; [...] o caça que nos apanhou. E o comandante deu 15 dias de dispensa [...]. Eu precisava de sapato, camisa, de roupa. Outros precisavam de medicamento, [...] precisavam comer. Não fomos atendidos. A bordo do *São Paulo* eu ganhei sapato de um, camisa de outro para poder ir para terra. [...] Depois, fui para o *Belmonte*. Lá a bordo do *São Paulo* não recebemos nada. Nem roupa, nem comida, medicamento, nem nada.²⁶⁸

Ainda no calor da chegada dos caças à capital pernambucana, a trágica notícia do soçobro foi divulgada pelas autoridades da FNNE, através de uma nota expedida pela Agência Nacional. O texto é protocolar e puramente informativo, servindo como ponto de partida para as futuras investigações. Esclarece que o gabinete do

²⁶⁷ DANTAS NETO, José Cupertino. *In: Sentinela dos mares – A Marinha na 2ª Guerra Mundial*, 2008.

²⁶⁸ TUBARÃO, Paulo da Silva. Entrevista concedida em abr. 2010.

ministro da Marinha recebera comunicação do Comando Naval do Nordeste dando conta de que a *Camaquã*, em serviço de escolta a um comboio, havia afundado “devido às péssimas condições do tempo”. Complementando, sublinha que os naufragos foram conduzidos para o Recife e que maiores detalhes acerca do acidente estavam sendo aguardados. No que tange ao possível resgate de corpos, nenhum aviso é transmitido, o que igualmente se constata no desastre do *Vital de Oliveira*.²⁶⁹ Expondo sua dor poeticamente, o segundo-sargento José Florêncio Câmara, potiguar que perdeu diversos conhecidos na tragédia, manifesta que, “naquele duro revés, eu não vi bravo chorar, mas eu vi bravo cair. [...] Eu vi marinheiro ir morar no fundo do mar”.²⁷⁰

Nos dias subsequentes, via anúncios estampados nas páginas dos principais periódicos do País, familiares, amigos, colegas e a sociedade em geral eram convidados a participar das exéquias a serem celebradas em memória aos mortos da corveta e também do *Vital*. No Distrito Federal, com a presença do ministro Guilhem, uma missa de sétimo dia se sucedeu na igreja da Candelária. Ainda no Rio de Janeiro, o Clube Naval, além do chamado para a cerimônia religiosa, anunciava que, por uma semana, em sinal de luto, seu pavilhão seria hasteado a meio pau. Já na sede da Força do Atlântico Sul, a homenagem fúnebre teve lugar na basílica de Nossa Senhora do Carmo. Em Natal, por sua vez, por iniciativa de companheiros de farda, foi promovida “missa de réquiem na intenção da alma do bravo marinheiro patrício Genésio Soares”, falecido “no cumprimento do dever por ocasião do afundamento da corveta”. Por outro lado, Idalina Dantas Torres e Maria Nazareth do Amaral Torres,

²⁶⁹ COSTA, 1945, p. 107.

²⁷⁰ CÂMARA, José Florêncio. In: Comando do 3º Distrito Naval celebra o Dia da Vitória. Disponível em: www.marinha.mil.br. Acesso em 08/08/18.

respectivamente mãe e esposa do imediato da C-6, encomendaram uma solenidade de ação de graças com o intuito de agradecer pelo salvamento do ente querido e seus subordinados.²⁷¹

Nestes mesmos jornais, substituindo a comoção pelos encargos burocráticos, as capitânias dos portos, não muito depois, convocavam os herdeiros dos “desafortunados” de ambas as belonaves a comparecer às referidas repartições a fim de requerer o pagamento dos vencimentos, pensão especial e outras vantagens a que tinham direito.²⁷² A Cruz Vermelha Brasileira, visando contribuir com os parentes das vítimas, organizou uma campanha para a coleta de donativos em dinheiro junto a empresas e particulares. Dentre os colaboradores listados, destaque para os 13 mil cruzeiros da Laminação Nacional de Metais; o Banco do Brasil e o Cassino de Copacabana, doadores de 10 mil cada um; e o Cassino da Urca e a Companhia Belgo-Mineira, depositando 5 mil cruzeiros em benefício das famílias.²⁷³

De acordo com o apurado, a corveta, no fatídico dia do naufrágio, operava no limite do seu raio de ação, que era relativamente reduzido. Como já debatido, ela e as demais unidades de sua classe foram construídas para determinadas funções e, em seguida, adaptadas aos pesados serviços que desempenharam na guerra. Além disso, sempre se mostraram “nervosas” mesmo antes das reformas

²⁷¹ A NOITE, Rio de Janeiro, 1º ago. 1944, p. 6; 3 ago. 1944, p. 2; 12 ago. 1944, p. 6; Diário de Pernambuco, Recife, 26 jul. 1944, p. 7; A Ordem, Natal, 4 set. 1944, p. 1.

²⁷² DIÁRIO de Pernambuco, Recife, 20 set. 1944, p. 6; A Ordem, Natal, 10 nov. 1944, p. 5.

²⁷³ JORNAL do Brasil, Rio de Janeiro, 6 set. 1944, p. 8.

que sofreram. Nas escoltas e patrulhas que realizavam, precisavam variar constantemente sua rota e velocidade, tentando varrer uma maior área. Essas variações acarretavam em um maior consumo de combustível. Os tanques vazios necessitavam então ser preenchidos para manter-se a estabilidade e navegabilidade. Apesar de as instruções vigentes fixarem que, “abaixo de certo peso de aguada e de óleo, os navios deveriam lastrar alguns tanques com água do mar”,²⁷⁴ esta recomendação não era fielmente obedecida por seus comandantes, como elucida Pedro Moreira:

Os classe C [...] foram construídos como mineiros varredores. Eram navios que saíam de manhã, varriam o canal de acesso ao porto ou minavam em determinadas posições, e à tarde voltavam [...]. Transformados em corvetas, tiveram o sistema de peso modificado, receberam equipamento de som, bombas de profundidade, calhas [...]. E havia certas instruções – e entre parênteses, nenhum [...] cumpria – [...] que, na medida em que os tanques fossem consumidos, você lastrasse com água do mar para manter o equilíbrio. [...] Mas normalmente não se fazia isso. Nenhum dos navios fazia isso porque ficava muito penoso para a guarnição. Chegava ao Recife, ficávamos cinco dias [...]. O sistema de esgoto [...] não enxugava os tanques. [...] Ficava, às vezes, resíduo de água. [...] Você tinha de botar marinheiro [...] para enxugar com estopa [...]. Os navios não [...] foram construídos para fazer viagens desse tamanho. [...] Quando você recebesse o óleo, corria o risco de, [...] misturado com água, apagar os queimadores das caldeiras. Então, a gente evitava. [...] Quando nós chegamos na altura de Salvador o tempo piorou e, com isso, o balanço [...] aumentou [...]. Mas nunca se estendeu assim para que houvesse

²⁷⁴ GAMA; MARTINS, 1985, p. 404-5.

qualquer alarde [...]. Nunca tinha havido precedente nenhum. Na nossa viagem, o navio havia recebido um tipo de óleo que tinha densidade mais baixa; [...] o consumo de óleo foi maior do que a expectativa. Eu sugeri para a equipe que o navio recebesse [...] água do mar para compensar. Cogitou-se isso, mas [...]: “Não vamos lastrar, não, porque amanhã a gente vai chegar [...]”. Em Recife, o que eles chamam de inverno é aquele tempo. A temperatura não se modifica, mas [...] o regime de chuvas...²⁷⁵

Em meados dos anos 1960, período em que estive à frente da Capitania dos Portos da Bahia (CPBA), o então capitão de mar e guerra Maurício Dantas Torres, imediato da *Camaquã*, foi questionado sobre as circunstâncias em que ela foi perdida naquela chuvosa manhã em águas nordestinas. Suas declarações, caso confirmadas, parecem ratificar o depoimento de Moreira:

Em contato com o comandante [...] Dantas Torres, [...] hoje já falecido, eu abordei [...] se realmente era verdade que houve falha. Ele disse que normalmente bastaria eles colocarem o lastro com água salgada. Mas acontecia que o navio não ficava muito tempo baseado. De repente, [...] uma emergência podia aparecer. Então, geralmente não só a *Camaquã*, como os outros, [...] não faziam isso. Eles não enchiam para não ter demora, porque aí eles tinham de esvaziar [...] os tanques e [...] secar para, depois, abastecer com óleo [...]. Geralmente eles se lançavam à sorte. [...] Nunca tinha acontecido e aconteceu [...]. Não foi irresponsabilidade e sim prática. [...]. Eles estavam sempre em prontidão, [...] procuravam ganhar tempo.²⁷⁶

²⁷⁵ MOREIRA, Pedro Ferreira. Entrevista concedida em jul. 2004.

²⁷⁶ BARRETTO, Sevirina Maria da Costa. Entrevista concedida em fev. 2004.

O almirante Júlio Regis Bittencourt, responsável pela construção da corveta, classifica o naufrágio como “uma fatalidade inelutável”.²⁷⁷ Mário Hermes de Moura, por sua vez, que há pouco mais de um ano servia no navio, relata que sua ruína é considerada fruto da ação do mar.²⁷⁸ Já Antônio Bernardes, além de também atribuir aos fatores climáticos a culpa pela calamidade, sustenta que a C-6 “achava-se nas mesmas condições de equilíbrio que manteve em outras viagens”. Segundo ele, os reservatórios do duplo fundo encontravam-se cheios, a água de reserva das caldeiras havia sido parcialmente consumida, e os tanques de óleo diesel e de lastro estavam quase completos. Contrariando o pensamento predominante, afirma ainda que, caso a tabela de experiência de estabilidade fosse consultada, se averiguaria que a navegabilidade “não seria muito diferente” se o barco “tivesse de operar dentro das condições da sua classe original; isto é, [...] com sobrecarga com minas, que foram retiradas para dar lugar às cargas de profundidade”.²⁷⁹

Raul de Castro e Silva igualmente dá seu parecer sobre o ocorrido. Ao contrário de outros depoentes, contudo, ele acredita que os comandantes e demais oficiais responsáveis pela navegação das corvetas tinham o hábito de lastrá-las, apesar de reconhecer todas as inconveniências geradas por tal trâmite de segurança. Para o ex-combatente, o exemplo da *Camaquã* é uma exceção ao que se costumava verificar durante a guerra:

É um assunto delicado. Ao chefe de máquinas caberia essa operação. Ele estava fazendo a primeira viagem

²⁷⁷ BITTENCOURT, 2005, p. 242.

²⁷⁸ MOURA, Mário Hermes de. Entrevista concedida em mar. 2006.

²⁷⁹ BERNARDES, Antônio Bastos. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 405-6.

dele. Ele simplesmente não fez o procedimento [...]. A praxe era lastrar. Dava [...] trabalho [...] e talvez, por isso, não tenha sido feito. Na caldeira, o óleo não pode ter água. Então, você não pode encher o tanque de óleo com água e, depois, preencher o tanque com óleo outra vez. Você tem que limpar aquilo e deixar sequinho. Isso dava um trabalho danado para a guarnição, mas são coisas que você tem que fazer.²⁸⁰

As hipóteses e possibilidades que gravitam em torno do episódio são polêmicas e discutíveis. Após cuidadosa leitura dos documentos e atenção ao que foi exposto nas entrevistas, parece-nos que o sumiço da corveta tenha sido mesmo resultado de uma lastimável combinação de elementos. Conforme aludido por algumas fontes, algo sem precedentes no histórico dos mineiros da classe C, que tanto haviam navegado – por vezes enfrentando pesadas condições – nos dois anos anteriores do conflito. Equilibradas palavras compõem o parecer técnico apresentado pelo almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama a respeito do sinistro. De acordo com ele, “possivelmente a ação conjunta de choque das ondas”, associada “à pouca estabilidade”, mais “um eventual golpe de leme e o fato de a guarnição ter-se aglomerado no convés a sotavento”, buscando se abrigar da chuva, levaram a belonave “a exceder seu ‘braço de endireitamento’ e a emborcar”.²⁸¹

Por fim, Castro e Silva nos brinda com uma insólita coincidência, à qual dificilmente se conseguirá obter plausível explicação um dia:

²⁸⁰ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

²⁸¹ GAMA; MARTINS, 1985, p. 405.

Não me recordo bem da data, mas por volta de 1942 (na verdade, 1940), quando ainda cursava o 2º ano da Escola Naval, fui designado para participar da Mostra de Armamento da [...] *Camaquã*, tendo me cabido a honra de içar a bandeira do *Jack* no mastro de proa. Com isso, assisti e participei do nascimento oficial do navio; “recebimento de sua alma” que todos a têm. [...] Eu acabara de assistir à morte da corveta [...], por obra do destino.²⁸²

Assim, menos de 48 horas após o auxiliar *Vital de Oliveira* ir a pique, quando ainda não havia se recuperado do primeiro grande golpe, a Marinha do Brasil sofreria, no litoral pernambucano, mais uma derrota na Segunda Guerra Mundial. Uma perturbadora sequência para uma corporação que atravessara incólume os áspersos tempos iniciais do conflito. Desta vez, entretanto, não houve ação inimiga, e mais 33 vidas marinheiras foram sacrificadas. Por meio de decreto assinado em 11 de agosto de 1944, Getúlio Vargas resolveu promover, *post mortem*, por terem sido vítimas em serviço de guerra, todos os oficiais e praças falecidos no afundamento dos dois navios.²⁸³ Para a imprensa, um ato “de superior nobreza” que premiou “a dedicação dos nossos patrícios”, surpreendidos pelo decesso “em seus postos defendendo bravamente a honra” da Pátria.²⁸⁴ Foi quase um ano mais tarde, porém, que nossa Armada registraria a pior tragédia de toda a sua história.

²⁸² SILVA, 1994, p. 18-20.

²⁸³ COSTA, 1945, p. 111.

²⁸⁴ PROMOVIDAS *post-mortem* as vítimas dos afundamentos do *Vital de Oliveira* e do *Camaquã*. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 12 ago. 1944, p. 8.

O CRUZADOR *BAHIA*

Um dos ícones da história naval brasileira, o cruzador ligeiro *Bahia* foi construído pelo estaleiro *W. G. Armstrong Whitworth & Co.*, sediado em Elswick, distrito da cidade industrial de Newcastle upon Tyne, na Inglaterra. Lançado ao mar em 20 de janeiro de 1909, sua madrinha era Maria Luiza Wanderley de Araújo Pinho – senhora do então governador da Bahia, João Ferreira de Araújo Pinho –, representada na pomposa cerimônia pela esposa do primeiro comandante do navio, capitão de fragata Altino Flávio de Miranda Correia.²⁸⁵ Em 16 de abril do ano seguinte, concluídos os serviços a bordo e realizadas as provas iniciais nas gélidas águas britânicas, o cruzador, acompanhado pelo seu irmão gêmeo, o *Rio Grande do Sul*, encetou sua jornada rumo ao Rio de Janeiro. Após enfrentar “uma das mais acidentadas viagens inaugurais conhecidas”, ele enfim adentrou a baía de Guanabara no dia 20 de maio de 1910, sendo efetivamente incorporado à Armada.²⁸⁶

Essas duas unidades haviam sido encomendadas obedecendo ao audacioso Programa Naval de 1906, chefiado pelo contra-almirante Alexandrino Faria de Alencar. Na verdade, a proposta do ministro não era plenamente original, apresentando-se, em larga medida, como uma adaptação do plano de reaparelhamento de 1904, elaborado por seu antecessor na pasta da Marinha, Júlio César de Noronha. Concretizada graças ao vigor das exportações de café, em

²⁸⁵ MENDONÇA; VASCONCELOS, 1959, p. 36-7; DIRETORIA do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, 1910.

²⁸⁶ MINISTÉRIO DA MARINHA, 1949, p. 300-1.

um período em que ainda se defendia a ideia de que o poder naval garantia o prestígio de uma nação, a armada fruto deste ambicioso projeto, toda ela anglo-saxã, de fato impunha respeito. Além dos mencionados cruzadores, ela contava com dez contratorpedeiros e dois *dreadnoughts*, encouraçados dotados de imponentes canhões de 305 milímetros.²⁸⁷ As rosas, contudo, têm seus espinhos. Segundo Hélio Leôncio Martins, se por um lado a Esquadra de 1910 era “uma miniatura das existentes nas maiores potências marítimas”, por outro ela estava “muito acima da capacidade brasileira de mantê-la e operá-la”.²⁸⁸

Do tipo *scout* ou esclarecedor, o *Bahia* não era uma belonave apropriada aos combates principais, privilégio dos grandes encouraçados. Leve e manobrável, configurado com proteção e armamentos bem mais modestos, ele deveria ser empregado em “missões de esclarecimento, interceptação das forças ligeiras inimigas e apoio às próprias, quando desfechassem seu ataque”.²⁸⁹ Mesmo assim, não era um navio qualquer. Tratava-se, à época, de um dos mais velozes cruzadores do mundo, podendo facilmente atingir os 26 nós, graças aos 22 mil cavalos gerados por suas três turbinas a vapor. Ele e o *Rio Grande do Sul*, por sinal, foram os primeiros vasos da nossa Marinha a receber esse modelo de propulsão. No ano de 1926, o *Bahia* sofreu amplas e radicais reformas nos estaleiros Henrique Laje & Irmãos. Inicialmente queimando carvão, suas caldeiras passaram a ser alimentadas com óleo combustível, melhorando a marcha. Além disso,

²⁸⁷ MARTINS; COZZA, 1997, p. 80-6.

²⁸⁸ MARTINS, 1999, p. 39-40.

²⁸⁹ MARTINS; COZZA, op. cit., p. 81.

sua silhueta ganhou uma terceira chaminé, sendo também aumentada a artilharia secundária, trazida da Europa.²⁹⁰

Em 1910, logo após sua incorporação, o *Bahia* visitou o Chile, ao lado dos cruzadores-torpedeiros *Tamoio* e *Timbira*, integrando divisão chefiada pelo capitão de mar e guerra Manuel Inácio Belfort Vieira. Na ocasião, atendeu-se ao convite feito pela nação vizinha por conta das comemorações do centenário de sua Independência.²⁹¹ Ainda naquele ano, em novembro, foi uma das naves tomadas pelos insurretos da Revolta dos Marinheiros, movimento que gerou profundos traumas e transformações na Armada.²⁹² Em 1918, sob o comando do capitão de fragata Tancredo de Gomensoro, compôs a DNOG durante a Grande Guerra, quando mais de uma centena de homens de sua guarnição foi acometida pela gripe espanhola. Já em 1930, sob a batuta do capitão de mar e guerra Heráclito Belford Gomes de Souza, escoltou o presidente eleito Júlio Prestes em viagem oficial aos EUA. No ensejo, apesar das modernizações promovidas quatro anos antes, sua exacerbada obsolescência chamou a atenção dos ianques. Na Revolução Constitucionalista de 1932, comandado pelo capitão de fragata Lucas Alexandre Boiteux, desempenhou várias comissões, dentre elas o bloqueio naval ao porto de Santos.²⁹³ Como se nota, portanto, a história deste navio confunde-se com a própria história do País na primeira metade do século XX.

²⁹⁰ COSTA, 1948, p. 22-3; GAMA; MARTINS, 1985, p. 105.

²⁹¹ COSTA, 1948, p. 22.

²⁹² CUNHA, 1953, p. 69.

²⁹³ MENDONÇA, 1996, p. 146-9.

Quando da entrada do Brasil na Segunda Guerra Mundial, o *Bahia* era um dos últimos de sua classe ainda em atividade no mundo, com mais de três décadas de serviços prestados à Marinha. O Velhinho, como era carinhosamente conhecido em nosso meio naval, não estava preparado, bem como o restante da Esquadra, para enfrentar o tipo de combate proposto pelo Eixo. Mesmo após as modificações implementadas em 1926, ainda lhe faltavam os armamentos antissubmarino e antiaéreo, além dos equipamentos de controle de tiro. No entanto, com o agravamento da tensão no Atlântico Sul a partir de 1941, o ministro Guilhem viu-se obrigado a iniciar o patrulhamento da costa brasileira com as unidades de que dispunha. Assim, capitaneando a recém-criada Força de Cruzadores deslocada para o Saliente Nordeste no começo do ano seguinte, o *Bahia*, ao lado do seu irmão e de outros poucos navios tão desaparelhados quanto ele, foi inserido em uma luta desigual contra o inimigo. Contando apenas com os canhões de superfície e com a sorte, sua única chance de triunfar em uma batalha seria encontrando algum algoz distraidamente emerso, possibilidade um tanto improvável.²⁹⁴

Não bastassem os problemas de armamento, o que por si só já limitava dramaticamente sua capacidade de atuação, outros foram se evidenciando no decorrer das missões.

Os segundos-tenentes, de serviço no passadiço, experimentavam dificuldades para manter, na posição pré-estabelecida, o *Bahia* em relação ao comboio. O estadímetro era o único auxílio de que se dispunha para se cumprir as 7.200 jardas da testa do comboio,

²⁹⁴ BITTENCOURT, 2005, p. 103-4; MENDONÇA, 1996, p. 150-1.

quase sempre formada por uma linha de quatro a seis navios mercantes. À noite, então, as dificuldades eram ainda maiores para se executar o ziguezague e conseguir-se manter em uma posição satisfatória [...]. A bordo só havia um [...] binóculo, utilizado pelo encarregado da navegação.²⁹⁵

O vice-almirante Estanislau Façanha Sobrinho, veterano que muito publicou acerca da participação da Marinha na guerra, atesta a precariedade das condições operativas e a falta de recursos para o empreendimento das mínimas tarefas:

Havia um serviço de vigilância por ante-a-ré das chaminés, sobre a previsora. O rodízio nesse serviço era feito pelos dois intendentes: o médico e o dentista. [...]. Os binóculos estavam sempre em mau estado e meu sueste (agasalho) não tinha uma manga. Era assim que operávamos, mas ninguém reclamava. Nos 19 meses em que estive embarcado, jamais ouvi uma queixa.²⁹⁶

A exemplo do que ocorreu com os navios-mineiros, a ação dos nossos cruzadores somente seria potencializada meses após sua inserção no conflito. No caso do *Bahia*, isso aconteceria em fevereiro de 1943, quando foi docado no AMIC para a implantação, por parte de peritos estadunidenses, do tão ansiado *sonar* e de um par de calhas para bombas de profundidade. Ademais, “a fim de permitir a instalação do armamento antiaéreo (metralhadoras de 20 milímetros *Oerlikon*, em substituição às antigas *Madsen*) e dos berços para 16 balsas”, foram removidos do convés “os antiestéticos cachimbos

²⁹⁵ MENDONÇA, 1996, p. 154.

²⁹⁶ FAÇANHA SOBRINHO, 2004, p. 26.

de ventilação”.²⁹⁷ Contudo, a despeito destes relevantes incrementos técnicos, muitas das agruras confrontadas a bordo não desapareciam, como se recorda o comandante Raul de Castro e Silva, que durante algum tempo serviu naquela unidade:

O *Bahia* era um navio velho. O passadiço tinha uma estrutura de madeira. [...] Era [...] velho, mas confiável. [...] Ele funcionava muito bem. [...] Não tinha torres de canhão. [...] Tinha uns canhões 120 milímetros nas bordas [...]. Eram canhões que tinham culatra. [...] Dava-se o primeiro tiro, abria-se a culatra com certa facilidade. No segundo tiro, já abria com dificuldade [...]. Quando você dava o quarto tiro, você não conseguia mais abrir a culatra. [...] Se tivéssemos mesmo de enfrentar uma batalha, estaríamos atrasados. Nós não tínhamos *radar*; o rádio funcionava mal; não tinha praticamente recurso algum. Entretanto, éramos obrigados a participar dos comboios.²⁹⁸

João Palma Netto, marinheiro natural da cidade baiana de Maragogipe, também relata em suas memórias de guerra, obra deliciosamente aprazível e informal, suas experiências e impressões sobre a vida nos *scout*:

À noite, depois de serem içadas para o teto as mesas de rancho, podem ser armadas as macas. As cobertas comportavam, no máximo, cem macas armadas. O restante da guarnição, de mais de 300 homens, quando nos portos, armava as macas no convés e a ordem era dormir-se pelo chão. Disputávamos os melhores locais ao chão, abrigados, pelo menos, das pisadelas naquela escuridão. As cobertas eram o melhor lugar

²⁹⁷ DIAS, 1998, p. 68.

²⁹⁸ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

para a dormida, abrigadas das chuvas e dos barrufos do mar. [...]. Dormir no convés era uma coisa dolorosa. Quando havia temporal ficávamos alagados. [...] O mar, bastava vento mais forte, invadia as bordas do cruzador, escorrendo pelo convés a molhar todo mundo. [...]. Eram as pilhérias, os ditos de espírito que ajudavam que todos suportassem esportivamente tanto desassossego.²⁹⁹

Uma belonave jamais pode ser comparada a um hotel de luxo. No *Bahia*, entretanto, o desconforto era ainda mais acentuado em virtude de sua idade avançada e consequente desatualização. Além de as camas não serem armadas para que não dificultassem o trânsito da guarnição durante os postos de combate, os duros colchões e as elevadas temperaturas em seu interior também não proporcionavam um bom descanso aos oficiais. Não havia ventiladores em seus camarotes e as vigias, por segurança, eram mantidas fechadas. Some-se a isso o fato de que o rancho era assaz ruim e o barulho gerado pelas máquinas, constante. Em se tratando do cotidiano a bordo, como se percebe, quietude e aconchego são sonhos distantes e altamente desejáveis quando se está no meio de uma guerra.³⁰⁰

A vida era dura, mas tínhamos vinte e poucos anos. Era tudo muito mais fácil do que depois, quando você está mais velho. [...] A vida é assim. Você, quando convive com o medo algum tempo, ele passa a ser menor. Da mesma maneira, quando você vai a um lugar distante pela primeira vez, [...] acha uma distância imensa; quando você passa a ir com frequência,

²⁹⁹ PALMA NETTO, 1984, p. 111-2.

³⁰⁰ SILVA, 1994, p. 13; PALMA NETTO, 1984, p. 113; FAÇANHA SOBRINHO, 2004, p. 25-6.

[...] passa a achar que é mais perto. É um sistema que a vida oferece para facilitar as coisas.³⁰¹

Outra narrativa adiciona novos itens ao rol de obstáculos – alguns bastante enternecedores –, contribuindo para o dimensionamento da realidade que necessitavam encarar:

Já estávamos habituados a enfrentar os perigos [...]. Em certo dia do ano de 1943, no porto [...] do Rio de Janeiro, recebemos ordens de zarpar às pressas. [...]. As casas de máquinas, caldeiras e vaporização transformaram-se num inferno. Temperatura de 60 graus centígrados, respiração difícil... Os mais velhos desmaiavam. Havia retrocessos constantes nas caldeiras, rompimentos de tubos de vapor e óleo, que eram consertados com o risco da vida de muitos [...] companheiros.³⁰²

Ao lado da corveta *Camaquã*, o *Bahia* atuou na maior parte do conflito integrado à FNNE, participando ininterruptamente das diversas missões de patrulhamento e de proteção a comboios. Apesar dos vários problemas técnicos e limitações que seus homens eram obrigados a transpor, no total foram 390 dias de mar e quase 110 mil milhas percorridas no decurso da luta. Tais números nos levam a supor que em apenas três anos, entre 1942 e 1945, o Velhinho tenha navegado mais do que em suas três décadas anteriores de serviço, quando a ociosidade operacional quase conduziu nossa Armada à ruína.³⁰³ Sua performance foi tão avultada, que terminou por des-

³⁰¹ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

³⁰² VALE, João Batista Bouth do. In: CRUZADOR *Bahia*: a história verdadeira da explosão. *Diário de Natal*, Natal, 10 jan. 1972, p. 3.

³⁰³ MENDONÇA, 1996, p. 159.

fazer – ou ao menos minimizar – a imagem negativa que até então mantinha junto à *US Navy*. Recebendo dos aliados o epíteto de Cruzador Fantasma, por estar incansavelmente em todos os cantos do Atlântico austral, seu elogiável esforço acabou oficialmente reconhecido pelos almirantes Ingram e Ernest King, este último comandante em chefe da Esquadra norte-americana.³⁰⁴

São muitos os capítulos dignos de nota protagonizados pelo *Bahia* ao longo da guerra. Em abril de 1942, por exemplo, foi ele um dos navios que compuseram o primeiro comboio formado no Brasil, com tropas do Exército destinadas à ocupação do arquipélago de Fernando de Noronha. Na véspera do Natal daquele ano, suspendeu do Rio de Janeiro capitaneando a escolta dos mercantes que seguiriam até Trinidad, estreando, assim, a rota JT. Mais tarde, em maio de 1943, recebeu ordem para partir do Recife a fim de reforçar a já mencionada caça ao *U-128*. Após controversa decisão do comando estadunidense, todavia, o *scout* foi afastado da investida final contra o adversário, cuja destruição terminou ficando a cargo do USS *Moffet* e USS *Jouett*. Para alguns estudiosos, o episódio foi “marcante”, podendo ser interpretado como “um equívoco que em nada favoreceu a nossa Marinha”.³⁰⁵ Além disso, houve situações – pelo menos duas no princípio de 1945 – em que o cruzador acolheu tripulantes enfermos de embarcações sob seu desvelo, sendo estes atendidos pela sua equipe médica.³⁰⁶

³⁰⁴ EXPLODIU e afundou o *scout Bahia*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 9 jul. 1945, 2ª ed., p. 2.

³⁰⁵ MENDONÇA, 1996, p. 150-7.

³⁰⁶ *DIÁRIO da Noite*, Rio de Janeiro, 3 fev. 1945, p. 3; *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, 24 mar. 1945, p. 3.

No desenrolar da contenda, o periodista Paulo Bittencourt, que embarcaria na *Camaquã* dias depois, teve uma sucinta vivência no cruzador, exaltando seu vigor e dinamismo:

Suas máquinas trabalham como novas, e um desgosto da guarnição era não poder mostrar ao repórter como ele pode “puxar” 25 nós, impedido agora de andar mais de 15 enquanto está em funcionamento o aparelho de escuta recentemente instalado. Ainda assim, quando recebemos ordem para voltar às imediações dos Abrolhos [para] prestar socorros a um cargueiro inglês, a guarnição exultou com a ordem do comandante para elevar a marcha para 22 nós. Realmente, sem esforço e sem trepidação, o Velhinho portou-se como um jovem.³⁰⁷

Segundo o almirante Saldanha, ao executar o trabalho de apoio de artilharia nas formações entre o litoral fluminense e Pernambuco, “o *Bahia* era visto ziguezagueando a grande velocidade na vanguarda dos comboios, como que desafiando o inimigo”. Consequentemente, “por sua ação destacada, já era um navio marcado” pelos submersíveis.³⁰⁸ Este fato acabou se confirmando em junho de 1943, ocasião em que quase foi alvejado por um torpedo do *U-154* enquanto atuava em uma escolta na costa baiana. Graças à detecção e ao rápido contra-ataque da C-6, que também integrava aquela missão, sérios desdobramentos puderam ser evitados.³⁰⁹ Em outra oportunidade, passou por mais um enorme susto, desta vez em águas mais ao sul, como expõe Castro e Silva:

³⁰⁷ BITTENCOURT, Paulo. In: O VELHINHO. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 10 jul. 1945, p. 1.

³⁰⁸ GAMA, 1982, p. 185.

³⁰⁹ GAMA; BASTOS, 1979, p. 69/73.

Estava de serviço de vigilância no tijupá. Era noite sem lua, o navio completamente às escuras [...], e navegávamos ao largo de Cabo Frio. O mar cintilava fosforescente, de forma invulgar. Repentinamente olhei para bombordo e vi uma linha brilhante se dirigindo ao *Bahia*. Pensamos todos tratar-se da esteira de um torpedo, que viria a explodir bem por baixo de onde estávamos. Contamos regressivamente o momento do impacto, impossibilitados de qualquer reação – não havia tempo para uma manobra evasiva. Acredito que tenha sido uma toninha brincalhona, mas também poderia ter sido um torpedo mal regulado que tenha passado por baixo do navio. As forças me faltaram [...]. Todos nos sentamos, já que estávamos impossibilitados de ficar em pé, com as pernas fracas.³¹⁰

Os submarinos do Eixo pareciam mesmo apreciar essa zona do litoral brasileiro. Em julho de 1943, como que em um gesto revanquista, o *Bahia* atacou um deles, aparentemente não o acertando. Em março de 1945, manteve seu derradeiro contato com um oponente, após escoltar o *Almirante Alexandrino* de Fortaleza a Belém e o *Itapé* de Recife a São Luís. Em velocidade abaixo da adequada, lançou bombas de profundidade que, ao explodirem, aluíram a parte traseira do seu casco. Ainda assim, no mês seguinte, por certo com algum sacrifício, conseguiu acompanhar os navios *Pedro I* e *Pedro II* em suas viagens. Somente dias depois, no Rio de Janeiro, os engenheiros introduziriam um caixão de cimento na avariada popa com a finalidade de conter o veio d'água e preservar sua navegabilidade. Este foi provavelmente o último reparo sofrido pelo *Bahia* em sua história.³¹¹

³¹⁰ SILVA, 1994, p. 13-4.

³¹¹ GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 73.

Em 8 de maio de 1945, a Alemanha nazista assinaria a rendição incondicional de todas as suas forças, reunindo-se então à Itália, fora da disputa desde setembro de 1943. Finalmente, após cinco anos e oito meses, a refrega na Europa teve seu desfecho. A retirada germânica do conflito, porém, não simbolizou o total fim das hostilidades e a pacificação imediata dos oceanos. Alguns submarinos desavisados ou mesmo rebelados ainda ofereciam considerável perigo à navegação Aliada.³¹² Para a Marinha do Brasil, os serviços de comboio e patrulhamento já haviam sido praticamente suspensos. No entanto, já com toda a porção ocidental do Atlântico Sul sob sua responsabilidade, certos cuidados continuariam a ser tomados até os últimos meses daquele ano. Enquanto antigas tarefas se extinguíam, outras eram criadas. Dentre elas, uma aparentemente simples, mas na verdade exaustiva e que, em essência, beneficiaria nossos parceiros americanos: orientar e proteger os aviões-transporte que traziam suas tropas de volta aos EUA – Flórida, em especial – a partir do norte africano.³¹³

Eram duas as pontes aéreas intercontinentais sobre o mar que contariam com o auxílio da nossa Armada: a primeira delas iniciava-se em Monróvia, Libéria, passando pela ilha de Ascensão, antes de chegar a Natal. A segunda tinha origem em Dacar, no Senegal, e sobrevoava quase 1.800 milhas de oceano até a capital potiguar.³¹⁴ A escolha das rotas obviamente não foi feita de forma aleatória. A que partia da cidade senegalesa, por exemplo, constitui-se no trecho

³¹² Sobre a questão, ver SCHÄFFER, 1967; GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 77.

³¹³ DUARTE, 1968, p. 359.

³¹⁴ Idem. Uma terceira rota foi adotada pelos norte-americanos, porém não contou com a participação brasileira. Utilizada por aviões quadrimotores, com maior autonomia e melhores condições de voo, ela partia da Inglaterra, passando pelos Açores, antes de atingir a costa leste dos EUA (DIAS, 1998, p. 69).

mais estreito entre a África e a América, conhecido como Cintura (ou Garganta) do Atlântico. Isso significava uma travessia bem mais curta que, além de economizar tempo e combustível, ofertava menos riscos. Vale salientar que, mesmo antes do ingresso do Brasil na guerra, Natal já atraía os olhares tanto de Roosevelt quanto de Hitler, tendo posteriormente recebido dos Aliados, por sua importância estratégica no conflito, a alcunha de Trampolim da Vitória.³¹⁵

O plano Aliado entraria em vigor ainda no mês de maio. Pontos imaginários denominados de estações, afastados entre si em cerca de 400 milhas náuticas, seriam criados ao longo das duas rotas. Neles, os navios permaneceriam postados, mantendo apenas leve movimentação. Ficariam responsáveis pela navegação aérea e pela contagem dos inúmeros voos que diariamente cruzariam o mar a grandes altitudes, sendo os contatos realizados exclusivamente através de meios radiofônicos e visuais. Caso alguma aeronave acusasse defeitos técnicos, a embarcação prontamente se deslocaria em seu socorro. Durante as negociações, as autoridades navais brasileiras solicitaram aos aliados que ficássemos com somente duas estações. Entretanto, a queda de braço foi perdida, determinando-se que quatro delas, sendo duas em cada trajeto, fossem vigiadas por nossa Marinha, inclusive a de número 13 (valor bastante sugestivo aos supersticiosos de plantão), situada na latitude 00°00' – ou seja, exatamente sobre o paralelo zero, a famosa linha do Equador – e longitude 030°00'W. Os demais pontos foram reservados a forças ianques e britânicas.³¹⁶

³¹⁵ MCCANN JR., 1995, p. 194; SMITH JUNIOR, 1993, p. 15-37.

³¹⁶ RONGEL, 1965, p. 73; DIAS, 1998, p. 69-70. Segundo Duarte (1968, p. 359), as demais estações sob a responsabilidade brasileira eram as de número 12 (05°00'N e 26°00'W), 14 (06°30'S e 28°30'W) e 15 (07°30'S e 21°30'W).

Para o exercício da missão, foi instituído o grupo-tarefa 27.10, formado inicialmente por 11 belonaves – incluindo os três destróieres da classe M, recém-construídos pelo AMIC, e os oito contratorpedeiros de escolta da classe B, de origem estadunidense –, que deveriam se revezar no guarnecimento das estações até setembro daquele ano. Neste pesado serviço apelidado pelos marinheiros de sanfona (por conta das idas e vindas), cada unidade permaneceria a postos por períodos que variavam de 5 a 15 dias, a depender do raio de ação do navio e da distância que cada estação se encontrava em relação à costa. Mais tarde, “para melhor distribuir a extenuante e monótona tarefa por eles desempenhada havia já dois meses, a administração da FNNE foi forçada a preparar os dois cruzadores para se incorporarem ao grupo”.³¹⁷ Um dos ex-tripulantes do *scout* lembra que, naquela altura,

a ponte já estava funcionando [...]. Mas era preciso a mobilização dos navios como ilhas flutuantes. O pessoal estava reclamando. Eram poucos os navios, mesmo porque não estavam eletronicamente equipados. Então resolveram colocar o *Rio Grande do Sul* e o *Bahia* nessa faina.³¹⁸

No momento em que foi decretado o encerramento da guerra no continente europeu, o *Bahia* se achava em meio a mais um comboio JT. Com a chegada da informação ao passadiço – sem dúvida

³¹⁷ DIAS, 1998, p. 70. De acordo com Rongel (1965, p. 73-5), a ponte aérea, de fato, permaneceu ativa até, pelo menos, setembro de 1945.

³¹⁸ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

a mais aguardada naqueles anos –, o comando, com o intuito de celebrá-la, assentiu a abertura de algumas garrafas de cerveja, algo raro, à época, em nossa Armada.³¹⁹ Transcorridos quase dois meses, contudo, enquanto a maioria já relaxava e orgulhosamente exibia os louros da vitória sobre o nazifascismo, os homens do Velhinho ainda estavam no batente. No fim de junho de 1945, após cerca de 30 dias de preparativos, o cruzador efetivava as últimas checagens antes de zarpar do cais do Recife em direção à estação 13, onde renderia o contratorpedeiro de escolta *Bauru*. Durante o tempo em que permaneceu naquele porto, recebeu o aparato tecnológico indispensável ao cumprimento da sua incumbência, basicamente constituído por um sistema de telefonia especial.³²⁰

A base americana [...] fez um rebuliço danado para instalar muito material eletrônico. Eles tinham capacidade de comunicação com aviões por fonia, tinham orientações para os aviões e outros equipamentos. [...] Em suma, tudo o que existia [...] de mais avançado eles instalaram. Tivemos que ceder espaço para eles. Houve certo “ajeitamento” estrutural [...] e tudo o mais para que ficássemos capacitados a dar o apoio à ponte aérea.³²¹

Finalmente no sábado, dia 30, o navio recebeu ordem de movimento e desatracou rumo ao seu destino. Deveria alcançar a estação na segunda-feira, 2 de julho, guarnecendo-a até a manhã do dia 7, quando enfim seria substituído pelo *Rio Grande do Sul*. Por razões técnicas, não era viável deslocar os *scout* para as estações mais distantes ou

³¹⁹ MONTEIRO, 2010, p. 48.

³²⁰ DIAS, 1998, p. 69-70; DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA, 1982, p. 185-6.

³²¹ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

deixá-los em alto-mar por mais de cinco dias ininterruptos efetuando esse tipo de tarefa. Após a derradeira missão, o *Bahia* era esperado no Rio de Janeiro, sede da Esquadra, depois do dia 15 daquele mês. Com a grata notícia, é possível que até mesmo Netuno, seu vira-lata mascote, esbanjasse felicidade com a iminente volta para casa.³²² Abandonando momentaneamente sua costumeira disciplina, certa feita pregou um susto na tripulação que tanto o estimava:

No mês de junho de 1943, o *Bahia*, em Recife, realiza exercício de tiro real ao largo do porto. O navio desatraca cedo [...] e aconteceu que o “praça” Netuno excedeu a “licença”. Era a primeira vez que isso acontecia e acabou sendo a única. Constatado o fato, a preocupação foi geral. Mensagens foram trocadas com o capitânia da FNNE, o *Belmonte*, solicitando a máxima atenção com o [...] mascote.³²³

Afastando-se gradualmente da costa, os 372 militares a bordo miravam no horizonte os últimos vestígios de terra firme. Destes, cinco eram fuzileiros navais brasileiros e quatro, jovens marinheiros telegrafistas norte-americanos responsáveis pelo contato com as aeronaves de sua nação.³²⁴ O suboficial Vivaldo da Rocha Vaz, outrora operário soldador do AMIC, anotou em diário suas impressões sobre o adeus e os primeiros dias de viagem:

³²² DIAS, 1998, p. 70; EXPLODIU e afundou o *scout Bahia*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 9 jul. 1945, 2ª ed., p. 1-2.

³²³ MENDONÇA, 1996, p. 157. Em um periódico, verifica-se mais um extravio do cão Netuno. A marujada do cruzador solicitava a quem o encontrasse que o conduzisse ao Arsenal de Marinha, onde, além dos “sinceros agradecimentos”, seria “bem gratificado” (*Diário Carioca*, Rio de Janeiro, 21 abr. 1945, p. 3).

³²⁴ DIAS, 1998, p. 80; COSTA, 1948, p. 10-20.

Prontos para suspender às 6h30. Dia escuro e com chuvas fortes. Saímos do Recife com este tempo ruim, porém satisfeitos em saber que iríamos mais uma vez auxiliar os nossos grandes aliados, os norte-americanos. [...] Que dias felizes então tivemos! Com a guerra terminada, já se podia escutar rádio, havia projeção de cinema [...]. Passamos por Fernando de Noronha. Todos fomos atraídos para este último pedaço de nossa pátria e eu, para melhor apreciá-lo, fui buscar meu binóculo.³²⁵

No comando do *Bahia* desde março daquele ano estava o experiente capitão de fragata Garcia D'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque, 47 anos, por coincidência baiano, filho do ministro Pires e Albuquerque e descendente da famosa família da Casa da Torre. Aspirante da turma que ingressou na Escola Naval em 1913, era veterano da DNOG e típico oficial-padrão de Marinha, tendo ocupado vários cargos de confiança ao longo da carreira. A serviço do Itamaraty, por exemplo, fez parte da Comissão de Limites Brasil-Peru, responsável pela demarcação das fronteiras entre os dois países, além de ter chefiado a subcomissão que estudou o Juruá e outros rios da bacia Amazônica. Mais tarde, entre 1936 e 1938, dirigiu a extinta Escola de Aprendizes-Marinheiros da Bahia, respondendo, logo na sequência, de forma interina, pela Capitania dos Portos de sua terra natal. Especialista em submarinos e servindo na *US Navy* em mais de uma oportunidade (1919-21 e 1924-8), foi assistente da Missão Naval norte-americana antes de assumir o cruzador.³²⁶

³²⁵ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 24.

³²⁶ FOLHETOS de incorporação do NDCC *Garcia D'Ávila* (II) à Marinha e à Armada, 2007; REGISTROS de autoridade. Disponível em: www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br. Acesso em 03/05/2019.

Seu imediato era o capitão de corveta Rubem Saba, de 36 anos, que há cinco navegava praticamente sem licenças e cuja esposa estava grávida. A chefia de máquinas, por sua vez, encontrava-se a cargo do capitão de corveta Luiz Felipe de Figueira Souto, também há semanas afastado dos parentes.³²⁷ Outro oficial a bordo era o jovem tenente Naudy Esteves, protagonista de curiosa situação dias antes da partida do *Bahia* do Recife. Na última estada do navio no Rio de Janeiro, entre 10 e 23 de maio de 1945, o militar aproveitou o ensejo para casar-se, seguindo-se um curto período de lua de mel. No mês posterior, entretanto, quando o *scout* era preparado na capital pernambucana, ele começou a apresentar manifestações de profunda melancolia e introspecção. Um fato estranho e de causas ignoradas. Sensibilizado, o comandante concedeu-lhe autorização para visitar seu cônjuge. De retorno ao serviço, zarpou com os colegas para seu definitivo compromisso na guerra.³²⁸

O tempo melhorou no decorrer da viagem, permitindo ao céu e ao mar exibirem suas fortes tonalidades de azul. Na manhã da segunda-feira, dia 2, por volta das 7 horas, deu-se o sumário encontro com o *Bauru*. Navegando em baixa velocidade com a intenção de economizar combustível, o cruzador finalmente atingia a estação 13 após perfazer as 500 milhas náuticas de jornada em cerca de 50 horas.³²⁹ Quem nos narra, em terceira pessoa, esse evento marcado por um ar inexplicavelmente premonitório é Ary Marques Jones, na ocasião primeiro-tenente e oficial de serviço do contratorpedeiro:

³²⁷ EXPLODIU e afundou o *scout Bahia*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 9 jul. 1945, 2ª ed., p. 2; MINISTÉRIO DA MARINHA, 1949, p. 311; COSTA, 1948, p. 48.

³²⁸ DIAS, 1998, p. 71.

³²⁹ DIAS, Lúcio Torres. *In*: GAMA, 1982, p. 186.

Feita a aproximação pelo *Bahia*, contatos de *radar* e fonia indicavam como próxima a formalização da passagem de comando [...] entre quem chegava e quem partia. Já em contato visual entre os navios, os dois tenentes do [...] *Bauru* (Ary Jones e Robert Carlos Andrews, este último encarregado de navegação) subiram ao tijupá para desfrutar, de uma vista melhor, a rendição de serviço que se avizinhava. [...] Andrews, pela fonia, falou com o [...] Juanito, oficial de serviço do *Bahia*, sobre assuntos técnicos da missão [...] e depois despediu-se desejando ao colega uma boa estadia. Ary Jones, em seguida, rememorou com o guarda-marinha Ayrton (Bochecha), ajudante de quarto [...], a vitória que ambos obtiveram em jogo de basquete entre a FNNE e a seleção pernambucana, dias antes, na cidade do Recife. Nesse momento chegou ao passadiço o comandante do [...] *Bauru*, capitão de corveta Paulo Telles Bardy. Imediatamente chamou o oficial de serviço e, antes mesmo de passar o comando para o [...] *Bahia*, deu ao [...] tenente Ary Jones ordem para colocar a guarnição do contratorpedeiro [...] em posto de continência, homenageando o velho cruzador e os nossos irmãos [...]. Estranhando o inusitado da ordem, [...] Ary Jones respondeu-lhe respeitosamente: “Comandante Bardy, estamos em operação de guerra. É isso mesmo o que o senhor deseja [...]?” Ao que o comandante [...] respondeu: “Cumpra a minha ordem, sei o que estou fazendo”.³³⁰

Jones, mesmo sem bem compreendê-la, cumpre a determinação com agilidade, concretizando-se, encadeada, a cerimônia da passagem de serviço:

³³⁰ JONES, [199-], p. 11-2.

“Seu mestre, toque postos de continência”. Com igual presteza, ouve-se o trinar do inconfundível apito marinho. Este cerimonial tem algo de místico, fantasioso. Todos assumem uma postura mais marcial. Da rede geral de fonoclamor ouve-se a voz firme e grave: “*Bauru*, guarnecer postos de continência!”. Tudo se transforma. [...]. Todos, num acelerado passo, [...] assumem seus postos. Barty manobra seu navio de modo a passar bem próximo do *Bahia*. É um momento solene. Corações batem com mais vigor. [...] O ainda jovem capitão de corveta presta sua continência ao oficial superior mais antigo [...].³³¹

Após a habitual troca de saudações e informes através de bandeiras, os navios promoveram a rendição, dando, em seguida, continuidade às suas tarefas. Ao que parece, tudo estava sob o mais absoluto controle. As mensagens basicamente “traduziam o protocolo oficial de serviço e a nunca descuidada cortesia naval”. Enquanto o destróier transmitia votos de feliz comissão, nas adriças do cruzador tremulava o sinal de boa viagem. Àquela altura, os relógios provavelmente já haviam sido adiantados por conta da mudança de fuso horário. Findas as cordialidades, o *Bauru* tomou a direção do Rio de Janeiro, onde deveria ser docado no AMIC para manutenção depois de quase duas semanas de exaustiva vigilância. Em poucos minutos, tornar-se-ia apenas um acanhado ponto no horizonte.³³²

O engenheiro naval Lúcio Torres Dias, então primeiro-tenente, servia no *Bahia* desde janeiro daquele ano. Era o responsável por

³³¹ GUSMÃO. Disponível em: www.defesaaereanaval.com.br. Acesso em 03/05/2019.

³³² DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 407.

suas máquinas auxiliares, incluindo as frigoríficas e a das âncoras.³³³
Ele lembra-se dos instantes iniciais após a chegada ao destino:

Os primeiros aviões já por nós orientados começavam a passar sobre a estação. Alguns dificilmente visíveis, dada a grande altura [...]. Para mantermos nossa posição da maneira mais rigorosa possível, tínhamos que compensar com nossos meios de propulsão os efeitos dos alísios e da corrente oceânica Equatorial [...]. Nosso ecobatímetro registrava a profundidade de quatro mil metros. Um pouco para o norte, cerca de cem quilômetros, tínhamos os rochedos de São Pedro e São Paulo e, para sudoeste, bem mais longe, a ilha de Fernando de Noronha, distante cerca de 500 quilômetros. Do Saliente Nordestino achávamo-nos a pouco mais de 900 [...], sendo o ponto mais próximo o porto de Natal. Tínhamos tempo claro [...], com temperatura um tanto elevada, mas compensada pela ação refrescante dos alísios de sueste.³³⁴

Na alvorada seguinte, dia 3, já com o navio devidamente acomodado em seu posto, a tripulação mobilizou-se para um grande acontecimento. Sempre que se cruza o paralelo zero, a tradição naval exige que se celebre uma festividade, ainda que em estado de alerta permanente. Conservando este antigo ritual, a marujada não abriu mão de alguns breves momentos de descontração e pilhérias. Afinal, “a calma e a despreocupação do pessoal nesse novo serviço representavam um certo alívio, ao lembrar-nos dos dias de comboios e

³³³ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

³³⁴ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 408-9. Dias (1998, p. 71) informa que a distância até os penedos de São Pedro e São Paulo era de cem milhas náuticas.

patrulhas enfrentados anteriormente”.³³⁵ Assim, “cumpru-se a rotina até 9h15, quando foi dado o toque de reunir à ré. Depois de todos formados, foi dado o toque de recreio, por ordem do [...] imediato Saba, e teve início a tão esperada festa”. Aquela, na verdade, era a segunda comemoração realizada em uma semana. Quatro dias antes de deixarem o Recife, Garcia D’Ávila havia mandado organizar uma confraternização em tributo aos seus homens. Uma série de “prendas, jogos, brinquedos usados pelos marinheiros e danças no ‘Cassino Cadetes do Inferno’, para que a guarnição se distraísse”.³³⁶

O tenente Sérgio Vergueiro da Cruz, jovial e animado cirurgião-dentista, era dos mais radiantes naquela manhã, contagiando os rapazes com seu bom humor.³³⁷

Foram improvisados dois tronos com cadeiras de vime, onde se sentaram o rei Netuno – dr. Vergueiro – e a rainha, cabendo este papel a um taifeiro, conhecido por Metralha, e ambos nos divertiram muito. Por ordem do rei, foi lido o rol de bordo e chamados aqueles que tinham que ir à água. E assim, a festa continuou até as 12h30, quando deu volta com toque de rancho geral. Às 14 horas, continuando o programa, teve início o recreio, com horas radiofônicas, números de calouros, conjuntos etc.³³⁸

O almirante Lúcio é outro que preserva em sua memória boas recordações daquela cômica celebração:

³³⁵ DIAS, Lúcio Torres. *In*: COSTA, 1948, p. 1.

³³⁶ VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: Ibidem, p. 24-5.

³³⁷ DIAS, 1998, p. 74.

³³⁸ VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: COSTA, op. cit., p. 25.

Os preparativos para a festa da linha [...] achavam-se concluídos desde a véspera. Finalmente soam as badaladas do sino de bordo. São 9 horas. A tolda à ré apresenta o aspecto que bem traduz a alegria de todos [...]. Foi uma manhã deveras agradável. [...]. Quase todos cruzavam pela primeira vez a linha equatorial. A cerimônia do tradicional batismo, seguida das pantomimas aquáticas mais divertidas e variadas, executadas em uma piscina de lona improvisada, foram o fecho desta festa de confraternização tão cara à gente do mar. À tarde, foram solenemente distribuídos [...] os certificados de batismo.³³⁹

Diz-se que um dia nunca é igual ao anterior. Mas o 4 de julho de 1945, porém, pelo menos no que diz respeito às condições do tempo, mostrava-se tão ensolarado quanto a véspera.³⁴⁰ Peter Emmet Salles, William Joseph Eustace, Andrew Jackson Pendleton e Frank Benjamin Sparks, os marujos ianques a bordo, estavam provavelmente animados. Afinal, além de orgulharem-se da recente vitória sobre os nazistas, evocavam o 169º aniversário da Independência do seu país em relação ao Reino Unido. “Pareciam relaxados e felizes. Depois de acordar e em seguida ao asseio rotineiro, haviam tomado um café da manhã ao estilo brasileiro, com bananas e frutas tropicais que não conheciam.”³⁴¹ Mas para a nossa Marinha, aquele dia que se iniciava, o segundo de vigiância do cruzador *Bahia* na estação 13, seria muito diferente e o mais triste de todos desde a sua criação.

Às 4 horas, como de costume, cansado de dormir, levantei-me e fui sentar no sarilho de cabos de aço

³³⁹ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 409.

³⁴⁰ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA, 1982, p. 187.

³⁴¹ SALINAS; NÁPOLI, 2010, p. 305.

que fica a bombordo, na proa, por ante-a-ré do quebra-mar. Madrugada bela, mar calmo, parecendo mesmo um espelho, e o [...] cruzador, em marcha vagarosa, continuava a sua ronda. Às 5 horas tocou faxina e começou a vida de bordo.³⁴²

Ainda de manhã cedo, foram tomadas as últimas medidas para o início de um exercício de tiro de superfície, a curta distância, com as sete metralhadoras antiaéreas. “Às 7 horas o [...] suboficial Marinho já estava na sua faina, com todos os seus auxiliares, no apronto do alvo”.³⁴³ Uma hora mais tarde, “as quatro badaladas duplas do sino marcaram o hasteamento do pavilhão nacional e a rendição de todos os quartos”.³⁴⁴ “Depois de dado o ‘pronto’, Marinho entregou-o ao mestre do navio, suboficial Argemiro, que, por sua vez, providenciou o seu arriamento ao mar”.³⁴⁵ Às 9 horas, o *Bahia* parou por alguns momentos a fim de ser lançado o alvo. O miúdo flutuante de madeira encimado de uma bandeirola deveria ficar a aproximadamente dois mil metros da nave. Feito o lançamento, deu-se início, então, à manobra de afastamento. Times de artilheiros posicionados. Dentro de poucos instantes o exercício começaria. Passados dez minutos, no entanto, toda a tripulação seria surpreendida por estranhos tiros, diferentes dos que estava acostumada a escutar.³⁴⁶

³⁴² VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 25.

³⁴³ Idem. Registrado por Vaz como Deoclécio Viana Marinho, porém constante na lista de tripulantes divulgada pela Marinha como Deoclides.

³⁴⁴ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 409.

³⁴⁵ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, op. cit., loc. cit. Trata-se de Argemiro Gomes da Silva.

³⁴⁶ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA, 1982, p. 187; DIAS, 1998, p. 73.

A expectativa durou infelizmente poucos segundos. Lá pelo quinto ou sexto disparo, uma tremenda explosão sacudiu violentamente o velho barco. [...]. Densos rolos de fumaça escura e sufocante mal deixavam ver o grande número de mortos e uns poucos feridos que se movimentavam com dificuldade pelo convés. A destruição tinha sido tremenda e o navio estava praticamente desarvorado. Fiz uma tentativa para avançar em direção da popa, podendo observar melhor devido à dissipação quase total da fumaça. Era verdadeiramente impressionante o quadro que se abria aos meus olhos: corpos dilacerados, destruição total e os gemidos dos feridos que [...] se arrastavam [...].³⁴⁷

Nas dramáticas palavras do comandante Carlos Joaquim Magalhães,

naquele instante o *Bahia* foi sacudido por uma violentíssima explosão. O fogo se havia transmitido [...]. O susto, o choque nervoso que todos sentiram foi algo que ultrapassou, em violência, todas as emoções juntas vividas pelos homens do mar naquela época. No convés, viam-se corpos de marinheiros despedaçados.³⁴⁸

A leitura e audição dos relatos nos fazem imaginar que a intensidade do ruído parecia a do disparo em salva dos dez canhões do *scout*. Nessas circunstâncias, é possível que tímpanos tenham sido estourados. Em muitos tripulantes, o estremecer do *Bahia* não gerou um simples susto, algo não raro em tempos de guerra, mas um verdadeiro abalo nervoso. Atingidos pela fragorosa onda de choque e por

³⁴⁷ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 409.

³⁴⁸ MAGALHÃES, 1959, p. 147.

vários estilhaços, dezenas de militares faleceram instantaneamente. A maioria encontrava-se na popa, onde ocorreu a inesperada e devastadora explosão. “O quadro aterrador [...] dominava toda a parte de ré do navio, cerca de um terço do seu comprimento. [...]. Mastros, antenas, [...] passadiço... Nada resistiu. [...]. A popa estava completamente rasgada na direção longitudinal, dando o aspecto de um navio-doca”.³⁴⁹

Assim como o tenente Lúcio, que estava de serviço na praça de máquinas, a meia-nau, outros que se achavam no nível do convés ou cobertas abaixo correram abismados a ver o que acontecera.³⁵⁰ As chocantes cenas por eles constatadas traduziam bem a gravidade da situação que se descortinava diante de suas retinas.

O navio estava ainda em sua linha de flutuação normal. Tentei avançar um pouco em cima da fumaça, mas ela era cáustica. [...]. Depois eu disse: “Em uma fumaceira dessas, o que eu vou fazer?”. Não estava nem vendo. “Isso pode resultar em uma segunda explosão”. [...]. Quando retornei para minha posição de controle geral das máquinas, notei que a praça de turbinas estava começando a ser alagada muito rápido. [...] Tinha uns dispositivos estanques que permitiam cortar esse alagamento. Fui novamente para a popa. Ali eu sabia que estava atuando sozinho. Cada um agia por conta própria; [...] agindo por força do destino. [...]. A praça de turbinas era [...] muito grande. Havia um desequilíbrio muito forte no navio. As ferragens estavam retorcidas. “Não posso fazer mais nada aqui!”. A água já estava bem mais alta. Gritei lá para baixo. Ainda havia um ou dois homens por lá: “Abandona a praça,

³⁴⁹ DIAS, 1998, p. 72.

³⁵⁰ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

vamos subir [...]!” Não era mais um oficial de serviço. Era agora um candidato a sobrevivente.³⁵¹

Naquela altura, porém, com o mar invadindo o recinto em grande quantidade, nem todos infelizmente conseguiram escapar. Uma das vítimas foi Alberto Burity, marinheiro de 2ª classe, por certo cumprindo sua escala de trabalho na praça de máquinas no instante do estouro.³⁵² De volta ao convés, Torres Dias verificou que todo o tombadilho já se encontrava submerso e que a proa, inexorável e fuzadamente, se erguia no ar.³⁵³ Mesmo um leigo que testemunhasse aquele confuso ato concluiria sem hesitar: não havia possibilidade de salvação. O *Bahia* estava definitivamente condenado.

Vaz, além de amentar passagens vividas alguns minutos antes, descreve suas impressões a respeito das cenas que presenciou após a explosão:

Nesse dia estreava um macacão novo. Fui [...] procurar safar minhas incumbências e, para isso, [...] chamar o Álvaro, o mais antigo dos artífices, que, estando meio adoentado, disse-me que não subiria; iria ficar deitado no beliche. Fui à oficina ver se havia algo de novo [...]. Não havia. [...]. Neste momento, tocou exercício de artilharia e eu, não tendo o que fazer [...], me lembrei de fazer o pedido de material para a Divisão de Reparos e fui ao banheiro lavar as mãos. De volta, quando passava junto ao mastro que ficava ao lado dos elevadores de munição, ouvi um forte estrondo e fui jogado de encontro ao referido mastro, o que me deixou tonto. Estava nessa situação,

³⁵¹ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

³⁵² ELES viram a guerra de perto, 2001, p. 37.

³⁵³ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA, 1982, p. 187.

sem compreender o que se passava, quando ouvi a voz aflita de meu amigo suboficial Cavazolli, que gritava: “Vivaldo, o navio vai a pique! [...]”. Olhei para ré e vi que ele vinha ao meu encontro, e vi também um quadro horroroso: havia muita gente ferida e caída no convés. Não perdi tempo. Desci correndo ao camarote, o de número 17, apanhei meu colete onde estava minha faca. Vesti-o e, de faca na mão, subi para auxiliar a safar o que pudesse. Chegando ao topo da escada encontro Cavazolli, a quem digo: “Corre, apanha teu colete!”. Neste momento, passam por mim rumo à enfermaria os sargentos Canela e Laurindo, seriamente feridos. Este me diz: “Seu Vivaldo, que desgraça!”. Ao que lhe respondo: “Corre, vê se te safas. Não é hora de pensar nisto!”³⁵⁴

Embarcado no *Bahia* desde outubro de 1938, o suboficial José Izidro da Silva, à época marinheiro maquinista de 1ª classe, exercia as funções de encarregado da turbina de baixa pressão de bombordo à ré. Eis suas lembranças sobre aqueles momentos:

Às 8 horas entrei de quarto [...]. Era do quarto de viagem onde o mais antigo era o suboficial Lemos. Mais ou menos às 8h45, recebemos ordem do passageiro para parar as máquinas a fim de arriar o alvo para exercício de metralhadora. Aguardávamos ordem de manobras quando ouvimos uma explosão. Eram exatamente 9h10. Houve pânico na praça de máquinas e ficamos completamente desorientados. O mais antigo

³⁵⁴ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 25-6. Trata-se do suboficial Álvaro de Carvalho. Já Cavazolli aparece na relação oficial com o nome de Pedro Ângelo Cavazzoglio. Canela era o apelido de Antônio José Pedro. Por fim, Vaz faz referência a Laurindo dos Santos.

do quarto ficou fora de si e eu resolvi ver ao condutor o perigo que corríamos se ficássemos ali. Chamei mais de duas vezes a fim de subirmos e ele respondeu que não podia abandonar a praça sem ordens. Eu concordei. Porém, estando em melhor estado de compreensão, avisei que, se ficássemos ali, iríamos todos morrer. Por fim, ele resolveu dar a ordem para abandonar a praça de máquinas.³⁵⁵

Três minutos haviam se passado e o *Bahia* afundava de popa com imensa rapidez. A bordo a movimentação continuava intensa. Garcia D'Ávila caminhava pelo convés – a bombordo – no instante do estrondo, sendo gravemente atingido por fragmentos. Com uma fratura exposta no braço direito e grande perda de sangue, foi logo amparado pelo terceiro-sargento Antônio Luiz dos Santos, conhecido como Mosquito. Jogador de polo aquático, ex-campeão de natação e recordista sul-americano dos 100, 200 e 400 metros no estilo peito, o militar sempre defendera as cores da Liga de Esportes da Marinha.³⁵⁶

Estava lendo um romance e, em pouco tempo, ouvi uma forte explosão (que inicialmente ele julgou ter sido originada de um tubo de oxigênio). [...]. Subi com calma e, ao olhar para a popa, vi vários marinheiros de cueca e camiseta. A forte onda causada [...] rasgara suas roupas e causara-lhes hemorragia pelos narizes e bocas. Prestei socorro a um rapaz, deixando-o

³⁵⁵ SILVA, José Izidro da. In: 34 ANOS depois: sobrevivente do cruzador *Bahia* recorda a tragédia. *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7. Referência a Arthur Lemos.

³⁵⁶ AFUNDOU com o navio o comandante do *Baía*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. das 11h. p. 1;3; MARUJOS norte-americanos a bordo do *Bahia*. *A Noite*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 9; LOCALIZADO e atacado um submarino na rota do *Baía*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 13 jul. 1945, ed. das 11h. p. 2; SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7.

confortável. Constatei que a explosão fora na popa, onde ficavam os camarotes dos oficiais e a secretaria. [...]. No momento [...], o comandante vinha da popa e foi jogado longe.³⁵⁷

Conduzido à enfermaria, Garcia D'Ávila foi prontamente atendido pelo primeiro-sargento enfermeiro João Moraes de Lima. Atordoado, indagava a seus subalternos o que ele tinha, pois nada estava sentindo. O ferimento foi tratado apenas com iodo, de modo improvisado, uma vez que não havia sulfa ou penicilina disponíveis. Instantes depois, quando se encaminhavam para uma das balsas, o *scout* começou a inclinar de forma exacerbada, fazendo com que as peças volantes rolassem pelo convés e bloqueassem a única saída da coberta de rancho da guarnição. Lima então o carregou no colo, na pretensão de ajudá-lo. O franzino comandante, porém, logo pediu para voltar ao chão, ordenando que seu subordinado se safasse. Mesmo diante da insistência do teimoso sargento, ainda tentava dirigir os trabalhos de salvamento. Perguntava pelo imediato e se o pessoal estava se safando. Ambos acabaram sugados pelo oceano.³⁵⁸

Pela primeira vez, ouvi o nosso comandante gritar. Dava ordens que eu não entendia, atrapalhado como estava em cortar os cabos que prendiam tábuas para poder jogá-las ao mar. Na afobação de lançar ao mar tudo o que flutuava, joguei também um banco, que foi diretamente para o fundo. Olho então para ré e vejo o

³⁵⁷ SANTOS, Antônio Luiz dos. In: ISALTINO, 2017, p. 10. Ver também CHOQUE com uma mina flutuante ou torpedeamento. *O Globo*, Rio de Janeiro, 13 jul. 1945, ed. final, p. 1-2.

³⁵⁸ SANTOS, Antônio Luiz dos. In: *Estado da Bahia*, Salvador, 14 jul. 1945; DIAS, 1998, p. 73; SANTOS, Antônio Luiz dos. In: *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, ed. das 11h, p. 2; DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA, 1982, p. 188; SANTOS, Antônio Luiz dos. In: ISALTINO, 2017, p. 10.

[...] *Bahia* com a popa aberta, dando a ideia do tender *Ceará*, e com o convés beijando o mar.³⁵⁹

Por conta da brusca inclinação, o sargento Mosquito, que inutilmente tentou salvar seu superior, foi arremessado contra um dos canhões de 120 milímetros. Na sequência, assim que pôde se firmar em pé, lançou-se na água e buscou nadar velozmente, pois tinha a impressão de que o navio ameaçava cair sobre ele. Pensava na vigorosa sucção que poderia puxá-lo para a morte certa. Quando se afastava, ainda notou o farol vermelho do cruzador, derradeira imagem que dele guardaria. Ao atingir uma distância considerada segura, parou, olhou para trás e flagrou vários parceiros esgoelando-se de aflição.³⁶⁰

O cabo José Pereira da Silva – que há 18 anos servia no *Bahia* –, tal qual seu comandante, não atendeu aos pedidos dos colegas. Fiel do porão, optou por não se separar do seu navio, perecendo abraçado a um cabrestante localizado no castelo de proa.³⁶¹ Outro cabo, Joaquim Pereira Lima, com as mãos ensanguentadas, reunia em uma embalagem de emergência todo o material portátil indispensável para a orientação no mar. Enquanto estava no camarim de navegação empenhado em sua tarefa, também auxiliava alguns companheiros. Este manobrista não resistiu e acabou desaparecendo mais tarde. Já na coberta de rancho dos foguistas, situada na proa, encontrava-se uma pequena cela denominada bailéu, onde um taifeiro cumpria alguns dias de prisão. Por sorte, seus gritos de desespero chamaram a atenção do ex-jogador do Bangu e marinheiro de 1ª classe Oscar

³⁵⁹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 26.

³⁶⁰ SANTOS, Antônio Luiz dos. In: *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, ed. das 11h, p. 2; SANTOS, Antônio Luiz dos. In: ISALTINO, 2017, p. 10.

³⁶¹ GAMA, 1982, p. 188.

Estanislau, que, desferindo golpes com uma chave volante da tomada de incêndio, conseguiu quebrar as grades e libertar seu irmão de farda.³⁶²

Os homens que formavam o grupo de quarto nas máquinas, quando se preparavam para subir a escada inicial (estavam quase seis metros abaixo do nível da água), precisaram lutar contra o primeiro obstáculo: um fardo de estopas pesando em torno de cem quilos. Com a explosão, a carga havia deslocado sua posição, indo colocar-se sobre a escotilha, impedindo a passagem à segunda escada, que levava ao convés principal. Após breves momentos de indecisão, o marujo José Izidro, com a força de seus 32 anos, tomou a iniciativa de tentar remover o fardo. Com certo embaraço, foi capaz de abrir caminho para ele e seus três camaradas chegarem sãos e salvos ao convés. Vencida a claustrofóbica angústia dos minutos anteriores, surgia diante de suas visões o belo céu tropical, apesar de parcialmente contaminado pela fumaça da recente explosão.³⁶³

Enquanto retardatários ainda pelejavam para escapar do interior do navio, a maioria já sondava os elementos de salvação à disposição. As quatro baleeiras a motor localizadas nas imediações da área acidentada foram destruídas pela onda de choque. O almirante Lúcio afirma que, mesmo que as embarcações não tivessem sido danificadas, cinco minutos depois não se conseguiria mais arriá-las devido à acentuada inclinação. Por igual motivo, também não foi

³⁶² SEREJO, 1952, p. 292; *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, p. 11. Segundo esta e outras fontes, outro futebolista encontrava-se a bordo: um centromédio de prenome Ivan, selecionado pelo Fluminense em 1943 e transferido para o Botafogo. Porém, a lista oficial de tripulantes não apresenta nenhum militar com este nome (*A Tarde*, Salvador, 12 jul. 1945; *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, p. 1).

³⁶³ SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7.

possível utilizar os dois barcos a vela, estes intactos, situados a vante. Somente a maior parte das 20 balsas pôde ser aproveitada. Mesmo assim, lançá-las na água “foi feito na raça”, prevalecendo o “instinto de conservação” humano.³⁶⁴ “Foi necessário romper, uma a uma, as peias que as mantinham em seus berços”, sendo que “nenhuma estava provida de escape automático do tipo hidrostático”.³⁶⁵

Dirigindo-se ao picadeiro das balsas depois de livrar-se das escadas, Izidro encontrou-se com o grumete Geraldo Gadelha, a quem orientou para que o ajudasse com a soltura dos meios de salvamento. Ao mesmo tempo em que um de seus olhos permanecia concentrado na difícil faina, o outro focalizava um palco de estarrecedora dramaticidade. Ao subir nos tubos de torpedos para desprender seu próprio bote, percebeu vários cadáveres estendidos pelo convés. “Uns completamente deformados, outros sem braços, sem pernas. O marinheiro Benício estava com a ‘tampa’ do crânio fora, um braço quebrado, uma perna fora do lugar e o corpo aberto ao meio”. De igual maneira, o *scout* “sangrava” com as sérias avarias que o desfiguravam: “O mastro quebrado, o telêmetro de meia-nau com a parte superior para baixo, a popa aberta até a altura do canhão número 10, [...] arriado sobre o costado”.³⁶⁶

Dentro em pouco, o *Bahia* estaria em posição vertical, com a proa voltada para cima, formando com a superfície do mar um ângulo de 90 graus. Por causa da inclinação, o pessoal não mais podia pular na água, rolando pelo convés e indo parar na caixa de fumaça.

³⁶⁴ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

³⁶⁵ DIAS, 1998, p. 72.

³⁶⁶ SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7. Referência a Benício José da Fonseca.

Outros ficaram enganchados na saia da chaminé. Muitos chamavam por Deus; outros, pelos pais ou filhos. Era um clamor que fazia cortar o coração. Não podíamos suportar por muito tempo essa cena. [...]. Vi também a baleeira de bombordo com um total de 50 homens que, devido ao grande pânico, não conseguiram arriá-la. Quando o navio adernou para bombordo, morreram todos.³⁶⁷

Após ajudar a liberar sua embarcação e lançá-la ao mar, Izidro nadou até a mesma. Alcançando-a, tratou de amarrá-la a seus pés com o auxílio de um cabo. Não mais a largaria. Na sequência, procurou afastar-se do navio – cerca de 150 metros – com o intento de escapar do vácuo produzido pelo seu naufrágio, que ocorria com muita celeridade. Segundo ele, “imediatamente pulei para a balsa, verifiquei se tinha algum companheiro por perto, quando avistei Gadelha e tratei de socorrê-lo. Depois vieram mais dois. E foram chegando mais, até completar 19 pessoas”.³⁶⁸ Prestes a também abandonar o *Bahia* encontrava-se o suboficial Vaz:

Do convés superior [...], apelo para o Senhor do Bonfim, pedindo auxílio, e lanço-me ao mar pegando logo uma balsa onde já estavam dois marinheiros [...]. Sentando-me à borda, vi o nosso cruzador, com grande estrondo, ficar em pé, parecendo que tudo o que havia em seu interior corria para baixo e, em seguida, começou a afundar. Vi também marinheiros que lutavam contra as ondas em busca de balsas [...]. Alguns minutos depois, desaparecia o [...] cruzador [...], sepultado de pé.³⁶⁹

³⁶⁷ SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7.

³⁶⁸ Idem.

³⁶⁹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 27.

A agonia do navio não durou mais que cinco minutos. De lenta, sua descida tornou-se brusca nos instantes finais e, antes de sumir, ainda balançou levemente para um dos bordos. Sua rígida estrutura encouraçada não permitiu que se partisse ao meio, o que demonstra a qualidade das matérias-primas usadas pelos ingleses em sua construção. Por fim, o redemoinho gerado pelo soçobro arrastou para o fundo tudo o que estava nas redondezas, inclusive alguns homens que não haviam conseguido alcançar as embarcações. Somente com o *Bahia* já totalmente submerso foi que a superfície do mar voltou a mostrar-se relativamente serena.³⁷⁰ Torres Dias foi um dos últimos a saltar na água, procurando, em seguida, afastar-se do local: “Afundei [...]. Depois, chegou uma certa altura em que aflorei sem praticamente fazer qualquer esforço. Aí tinha uma balsa próxima. Nadei até ela. Já tinha dois naufragos lá; dois sobreviventes. Aí começamos a recolher tudo, pondo um pouco de ordem naquilo”.³⁷¹

Assim, de forma incompreensível e sob o olhar assustado do que havia restado de sua tripulação, o velho *Bahia* enfim encontrava merecido descanso após mais de 35 anos em serviço. Ele despedia-se da Segunda Guerra contabilizando 728 mercantes escoltados em seus quase 400 dias no mar.³⁷² Como estatística negativa, o primeiro capítulo da sua tragédia chegava ao fim com várias dezenas de mortos. Destes, alguns perderam a vida por não saberem nadar. Outros ficaram presos em compartimentos e desceram com o *scout*. Muitos, feridos gravemente, arquejaram até faltar-lhes o ar. A maioria, contudo, acabou trucidada pela explosão.³⁷³ Aos marujos poupa-

³⁷⁰ DIAS, 1998, p. 73.

³⁷¹ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

³⁷² MENDONÇA, 1996, p. 159.

³⁷³ DIAS, Lúcio Torres. *In*: COSTA, 1948, p. 3.

dos da catástrofe inicial, um segundo ato, ainda bem mais dramático, estava apenas começando.

Vivaldo Vaz registra que, “apesar da grandeza do desastre, o serviço de salvamento foi feito normalmente e com relativa calma. De acordo com o marinheiro José Luiz, havíamos jogado 17 balsas no mar. A minha, notei logo, estava furada. Ironia do destino, eu que sempre tapei furos”, acrescenta.³⁷⁴ Únicos meios de salvação disponíveis, elas eram de ótima confecção e estabilidade, fornecendo aos náufragos certa sensação de segurança. Porém, não mediam mais que três metros de comprimento por 1,5 de largura. Além disso, estavam totalmente submersas em função da superlotação – a capacidade de cada uma era de 12 pessoas –, deixando seus ocupantes mergulhados até pouco abaixo da cintura.³⁷⁵

Na ocasião em que o navio desapareceu, estava dentro d'água, junto de minha balsa, o suboficial Argemiro, que, não sei como, recebeu uma pancada de um pau na altura dos rins, e ele morreria afogado [...] se eu não o tivesse segurado pelos cabelos e pedido à balsa mais próxima que o recolhesse, porque a minha, além de furada, já estava com 12 homens. Fui atendido e o Argemiro passou a ser o mais antigo na mesma. Passado mais algum tempo, é visto o sargento Nolasco sobre umas tábuas – o que restava do alvo –, pedindo

³⁷⁴ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 27. De acordo com Vaz, José Luiz da Silva era marinheiro. No entanto, ele aparece na listagem oficial como grumete.

³⁷⁵ GAMA, 1982, p. 188. Segundo Gusmão ([199-], p. 23), o *Bahia* dispunha de 20 balsas ao todo, porém três delas não puderam ser jogadas ao mar.

que o tirassem dali. Trinta ou 40 minutos após o desastre, todos os sobreviventes estavam recolhidos às balsas [...].³⁷⁶

Feita a acomodação inicial e normalizada a taxa de adrenalina, tomou-se como providência seguinte proceder uma contagem dos naufragos com o propósito de dividi-los de forma mais equitativa entre os exíguos botes. Foi o capitão-tenente Sílvio Trilho da Silva quem teve a iniciativa, encarregando Vivaldo Vaz da custosa tarefa:

Sáímos remando para rodear as balsas e contar os homens nelas existentes, comentando as faltas daqueles de quem nos lembrávamos. Havia balsas com 20 homens e algumas com mais até. De volta, dei a resposta: éramos 272. Recebi da balsa do tenente Trilho mais um [...] e fiquei com 13 na minha. A do [...] Trilho, apesar de ter duas tábuas servindo de esparrilha, estava muito baixa. Às 11 horas, mais ou menos, vi a balsa do tenente Lúcio, que trazia a bordo o meu amigo suboficial Bianco que, muito nervoso, de mãos postas, disse: “[...] Vivaldo, tenha calma!”. Na [...] do tenente Naudy estava o guarda-marinha Barroso, que, em pé, no centro, muito animado, a todos entusiasmava [...]. Nessa [...] vinha também o [...] Durval, a quem recomendei: “Cobre esta cabeça, pois não tens cabelo e o sol te fará grande mal!”. Ele olhou-me, agradeceu-me e cobriu-a com o dólmã. [...] Se aproximou o [...] capitão de corveta Souto, que me perguntou se podia receber mais um [...]. Fiz ver que só havia lugar sobre o tambor de gasolina. Era o sargento Paranhos, que imediatamente [...] passou para a minha, tomando lugar no local indicado. Éramos agora 14 [...] na balsa. Não havia passado uma hora quando escuto a voz do

³⁷⁶ VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: COSTA, 1948, p. 27-8. Menção a Raymundo Figueira Nolasco.

Argemiro, que me dava ordem [...] para receber mais um [...]. Protestei, mas recebi o homem. Ficamos alagados. Mas como o recém-vindo declarasse que na balsa do Argemiro [...] estava melhor, mandei remar para junto do chefe, a quem mostrei nossa situação. [...] Fiz ver que [...] este ficaria só com 11 [...] e a sua [...] flutuava bem. Consegui, com isto, que o homem voltasse para o Argemiro. Ele achou ruim e passou a reclamar um pacote de alimento que o marujo levava para a minha balsa. Devolvi o pacote apesar dos protestos, porque nós ficávamos somente com oito pacotes.³⁷⁷

Após a redistribuição, cada balsa – sob a liderança de um oficial, suboficial ou praça mais antigo – alojou desconfortavelmente uma média de 16 indivíduos. Dos que se salvaram, apenas “nove eram oficiais, categoria mais duramente atingida, visto estarem suas acomodações localizadas na popa”³⁷⁸ Dentre os poucos se encontrava o chefe de máquinas Souto. Levemente ferido, ele era o sobrevivente mais graduado. Faziam-no companhia no rol de poupados os capitães-tenentes Hermílio Gusmão Castelo Branco e Moacyr Dantas Itapicuru Coelho (médico), os guardas-marinha Ayrton Barroso Pereira e Waldemar de Paiva e Almeida, além dos tenentes Naudy, Trilho, Vergueiro e Lúcio.³⁷⁹ Consoante este último, os marinheiros

³⁷⁷ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 28-9. Referência a João Bianco. O suboficial Durval Fernandes Chaves, por sua vez, era o fiel do navio. Na relação oficial, Arlindo Paranhos da Silva (assim citado por Vaz) é identificado com o prenome Armindo. Já Naudy Esteves é erroneamente citado pelo autor como Naldir Estevam.

³⁷⁸ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 410.

³⁷⁹ *ESTADO da Bahia*, Salvador, 13 jul. 1945. Uma das fontes menciona como membro do grupo de oficiais sobreviventes o capitão-tenente Ward Tavares (SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7).

estadunidenses igualmente se achavam entre os que se safaram: “O único contato que eu tive com eles foi justamente quando eu constatei que eles estavam em balsas diferentes e, horas depois do naufrágio, [...] acomodei todos quatro em uma [...] só”.³⁸⁰

Antônio Luiz Mosquito, aparentemente fazendo confusão com o nome do capitão de corveta Luiz Figueira Souto, recorda-se dos momentos iniciais após o afundamento, quando, por prioritária necessidade, antigas mágoas precisaram ser superadas:

A balsa já estava bem cheia. Seu comandante era o primeiro-tenente Vergueiro, dentista. Lembro que o sargento de Máquinas Luís Silveira Souto, de 1,95 metro de altura, um homem que sempre fora [...] muito rígido com seus subordinados, pediu ao [...] Vergueiro para entrar na balsa. Os outros ocupantes não gostaram muito, mas, naquela hora, todo mundo estava na mesma horrível situação. Silveira Souto estava de cueca, camiseta e com um par de sapatos tipo bombeiro. Todos estavam com água até quase a cintura.³⁸¹

Contando com a sorte, alguns náufragos tentavam combater os incômodos gerados pela longa imersão naquelas águas cálidas:

Vimos à distância um tambor de gasolina vazio, no mesmo instante em que entrava em nossa balsa um pedaço de espia de mais de 2,5 metros. Seguramos [...] e fomos buscar o tambor. Desfizemos a espia em

³⁸⁰ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004. Segundo fontes, os quatro marinheiros estadunidenses faleceram com a explosão e o naufrágio, portanto ainda na primeira etapa da tragédia (SCAVARDA, 1965, p. 21; GAMA; MARTINS, 1985, p. 412).

³⁸¹ SANTOS, Antônio Luiz dos. *In*: ISALTINO, 2017, p. 10.

cabos e amarramos o tambor à balsa. E assim, nós que estávamos com água até o umbigo, ficamos mergulhados apenas à altura das nádegas, o que melhorou, portanto, a nossa situação. [...]. Para melhor me abrigar do sol, cortei as pernas do [...] macacão e improvisei um lenço [...]. Os sapatos, botei-os fora para aliviar o peso.³⁸²

O restante das embarcações, no entanto, infelizmente não pôde ser contemplado com esse conforto extra, fruto da criatividade de Vaz – experiente homem da oficina do cruzador – e seus camaradas. Quanto aos recursos de salvação disponíveis, uma grande frustração. Antes do infortúnio, cada balsa dispunha de dois remos de madeira, uma quartola de 12 litros de água potável, um recipiente metálico estanque com dez caixas de ração desidratada da Diretoria de Saúde Naval, seis latas de leite em pó, seis bisnagas de pomada para queimaduras, gaze, ataduras e bastões de mercúrio cromo.³⁸³ Contudo, quando o marinheiro Sílvio, faxineiro da 2ª Divisão, desamarrou a quartolinha, despejou certa quantidade de água em uma lata e levou-a à boca com o intuito de bebê-la, logo a cuspiu. O sagrado líquido estava salobro. Em gesto enraivecido, o marujo bruscamente jogou-a fora.³⁸⁴

Os reservatórios de água tinham sido todos danificados pela explosão (e pela queda de uma altura de cerca de seis a oito metros), resultando na contaminação do seu conteúdo. Privados totalmente [...] como estávamos, somente uma esperança nos restava: as chuvas.

³⁸² VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: COSTA, 1948, p. 27.

³⁸³ GAMA; MARTINS, 1985, p. 413.

³⁸⁴ VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: COSTA, op. cit., p. 29. Referência a Sílvio do Nascimento.

Os alimentos disponíveis nos eram praticamente inúteis, dada a falta de água e o fato de se acharem quase todos deteriorados. Eram muito impróprios para a situação em que nos encontrávamos, visto serem todos desidratados.³⁸⁵

Os gêneros aos quais Lúcio faz alusão consistiam basicamente de bolachas e do citado leite, acondicionados em latas hermeticamente fechadas. Assim como ocorreu com a água, a maioria destes vasilhames foi arrebentada e atirada à distância pelo deslocamento de ar causado pela explosão. O extravio das rações, entretanto, não se constituiu na principal apreensão. Afinal, “a alimentação é o item de menor importância na sobrevivência no mar. [...]. Uma pessoa normal, [...] sadia e também não idosa [...] tranquilamente pode permanecer de dez a 15 dias [sem comer], mas com meio litro de água por dia.”³⁸⁶ Já com os poucos e elementares medicamentos, fez-se o possível para aliviar a dor dos feridos, que inicialmente não eram em grande número. Em geral, apresentavam fraturas e queimaduras.

Depois que eu passei por essa experiência, eu me dediquei durante algum tempo a estudar e proporcionar à Marinha alguma coisa em termos de salvação. Uma [...] um pouco melhor que aquela com a qual contamos; aquela [...] dura experiência. As balsas americanas tinham um equipamento riquíssimo: anzóis para pescar, pó para afugentar tubarão, água enlatada – como se fosse uma latinha de cerveja. Mais: equipamento de sinalização, foguetes envolvidos em parafina – que podem molhar, não precisam de fósforo – [...], foguete verde, amarelo, azul, esprelhados... [...] Eles forneceram a parte que dizia respeito

³⁸⁵ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 410.

³⁸⁶ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

a equipamento técnico. Agora, a parte de salvação, não. Nós poderíamos ter solicitado. Forneceram *radar*, *sonar*; quanto mais um negócio desses. Comparado ao preço de um *radar*, é uma ninharia. Faltou à nossa Marinha a vigência e a capacidade de imaginar situações.³⁸⁷

Além das rações e materiais inadequados, “as balsas não dispunham de meios de propulsão, sendo os dois pequenos remos empregados apenas para orientá-las em relação às ondas”.³⁸⁸ Cogitou-se a alternativa de tentarem alcançar Fernando de Noronha, mas, insensata, a ideia logo foi abandonada. Desde o início, “o tenente Trilho nos aconselhou que ficássemos todos juntos, pois, mesmo não tendo pedido socorro, este viria, porque de três em três horas o navio se comunicava com o comando da Força”.³⁸⁹ A medida parecia válida, ainda que duas balsas, um pouco mais distantes, infelizmente não tenham conseguido unir-se às demais. Próximos uns dos outros, os homens manteriam o moral elevado e facilitariam sua ansiada localização e resgate. Afinal de contas, era provável que ao menos uma das aeronaves que sobrevoavam suas cabeças os avistasse. Em

³⁸⁷ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004. Não foi apenas o depoente que se dedicou à questão. Os estudos do almirante médico Darcy de Souza Medina, especialista mundial no assunto, levaram a Marinha a adotar muitos dispositivos, alimentos e medicamentos, já fabricados pela indústria nacional: pó espanta-tubarão, pó marcador, colete salva-vidas, balsas pneumáticas com abertura automática na água, além dos IPT, que transformam a água salgada em potável (GAMA, 1982, p. 194-5).

³⁸⁸ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 410.

³⁸⁹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 28; AFUNDAMENTO do *Baía* pelo submarino apresentado à Argentina. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 1.

tráfego intenso, uma média de 30 a 40 aviões passavam pela área a cada 24 horas.³⁹⁰

De fato, como previu o jovem oficial, a primeira possibilidade de salvamento surgiria em um curto espaço de tempo:

Passam sobre nós dois aviões. Era a nossa salvação. São levantadas camisetas nos punhos dos remos e os aviões continuaram seu caminho sem nos ver. Dando ânimo ao pessoal, o [...] Trilho, com uma bússola que apanhara em uma baleeira, disse-nos que estávamos muito afastados do local do desastre, para onde deveríamos voltar, pois ali seríamos procurados e, onde estávamos, a correnteza nos levava para oeste. E concluindo, disse: “Eu vou, quem quiser que me acompanhe”. E as 15 balsas que ainda se encontravam juntas seguiram, animadas, para a esperança de encontrar a salvação.³⁹¹

Assim, com a ajuda dos remos e mergulhando os braços na água, fez-se uma tentativa de regressar ao local de origem. Crentes em um rápido recolhimento, os naufragos não pouparam energias. Sobre a referida corrente marítima que os afastara da região do socorro e, conseqüentemente, da inicial chance de resgate, Torres Dias faz uma resumida descrição:

A corrente Equatorial [...] vem da Antártida, passa ao longo da costa da África, [...] se aquecendo [...], e ali no golfo da Guiné [...] é jogada para oeste, cruza o Equador e ela se divide em dois ramos: 10% da corrente descem: é o ramo brasileiro. Os outros 90% continuam: a chamada corrente das Guianas. Guianas,

³⁹⁰ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

³⁹¹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 30.

Caribe, entra pelo golfo do México, passa imprensada entre Cuba e Flórida, vai pelo Atlântico Norte até chegar à Noruega. Chega com temperatura para evitar que os portos noruegueses congelem no verão.³⁹²

Apesar de disporem da bússola – com seu suporte desvendou-se estarem a cerca de 80 milhas dos penedos de São Pedro e São Paulo –, os sobreviventes se achavam desprovidos de relógios, baseando-se apenas pela posição do sol para terem uma noção de tempo.³⁹³ Nestas primeiras horas pós-naufrágio, a despeito da natural angústia, eles exibiam certa calma e equilíbrio. Por incrível que pareça, havia até certo humor por parte de alguns. Acreditavam que, uma vez de volta ao sítio da tragédia, o Gravata, apelido carinhoso pelo qual era conhecido o *Rio Grande do Sul*, sob o comando do capitão de fragata Américo Jacques Mascarenhas Silveira, brevemente chegaria em socorro do seu irmão.³⁹⁴

No entanto, a ocorrência de um fato inusitado pôs fim à ansiedade e euforia, mostrando-se ser o principal transtorno até aquele instante enfrentado pelos naufragos do *Bahia* após a perda do seu velho cruzador. A narrativa do suboficial Vaz é cheia de dramaticidade:

A desgraça nos rondava. Por todos os lados, depois de umas duas horas, apareceu-nos uma grande área, que avalei em uns mil metros quadrados, coalhada de caravelas e águas-vivas que mais parecia lama, tal a

³⁹² DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

³⁹³ GAMA, 1982, p. 189.

³⁹⁴ Para diferenciar-se do *Bahia*, o *Rio Grande do Sul* tinha uma faixa preta semelhante a uma gravata pintada em uma de suas chaminés, fato que inspirou os homens a apelidá-lo dessa forma (DUARTE, 1968, p. 361).

quantidade destes bichos. [...]. Todos tivemos de bater os pés e as mãos [...]. Sofremos queimaduras horríveis e, em consequência, tivemos muita febre. Mas conseguimos transpor esse obstáculo e seguimos até que o tenente Trilho ordenasse “alto”, por termos alcançado o objetivo.³⁹⁵

Retornando ao lugar o qual presumiam ser a estação 13, os marujos uniram as balsas de forma improvisada com seus cintos de lona, já que não dispunham de cabos apropriados.³⁹⁶ Estafados após todo o esforço empreendido, alguns buscavam recuperar o fôlego, enquanto outros, ainda demonstrando boa disposição, especulavam sobre as causas da explosão. Longe de ser assimilado, o golpe insistia em desafiar seus pensamentos. Dentre as necessidades básicas que começaram a se manifestar, a sede indubitavelmente foi a maior de todas:

Depois de distribuir as minhas duas rações para 14 homens, preparamo-nos para passar a noite, confiantes na misericórdia Divina. Em minha balsa, o barbeiro, que estava aflitíssimo por um pouco d'água, descobriu que na balsa ao lado, a do [...] Naudy, tinha água. Pedia. Só um pouquinho, implorava ao tenente. Tal era a agonia do pobre que muitos desejavam sua morte, para que terminassem os seus sofrimentos. Mas este negou, pois ela era pouca e salobra. Também pedi água para o infeliz e, ante a recusa, pedi que soltassem a minha balsa porque então preferia somente o auxílio de Deus. À vista disso, o tenente resolveu nos

³⁹⁵ VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: COSTA, 1948, p. 30. Em outras versões, o ataque de águas-vivas teria acontecido na tarde do segundo ou terceiro dia. É possível, porém, que mais de uma investida destes seres contra os náufragos tenha ocorrido (DIAS, Lúcio Torres. *In*: COSTA, 1948, p. 4; DIAS, Lúcio Torres. *In*: GAMA; MARTINS, 1985, p. 411).

³⁹⁶ GUSMÃO, [199-], p. 24.

dar um pouco de água, para o que lhe demos uma lata de aveia, que voltou com o suficiente para acalmar o infeliz e mitigar a sede de outros. Eu dispensei [...]. Mastigava cortiça e isso me tirava a sede.³⁹⁷

Não obstante tantos reveses, todos conseguiriam resistir ao primeiro pôr do sol. Porém, “a aproximação da noite foi por todos temida”. Afinal, esta consistia em um “período de 12 horas durante o qual seria impossível sermos avistados, pelo fato de não dispormos de [...] sinalização noturna”.³⁹⁸ Ao contrário do forte calor tropical – marcante, apesar do solstício –, o frio alísio da noite era agravado pela inexistência de qualquer tipo de proteção contra intempéries. Além disso, “os primeiros sinais de fadiga já se faziam sentir [...], sem termos nem ao menos a comodidade de um apoio para as costas”.³⁹⁹ Neste cenário, dormir era impraticável. Em vez de promover descanso, a má acomodação extenuava-os ainda mais. Sem hesitar, não é exagero declarar que aquelas duras condições de sobrevivência faziam do *Bahia* um luxuoso transatlântico.

Quando os companheiros já estavam demonstrando debilidade, nós os colocávamos deitados no centro [...], com os nossos corpos servindo de anteparo. A água ficava mais ou menos tranquila dentro da balsa; eles ficavam apenas com a cabeça fora da água. Era uma espécie de cobertor líquido. E a água ali chega a atingir temperaturas de 28 graus. Era muito quente, como uma compensação por tantas adversidades, tanta tortura.⁴⁰⁰

³⁹⁷ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 30-1.

³⁹⁸ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 410.

³⁹⁹ Idem.

⁴⁰⁰ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

Foi exatamente no sepulcral silêncio noturno, quando se tentava dar um pouco de conforto àqueles que se achavam em situação mais preocupante, que o pior aconteceu: a primeira morte. Ocorrida no bote do comandante Souto, ela abalaria profundamente o moral dos rapazes. “Era um telegrafista [...], a quem as balas de metralhadoras haviam atingido a cabeça e que chegara [...] afirmando que pedira SOS, o que nós sabíamos não ser possível”.⁴⁰¹ Infelizmente não conseguimos encontrar um documento que registrasse o nome desta vítima. “Dá-se também, nessa noite, o primeiro caso de loucura: o suboficial Menezes, em outra balsa, dizia ver navios da classe M e, em toda força, queria se jogar na água para ir a bordo deles e trazer socorro para os outros”.⁴⁰² O quadro só se agravaria no decorrer dos dias.

Como estes fatos podiam afetar o espírito do pessoal [...], que felizmente até então estava calmo, pedi para soltar a minha balsa e ficamos sobre remos, procurando sempre ficar perto das outras. Em certa hora nos perdemos e, aos nossos gritos, que eram respondidos pelas outras balsas, pudemos nos orientar e voltar ao ponto de partida.⁴⁰³

Ao raiar do dia 5 de julho, no entanto, os remanescentes do *Bahia* tiveram outra surpresa. Na madrugada, a ação do mar e dos ventos arreventou as amarras que mantinham as balsas interligadas, dispersando-as e fazendo-as formar grupos menores.⁴⁰⁴ Com o tempo elas continuariam se separando até ficarem totalmente isola-

⁴⁰¹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 31.

⁴⁰² Idem. Menezes é identificado pelo autor como sendo Nemésio Ramos Figueira.

⁴⁰³ Idem.

⁴⁰⁴ GAMA, 1982, p. 189. Segundo Antônio Luiz dos Santos, os cabos foram soltos propositalmente, uma vez que os mesmos, com o mar mais bravo, sofriam trancos, podendo danificar as balsas (MONTEIRO, 2010, p. 51).

das umas das outras. Além disso, mais uma vez o frio cedia espaço ao calor, gerando vários casos de insolação. Afinal, fazia 24 horas que estavam à deriva. Logo cedo foi distribuída a racionada alimentação. Desde a véspera, havia-se decidido que as refeições seriam feitas em apenas dois momentos: pela manhã e ao cair da noite. Em pouco tempo, porém, “as rações [...] passaram a ser rejeitadas. A garganta seca não permitia ingeri-las. Para estimular a salivação, uns mascavam botões arrancados das vestes; outros, pequenos chumaços de gaze”.⁴⁰⁵ A sede, mais que nunca, foi invadindo aqueles seres. Sem água, torcia-se pelas chuvas. O bom clima, contudo, não fornecia nenhuma perspectiva de ela aparecer. Muitos certamente lembraram-se saudosos do nublado alvorecer quando partiram do Recife.

A necessidade de ingerir alimentos rapidamente cedeu lugar à imperiosa, inadiável e angustiante ânsia de refrescar nossas gargantas ressequidas. A salivação ia gradativamente diminuindo e os borrifos de água salgada, que nos momentos de distração deixávamos atingir nossos lábios, aumentando ainda mais a sensação de desespero. E dizer-se que ali, ao [...] alcance, estava o elemento líquido que, com uma simples transformação física, possibilitaria o nosso alívio, a nossa redenção. O martírio da sede é uma das mais duras provas a que o espírito do homem pode ser submetido.⁴⁰⁶

Enquanto isso, a ponte aérea sobre eles continuava ativa. Só naquela manhã haviam sido quatro minúsculos pontos cruzando o céu em intervalos regulares. Por todo o tempo, segundo o grumete Hélio de Almeida, “o roncar daqueles aviões era o único conforto na

⁴⁰⁵ DUARTE, 1968, p. 361.

⁴⁰⁶ DIAS, Lúcio Torres. *In*: GAMA; MARTINS, 1985, p. 410-1.

solidão do mar”.⁴⁰⁷ Lamentavelmente, entretanto, a grande altitude não permitia às aeronaves notarem as ínfimas balsas na vastidão atlântica. Em um ato de ingratidão involuntária, os monitorados nada podiam fazer por seus monitores. Naquela altura, os náufragos acreditavam que a ausência do *Bahia* na estação 13 já tivesse sido percebida. Afinal, sua última mensagem de rotina fora enviada no dia 3. Não era possível que a base no Recife considerasse a falta de notícias do cruzador um comportamento normal. “Todos estavam conscientes de que o ponto do desastre era perfeitamente conhecido das autoridades navais, além de que as correntes e ventos, perfeitamente estudados”.⁴⁰⁸

O nosso aspecto ainda era bom. O barbeiro acabara de sofrer. Estava morto! Este fato me preocupou e procurei dele dar conhecimento aos outros. Mandeí remar em direção à outra balsa e, ao nos aproximar dela – a do tenente Naudy –, comuniquei o que se passou e pedi que amarrassem as balsas. Aceito o pedido, passei-lhe um cabo de quatro metros [...] que o tenente resolveu aproveitar para emendar o estrado de sua balsa, que estava quebrado. O reboque, por proposta do guarda-marinha Barroso, seria feito com os nossos cintos emendados uns aos outros. [...] Esperamos que reparassem o estrado. Ficamos um pouco afastados. Terminado o serviço, quando contávamos com o reboque, o tenente ordenou remassem adiante, o que motivou protestos dos nossos. Acalmei-os dizendo que, para nós, bastava a proteção de Deus e que o cabo feito de cintos pouco tempo resistiria aos trancos do

⁴⁰⁷ ALMEIDA, Hélio de. In: *Estado da Bahia*, Salvador, 13 jul. 1945.

⁴⁰⁸ DUARTE, 1968, p. 361.

mar. E, virando o rosto para o outro lado, mandei que lançassem o corpo do Jairo, o barbeiro, ao mar.⁴⁰⁹

Nestas circunstâncias, seria o mar o local mais adequado para o descanso eterno de um marinheiro? Com o desencadeamento dos óbitos, o otimismo da marujada foi irreversivelmente se esvaindo. Primeiro iam-se os mais velhos e os feridos, seguidos de perto pelos mais jovens, que já não mais exibiam a boa saúde e disposição de outrora:

Outras balsas passam longe e nem distinguimos os seus tripulantes. Uma que estava mais próxima tinha um homem em pé, que pareceu-me ser o meu colega Oscar. Chamei-o. [...] Era a [...] do [...] Mosquito, e trazia um [...] morto. Mosquito mostrava-me o cadáver – um sargento – e eu mandei que o lançassem ao mar, o que foi feito com o respeito que lhe era devido. Mosquito tinha três latas de leite e, ao saber que não tínhamos nenhuma, deu-nos uma, que abrimos e fizemos da tampa colher. Cada um [...] tomou uma colher de leite e comemos dois pacotes de vitaminas. Amarramos nossa balsa à do sargento [...] com um cabo de reboque que nos foi passado. Essa [...] que, a princípio, estava com 20 homens, já perdera um e tinha dois passando mal, deitados no fundo.⁴¹⁰

Às 16 horas ocorre o primeiro óbito na balsa do tenente Lúcio. Era o mais velho deles, suboficial João Bianco, que trocava a aflição pelo repouso infinito. Rodeados por dezenas de tubarões, companhia constante naqueles dias, os militares acharam por bem não se desfazer imediatamente dos despojos. Tinham receio de excitar os

⁴⁰⁹ VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: COSTA, 1948, p. 32.

⁴¹⁰ *Ibidem*, p. 33. Trata-se do suboficial Oscar José dos Santos.

bichos e gerar uma carnificina. Só o faziam ao cair da tarde, quando os animais já tivessem se saciado.⁴¹¹ Não muito grandes – de 1,5 a dois metros – e identificados como da espécie cabeça-chata, eles apareceram logo no primeiro dia, ao entardecer. Nem mesmo à noite abandonavam os naufragos e, em alguns casos, tentavam derrubar suas vítimas das embarcações com violentas rabanadas.⁴¹² Conforme relatado por Vaz em seu diário,

os tubarões [...] não deixavam de nos seguir e [...] muitas vezes roçavam no casco da balsa. Que não os apunhalassem, era a minha recomendação. O sangue do bicho ferido poderia atrair muitos outros e os resultados seriam desastrosos. Felizmente tínhamos a bordo o [...] Paranhos, que a tudo estava atento. Foi um elemento de grande valor até o fim. Graças a ele eu podia, às vezes, descansar um pouco.⁴¹³

No citado bote de Bianco, quase que simultaneamente, também se despedia da vida o terceiro-sargento sinaleiro Armando Flamarion Coelho, vítima de dores insuportáveis geradas por graves ferimentos. Neste momento, o tenente Tavares fez uma prece e pediu aos demais que fizessem o mesmo. As balsas foram mantidas ligadas umas às outras e os dois cadáveres foram arremessados ao oceano no fim da tarde, como já mencionado.⁴¹⁴

⁴¹¹ CEM horas de sofrimentos com a onda sinistra dos tubarões. *Estado da Bahia*, Salvador, 13 jul. 1945; GAMA, 1982, p. 190.

⁴¹² DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004; DIAS, Lúcio Torres. In: COSTA, 1948, p. 4.

⁴¹³ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 32.

⁴¹⁴ SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7. Menção a Ward Tavares.

À noite, o mar continuava bravo, e o vento forte e frio separou as balsas. Todas ficaram isoladas. Às 21 horas, um dos homens da balsa de José Izidro começou a delirar e pedia água. A agonia durou a noite inteira e, às primeiras horas da manhã [...], morreu de sede. O corpo foi jogado ao mar. Antes do meio-dia, outros dois morreram. O dia acabaria com mais duas mortes. Nenhum sinal de socorro. Às 22 horas, outro alarme maior, com uma movimentação que chegou a virar a balsa. “Alguns estavam quase loucos e passavam de um lado para o outro. Pedi que tivessem calma e seis deles sentaram embaixo, na parte [...] que fica mergulhada n’água, apoiando os braços na parte flutuante. Quando amanheceu o dia, todos estavam mortos.”⁴¹⁵

Testemunhando a derrota de tantos companheiros, os naufragos lutavam de maneira desesperada pela manutenção dos sentidos. Diante das torturas físicas e psicológicas que os minavam, cerrar os olhos poderia representar o fim. Assim, buscando “combater os efeitos do sol, [...] molhavam seguidamente a cabeça e protegiam a nuca com peças de roupas retiradas dos mortos, antes de serem seus corpos lançados ao mar”.⁴¹⁶ Nenhuma medida, no entanto, era capaz de driblar todos os tormentos e vulnerabilidades a que estavam sujeitos:

Um marinheiro que muito auxílio nos prestara vinha remando e, soltando o remo ao mar, disse-me baixinho: “Ele já foi”. Olhei e vi o remo longe, levado pela correnteza. Nada podíamos fazer para apanhá-lo e ficamos só com um. O marinheiro tem umas contrações, olha-me com olhar esquisito e diz: “Eu já vou”; e lança-se ao mar. Eu e o corneteiro conseguimos com grande dificuldade apanhá-lo e, nessa operação,

⁴¹⁵ SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7.

⁴¹⁶ DUARTE, 1968, p. 361.

quase que o corneteiro vai-se embora também. O pobre homem estava completamente louco. Começou a cometer desatinos. [...] Procurávamos acalmá-lo quando finalmente se lança outra vez ao mar. Nada uns dez metros e afunda bruscamente. Manchas de sangue tingem a superfície da água naquele local: os tubarões haviam-no apanhado.⁴¹⁷

Foi na passagem para o terceiro dia que os casos de delírio e loucura se multiplicaram de forma mais assustadora. A sede – associada à insolação, febre e vômitos – dava, assim, o seu golpe fatal. Enquanto alguns balbuciavam palavras incompreensíveis e desconexas, outros, seguindo o exemplo do suboficial Menezes, passavam a “enxergar” familiares e navios inexistentes. Vários bebiam a própria urina e grandes goles de água salgada, acelerando o seu fim. Já os que estavam em piores condições agiam com extrema violência e tentavam estrangular-se, precisando ser amarrados pelos que ainda conseguiam reunir forças. À noite, quando a vigilância sobre estes infelizes relaxava, eles saíam nadando para o nada e sumiam definitivamente na escuridão.⁴¹⁸

A sede [...] tem uma capacidade de destruição de seu raciocínio; da sua capacidade mental. Você passa a ficar sujeito a fantasias, coisas hipotéticas, e você fala e age em função dessas fantasias, que naturalmente decorrem daquele desejo. Muitos [...] diziam: “Eu vou pegar aquele ônibus ali. Aquele ônibus passa em frente de casa”. São visões. Nós tentávamos segurar [...], pedíamos calma, às vezes até com luta corporal. Isso durante o dia. À noite, a escuridão era total. Muitos

⁴¹⁷ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 32-3.

⁴¹⁸ GAMA, 1982, p. 190; GUSMÃO, [199-], p. 24; VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 34.

indivíduos [...] saíam sorrateiramente. Quando começava a clarear, nós perguntávamos: “Cadê fulano?”. Ele já tinha ido pegar o ônibus.⁴¹⁹

Uma das situações mais tristes e fortuitas sucedidas naquela fria madrugada de imensas ondas envolveu ocupantes das embarcações do suboficial Vivaldo Vaz e do sargento Antônio Luiz:

O jogo da balsa não nos dava um momento de descanso e o Fumaça, que só tinha uma camiseta no corpo, veio se encostar a mim para se esquentar. Em dado momento há um grande barulho na minha balsa e na do Mosquito. Em cada uma delas, e ao mesmo tempo, havia enlouquecido um homem. Um deles era o corneteiro. Quiseram trocar de embarcação. Havia se jogado no mar e estavam agarrados um ao outro. Isso provocava gritos horrorosos. De minha balsa o [...] Paranhos e o sargento Adervaldo procuravam resolver a situação, mas nada pôde ser feito e os homens desapareceram.⁴²⁰

Sexta-feira, 6 de julho, terceiro dia da agonizante espera. Com o sol abrasador e o mar calmo, os oito tripulantes restantes no bote de Lúcio improvisavam um anzol com uma argola de prender chaves, amarrada a tiras de pano. Afinal, as rações estavam quase esgotadas e um mísero peixe significava muito àquela altura. Em vão; não funcionou.⁴²¹ Os aviões continuavam a passar sobre eles,

⁴¹⁹ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

⁴²⁰ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 33-4. Fumaça, alcunha do marinheiro Moacyr Saturnino da Silva. Apresentado por Vaz como Adervaldo Carneiro da Silva, o sargento aparece na lista da Marinha como Aderval Carreiro da Silva.

⁴²¹ CEM horas de sofrimentos com a onda sinistra dos tubarões. *Estado da Bahia*, Salvador, 13 jul. 1945.

agora possivelmente um pouco mais distantes. Isso demonstrava que as balsas, mesmo sofrendo a força da corrente oceânica, conseguiam permanecer relativamente próximas à estação imaginária. No entanto, é simplesmente incompreensível que nenhuma daquelas aeronaves pudesse perceber que algo de errado havia ocorrido com um de seus raros contatos marítimos e chamasse a atenção para isso nas dezenas de relatórios de voo que diariamente chegavam ao Recife.

Restava a nós a esperança dos aviões passando. [...] Eles deviam receber instruções ao decolar de Dacar para que, ao passar pelas diversas estações, mantivessem o contato obrigatório radiofônico (diariamente, às 12 horas): “Está tudo bem [...]. Estamos em boas condições etc.”. Para isso é que nós estávamos estacionados e com aquele equipamento eletrônico todo. Mas depois eu vim saber que os aviadores [...] não estavam “dando muita bola” para esses recursos que a Marinha americana, às nossas custas, estava proporcionando a eles. [...]. Fomos vítimas de uma omissão clamorosa.⁴²²

Além do tráfego aéreo, outros elementos continuavam a fazer parte da rotina dos naufragos: ondas picadas e alísios violentos; companhia de indesejáveis barbatanas e noites em claro; perversa alternância entre frio e calor; profundo desânimo e silêncio; loucura, espasmos e mortes; muitas mortes. Como se não bastasse ter de enfrentar a ação de tantos fatores externos sobre seus organismos, os são, agora, também tinham de se defender de mais outro: as investidas daqueles que haviam perdido o juízo:

⁴²² DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

Olhávamos uns para os outros, como que procurando adivinhar quem morreria primeiro. [...] Durante a noite, [...] até soco teve de servir de remédio, pois os loucos, da água, queriam agarrar os que estavam na balsa. O sargento Carvalho já dava sinais de loucura. Trouxe-o para perto de mim e comecei a refrescá-lo a cabeça com água e, molhando a camisa, mandei que conservasse sobre a cabeça e o pescoço. Ele melhorou, embora não houvesse lugar onde se sentisse bem, queixando-se constantemente de fortes dores nas pernas. Mais dois [...] que vinham passando mal morreram e, retiradas as roupas para serem aproveitadas, foram lançados ao mar. Já tínhamos perdido seis homens. Escrevi meu nome e endereço na lata de mantimentos e todos os dias eu escrevia, também, a data. [...]. O Sílvio, com duas latas na mão, sem a camiseta, que colocara na boca de uma delas para servir de filtro, dizia: “Água do mar filtrada não é assim tão salobra”. [...] Cheguei a levar um gole à boca, mas logo cuspi, porque tive medo [...]. O leite que sobrara [...] estava inutilizado: um infeliz que enlouquecera havia enchido a lata com água do mar. Tivemos uma noite clara, muitas estrelas, muitos tubarões [...].⁴²³

Na balsa de Mosquito, mais cenas aterradoras se desenrolavam, apesar de o desportista impelir a turma a “vender caro a vida”:

[...] O sargento Alcântara queria se atirar na água. Eu o agarrei e lutei com ele. Tive de lhe dar um nocaute. [...]. Ele se acalmou, mas naquele mesmo dia morreu sobre as minhas pernas. Fiz uma prece para ele, esperei seu corpo enrijecer o máximo e procurei jogá-lo onde não parecia haver muitos tubarões. [...]. Um [...]

⁴²³ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 34-5. Referência a Antônio Ferreira de Carvalho.

me chamava para ir com ele para Friburgo. Daí caiu na água. A sorte era que o mar estava tranquilo, na preamar. Então o peguei de volta. [...] Um marujo, com frio, pediu que o taifeiro ficasse de costas para que ele colocasse ali suas pernas. Um outro também quis a mesma coisa. O primeiro deu um tapa no segundo, que revidou, enlouquecido.⁴²⁴

A madrugada do terceiro para o quarto dia foi a mais trágica de todas, computando-se o maior número de óbitos. As *causa mortis* eram as mais diversas: inanição, desidratação, afogamentos e ataques de predadores. Ao raiar do dia 7, vários claros podiam ser observados na balsa do tenente Lúcio. Para os náufragos, este dia simbolizava o salvamento certo, pois contavam eles com o aparecimento do *Rio Grande do Sul*, que deveria, pela manhã, rendê-los na estação 13.⁴²⁵ Como as anteriores, aquela era uma ardente alvorada. Em função das nuvens esparsas, não havia o menor sinal de chuva e o oceano mostrava-se consequentemente plácido. Trilho, seguramente um dos mais lúcidos e serenos nos instantes iniciais, já não exercia a mesma liderança. Desvairado, sequer era capaz de governar a si próprio.⁴²⁶ Assim como ele, os sargentos na balsa de Vaz achavam-se em estado gravíssimo.

O [...] Adervaldo estava desfigurado, [com os] olhos fundos e muito nervoso. Um cabo eletricista passava mal, porém estava calmo. Lembrei-me que, nesse dia, às 6 horas, o Gravata chegaria ao posto 13 e que, ao meio-dia, estaríamos salvos. Eles fingiram acreditar. Em dado momento o Sílvio pede-me a faca e eu ia

⁴²⁴ MONTEIRO, 2010, p. 52-3. Ao que parece, o cabo José Silva Alcântara Filho.

⁴²⁵ DIAS, Lúcio Torres. In: COSTA, 1948, p. 5.

⁴²⁶ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 35.

passá-la, mas fui impedido pelo [...] Paranhos, que me diz: “Não faça isso, que ele está louco. Ouça o que ele diz”. E ouvi: “Preciso cortar alguém para beber sangue”. O Sílvia era um homem muito forte, mas confiante em Deus. Resolvi chamá-lo à razão, recomendando ao Paranhos que o abatesse com o pau que remava [...] em caso de reação por parte do Sílvia. Lembrando-me que no primeiro dia [...] lamentara a morte de Netuno, [...] que fora o único da sua divisão que não fora salvo, chamei-o e disse-lhe que [...] o cachorro que ele tanto estimava precisava ser socorrido. Que ele nos auxiliasse, que fosse remar um pouco. Sílvia olhou-me com olhos vidrados e, sem uma palavra, sentou-se no fundo [...], entre os sargentos Carvalho e Adervaldo, que também passavam mal. Entre estes dois houve uma disputa por melhor lugar (que não havia) e que acabou em agressão física. [...]. Adervaldo, meu bom auxiliar a bordo do *Bahia*, lança-se ao mar, mas [...] pude segurá-lo novamente para dentro [...]. Puxei conversa com ele. Falei-lhe da sua família. Refresquei-lhe a cabeça e ele melhorou. Quanto ao Carvalho, fomos obrigados a amarrá-lo e, como ainda estivesse dando muito trabalho, recomendei ao Adervaldo que tomasse conta dele. [...]. No outro extremo da balsa morre o Sílvia, que é lançado ao mar. Divide-se a ração e eu não comi. Não tinha fome nem sede. Tinha medo de ficar paralisado e então mexia com os pés, que estavam submersos. Para evitar a sede, mastigava cortiça. Ao cair da tarde, morre o [...] Carvalho, que, depois de despido, é lançado ao mar.⁴²⁷

No quarto dia à deriva, restavam oito homens na balsa do jovem Izidro. Alguns deliravam. Muitos já não tinham crença no salvamento e permaneciam calados. Eram constantes os apelos por

⁴²⁷ VAZ, Vivaldo da Rocha. *In*: COSTA, 1948, p. 35-6.

uma hidratação que não existia. Um auxiliar do mestre d'armas bebia água do mar. À medida que a noite avançava, aumentavam os gritos de desespero. Um dos mais sedentos, o primeiro-sargento maquinista Firmino Rodrigues do Nascimento tentou jogar-se no oceano e iniciou um grande tumulto. Depois de ríspida discussão – retirando-se forças não se sabe de onde –, estabeleceu-se uma calma aparente. Supostamente esgotando suas derradeiras energias com o tolo e inútil embate, isolou-se dos parceiros. Passado certo tempo, ouviu-se um brado de ajuda. Na escuridão, Izidro tocou os ombros de cada tripulante e contabilizou apenas sete. Naquela noite, mais dois faleceram. Ao amanhecer do quinto dia, após algumas orações, seus cadáveres foram dispensados.⁴²⁸

A todo momento mirando o horizonte, os sobreviventes rezavam pelo surgimento do socorro. Cheios de expectativa, procuravam não desviar a atenção para as terríveis cenas que se sucediam no interior das embarcações. As horas se passaram, os raios solares foram minguando e o Gravata não apareceu. Assim, com o crepúsculo vespertino, foi-se a última gota de esperança aos náufragos restantes do *Bahia*.

Anoiteceu e, embora o Adervaldo se mostrasse calmo, amarrei-o para que não se jogasse ao mar. Já me sentia abatido e recomendei ao [...] Paranhos: “Não me lancem ao mar sem verificar se realmente estou morto, porque às vezes eu perco os sentidos”. E acrescentei: “O que está no meu bolso direito é meu. Tire para você 200 cruzeiros e o resto entregue à minha mulher. A carteira que está no bolso esquerdo é do Adervaldo. Se ele morrer, entregue à senhora dele”. O [...] Adervaldo sofre grandes contrações e tive que

⁴²⁸ SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7.

fazer com que ele ficasse sentado no fundo [...], com as mãos amarradas, porque ele me batia a todo o momento. Mais tarde, passando minhas mãos sobre as dele, senti que estavam inchadas e resolvi por isso desamarrá-lo. Vendo-se solto, passou a gesticular muito e, como aqueles gestos se dirigiam a mim, cheguei a me arrepender de tê-lo desamarrado.⁴²⁹

João Batista Bouth do Vale, à época marinheiro maquinista de 2ª classe com seis anos servindo à Armada, era um dos poucos que insistiam na batalha contra o último suspiro:

As balsas iam ficando vazias... Os companheiros iam morrendo. Muitos rezavam pedindo que fosse o próximo a ir para o Céu... Foram [...] dias longos e penosos. Na minha [...] havia [...] apenas quatro, e um estava com a perna amputada a frio. [...]. Milton, marinheiro de 1ª classe, eletricista, queria que todos fossem até sua casa... Ele via a poucos metros da balsa. Gritava que lá todos teriam jarras d'água gelada e muita comida. Foi e levou alguns. [...]. Os tubarões rondavam [...]. Milton, como os outros, eram trágicos em segundos. [...]. Já não tínhamos forças nem para abrir os olhos.⁴³⁰

Um autêntico massacre humano. Não há outra definição para aquele horrendo quadro em curso na imensidão atlântica. Se ao anoitecer do dia 5 era rara a balsa que não contava, ao menos, com um óbito, na aurora do domingo, dia 8, cada uma não possuía mais que quatro ou cinco ocupantes.⁴³¹ Os que ainda resistiam eram verda-

⁴²⁹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 36-7.

⁴³⁰ VALE, João Batista Bouth do. In: *Diário de Natal*, Natal, 10 jan. 1972, p. 3.

⁴³¹ DIAS, Lúcio Torres. In: COSTA, 1948, p. 4.

deiros teimosos, já que, naquela altura, não mais existia expectativa de resgate. Na embarcação do suboficial Vaz, o terceiro-sargento Adervaldo Carneiro da Silva, após muito agonizar, enfim havia se entregado ao exílio.⁴³² Otávio Áureo do Nascimento, marinheiro electricista e membro do bote do tenente Naudy, viu “a morte carregar um a um” seus camaradas e se conformara com essa ideia, “chegando mesmo a desejá-la” como um fim ao seu calvário.⁴³³

Calmos, sem manifestação de desespero, fisicamente liquidados, com o corpo coberto de dolorosas úlceras provocadas pela longa imersão na água salgada e pela violenta ação do cáustico emitido pelas caravelas, ardendo em febre. Este era o nosso retrato. A morte seria, para nós, um alívio ansiosamente desejado.⁴³⁴

O funesto episódio do *Bahia* nos sugere que a esperança é um sentimento que ajuda o ser humano a reter forças; um estado de espírito que se converte em energia e o mantém vivo, desafiando as adversidades que o consomem. Em outras palavras, é o denominado instinto de sobrevivência. Quando a fé se esvai em definitivo, permite-se que a ação externa logre êxito sobre o organismo, não restando nada mais a fazer a não ser aguardar o momento final. Todavia, após dias de infundo suplício, aqueles que, por milagre, conseguiram preencher seu enorme vazio interno com um fio de confiança seriam recompensados.

⁴³² VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 37.

⁴³³ NASCIMENTO, Otávio Áureo do. In: *Diário de Pernambuco*, Recife, 17 jul. 1945, p. 12.

⁴³⁴ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA; MARTINS, 1985, p. 411.

Pelas 7 horas da manhã, uma tênue fumaça no horizonte é avistada por um de nossos companheiros. Poucos, dentre nós, estavam capacitados a interpretar aquela súbita aparição como a chegada do tão esperado socorro. E a fumaça foi, aos poucos, se transformando na silhueta bem definida de um navio [...]. Lentamente, uma verdadeira onda de alegria invadiu os nossos corações.⁴³⁵

Muitos náufragos, sem forças sequer para se levantar ou mesmo abrir os olhos, nem se deram conta do vulto que tomava forma. Após mais de cem horas de dissabor e padecimento, seria aquilo mais uma ilusão? Não. Na medida em que foi se aproximando, percebeu-se que a salvação que vinha ao longe era, de fato, real; constituída de puro aço. Alguns dos raros desditosos que ainda conseguiam organizar minimamente suas ideias no início acreditaram tratar-se do cruzador *Rio Grande do Sul*. Equivocaram-se. O desenho não era de um vaso de guerra. Na verdade, a ajuda procedia de um lugar bem mais distante do que eles imaginavam, do outro lado do Atlântico. Ao contrário do que predominantemente se constatou a partir de determinada fase da Segunda Guerra Mundial, agora era o Velho Mundo que estava vindo em auxílio ao Novo.

Em 1919, o estaleiro [...] *D. & W. Hendersen & Co. Ltd.*, de Glasgow, faz a entrega à estatal *Shipping Controller* de mais um [...] cargueiro de porte médio, com 5.369 toneladas de porte bruto, denominado *War Lupin*. O navio, fazendo parte da urgente safra de construções navais pós-Primeira Guerra Mundial, para repor as tremendas perdas sofridas pela frota mercante nos quatro anos de conflito, é logo, no mesmo ano, repassado para a iniciativa privada. A *Lamport & Holt Lines*

⁴³⁵ DIAS, Lúcio Torres. In: GAMA, 1982, p. 191.

Co. Ltd., de Liverpool, muda o nome do navio [...] e com ele permanece durante 31 anos.⁴³⁶

O vetusto cargueiro britânico *SS Balfe* suspendeu de Northfleet, Inglaterra, em 22 de junho de 1945, dando início a mais uma viagem comercial de rotina, sob o comando do capitão Thomas Joseph Sweeney. Movido a carvão, trazia uma tripulação de 50 homens, incluindo os pilotos Gordon Marshall e Herbert Harrington. Depois de carvoar em Cardiff, no País de Gales, tomou a direção do Brasil, onde descarregaria nove mil toneladas de cimento ensacado em Santos, antes escalando no porto de Salvador.⁴³⁷ Foram inúmeros os comboios de que participou na guerra, tendo escapado ileso de diversas situações de perigo. Menos de dois meses após o término do conflito na Europa, ainda ostentava sua escura camuflagem cinzenta – que havia substituído as três bandas na chaminé –, os quatro barcos para abandono rápido, além do canhão de popa e das quatro metralhadoras antiaéreas – devidamente guarnecidos por militares da *Royal Navy*. A singradura transcorreria normalmente até as 7h40 da manhã de 8 de julho, décimo sexto dia do percurso.⁴³⁸

Raymond Charles Highms, um rapazola de apenas 17 anos incompletos, era o tripulante mais moço e cumpria sua jornada

⁴³⁶ DIAS, 1998, p. 68. Até ser vendido para desmonte em 1959, com 41 anos de serviço, passou por outros armadores, recebendo os seguintes nomes: *Star of Aden*, *Sydney Breeze* e *Golden Beta*. Ao ter baixa, guardava, ainda, suas características originais: caldeiras a carvão e máquina alternativa a vapor.

⁴³⁷ Algumas fontes afirmam que o navio também realizou escala em Liverpool, Inglaterra. Há uma matéria sobre a chegada do *Balfe* a Salvador, no final da tarde anterior, após o resgate dos naufragos do *Bahia* (*A Tarde*, Salvador, 13 jul. 1945). Conforme outro periódico, o cargueiro tinha como destino final o Rio Grande do Sul (*O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 2).

⁴³⁸ DIAS, op. cit., p. 74.

inaugural no mercante. Como fazia diariamente, o ajudante de cozinha descascava sua cota de batatas sentado no convés. Era um domingo claro e de mar calmo naquela faixa do Atlântico. Entretido em sua atividade, o garoto passa a escutar sons incomuns e indecifráveis. Deixemos que o próprio Ray faça seu relato:

Era o primeiro a chegar à cozinha para acender o fogão e pôr tudo em ordem para os dois cozinheiros poderem começar mais um dia de trabalho. [...]. Os ruídos a bordo eram extremamente rotineiros e suaves, pois a máquina propulsora a vapor era do tipo alternativo. Vez por outra, os foguistas faziam barulhos estranhos durante as transferências de carvão das carvoeiras para a praça de caldeiras. [...] Comecei a ouvir ruídos muito fracos e distantes, como se fossem piados de aves marinhas. Mas estes são desordenados e variam muito de intensidade conforme a maior ou menor aproximação das aves, e o que eu ouvia era cadenciado, fraco e muito distante. A princípio não dei importância ao fato, mas a insistência e a regularidade daqueles sons aguçaram a minha curiosidade. Foi então que me levantei e olhei sobre a borda do navio. Vi o que não esperava. A cerca de 200 metros de distância, pelo través de boreste, estava um homem sobre uma balsa agitando freneticamente uma peça de roupa e gritando. O som que eu ouvia era como se fosse “cuckoodulo”. Mais tarde vim saber que a palavra “socorro”, quando gritada a certa distância, pode-se assemelhar àquilo que eu, homem de língua inglesa, estava ouvindo. Imediatamente agitei meus braços, dando a entender que ele tinha sido avistado. Ao mesmo tempo verifiquei [...] que não havia ninguém

na casa de boreste do passadiço. Gritei para a cozinha, avisando os dois cozinheiros sobre o meu achado.⁴³⁹

A alma que acenava ajoelhada era o marinheiro maquinista de 1ª classe José Ribamar Ferreira. Na balsa, com ele, restavam somente mais dois colegas inertes e moribundos. Alarmado, o jovem Raymond aciona sua tripulação.⁴⁴⁰ Passadas mais de sete décadas, até hoje não se sabe exatamente porquê apenas um dos 50 integrantes do *Balfe* conseguiu enxergar a embarcação. Aparentemente vários postos, inclusive na ponte de comando, se achavam desguarnecidos. Não fosse pela abençoada atenção de um adolescente – em tese inexperiente e desconhecedor dos infortúnios do mar –, o que estaria reservado aos últimos náufragos do *Bahia*? Segundo o almirante Lúcio, tal situação não é de causar estranheza. Afinal, após seis anos de guerra e navegando sob grande e permanente tensão, o pessoal das marinhas mercantes, além do imenso cansaço, apresentava certo afrouxamento em sua conduta.⁴⁴¹

O período de tempo entre 7h20 e 8 horas já está muito próximo da mudança do quarto de serviço. O timoneiro havia ligado o piloto automático e fora à ré chamar o marinheiro que o ia render. Os dois vigias de vante e ré tinham ido à coberta de rancho chamar os dois companheiros que iam assumir os dois postos de vigilância. Estavam eles tomando café. Finalmente

⁴³⁹ HIGHMS, Raymond Charles. In: DIAS, 1998, p. 75. Para maiores detalhes, ver suas memórias de guerra em *VJ day* 1945. *Sea Breezes*, Douglas, jan. 1997. Na década de 1990, o então SDM recebeu uma carta de Ray Highms solicitando uma série de esclarecimentos que pudessem contribuir para a elaboração de seus escritos (DIAS, 1998, p. 74; GUSMÃO, [199-], p. 25).

⁴⁴⁰ HIGHMS, Raymond Charles. In: Ibidem, p. 76. Pelo menos uma fonte identifica o náufrago, ao que parece de forma equivocada, como José Ribamar Pereira.

⁴⁴¹ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

o oficial [...] no passadiço preenchia o livro de quarto, dando uma olhadela, de quando em quando, no horizonte.⁴⁴²

Subindo à ponte, Highms encontrou o oficial de serviço – e imediato – no camarim de cartas. Nessa altura, a balsa avistada já estava pela alheta de boreste, bem para ré, com o marujo ainda insistentemente agitando o pedaço de pano. Após um golpe de apito, o rumo do *Balfe* foi prontamente alterado. Difícil mensurar, naquele instante, a dose de comoção que invadiu o corpo de José Ribamar. Lançados os cabos, o pequeno bote foi trazido para perto da lateral da nave, sendo arriadas uma rede e uma escada de quebra-peito. Os tubarões, vizinhos de longa data, se aproximaram perigosamente. Muito debilitados e sem poderem caminhar, os homens precisaram ser inseridos em um colete de lona com argola para que fossem içados ao interior do cargueiro.⁴⁴³

Como o navio estivesse no máximo de carregamento, seu bordo livre pouco excedia os quatro metros. Isso facilitou bastante a faina. [...]. Três jovens oficiais praticantes de pilotos, Frank Haig, Eric Clouston e Brian Kenelly, deram prova de grande coragem ao prestar uma preciosa ajuda [...]. Repetidas vezes tiveram que descer até as balsas para vestir o colete de içamento nos naufragos mais fracos. Felizmente o mar estava muito calmo. [...] Notamos a presença de tubarões em grande número, de 40 a 50. Deviam medir cerca de dois metros de comprimento. Estavam em alto estado de excitação e procuravam saltar dentro da balsa. Tivemos, então, que afugentá-los por meio de tiros de fuzil .303 dados por integrantes da *Royal Navy* [...].

⁴⁴² HIGHMS, Raymond Charles. *In*: DIAS, 1998, p. 76.

⁴⁴³ Idem.

Foi um espetáculo horrível assistir aos ataques ferozes sofridos pelos animais feridos que sangravam. Eles eram praticamente devorados por seus companheiros. Os três [...] naufragos recolhidos se apresentavam em acentuado estado de fraqueza, sendo impossível manterem-se sobre suas pernas. Eram bem visíveis, em todos os membros, queimaduras provenientes da ação do sol e do cáustico das águas-vivas [...]. Eram inúmeras as escamas sobre todo o corpo, especialmente nas pernas, resultantes da prolongada imersão na água salgada.⁴⁴⁴

Trajando apenas farrapos, as vítimas receberam um atendimento precário, já que o mercante não estava preparado para acolher doentes tão graves. A bordo, por certo, somente alguns tripulantes com noções de primeiros-socorros. Em seguida foram alimentados e vestidos com mantimentos disponíveis no paiol da Sociedade Inglesa de Ajuda a Naufragos. Além de cobertores de lã, ganharam calças de casimira, camisas de frio e chinelos.⁴⁴⁵ Graças ao único passageiro do navio, Drumond Cray Boyce – que viajava a serviço de uma empresa anglo-saxã a fim de reassumir suas funções como diretor-tesoureiro nas Indústrias Químicas Brasileiras Duperial, em São Paulo –, foi possível estabelecer contato com o marinheiro José Ribamar. Dominando rudimentos do português, utilizou-se também de mímica para averiguar o que havia acontecido. A ele foram relatados o naufrágio do *Bahia* e o fato de que, nas imediações, outras balsas aguardavam urgentemente por socorro.⁴⁴⁶

⁴⁴⁴ HIGHMS, Raymond Charles. In: DIAS, 1998, p. 76.

⁴⁴⁵ HIGHMS, Raymond Charles. In: Idem; MONTEIRO, 2010, p. 53.

⁴⁴⁶ HIGHMS, Raymond Charles. In: Idem; *A Tarde*, Salvador, 13 jul. 1945; *A Noite*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 8.

Em torno das 10 horas, logo após transmitir mensagem ao controle de operações da FNNE dando conta do ocorrido, o *Balfé* deu início às buscas. Munido de binóculos, cerca de um terço do seu pessoal se achava mobilizado na tarefa. Nas horas seguintes, até as 2 da tarde, os vigias postados nas cruzetas dos mastros de vante e ré encontrariam mais seis balsas e 30 sobreviventes.⁴⁴⁷ Uma das embarcações avistadas foi a do suboficial Vaz:

O Paranhos fazia de tudo para que fôssemos vistos. O cabo não dava mais nada. Zé Luiz sentia as virilhas abertas. Fumaça, o mais forte, também pregara. Eu [...] tinha a impressão de estar com a bacia quebrada. Agora já se via melhor o cargueiro. Está parado. Põe-se em movimento; vem nos buscar. Para outra vez. [...] Paranhos então sugere que se solte o tambor [...] e que se arranje uma tábua do estrado, para que dois possam remar em direção ao navio. [...] Mas ele se põe em movimento e nos dá a popa! Ficamos desesperados. Pedi, roguei, implorei auxílio a Deus e à Virgem de Nazaré e, por fim, blasfemei. Mais adiante, [...] torna a parar. [...] Peço que se reme até com as mãos [...]. Paranhos lembra de botar o Fumaça de pé, no centro, e fazer SOS com os braços, enquanto todos nós, com exceção do cabo, remávamos em direção ao navio. Finalmente, quando estávamos a uns 300 metros [...], fomos vistos por muitas pessoas que estavam na proa e [...] nos acenavam [...]. O navio faz proa para nós e vem em nossa direção. [...] Continuamos a remar até ficarmos a 50 metros dele. Agora estamos pertinho [...]. Jogam-nos uma retinida, que

⁴⁴⁷ Conforme periódico, a segunda balsa foi encontrada cerca de uma hora mais tarde, com sete homens (*A Tarde*, Salvador, 13 jul. 1945). De acordo com Dias (1998, p. 77), as sete balsas não foram recolhidas pelo *Balfé* após o resgate dos sobreviventes, sendo deixadas no mar com o propósito de facilitar as buscas posteriores.

não pegamos. Jogam outra, que cai sobre a balsa, e esta nós seguramos e amarramos nossa embarcação. Fomos arrastados para junto do costado, onde havia uma escada de quebra-peito. Mostram-nos um colete [...] e eu pedi que o arriassem. Paranhos, Fumaça e José Luiz subiram pela escada [...]. De bordo atiram nos tubarões que ainda nos acompanham. Fiquei [...] com o cabo Leonísio, que melhorou um pouco ante a expectativa do salvamento. Minhas mãos estavam inchadas [...]. Leonísio [...] é içado. Perguntam-me se [...] também queria o colete. Queria sim. Embora tivesse para eles uma boa aparência, eu me sentia muito fraco. [...]. Fui içado e agarrado no colo. [...] Quando me largaram, supondo eles que eu tinha condições de ficar em pé, cáí. Seguraram-me; deram-me uísque, que eu bebi sem ao menos sentir-lhe o gosto ou o ardor.⁴⁴⁸

Quem igualmente recebeu a graça de ser divisado naquela inesquecível e lutuosa manhã tropical foi o sargento Mosquito e seus últimos irmãos de agonia:

Naquela época eu tinha uma ótima visão, e constatee que era um mercante. [...] O *Balfe* pegou a primeira balsa. Uma hora após, pegou a segunda. Depois veio na nossa direção e acenamos com as madeiras do estrado para facilitar a localização. Eu fazia rodízio com os dois da minha balsa, porque eles mal aguentavam suspender as madeiras. Eu sentia que eu era o mais resistente.⁴⁴⁹

⁴⁴⁸ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 37-8. Identificado pelo autor como José Leonísio dos Santos, aparece na relação oficial como Leonísio José dos Santos.

⁴⁴⁹ SANTOS, Antônio Luiz dos. In: ISALTINO, 2017, p. 11.

Por volta das 13 horas, o tenente Lúcio Torres Dias também pisava o convés do cargueiro. Apanhado da penúltima balsa encontrada pelos britânicos – na qual haviam-se registrado cinco óbitos naquela tarde –, ele estava em tal estado de abatimento que mal conseguia articular uma palavra. Dos 17 oficiais a princípio embarcados no *Bahia*, ele foi o único a sobreviver. O chefe de máquinas Souto, a despeito de ser um sujeito robusto, faleceu no segundo dia. Já o médico de bordo, dr. Itapicuru, de afamada família baiana, foi visto vagando em um bote, ignorando-se seu destino. Naudy Esteves, por sua vez, perdeu-se na imensidão do oceano, não mais podendo rever sua esposa. Quanto aos demais, não tiveram melhor sorte, engolidos que foram pelo Atlântico, assim como pela sede, exaustão e insanidade.⁴⁵⁰

Tinham sobrado quatro: eu, um sargento e dois marinheiros. Subi a escadinha. O navio estava carregado e a distância entre o convés e a linha d'água era pequena. Os outros [...] eu não sei como é que subiram, porque fui o primeiro a subir. Estava com a minha roupa encharcada – [...] aquele macacão de mecânico [...] –, com uma grande dificuldade de tirar aqueles trapos que me cobriam [...]. Tinha lá um local inadequado. Me colocaram deitado, me cobriram com um cobertor e continuaram a faina, pois depois da minha balsa recolheram mais uma, a sétima. Aí eu comecei a ouvir gente falando em inglês. Chegou um marinheiro com um líquido cor de água [*sic*] e me ofereceu. [...] Nós estávamos com queimaduras, em estado deplorável. Alguns em estado febril bem

⁴⁵⁰ DIAS, 1998, p. 77; DUZENTOS e vinte tripulantes conseguiram escapar com vida do *Baía*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. das 11h, p. 1;3; CHEGAM a Recife novos sobreviventes do *Bahia*. *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, segunda seção, p. 10.

avançado. Os marinheiros pareciam baratas tontas para cuidar de todo aquele pessoal. [...]. Perguntei [...] em inglês: “Escuta, o que você me deu para beber?”. Ele disse: “Rum”. “Você não avalia, eu acho que vou morrer, [...] eu quero água! Preciso de água urgentemente! Vocês deram isso também para os outros?”. Ele disse: “Também”. “Então vocês deem água para eles, mas em quantidade, e eu quero um balde! Bota aqui um balde de água e uma caneca!”. O cara trouxe o balde e eu fui bebendo para diluir. Foi a água mais sagrada que eu poderia beber na minha vida. [...] Nessa altura, quando eles viram [...] me comunicando em inglês, [...] vieram dois oficiais, parece. [...] Me identifiquei que era oficial [...], fiz um relato sucinto da coisa. Perguntei: “Quantas balsas vocês recolheram?”. “Recolhemos sete [...]; acabamos de recolher a última”. Eu disse: “Olha, são 17. Tem mais dez [...] aí. Provavelmente três ou quatro sobreviventes cada uma”. Aí o comandante me disse: “[...] Infelizmente, com essa sua informação, eu estou passando o rádio para o [...] Recife [...]. Não posso continuar aqui [...]”. A bordo só tinha um tripulante que conhecia noções de primeiros-socorros [...], uma pequena farmácia. [...] O pessoal das outras balsas, vendo aquele navio desaparecer no horizonte... Aí o desespero é mortal.⁴⁵¹

Presume-se que a última balsa a ser resgatada pelo mercante, no meio (ou fim) da tarde daquele quinto dia de espera, foi a do marinheiro José Izidro. Mais cedo, em pé na embarcação, ele havia observado à distância algo semelhante a fumaça. Contudo, talvez se achando vítima de mais uma miragem, pensou tratar-se de uma nuvem e não quis se precipitar alertando os parceiros. Permaneceu calado e continuou a fitar o horizonte. Minutos depois, de forma

⁴⁵¹ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

mais nítida – quiçá inconfundível –, olhou fixamente para o alvo. Não restava dúvida: era um navio. Comunicou aos colegas, porém estes, no início, consideraram ser mais uma visão fruto da loucura ou mesmo uma pilhéria. Na sequência, mais uma alma partia após doloroso martírio, sendo feita a derradeira prece.

As esperanças aumentaram quando avistaram o navio fazendo uma varredura muito longe. Entretanto, pouco tempo depois novamente o navio se perdia de vista. “Foi em uma destas horas que o grumete Gadelha jogou-se n’água, dizendo que não queria mais saber de nada. Com muito custo, conseguimos salvá-lo”. A espera pelo navio que aparecia e, em seguida, se perdia de vista durou desde as 6 horas até as 18. “Aguardávamos ansiosos o momento de sermos salvos. Felizmente [...] nos avistou e fez rumo em nossa direção”.⁴⁵²

É extremamente difícil medir a dor e a decepção que tomaram conta dos naufragos dos outros dez botes não enxergados pelo *Balfé* (caso este também tenha sido notado). Se fossem encontrados nessa primeira busca, estima-se que em torno de 50 desafortunados poderiam ter sido poupados. Reflexivo, Torres Dias relembra o ápice de delírio pelo qual passou e faz uma avaliação dos agentes que ele acredita terem contribuído para que chegasse vivo ao término daquela extensa e angustiante aventura de mais de quatro dias:

O indivíduo ansioso, nervoso, [...] pessimista é uma presa fácil. Vai logo e dura pouco [...]. A pessoa que tem uma constituição mais tranquila, esse daí está

⁴⁵² SILVA, José Izidro da. In: *O Poti*, Natal, 2 abr. 1972, p. 7. Há um choque de informações quanto ao horário de encerramento das buscas pelo *Balfé*. Porém, a maioria das fontes cita 14 horas.

fadado a uma melhor sorte. E acho que isso me ajudou bastante porque eu, pelo menos até hoje, não sou nervoso, [...] ansioso. Agradeço a Deus por ele ter me dotado desses predicados [...]. Em uma situação como essa que passamos é que se sente a fragilidade do nosso controle mental. Porque ali havia dois fatores preponderantes que nos atormentavam, nos castigavam: era a parte física, o desconforto, passar quatro noites seguidas sem dormir, dentro d'água, água-viva passando todo dia, tubarões, uns quatro ou cinco nadando em volta das balsas. Em segundo lugar, a parte do instinto, da esperança, do salvamento. [...]. Há aquela luta entre a esperança e o pessimismo. [...] O otimismo só funciona enquanto sua mente está funcionando de uma maneira mais ou menos organizada. Agora, quando essa organização cessa... [...]. Eu tive alucinações, [...] visões, miragens. Eu vi, por exemplo, uma praia, coqueiros, casas. [...] Certa feita, de madrugada, [...] conversei com um companheiro que estava ao meu lado. Eu me sentia em Recife, no campo Ingram. Eu disse: “Escuta, vamos pegar um caminhão, vamos para bordo”. Aí o marinheiro me respondeu: “Oh, tenente, eu não sei dirigir aquele caminhão”. “Eu também não sei”. Coisas dessa natureza. Mas quando eu vi que aquele navio era a nossa redenção, aquele torpor, aquela incapacidade, por milagre, desapareceu. Voltou a minha lucidez, o meu raciocínio.⁴⁵³

Como se suspeitava, a corrente os havia arrastado para um ponto distinto do lugar do soçobro, o que explica o fato de não terem sido vistos pelo *Rio Grande do Sul*, que se achava nas cercanias da estação 13 desde a manhã do sábado, dia 7, para render seu irmão gêmeo. Não houve alarde quanto à ausência do *Bahia*, já que se

⁴⁵³ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

imaginou que o mesmo estivesse em missão de socorro a alguma aeronave e em breve estaria de volta ao seu posto.⁴⁵⁴ A respeito da localização das balsas recolhidas pelo *Balfe*, não foi possível encontrar resultados convergentes. O almirante Lúcio nos fornece um cálculo estimado: “Eu passei [...] cem horas dentro d’água a dois quilômetros por hora [...]. Eu derivei, do local do naufrágio até o resgate, uns 200 quilômetros”.⁴⁵⁵ Vaz, por sua vez, informa que, segundo o comandante do cargueiro inglês, na ocasião do salvamento eles estavam a 90 milhas da área do desastre, o que equivale a 167 quilômetros, aproximadamente.⁴⁵⁶ Como se constata, apesar de não correspondentes, os dois números são muito próximos.

Havia a bordo um homem que falava português, e que me pergunta, por causa da roupa caqui, se sou oficial. Dei-lhe meu posto e nome e indago se era o imediato, pois tinha dinheiro e precisava guardá-lo. Respondeu-me que não, mas que eu podia confiar-lhe o que possuía porque o comandante o guardaria. Imediatamente dei-lhe o meu dinheiro e a carteira do Adervaldo e ele fez um embrulho, no qual pôs o meu nome. [...]. Acabaram de me retirar a roupa e, completamente despido, fui carregado para uma das muitas camas que estavam sobre as escotilhas dos porões. Minha cama estava no sol. Eram 13h30, conforme me informaram. Tinha sobre mim um grosso cobertor, mas tiritava de frio. [...] Passei por uma madorna e fui despertado com tiros. Era outra balsa que tinha sido encontrada, me informaram. Passaram uma grande lona [...] formando um toldo e a todo momento eram distribuídos chá e limonada. Novos

⁴⁵⁴ LIVRO de quartos do C *Rio Grande do Sul*, 1945; DIAS, 1998, p. 79.

⁴⁵⁵ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

⁴⁵⁶ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 42.

tiros. Outra balsa. Não tive forças para ver quem chegava. Às 16 horas foi-nos servida sopa de batatas com cenouras. Como há muito tempo não comia [...], tive medo. [...] Só comi as cenouras e bebi o caldo. Ao meu lado estava um marinheiro, a quem também foi servido igual prato e que me disse: “Seu sub, eu quero água, tenho sede [...]”. Arranjei a água, que ele bebeu, e depois limpou o prato. Virei-lhes as costas e dormi um pouco. Quando acordei [...] estava morto e era carregado em uma maca.⁴⁵⁷

Embora exaurido e com fortes dores nas costas, Antônio Luiz, a pedido do intérprete Drumond, percorreu o convés com um caderno e listou aqueles que tinham sido salvos.⁴⁵⁸ Das vítimas retiradas do oceano pelo *Balfe*, cinco estavam agonizantes. A despeito de todos os cuidados tomados pela tripulação do mercante – incluindo o imperioso processo de hidratação e administração de drágeas antitéticas –, estes eram limitados. Infelizmente acabaram não resistindo e seus corpos foram sepultados no mar, com o crepúsculo vespertino, após uma singela e tocante cerimônia fúnebre. Eram eles o terceiro-sargento Avelino Manoel da Silva, o cabo José Calixto Guimarães, o marinheiro de 2ª classe João Dias, o grumete Manuel Paciência de Souza e o taifeiro João Mendes de Carvalho.⁴⁵⁹

A chegada da notícia ao Recife, por volta das 11 horas da manhã, foi recebida com certa incredulidade. O radiograma enviado pelo *Balfe* falava do encontro e resgate de náufragos brasileiros, mas não especificava a quantidade. Finalmente, quatro dias depois da tragédia, o *staff* da FNNE teve informações do *Bahia*. Coube ao

⁴⁵⁷ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 39-40.

⁴⁵⁸ MONTEIRO, 2010, p. 53.

⁴⁵⁹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, op. cit., p. 40; DIAS, 1998, p. 78.

comandante Barreiros de Carvalho, oficial de gabinete do ministro da Marinha, transmitir à imprensa, com a voz embargada, o pesado comunicado sobre o que provavelmente estava ocorrendo. A comoção foi grande na capital pernambucana, já que boa parte da guarnição do *scout* frequentava a cidade desde 1942. Alguns, inclusive, haviam sido alunos da Escola de Aprendizes local. Em Salvador, um baile que seria promovido no encouraçado *Minas Gerais* foi cancelado. O comodoro Harold Dodd, chefe da Missão Naval estadunidense, esteve com o almirante Guilhem apresentando condolências em nome da Armada do seu país. O embaixador Adolf Berle Junior, por seu turno, fez uma visita de cortesia ao Itamaraty. O ministro da Guerra, Eurico Dutra, o almirante português Gago Coutinho e Henry Simpson, adido naval britânico, também prestaram solidariedade.⁴⁶⁰

O almirante Guilhem chegara inesperadamente ao palácio Guanabara. Queria falar com urgência com o presidente. E o assunto só poderia ser de suma gravidade. [...]. Gozando de todo o apreço do presidente, e tratando-o da mesma forma, poucas vezes ia ao palácio, só o fazendo em casos de necessidade. Por esta e outras razões, a sua presença tinha um cunho de singular importância. Qualquer coisa teria acontecido.⁴⁶¹

Após serem consoladas por mensagem de Getúlio Vargas, as famílias das vítimas logo obtiveram a assistência de um serviço

⁴⁶⁰ SALVA a maioria da tripulação do *Baía*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 10 jul. 1945, ed. das 11h, p. 1;3; NUMEROSOS sobreviventes do *Baía* dirigem-se a Fernando de Noronha. *O Globo*, Rio de Janeiro, 10 jul. 1945, ed. final, p. 1;10; O NAUFRÁGIO do cruzador *Bahia*. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, p. 8; O DESAPARECIMENTO do cruzador *Bahia* nos rochedos de S. Pedro e S. Paulo. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 1.

⁴⁶¹ *DIÁRIO de Pernambuco*, Recife, 1º maio 1949, p. 16.

de informações especialmente organizado pelo Comando Naval do Centro. De pronto, diversos parentes acorreram à sala de crise montada no sexto andar do edifício Almirante Tamandaré, no Rio de Janeiro. O Departamento de Comunicação da Marinha, dentre outras providências, disponibilizou um livro para inscrição de dados e um telefone de contato. Centenas de telegramas eram trocados entre este núcleo de monitoramento e a base da FNNE e, a partir das averiguações realizadas, uma lousa negra com os nomes dos tripulantes era permanentemente atualizada. No recinto, inúmeras pessoas – sobretudo mulheres – aguardavam, aflitas e angustiadas, por novidades de seus entes queridos. Uma delas, Alzira de Azevedo Torres, comentava que seu irmão, Alberto, “gostava da vida do mar. Sempre se referia com entusiasmo ao seu navio. Agora...”. Outra, anônima, respirou relaxada ao ler o nome do marido na tabela de sobreviventes, porém estranhou sua patente de cabo. Questionando o possível engano, descobriu haver dois Antônio Ferreiras a bordo, sendo que o seu, sargento, falecera. A viúva, em choque, desmaiou instantaneamente.⁴⁶² Já Maria de Lourdes há poucos dias havia recebido uma carta do também irmão, o marujo Eduardo Santana, contando-lhe que ia bem, “graças ao nosso bom Deus”.

Eduardo me sustentava e a duas sobrinhas. Somos da Bahia. Ele nos tratava muito bem. Era tão bom... Lembro-me que, durante a guerra, andei preocupada. Pensei que, se os nazistas haviam sido derrotados, o

⁴⁶² CHEGAM a Recife novos sobreviventes do *Bahia*. *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, segunda seção, p. 10; 32 SOBREVIVENTES da catástrofe do *Bahia*. *A Manhã*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 2; NUMEROSOS sobreviventes do *Bahia* dirigem-se a Fernando de Noronha. *O Globo*, Rio de Janeiro, 10 jul. 1945, ed. final, p. 1;10; *A Noite*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, p. 7.

perigo passara. Mas vejo que um marinheiro no mar sempre está em guerra contra alguma coisa.⁴⁶³

O nome de Eduardo não consta na relação definitiva de vítimas divulgada pela Marinha. Isso nos leva a cogitar duas possibilidades: ou sua identidade foi registrada de modo incorreto na reportagem supracitada, ou, para sorte e felicidade da sra. Maria de Lourdes, seu familiar, por motivo ignorado, de fato não se achava no cruzador naquela tenebrosa manhã de 4 de julho. Foi o que aconteceu, mencionando outros casos, com os tenentes Alizeu Paletino Abreu e Lima e Fernando Luiz da Cunha, assim como com o guarda-marinha Otávio Lima e Silva. Inicialmente incluídos, por uma agência telegráfica, na lista daqueles que haviam embarcado, estes indivíduos, na verdade, não viajaram, permanecendo em Recife. Dentre as hipóteses aventadas, poderiam estar de licença ou, na realidade, não serviam no *Bahia*.⁴⁶⁴

Em meio a várias informações não oficiais e ainda desconstruídas, sentimentos de dor mesclavam-se aos de alívio e esperança. Jornais e rádios das principais cidades comunicavam equivocadamente, por exemplo, que uma parcela dos homens – cerca de cem – estava a salvo em Fernando de Noronha. Somente um dos barcos de salvação, dizia-se de forma alentadora, chegara ao arquipélago com 43 naufragos a bordo. Tais notícias eram atribuídas a um alto dirigente naval desconhecido, que mantivera contato com a base norte-americana em Noronha, com o quartel-general da 7ª Região Militar e o Comando Naval do Nordeste. Foi apenas com o transcorrer das

⁴⁶³ AFUNDAMENTO do *Baía* pelo submarino apresentado à Argentina. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 2.

⁴⁶⁴ O NAUFRÁGIO do cruzador *Bahia*. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 7.

horas que os otimistas e precipitados dados preliminares cederam lugar à crueza do número de mortos e desaparecidos.⁴⁶⁵

Naquela noite dominical, o *Bauru* já estava bem distante da estação 13, ao largo de Cabo Frio, quando foi informado, por um rádio do Recife, sobre o afundamento do Velhinho:

Uma tristeza infinita tomou conta de todos nós. Os colegas e amigos comuns, de ambas as guarnições, choravam, pedindo a Deus que nos desse esperanças para que muitos [...] pudessem sobreviver. Lembro-me que, ao assumir o serviço no quarto d'alva, [...] [me] deparei com a figura do comandante Bardy em uma asa do passadiço. Aproximei-me dele com o colega que me passara o serviço para os cumprimentos de praxe. Terminada a cortesia [...], chamou-me para dar detalhes do desastre [...]. Foi aí que senti-me encorajado para perguntar-lhe: "O senhor tivera alguma premonição do que viria suceder ao *Bahia*, com aquela ordem aparentemente fora de propósito [...]?" Ao que o comandante [...] respondeu: "Ary Jones, a minha ordem foi realmente ditada por um impulso mais emocional e muito menos racional. Sem tentar explicar o porquê desse impulso, prefiro pensar na mística da vida no mar, que envolve a todos nós marinheiros".⁴⁶⁶

Em romance de sua autoria – onde provavelmente também expresse parte de suas memórias de guerra –, o almirante João Carlos

⁴⁶⁵ NUMEROSOS sobreviventes do *Baía* dirigem-se a Fernando de Noronha. *O Globo*, Rio de Janeiro, 10 jul. 1945, ed. final, p. 1;10; DUZENTOS e vinte tripulantes conseguiram escapar com vida do *Baía*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. das 11h, p. 1.

⁴⁶⁶ JONES, [199-], p. 12.

Caminha, apesar do tom ficcional, retrata o clima que certamente se abateu não só sobre o *Bauru*, mas em todos na Armada:

Estava o comandante no tijupá quando a cigarra do telefone da antepara soou. [...] O oficial de quarto atendeu. Escutou durante alguns segundos o que lhe diziam na estação rádio. Ficou pálido e, sem se conter, disse: “Meu Deus!”. [...]. Em poucos minutos, a notícia sobre o desastre [...] espalhou-se a bordo. Uma atmosfera pesada desceu sobre o navio. Durante as horas seguintes, outras informações sobre a catástrofe chegaram [...] via Força Naval do Nordeste. [...]. O restante do dia passou-se em angustiosa expectativa. [...] O jantar foi lúgubre tanto na praça d’armas como na coberta de rancho. Muitos lembravam-se dos amigos embarcados no *Bahia*.⁴⁶⁷

Mesmo antes da chegada da mensagem do *Balfe*, uma espécie de pressentimento semelhante ao que afetara o oficial Bardy já incomodava as autoridades da FNNE. O *Greenhalgh*, que há 48 horas havia retornado de sua estafante missão de dez dias na estação 14, era uma das poucas belonaves disponíveis naquela manhã de domingo na capital pernambucana. Embora estivesse com a guarnição desfalcada e com fogos abafados, recebeu ordem de movimento com o objetivo de investigar se algo de errado ocorria com o *Bahia*. Quem nos narra esses tensos momentos é seu próprio comandante, o então capitão de fragata Ary dos Santos Rongel:

Às 8 horas fui chamado ao tender *Belmonte* [...]. Ali o [...] Gerson Macedo Soares, chefe do Estado-Maior da Força Naval do Nordeste, depois de me informar que não tinha notícias do [...] *Bahia* havia alguns

⁴⁶⁷ CAMINHA, 1994, p. 764-7.

dias, determinou-me que preparasse o *Greenhalgh* para suspender e ir verificar o que teria havido [...], pois que até mesmo o [...] *Rio Grande do Sul*, que fora substituí-lo, não o encontrara na estação e debalde o chamara pelo rádio. Regressando a bordo, ordenei o preparo do navio. Nesse tempo, 10h10, o *Mariz e Barros*, que se achava também no cais [...], interceptara uma mensagem do cargueiro inglês [...], comunicando que havia recolhido 33 náufragos [...]. Às 11 horas, depois de haver recebido gêneros, saí do porto [...], rumando para a estação 13 a 28 nós.⁴⁶⁸

Quando já se encontrava a uma grande distância da costa, Rongel recebeu ordem telegráfica determinando que seu navio, ao lado dos outros dois da classe M, compusessem o grupo-tarefa 27.1.1. Criado extraordinariamente para a missão de resgate, ele seria liderado pelo cruzador USS *Omaha*, capitânia da 4ª Esquadra estadunidense. De acordo com William Freseman, comandante desta unidade, “às 10h22 (do dia 8 de julho), fui chamado diretamente pelo comando da Força do Atlântico Sul. Fui informado pelo almirante de que, sem dúvida alguma, o [...] *Bahia* havia sido afundado nas proximidades da estação [...] 13”⁴⁶⁹ Singrando velozmente, o *Greenhalgh* foi o primeiro a atingir o local indicado, na manhã do dia 9, começando as buscas antes mesmo da chegada dos demais (precisamente às 5h27, hora local).⁴⁷⁰

⁴⁶⁸ RONGEL, 1960, p. 469-70.

⁴⁶⁹ SALINAS; NÁPOLI, 2010, p. 309.

⁴⁷⁰ TERMO de viagem n. 25 do contratorpedeiro *Greenhalgh*. In: O AFUNDAMENTO do cruzador *Bahia*, 2001, p. 237. Além do USS *Omaha* e do *Greenhalgh*, a força-tarefa era formada pelos contratorpedeiros *Marclio Dias* e *Mariz e Barros*. Há a informação não oficial de que o almirante Soares Dutra, comandante da FNNE, também se dirigiu para a área do naufrágio, a bordo do *Belmonte*, o que nos parece improcedente (*A Tarde*, Salvador, 11 jul. 1945).

Enquanto isso, aquele domingo no *Balfe* permanecia conturbado:

À tarde, como o tempo ameaçasse mudar, fomos levados para o camarote onde junto a mim, no chão, também alojaram Mosquito e Butt, ficando o Farrel e mais três nos beliches. [...] Soubemos [...] que o [...] *Omaha* tinha respondido ao SOS do *Balfe* e que às 20 horas chegaria com médicos e remédios. [...]. Enquanto o sr. Drumond, sentado no batente da porta, nos contava o quanto gostava do Brasil [...], o incansável Paranhos, despido, enrolado em um cobertor branco, [...] andava de um lado para outro com um balde, onde urinávamos repetidas vezes. [...] O sr. Drumond se retira e ficamos [...] aos cuidados do Paranhos e do Mosquito, que andavam às voltas com o balde.⁴⁷¹

Já era noite quando houve o encontro com o mercante, logo iluminado pelos holofotes do *Omaha*. Do cruzador, um capitão de corveta médico, um suboficial enfermeiro e um praça do Serviço de Saúde da Marinha dos EUA foram transferidos para o *Balfe* com a finalidade de prestarem atendimento aos pacientes. A ação da equipe foi fundamental para o salvamento de vários náufragos. A maioria apresentava um quadro de insolação e pneumonia, além de cortes, fraturas e queimaduras em todos os graus, agravadas pelo sal do mar. Dentre os procedimentos adotados, fizeram-se transfusões de sangue e aplicações de antibiótico, com o intuito de se evitar a gangrena e, em consequência, a amputação de membros.⁴⁷² Enquanto

⁴⁷¹ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 40-1. O mencionado Butt trata-se do marinheiro João Batista Bouth do Vale. Em seguida, o autor cita o grumete Agostinho Farrel, equivocadamente identificado por ele com o prenome Geraldo.

⁴⁷² RONGEL, 1960, p. 470-1.

o *Omaha* seguiu adiante com o propósito de iniciar sua cata pelas demais balsas, o cargueiro, em sentido oposto, continuou navegando rumo ao Recife, limitado por sua lenta marcha.

Farrel, que estava pior, passou do beliche de cima para o de baixo e aplicaram-lhe plasma sanguíneo. O médico sai com um enfermeiro a fim de socorrer os que estão à ré e fica conosco um outro [...] que não parava um instante [...]. Levam aquele que fora ocupar o lugar de Farrel. Morreram o rapaz e ninguém quis [...] o seu beliche, que ficou vazio até o fim da viagem. Eu estava com as pernas inchadas, queimadas pelas caravelas e feridas pelas pancadas que levei. [...] Eu era uma chaga viva. O ruído [...] do hélice [...] e a alegria de saber que em casa já tinham notícias do meu salvamento não me deixaram dormir. Amanhece o dia 9 [...]. Ficamos com o enfermeiro, suboficial Bill, que falava o português, mas nos pedia para falar devagar para [...] ele [...] entender. Bom camarada esse Bill! Tinha sempre uma palavra de carinho quando fazia um curativo doloroso. [...]. Tomamos café com leite e pão com geleia. [...]. Recebemos [...] a visita do [...] comandante que, estendendo-me a mão, perguntou-me como estava passando. Emocionado, segurei [...] e beijei-a com gratidão [...]. Disse-lhe que estávamos bem e que nada nos faltava, e ele saiu do camarote com os olhos cheios de lágrimas.⁴⁷³

Às 14h30 do dia 10 de julho, já era possível avistar-se o litoral pernambucano. Depois de zelosamente alimentados e vestidos, os naufragos pareciam serenos. Afinal, para quem passara incontáveis horas em uma angustiante espera, aqueles derradeiros minutos pouco significavam. Ao cair da tarde, após dois dias de viagem, o

⁴⁷³ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 42-3.

Balfé enfim atracou ao cais do Recife. Trazia de volta somente 28 das centenas de homens que haviam deixado aquele porto, cerca de uma semana e meia antes, para sua última missão de guerra. Ao contrário da manhã da partida, não exibiam em seus rostos entusiasmo ou júbilo; apenas dor e gratidão. Apesar de muito abatidos, respondiam aos acenos do público. Aguardavam-nos, dentre outros, os almirantes William Munroe, chefe da 4ª Esquadra, e Durval Teixeira, comandante naval do Nordeste. Grande massa curiosa e solidária comprimia-se à distância, uma vez que o acesso à área do armazém 3 fora vedado a fim de não se criar tumulto.⁴⁷⁴

O cais estava apinhado de gente [...]. Autoridades navais e do Exército, ambulâncias, fotógrafos, inúmeros marinheiros e a massa compacta de gente, famílias [...] e simples curiosos que iam além do cais e se acotovelavam na praça. [...] O semblante do pessoal de terra era de tristeza quando viu espalhados no convés vários colchões e homens neles estendidos. Mulheres e homens choravam. [...]. Muitos guardavam ainda uma esperança, uma precipitação de informações, um erro de imprensa, talvez, ou mesmo o cadáver. O *Balfé* foi encostando devagar contra a correnteza do rio Capibaribe [...] e [...] espremeu as defensas do cais.⁴⁷⁵

Feitas as amarrações, deu-se início ao desembarque da escassa tripulação do *Bahia*. Primeiro, os 16 que estavam no tombadilho, em melhor situação e que podiam andar, inclusive o tenente Lúcio

⁴⁷⁴ A NOITE, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 8.

⁴⁷⁵ LOPES, 1976, p. 274-5.

e Antônio Luiz dos Santos, o Mosquito. Em seguida, os que inspiravam maiores cuidados, conduzidos em macas.⁴⁷⁶

Arrasto-me até a porta do camarote para melhor ver e, quando em frente ao farol Picão, vi o cais apinhado de gente de Marinha e muitas ambulâncias à nossa espera. Não sei o que senti, mas a emoção foi muito forte. Estávamos atracando quando apareceu-nos o doutor que, muito contente, diz-nos: “Vocês vão para o hospital americano, em Boa Viagem”. Fiquei satisfeito com a notícia para pouco depois me aborrecer quando o doutor, voltando, diz-nos que as autoridades [...] queriam que fôssemos para o [...] Centenário. Não sei porquê não gostava desse hospital. Chegam à porta do camarote alguns oficiais do Exército e, com eles, dois com uma padiola para me transportar. Achei os padioleiros muito fracos para o serviço. [...]. Teríamos que subir uma escada quase a prumo e tive medo que me jogassem ao mar. Arrastei-me para um canto. [...] O meu amigo e colega suboficial Alberto [...] procura me acalmar e [...] diz que já telegrafou para minha senhora. Chega depois o suboficial Severino, mestre da Escola de Aprendizes. Ambos procuram me convencer a aceitar a padiola, prometendo-me auxiliar os soldados. Tentei andar. Arrastei-me até a porta, mas caí ao transpor o batente. Severino segura-me no colo para me colocar na padiola. Que dores horríveis eu senti! As minhas coxas queimadas largavam a pele! [...]. Ao passarmos pelo cais, que estava repleto de oficiais, colegas e marinheiros, ouço a voz do chefe Vila

⁴⁷⁶ DUZENTOS e vinte tripulantes conseguiram escapar com vida do *Baía*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. das 11h, p. 1;3; CHEGARAM ontem ao Recife os sobreviventes do *Bahia*. *Diário de Pernambuco*, Recife, 11 jul. 1945, p. 1. Uma das fontes afirma que 16, na verdade, era o número de náufragos que apresentavam “graves ferimentos” e “careceram urgentes intervenções cirúrgicas” (MARUJOS norte-americanos a bordo do *Bahia*. *A Noite*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 9).

Nova, que me dizia: “Vivaldo, com a graça de Deus tenho o prazer de te ver”. Agradei e fui introduzido na ambulância, onde encontrei o Nolasco e um outro náufrago. [...] Entra mais uma padiola. É o sargento Barros. Começamos a entrar em movimento, quando ouço uma voz emocionada gritar por mim, do lado de fora. Era o meu amigo suboficial Stelito.⁴⁷⁷

Nessa altura, o *Rio Grande do Sul*, que assumira o serviço na estação 13 e aguardava o retorno do seu irmão de uma possível ajuda a um avião aliado, já havia captado a mensagem do *Balfe*, recebendo autorização para agregar-se aos demais navios no rastreio à dezena de balsas ainda desaparecidas. “As pesquisas locais, difíceis e árduas, que deveriam ser minuciosas, prolongaram-se, dando lugar a que alguns órgãos de imprensa carioca manifestassem estranheza pela demora do resultado de tais pesquisas”.⁴⁷⁸ Foram tantas as lucubrações geradas acerca do resgate que o gabinete do ministro Guilhem precisou divulgar uma nota, datada de 11 de julho, repudiando certos comportamentos e tratando do que ocorria:

O ministro da Marinha continua em permanente ligação radiotelegráfica com as autoridades navais do Nordeste para conhecimento das providências que estão sendo tomadas [...]. É lamentável que um matutino tenha publicado, na sua edição de hoje, comentários que pretendem insinuar no espírito público pouco interesse das autoridades navais pela triste ocorrência do naufrágio do [...] *Bahia*. A injustiça de tais comentários é manifesta, pois, num instante de

⁴⁷⁷ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 44-5. Pela ordem, o autor cita Alberto de Oliveira, Severino Cavalcante, o capitão de fragata Felicíssimo Vila Nova Machado, José do Carmo Barros e Stelito José de Oliveira.

⁴⁷⁸ COSTA, 1948, p. 8.

cuidados e aflição geral, o referido matutino parece querer constituir-se o único interessado no assunto, aconselhando providências que há muito foram tomadas pelos responsáveis. Para conhecimento do público e das famílias [...], o ministro [...] dará à publicidade os nomes dos sobreviventes [...] à proporção que os mesmos forem enviados por via oficial.⁴⁷⁹

Pior que a postura especulativa e irresponsável de setores da imprensa em relação ao episódio foram suas supostas, absurdas e incompreensíveis grosserias. Conforme *O Globo*, em sua edição final de 10 de julho, a redação do periódico recebera, por telefone, reclamação de uma leitora contra a Rádio Mauá, do Rio de Janeiro. Segundo a queixosa, que possuía pessoa conhecida e que lhe era cara entre as vítimas, os locutores da mencionada emissora, srs. César e Baptista, transmitiam as últimas informações concernentes à calamidade “entrecortadas de risadas”, o que lhe causara bastante “estranheza”.⁴⁸⁰

Com o apoio de aeronaves de reconhecimento e observação, inclusive da FAB, os vasos de guerra seriam mantidos em operação na zona do soçobro por quase uma semana. Neste período, as dez balsas restantes foram localizadas com mais 11 homens ainda vivos: no dia 9, seis foram resgatados pelo *Rio Grande do Sul* e outros quatro pelo *Greenhalgh*. No dia 13, mais um naufrago seria recolhido por este destróier.⁴⁸¹ O acreano Raymundo Leite, à época tripulante do Gravata, recorda-se de detalhes do salvamento:

⁴⁷⁹ COSTA, 1948, p. 8-9.

⁴⁸⁰ NUMEROSOS sobreviventes do *Baía* dirigem-se a Fernando de Noronha. *O Globo*, Rio de Janeiro, 10 jul. 1945, ed. final, p. 10.

⁴⁸¹ DIAS, 1998, p. 79-80; RONGEL, 1960, p. 470-1.

Resgatamos quatro marinheiros de uma barca que estava à deriva na região do naufrágio. Um deles já estava morto quando encontramos o barco. Os outros estavam muito fracos, e um [...] morreu ainda no nosso navio. O barco [...] estava cercado (por tubarões) quando os encontramos. Uns colegas mataram alguns dos bichos a tiros de rifle, mas o sangue só atraiu mais tubarões.⁴⁸²

A respeito da longa e paciente faina de socorro, como se percebe marcada por insanas lutas contra imensos peixes, Rongel nos fornece uma narrativa ímpar:

Às 5 horas da manhã, começava-se a avistar objetos flutuantes, como [...] latas e alguns fragmentos de madeira. Recolhemos então a primeira balsa com um marinheiro ainda vivo, mal podendo se mover. [...] Era [...] Emídio Ferreira dos Reis, que, interrogado, declarou que [...] foram para a sua balsa o mestre e o fiel [...], três marinheiros americanos, o guarda-marinha Waldemar, primeiro-tenente Naudy, terceiro-sargento CA Florêncio, 1ª classe paioleiro Gomes e o 2ª classe TM Carlos; que todos esses homens haviam falecido no decorrer dos cinco dias [...] e que [...] haviam sido lançados à água para melhorar a flutuabilidade. [...]. Emídio foi recolhido à enfermaria de bordo e ficou sob cuidados médicos. [...] Apresentava um começo de gangrena em uma das pernas e várias queimaduras de caravelas [...]. Neste mesmo dia, recolhemos ainda mais duas balsas vazias. À tarde, chegaram na área o *Omaha* e os contratorpedeiros *Marcílio Dias* e *Mariz e Barros*. O *Rio Grande do Sul*, que se achava próximo e já havia recolhido seis náufragos, foi chamado por

⁴⁸² LEITE, Raymundo. In: Memória viva de resgate de navio. Disponível em: jconline.ne10.uol.com.br. Acesso em 13/08/2018.

holofote. E assim terminou o primeiro dia de buscas. Foram ordenadas [...] várias evoluções e formaturas para reiniciarmos, ao raiar do dia seguinte, as pesquisas, em forma de “caça pela retaguarda”.⁴⁸³

No dia posterior, por volta das 12h15, após alterar algumas vezes o rumo a fim de aumentar o espaço de varredura, o *Omaha* lançou dois aviões de esclarecimento com a intenção de reforçar a procura pelas balsas. Infelizmente nada seria achado ao término daquela improdutiva jornada. À noite, mensagens foram trocadas entre o *Greenhalgh* e o cruzador ianque sobre o estado de saúde do grumete Emídio, que necessitava urgentemente de uma cirurgia na perna direita.⁴⁸⁴

Às 4h40, tendo recebido ordens, o *Greenhalgh* aproximou-se do *Omaha* e dele recebeu um médico que, após verificar o estado do marinheiro [...], levou-o em padiola, em uma lancha, para o cruzador. [...] Pouco depois, cerca de 7 horas, avistamos outra balsa. [...] Recolhi dois homens mortos em estado de adiantada decomposição. [...] Foram reconhecidos como sendo o marinheiro Almir José de Barros e o grumete Edson de Oliveira. [...] Seus corpos foram costurados em lona e [...] lançados ao mar após uma oração que nos emocionou [...]. Mais tarde, nova balsa foi avistada, com os corpos do suboficial maquinista Oscar José dos Santos e taifeiro Guttemberg Ferreira, ambos também em decomposição. Igualmente foram lançados ao mar com as honras que lhes eram devidas.⁴⁸⁵

⁴⁸³ RONGEL, 1960, p. 470-1.

⁴⁸⁴ Ibidem, p. 471.

⁴⁸⁵ Idem.

Diante dos desanimadores resultados obtidos em 12 de julho, quando apenas três balsas vazias foram localizadas, programou-se que o grupo-tarefa seria desfeito ao cair daquela tarde. Entretanto, Rongel pediu autorização aos chefes da FNNE para continuar as buscas por mais um dia, mesmo que de forma solitária. Afinal de contas, ainda restava por achar o décimo sétimo e último bote. A esperança deste militar persistia, apesar de saber que dificilmente alguém seria encontrado com vida caso a derradeira embarcação fosse reavista. Seu otimismo foi tamanho a ponto das demais unidades aceitarem a prorrogação dos trabalhos por mais 24 horas.⁴⁸⁶ Venturosamente sua obstinação acabou premiada em torno das 11h15 da sexta-feira, dia 13, na posição 01°39'S e 034°34'W. Divisada, a balsa continha o último sobrevivente da tragédia: o marinheiro de 2ª classe Eraldo Diógenes Millet. O comandante do grupo, como sinal de reconhecimento, determinou que o *Greenhalgh* efetuasse seu recolhimento.

Nove dias de fome, sede, calor escaldante do sol equatorial e contínuos borrifos de água fria durante a noite. Esse homem deve sua vida à sua engenhosidade. Com três tábuas encontradas a flutuar, armara como que um banco com encosto, onde se conservara sentado em seco e com menos desconforto. Recolhemo-lo e prodigalizamos-lhe todo o tratamento aconselhável, chegando mesmo a tomar soro. Sua temperatura era de 41 graus. Falava coisas esquisitas e dizia não querer ir para o hospital em que fosse tratado por irmãos de caridade. Contou-nos mais tarde que, tendo encontrado em sua balsa uma pasta, passara-a nos lábios e na língua, e que isso diminuía sua sede. Era

⁴⁸⁶ DIAS, 1998, p. 80.

um unguento contra queimaduras de sol. Viajara [...] cerca de 400 milhas!⁴⁸⁷

Mesmo ganhando a dádiva de alguns minutos de chuva no sétimo, oitavo e nono dias depois do naufrágio – o que seguramente promoveu um sensível revigoramento de suas energias –, é simplesmente inacreditável que este maquinista tenha resistido a enormes adversidades por tanto tempo. Quiçá Millet tenha guardado na memória – espiritual ou espiritualmente –, pelo resto da sua existência, o fato de ter “ressuscitado” das águas do Atlântico em uma sexta-feira 13. De acordo com ele,

no domingo, [...] após o desaparecimento do *Balfe* no horizonte, sua balsa teve o maior número de baixas até então notado em um só dia. Os alucinados se lançavam fora [...], um após o outro. Restou apenas um que, ao completar o sexto dia, também [...] resolveu seguir o seu destino. [...]. Perguntado sobre os efeitos da falta de alimento neste período de nove dias completos, declarou que a sede elimina totalmente qualquer sensação de fome. Se continuasse [...] com chuvas diárias, aí sim, poderia começar a sentir falta de alimento.⁴⁸⁸

Após quase 2.400 milhas navegadas e uma semana de mar, a missão do grupo-tarefa havia sido finalmente cumprida – embora com um sucesso isento de comemorações. Por precaução, no entanto, as buscas somente seriam oficialmente encerradas ao pôr do sol

⁴⁸⁷ RONGEL, 1960, p. 471-2. Ver também TERMO de viagem n. 25 do contratorpedeiro *Greenhalgh*. In: O AFUNDAMENTO do cruzador *Bahia*, 2001, p. 237; APÓS 9 dias numa balsa, foi salvo mais um marujo do *Bahia*. *A Manhã*, Rio de Janeiro, 14 jul. 1945, p. 2.

⁴⁸⁸ DIAS, 1998, p. 80.

do dia seguinte, 14 de julho. Naquela manhã, por volta das 7 horas, o *Mariz e Barros* ainda encontraria mais uma balsa vazia. O *Omaha*, que também localizara ao menos um bote abandonado (com o auxílio de um avião *B-17*), além de alguns salva-vidas, permaneceria na região por mais 24 horas, enquanto os demais se prepararam para retornar. Às 17h30, estando com pouco óleo combustível e calculando já ter recolhido todas as balsas que sobravam flutuando – inclusive as sete primeiras deixadas pelo *Balfe* –, os navios receberam ordem de demandar para o Recife.⁴⁸⁹

Às 14 horas do domingo, dia 15, entrava no porto o *Greenhalgh*. Depois de atracar ao armazém 13, iniciou-se o consternador desembarque dos sobreviventes: os marinheiros Antônio Damasceno Cavalcanti, Amaro Antônio Leite, Otávio Áureo e Eraldo Millet, além do grumete Emídio dos Reis. Uma vez mais, compareceu o chefe da 4ª Esquadra, assistido pelo comandante Paulo Suzano, da nossa Marinha, seu ajudante de ordens. Populares igualmente marcavam presença, incluindo João Antônio Leite, irmão do praça Amaro. Duas ambulâncias do Exército, postas à disposição do Comando Naval, se achavam alinhadas junto à calçada. Quatro padiolas subiram a bordo com o intuito de transportar os feridos, porém três deles recusaram-nas. Millet, contudo, devido ao abatimento e sérias queimaduras no rosto e nas costas, teve de ser conduzido em uma maca. O almirante Durval Teixeira, visivelmente comovido, dirigiu-se às vítimas, indagando a situação de saúde de cada uma. Acomodados

⁴⁸⁹ RONGEL, 1960, p. 472; DIAS, 1998, p. 79; AVIÕES e belonaves à procura das quatorze balsas desaparecidas. *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, ed. final, p. 12; *A Noite*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, p. 7. Façanha Sobrinho (2004, p. 27) afirma que o *Omaha* permaneceu apenas um dia na missão de resgate, o que nos parece equivocado.

nos carros, foram todos encaminhados ao Hospital da Força Policial do Estado.⁴⁹⁰

Dos naufragos socorridos pelo *Rio Grande do Sul*, três conseguiram derrotar a morte: os cabos Waldemar Luiz de Brito e Edgard Cruz, e o grumete Hélio Joaquim Almeida. Os outros três, todavia, infelizmente também não suportaram o tormento. Eram eles os marinheiros de 2ª classe Carlos Firmo dos Anjos e Alôncio José Pinho, e o grumete Hélio Rodrigues Ferreira. Os corpos foram inumados no cemitério de Santo Amaro, na capital pernambucana. Presentes aos funerais estiveram o interventor Etelvino Lima e os almirantes Munroe e Teixeira, dentre outras autoridades. Houve alguns discursos patrióticos. Aprendizes formaram um corredor por onde passaram os féretros, carregados por colegas de farda. Ao final da cerimônia, um corneteiro da 5ª Companhia de Fuzileiros executou o toque de silêncio. Em dezembro de 1953, foi inaugurado um panteão para se abrigar os restos mortais. Anos mais tarde, acabaram trasladados ao mausoléu do Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial, sítio em que até hoje descansam.⁴⁹¹

Telegramas continuavam a comunicar ao Rio de Janeiro os nomes dos sobreviventes. Fontes afirmam que, além do Hospital Centenário, no Recife, alguns foram levados a outros sanatórios daquela cidade e também de Natal. Os que reuniam condições de viajar

⁴⁹⁰ MUITAS versões sobre a causa do sinistro. *Diário de Pernambuco*, Recife, 17 jul. 1945, p. 1; *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, p. 3.

⁴⁹¹ GUSMÃO, [199-], p. 25; O *BAÍA* submergiu em forma de leque com a popa espatifada! *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, ed. das 11h, p. 1-2; CHOQUE com uma mina flutuante ou torpedeamento. *O Globo*, Rio de Janeiro, 13 jul. 1945, ed. final, p. 1-2; *A Noite*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 3. Dias (1998, p. 80) afirma, de forma aparentemente errônea, que um quarto naufrago também foi sepultado nessa mesma ocasião.

foram posteriormente transferidos, em destróieres, para o Distrito Federal.⁴⁹² No terceiro andar do Centenário, que pertencia ao governo do estado, a FNNE mantinha uma enfermaria com 20 leitos, uma vez que não possuía unidade hospitalar própria em terra. De acordo com Veloso Costa, oficial do capitânia *Belmonte* e um dos membros do Corpo de Saúde da Armada que atenderam os pacientes, as graves lesões provocadas pelas caravelas eram um dos principais transtornos por eles relatados. Estavam todos aos cuidados do comandante Laurino Gomes de Vasconcelos Júnior, chefe do serviço médico do Comando Naval do Nordeste.⁴⁹³

[...] Fomos alojados num salão onde dois médicos e muitos enfermeiros, de navalhas em punho, nos raspavam e lavaram nossas feridas. Quantas dores! A navalha corria por cima das feridas levando cabelos, peles, tudo! Eu tremia de dores durante este suplício, que durou muito tempo. E depois serviram-nos o jantar, que eu não pude comer. [...]. Aplicam-se injeções; dão-me uma droga para dormir [...]. Passei a noite tomando penicilina. [...] Dava graças a Deus e pedia-lhe forças para resistir a tudo.⁴⁹⁴

Ainda internados, os náufragos – inicialmente proibidos de conversar com a imprensa – concederam os primeiros depoimentos sobre o que testemunharam. Um deles era o sargento Mosquito. No juízo do atleta, queixoso da falta de banho por conta dos ferimentos, seu porte e preparação física inegavelmente ajudaram-no a resistir àquela provação. Raymundo Nolasco, por sua vez, atestava que a

⁴⁹² COSTA, 1948, p. 7.

⁴⁹³ COSTA, 1993, p. 24-5;29; ENCONTRA-SE em estado de depressão o único oficial salvo até agora. *Diário de Pernambuco*, Recife, 11 jul. 1945, p. 1.

⁴⁹⁴ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, op. cit., p. 46.

tripulação agiu com a maior calma e disciplina, sendo que, não estivesse ela adestrada, “ninguém teria escapado”. Este era o segundo socobro sofrido pelo militar, vítima do torpedeamento do *Parnaíba*, em 1942. Outro que depunha era o grumete Geraldo Gadelha, responsável pela metralhadora 5, cuja balsa foi a quinta a ser recolhida pelo *Balfe*. Já o cabo Edgard Cruz dizia recordar-se de tudo, pontuando que, de folga, barbeava-se no momento da explosão. Dos 18 homens que estavam com ele, apenas quatro se salvaram. Também falavam às autoridades e repórteres o jovem Hélio Joaquim Almeida, único sobrevivente de seu bote, além de Torres Dias, com leves queimaduras no rosto, mãos e pernas.⁴⁹⁵

No dia 13 de julho, desembarcou no Recife,

por via aérea, a sra. Hilda Torres Dias, mãe do tenente Lúcio [...]. Imediatamente após o desembarque, dirigiu-se ao hospital onde se encontra recolhido o seu filho. Foi uma cena verdadeiramente emocionante a do encontro entre o referido oficial e sua mãe. Ambos abraçaram-se e beijaram-se demoradamente, enquanto os soluços de ambos arrancavam lágrimas dos assistentes. Depois de algum tempo, a reportagem conseguiu aproximar-se da sra. Hilda [...], que ainda se encontra muito abatida com o triste acontecimento [...]. A sua primeira impressão, ao ter notícia do sinistro, foi de que o seu filho havia sucumbido.⁴⁹⁶

⁴⁹⁵ O *BAÍA* submergiu em forma de leque com a popa espatifada! *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, ed. das 11h, p. 1-2; O DEPOIMENTO impressionante do único oficial sobrevivente. *A Noite*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, p. 1; MONTEIRO, 2010, p. 54.

⁴⁹⁶ A CATÁSTROFE do cruzador *Bahia*. *A Noite*, Rio de Janeiro, 15 jul. 1945, p. 3.

Concomitantemente às tocantes cenas observadas naqueles dias, as declarações continuavam a se processar, exigindo dos gazetistas lápis e papel em abundância:

O grumete Nelson Feliciano Ferreira estava deitado na proa e foi despertado pela formidável explosão. [...]. Quando notou que afundava, [...] correu para a ré e safou duas balsas, ficando com uma e entregando a outra a um companheiro. Rumaram depressa para livrar-se do redemoinho. Antes, porém, lembrou-se ele de procurar algum alimento, encontrando nos destroços latas de leite e uma quartola de água... vazia. [...]. Viviam na esperança da chuva. Tinham até combinado encharcar as camisetas e, em seguida, espreme-las na quartola. Choveu na primeira noite, mas [...] foi insuficiente.⁴⁹⁷

O paraense João Bouth expôs aos ouvintes que dormia embaixo de um dos tubos lança-torpedos. De repente,

um colega que estava de pé, ao seu lado, foi projetado para o alto com a força da explosão, tombando morto. João correu para a proa e jogou-se na primeira balsa que encontrou. [...] Eram 17 com uma quartola d'água já meio salgada e sem nenhum alimento. À noite, encontrou a balsa do tenente Lúcio [...]. No segundo dia, vieram as miragens e os acessos de loucura. Muitos viam automóveis deslizando e lugares onde mulheres distribuíam água gelada. A sede era terrível. Tinham a impressão de estarem sobre um caldeirão fervente. [...]. O taifeiro João Mendes morreu por cima do beliche que era por ele ocupado. [...]. “À noite, a solidão era apavorante e, mesmo quando ainda estavam

⁴⁹⁷ FERREIRA, Nelson Feliciano. In: *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, ed. das 11h, p. 1-2.

juntas as diversas balsas, não nos víamos uns aos outros. Bebíamos a própria urina”.⁴⁹⁸

Nas recordações de Otávio Áureo, conterrâneo de Bouth,

repentinamente, sem que ninguém esperasse ou sequer pressentisse, foi ouvida uma terrível explosão, que abala todo o navio. A confusão domina a todos; tudo parece arrebentar. Correm os homens aos contrôes e aos baques. Quando procura alcançar o convés e verifica o que se passava, o quadro com que se deparou era verdadeiramente desolador. Muitos de seus antigos companheiros estavam imóveis, sem dar o menor sinal de vida. Outros horripilantemente mutilados no convés. Outros mais se debatiam nas águas, enquanto mais alguns afundavam no oceano. Repentinamente inteirou-se das reais proporções do sinistro, e o navio principiava a afundar. Já então se haviam lançado ao mar algumas balsas [...]. Em estado de semiconsciência, quase dominado pelo terror, agarra-se à primeira balsa que encontra. É içado por alguns companheiros que ali já se encontravam. [...]. Os dois primeiros dias decorreram sem maior alteração. Não eram observados casos de desespero e o espírito do pessoal se conservava forte. Apenas uma certa impaciência se notara quanto à vinda de socorros [...]. Ao decorrer do segundo dia começaram os sofrimentos, as privações. Logo de início esgotaram-se as reservas de água, e a ausência do mais leve sinal de socorros exasperava os homens e quebrava-lhes a fibra. [...] Começaram os homens a beber água salgada e a sofrer suas torturas; a lançarem-se às águas. Os tubarões vorazes começaram a ronda tétrica. Assim

⁴⁹⁸ VALE, João Batista Bouth do. In: *O Globo*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, ed. das 11h, p. 2.

passaram-se cinco dias, longos como a eternidade [...].⁴⁹⁹

De forma quase interminável, as profusas e dolorosas entrevistas causavam espanto e tomavam conta das enfermarias do Hospital Centenário. Nem todos, entretanto, conseguiam falar. O marinheiro de 2ª classe Davino de Oliveira, por exemplo, merecia cuidados especiais. Um dos quatro renascidos de seu bote, bebera muita água e padecia com múltiplas e enormes ulcerações pelo corpo. Já o maranhense Emídio dos Reis, com uma das pernas gangrenadas e em situação bastante delicada, precisou ser levado à capital potiguar por um avião *PBY* do Exército.⁵⁰⁰ Estes últimos boletins médicos divulgados pela imprensa praticamente encerram a cobertura do caso *Bahia*. Após 14 de julho, com o iminente e ansiado regresso do laureado 1º Escalão da FEB ao solo tupiniquim, nossos jornalistas passariam a estampar em suas capas manchetes muito mais agradáveis e convenientes.

Nas balsas encontradas e recolhidas pelo grupo-tarefa jaziam tanto cadáveres em estado de decomposição quanto outros recentes. Homens que há poucas horas – ou mesmo minutos – haviam perdido sua extenuante luta pela vida; rapazes que há alguns dias demonstravam saúde, esperança e entusiasmo. Não fosse a providencial aparição do cargueiro inglês, os raros que foram poupados certamente também não teriam resistido. Das embarcações de salvamento

⁴⁹⁹ NASCIMENTO, Otávio Áureo do. In: *Diário de Pernambuco*, Recife, 17 jul. 1945, p. 12.

⁵⁰⁰ CEM horas de sofrimentos com a onda sinistra dos tubarões. *Estado da Bahia*, Salvador, 13 jul. 1945. Uma das fontes afirma que Emídio não chegou a desembarcar no Recife, sendo diretamente enviado a Natal por um avião do *Omaha* (*Diário Carioca*, Rio de Janeiro, 17 jul. 1945, p. 4). Já outra informa que a cirurgia a que se submeteu o grumete ocorreu na própria capital pernambucana (*A Noite*, Rio de Janeiro, 12 jul. 1945, p. 7).

disponíveis no *scout*, duas lanchas e duas baleeiras afundaram com ele ou acabaram destruídas pela explosão. Por se tratar de barcos de maior porte, dotados de recursos ligeiramente melhores, supõe-se que sua utilização poderia ter aliviado o flagelo dos náufragos e evitado uma quantidade tão elevada de óbitos. Vale ainda ressaltar que, apesar da penosa inanição que acometeu os sobreviventes, não se registram entre eles atos de antropofagia, como aconteceu no famoso e macabro episódio do caçador de baleias *Essex*.

Tal qual ocorreu depois das perdas do *Vital de Oliveira* e da *Camaquã*, foram mandadas rezar missas em várias cidades. No Rio de Janeiro, encomendada pelo ministro Aristides Guilhem, a celebração teve lugar na tradicional Candelária. Em Belém, o Comando Naval do Norte prestou sua homenagem na basílica de Nazaré. Como não poderia deixar de ser, famílias como as do comandante Garcia D'ávila e dos tenentes Sérgio Vergueiro e Fernando Marques igualmente lembraram dolorosamente de seus entes. Já na igreja da Glória, no Rio, o comandante Hercílio Dias agradeceu “pelo milagroso salvamento do seu querido Lúcio”. Reverência maior talvez tenha vindo dos guardas-marinha de 1945, cujas exéquias por eles organizadas foram em intenção dos colegas de turma, Waldemar Almeida e Ayrton Pereira. No cemitério de Santo Amaro, no Recife, ocorreu uma romaria empreendida pelo 3º Distrito Naval. Também em solo pernambucano, no Rotary Club, seu presidente, ao iniciar a reunião semanal, “fez uma alocução a propósito da catástrofe [...], tendo solicitado um minuto de silêncio em memória dos que, no cumprimento do dever, foram vítimas do acidente”.⁵⁰¹

⁵⁰¹ *JORNAL do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 jul. 1945, p. 11; *A Manhã*, Rio de Janeiro, 5 ago. 1945, p. 8; *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, 18 jul. 1945, p. 7; *A Noite*, Rio de Janeiro, 3 jul. 1946, p. 6; 14; 8 jul. 1946, p. 13; *Diário de Pernambuco*, Recife, 12 jul. 1945, p. 5; *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, 21 jul. 1945, p. 7.

O marinheiro artilheiro de 1ª classe Clodoaldo de Sá Goiana também ganhou sua missa, oferecida pelos familiares no templo do Carmo, em Recife. Maior tributo, no entanto, ele viria a receber quase três décadas mais tarde, em 1974, prestado pelos cidadãos de sua cidade natal, Floresta, em Pernambuco. No ensejo, o falecido marujo de 27 anos, feliz por estar próximo aos seus após ser transferido para o cruzador, foi feito patrono do centro cívico de um ginásio industrial – hoje escola de ensino médio – daquele município. No salão principal da instituição, um retrato seu foi afixado por Ezilda, sua irmã. Clodoaldo, tripulante da balsa de Eraldo Millet, foi um dos que mais tempo suportaram as lancinantes agruras em alto-mar, conservando-se por cerca de seis longos dias, “até que, desesperado pela fome, pela sede, pelas queimaduras e pelas alucinações, sucumbiu nas águas do Atlântico”.⁵⁰²

Em 31 de agosto de 1945, o governo brasileiro condecoraria o comandante do *Balfe*, Thomas Sweeney, por ocasião de uma escala do mercante na capital federal quando retornava do Rio Grande. A Medalha de Serviços Distintos de Guerra (sem estrelas) foi-lhe entregue pelo vice-almirante Américo Vieira de Mello, chefe do EMA, em discreta cerimônia realizada no quartel-general da Marinha. Em outras oportunidades, foram similarmente agraciados o comandante do USS *Omaha*, William Freseman, e seu oficial médico, Aloysius Quick. Ao afortunado ajudante de cozinha Raymond Highms, porém, nada foi ofertado além de um breve e protocolar agradecimento. As palavras finais de Vieira de Mello, que presidiu a solenidade, são lacônicas: “*I also wish to let him know that due to the shortness of the time available, his men will not be decorated today, but*

⁵⁰² DIÁRIO de Pernambuco, Recife, 20 jul. 1945, p. 9; 11 dez. 1974, p. 6. Na listagem oficial, seu nome aparece como Clodoaldo Goiana Gomes de Sá.

our government will not forget them”.⁵⁰³ No conceito de um ressentido Lúcio, “não fosse o providencial desempenho deste modesto tripulante”, por certo o sumiço do *Bahia* “estaria hoje incluído no rol dos insondáveis mistérios do mar. [...]. Infelizmente, passados mais de 50 anos (à época da entrevista), a Marinha não mais se preocupou com este formal compromisso”.⁵⁰⁴

Do mesmo modo, não sabemos exatamente em que medida nossa Armada dedicou-se a atender e oferecer auxílio, para além das obrigações legais, às inúmeras famílias daqueles que desapareceram. Temos apenas ciência de que, na tarde de 8 de dezembro de 1948 – portanto mais de três anos após o desfecho da guerra –, durante as comemorações da Semana do Marinheiro, o ministro da Marinha, almirante Sílvio de Noronha, outorgou a Medalha de Serviços Relevantes e o respectivo diploma aos herdeiros dos oficiais e praças que sacrificaram a vida no naufrágio do *Bahia*, assim como nos soçobros do *Vital de Oliveira* e da *Camaquã*. Os militares mortos nas demais naves – supõe-se que somente os oficiais dos submarinos *Timbira* e USS *R-12* – foram igualmente homenageados. Compareceram ao ato diversas autoridades, além de grande número de amigos dos finados marujos.⁵⁰⁵

Uma vez mais, a Cruz Vermelha empreendeu esforços a fim de prover algum apoio financeiro aos familiares dos mortos. Neste sentido, alguns postos em funcionamento na sede do Clube Naval angariaram donativos. Uma série de eventos sociais e artísticos,

⁵⁰³ “Quero também dar-lhe ciência de que, devido à escassez do tempo disponível, seus homens não serão condecorados hoje, mas nosso governo não se esquecerá deles” (DIAS, 1998, p. 78).

⁵⁰⁴ DIAS, 1998, p. 78.

⁵⁰⁵ SEMANA do Marinheiro – Medalha de Serviços Relevantes, 1948, p. 372.

patrocinados por “altas damas” da sociedade carioca, também foram promovidos pela entidade. Várias foram as ofertas em dinheiro. A embaixatriz da Grã-Bretanha, a sra. Mercedes Gainer, por exemplo, enviou ao almirante Guilhem uma carta em nome das mulheres da comunidade britânica no País expressando condolências aos inditosos. Acompanhando a missiva seguiram dois cheques, sendo um de 10 mil e outro no valor de 5 mil cruzeiros. O montante deveria ser distribuído entre as famílias “dos que desapareceram no alto cumprimento do dever”.⁵⁰⁶

Ao fim da longa participação nacional no conflito, alguns dos mais inconsoláveis corações eram seguramente os da costureira Emília Aurora Silva e de seu esposo, o comerciante Américo Ferreira da Silva. Em 1943, no Recife, este casal norte-rio-grandense amargou a perda do seu primogênito, o praça João Ferreira da Silva, que servia no encouraçado *São Paulo*, brutalmente assassinado por um guarda civil que o havia confundido com um desafeto seu. Agora, transcorrido tão pouco tempo e ainda enlutados, Emília e Américo choravam o passamento de seu segundo rebento, o marinheiro eletricista de 1ª classe Milton Ferreira da Silva, lotado no *Bahia*. O mesmo que, vítima da insanidade, conforme depoimento, convidava os camaradas a irem beber água em seu lar nos momentos finais. Seu corpo jamais foi achado. Tal qual este emblemático caso, vários outros engrossam a extensa listagem de pais e mães brasileiros dilacerados pelos capítulos da Segunda Guerra Mundial.⁵⁰⁷

Recife, 19 de julho de 1945. Sr. redator (do *Diário de Pernambuco*): Condoído com a morte de meu filho,

⁵⁰⁶ DONATIVOS para as famílias dos mortos do *Bahia*. *Diário Carioca*, Rio de Janeiro, 28 jul. 1945, p. 5.

⁵⁰⁷ SALES, 2009, p. 137-45.

Osvaldo Souto de Oliveira, no terrível desastre do [...] *Bahia*, em que resultou a morte de muitos heroicos marujos, venho a público [...] como pai de um deles. [...]. Quando [...] os corsários infestavam nossas águas, torpedeando os [...] indefesos barcos costeiros [...], possuía eu nas Forças Armadas três filhos, sendo dois na Marinha e um no Exército. Receberia com um sorriso nos lábios a notícia da morte deles em combate com o inimigo comum e só derramo sentidas lágrimas por meu querido filho [...] ter morrido à falta de socorro. [...]. Sim, morreu o meu filho, conhecido entre seus colegas como Oito, depois de vencido o mais terrível dos inimigos e depois que as gloriosas forças expedicionárias regressavam à querida Pátria. A minha dor é imensa e maior ainda é o meu orgulho [...]. Apesar de ter o meu filho morrido à falta de socorro, já estou conformado e procuro Naquele o consolo preciso, sem o qual os aflitos estariam irremediavelmente perdidos. [...]. Com real apreço e estima, José Maria de Oliveira.⁵⁰⁸

Os comoventes desabafos à imprensa provinham não só de parentes, mas também dos próprios naufragos. Quase quatro anos depois da dantesca experiência, Agostinho Farrel, alvo de uma incrível sucessão de infortúnios, apelava à sensibilidade da administração naval a fim de que sua complicada questão fosse analisada:

Ele e [...] companheiros conseguiram salvar-se numa balsa [...]. Um estilhaço, porém, lhe dilacerou a perna direita, e só por milagre a gangrena não o matou [...]. Após oito meses de tratamento, foi reengajado no transporte de guerra *Duque de Caxias*. A má sorte, porém, parece que o perseguiu, pois uma explosão

⁵⁰⁸ OLIVEIRA, José Maria de. In: MORREU quando tentava deshastear a bandeira. *Diário de Pernambuco*, Recife, 21 jul. 1945, p. 3.

nas caldeiras quase faz ir pelos ares o transporte [...] e muitos [...] perderam a vida. Agostinho sofreu violenta pancada na perna já ferida. Veio para o Hospital Central da Marinha, onde passou três meses em tratamento, tendo sido dado, em fevereiro de 1947, como incapaz para o serviço na Marinha e reformado como marinheiro de 2ª classe. Estranhando, no entanto, fosse reformado por “moléstia não contraída em serviço”, requereu abertura de inquérito [...]. Após sete meses de espera [...], o inquérito lhe dera razão e ele foi promovido a terceiro-sargento. Até agora, no entanto, não recebeu os atrasados a que tem direito, e muita fome e privações tem passado. [...]. Agostinho, assim, sem poder trabalhar [...], faz um apelo ao ministro da Marinha para que seja dada rápida solução ao seu caso.⁵⁰⁹

Fisicamente recuperados – apesar das inúmeras sequelas – do pesadelo envolvendo o *scout*, não somente Farrel, mas as demais vítimas precisaram retomar suas rotinas, inclusive – cremos que a absoluta maioria – a própria carreira naval. Tendo alta médica, o sargento Antônio Luiz, por exemplo, ficou quatro meses em casa. Sua mulher igualmente se restabelecia ao lado do marido, já que se adoentara com as notícias de que não havia sobreviventes. Passado o período de convalescência, Mosquito embarcou no *Belmonte*, onde serviu por dois meses. De igual modo curado, Raymundo Nolasco regressou ao Rio de Janeiro a bordo do vapor *Cabedelo*, enquanto outros quatro colegas – incluindo Eraldo Millet – embarcaram de volta à capital do

⁵⁰⁹ UM MARINHEIRO está padecendo em terra. *Diário da Noite*, Rio de Janeiro, 9 mar. 1949, p. 5. No dia 31 de julho de 1946, durante viagem à Europa, o *Duque de Caxias* foi vítima de pavoroso incêndio, resultando na morte de um tripulante e sete passageiros (OLIVEIRA, 1996, p. 264).

País no *Almirante Alexandrino*.⁵¹⁰ Já Torres Dias, depois de quase três semanas internado, retornou ao lar em um voo da Cruzeiro do Sul, em 28 de julho. Mais 15 náufragos seguiram para o aeroporto Santos Dumont em aeronave da FAB, sendo recepcionados por prepostos do Estado-Maior da Armada e do Comando Naval do Centro.⁵¹¹ Quanto às marcas psicológicas impressas pela hecatombe, estas, bem menos visíveis a olho nu, por certo também acompanharam os moços por décadas, quiçá até o epílogo de suas existências.

Quanto à missão da Marinha do Brasil nas estações atlânticas, esta permaneceu em vigor após a tragédia e não foi em vão. Embora efetuando um trabalho preventivo, ao menos em uma oportunidade nossos navios foram acionados durante os meses em que as pontes aéreas se mantiveram ativas. Este evento ocorreu em 15 de setembro de 1945, quando o *Greenhalgh*, ainda sob o comando do capitão de fragata Ary Rongel, salvou, a cerca de 15 milhas da infausta estação 13, os membros do avião-transporte *B-17*, número 4380, do Exército dos EUA, caído no mar devido a uma pane em seus motores. Na ocasião, 14 militares terminaram resgatados pelo destróier. Infelizmente, por ironia do destino, na única vez em que se fez necessário, os protegidos não puderam ajudar seus protetores, estes plenamente ignorados pelos olhos e ouvidos das infundáveis aeronaves.⁵¹²

⁵¹⁰ MONTEIRO, 2010, p. 54; *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 5 out. 1945, p. 1; *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 27 set. 1945, p. 2. Anos mais tarde, Eraldo Millet contrairia matrimônio com Cleusa da Conceição Nazaré de Oliveira, filha da famosa Mãe Menininha do Gantois e futura ialorixá deste terreiro de candomblé.

⁵¹¹ A *NOITE*, 28 jul. 1945, p. 3. Outra fonte informa que foram 16 os praças desembarcados no Rio (CHEGARAM ao Rio os primeiros náufragos do *Bahia*. *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 29 jul. 1945, p. 6).

⁵¹² GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 72.

As assustadoras estatísticas refletem toda a agonia enfrentada pela tripulação do cruzador *Bahia* nas duas etapas do seu martírio: o soçobro e a espera. Dos 372 homens a bordo, cem morreram em decorrência do naufrágio (resultado encontrado depois da contagem feita pelos próprios marujos). Dos que embarcaram nas balsas, apenas 36 sobreviveram. Ou seja, menos de 10% do total.⁵¹³ Mas, passados mais de 70 anos da desventura, o que levou o surpreendido vaso a repentinamente desaparecer naquela ensolarada manhã equatorial nas águas do oceano Atlântico? Há, ao menos, um fato que é indiscutível e consensual: o *Bahia* afundou após colossal explosão sucedida na popa. A partir daí – e até hoje –, a convicção cede espaço às dúvidas e questionamentos. Afinal, o que originou a detonação? Por qual motivo a cúpula da FNNE não apurou adequadamente a ausência de contato com sua unidade? Por que tanta demora no socorro às vítimas? Coube ao comandante Macedo Soares, designado para presidir o IPM sobre o desastre, encetar as investigações.

De acordo com Vivaldo Vaz, ainda no interior do *Balfe*

começamos a comentar as possíveis causas da explosão. As opiniões divergiam. Para mim, fora o Macado, que estava no paiol de ré, com certeza fumando, quem fizera aquela desgraça. Somente mais tarde, com as ideias mais claras, vi que isso não era possível.⁵¹⁴

Decifrar este caso assemelha-se a tentar sair de um denso nevoeiro. Constitui-se em algo bem mais complexo do que um simples

⁵¹³ DIAS, 1998, p. 80.

⁵¹⁴ VAZ, Vivaldo da Rocha. In: COSTA, 1948, p. 43. Macado era o apelido do sargento Raimundo Trajano de Vasconcelos.

levantamento de suposições não embasadas, como reconhece Vaz. Em primeiro lugar, vale dizer que, ao contrário do *Vital de Oliveira* e da *Camaquã*, o cruzador achava-se sozinho em sua incumbência e muito mais afastado da costa. Além disso, no referido período o sistema de radiotelegrafia ainda era extremamente falho e rudimentar. Particularmente naqueles dias, segundo a Armada, os navios que zarpavam rumo às estações enfrentavam sérias dificuldades de comunicação – problema denominado mancha solar, que podia tornar os rádios ineficazes –, fato que certamente colaborou para que o comando de operações não se alarmasse com o longo silêncio do *Bahia*.⁵¹⁵ Ademais, aparentemente não houve tempo de se emitir qualquer sinal de alerta, ao inverso do que afirmou o falecido telegrafista. Se realmente alguma mensagem alcançou o Recife, foi de maneira truncada, não permitindo saber do que verdadeiramente se tratava.

Parece-me que eles [...] ouviram um pedido de socorro. Compararam o número de aviões que haviam saído com o dos que haviam chegado. Não estava faltando. Não “deram muita bola”. E realmente esse pedido [...] não foi percebido e nenhuma providência foi tomada.⁵¹⁶

Depois que as informações iniciais a respeito do naufrágio chegaram ao conhecimento dos dirigentes da FNNE, algumas especulações em torno de seus fatores logo foram lançadas. Dentre elas, três conquistaram maior força. Primeiramente acreditou-se que o Velhinho houvesse se chocado contra uma mina derivante. Lideranças navais, inclusive, atentavam para este perigo, sendo que o capitão de mar e guerra Euclides Braga, ex-comandante do próprio

⁵¹⁵ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

⁵¹⁶ SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004.

Bahia, relatou ter avistado esses artefatos em seu trajeto em várias ocasiões durante o conflito.⁵¹⁷ Essa chance, porém, foi considerada implausível e refutada à época pela Marinha, já que o *scout* se encontrava parado no instante da explosão e a orientação das correntezas oceânicas naquela zona não levava a tal conclusão:

Se estamos no terreno das conjecturas, pois nada há de positivo, aceitemos então o mais provável. As correntes equatoriais que correm das costas da África, desde o cabo da Boa Esperança, quando chegam ao Equador cortam para o cabo de São Roque e contornam a costa norte do Brasil. Dessa forma, não seria natural que alguma mina fosse levada até os rochedos de São Pedro e São Paulo. Ao que me parece, houve explosão dos paióis de munição, como no *Aquidabã*.⁵¹⁸

Assim como o almirante Gago Coutinho, outros sugeriram que o estrondo tivesse partido dos paióis, então repletos de cargas de profundidade e demais projéteis. Esta suspeição igualmente foi logo abandonada, uma vez que os recintos se localizavam em ponto distante da popa. Além do mais, desde o aludido acidente com o encouraçado *Aquidabã*, ocorrido em 1906, a Marinha redobrou os cuidados em relação ao acondicionamento de munições em suas belonaves. Afetados pelas mortes e traumas engendrados por essa

⁵¹⁷ AFUNDAMENTO do *Baía* pelo submarino apresentado à Argentina. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 2.

⁵¹⁸ COUTINHO, Gago. In: *A Tarde*, Salvador, 11 jul. 1945. O encouraçado *Aquidabã*, partícipe da Revolta da Armada, era um dos mais importantes navios da Esquadra. Naufragou após explosão em seus paióis de munição, em 21 de janeiro de 1906, na altura de Angra dos Reis, quando se dirigia à ilha Grande. Na ocasião, centenas de homens perderam a vida. Segundo Gama (1982, p. 192), “ficou provado que as pólvoras estavam sendo conservadas em paióis de temperatura elevada e, o pior, que não havia um exame sistemático dos lotes”.

calamidade, e com o fito de não permitir que os mesmos erros se repetissem, especialistas navais haviam criado o Serviço Técnico-Analítico da Armada.⁵¹⁹ Desse modo, relevando-se o fato do *Bahia* ter sido completamente reformado há pouco tempo e contar com um novo e moderno sistema de refrigeração dos paióis, oficiais como o almirante Dodsworth, comandante naval do Centro, imediatamente excluíram essa possibilidade.⁵²⁰

Se as duas primeiras versões foram prontamente descartadas, a terceira até hoje mexe com o imaginário de muitos. Conforme já mencionado, apesar da capitulação incondicional da Alemanha e consequente cessação das agressões no Ocidente, alguns dos seus submarinos permaneceram navegando livremente. Segundo comunicava o Almirantado britânico à época, ao menos seis deles ainda não haviam aparecido mais de dois meses após a queda de Berlim. Fossem eles desavisados ou desertores, estes *u-boots* desgarrados mantiveram-se, por um dilatado prazo, relativamente supridos, armados e decididos a pôr a pique qualquer navio que cruzasse seu percurso – incluindo os de guerra –, algo que obviamente gerou grandes apreensões nos chefes Aliados. Diante desta incômoda situação, quando se tomou ciência do sumiço do *Bahia* a hipótese do seu torpedeamento ganhou naturalmente forte sustentação.⁵²¹

Logo que foram suspensas as hostilidades na Europa, os Aliados repetiram, por telegrafia, a ordem para os submarinos virem à superfície, mostrando as suas

⁵¹⁹ GAMA, 1982, p. 192.

⁵²⁰ AFUNDAMENTO do *Baía* pelo submarino apresentado à Argentina. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 2.

⁵²¹ ASSINALADO um submarino no local do afundamento. *Estado da Bahia*, Salvador, 13 jul. 1945.

bandeiras, além de instruírem os comandantes para darem as suas posições às estações ou aos navios próximos. Dönitz [...] autorizou os comandantes a se renderem. Os que se achavam nos portos simplesmente se entregaram. Os submarinos – em número de 49 – em operações no mar tiveram variadas reações. Alguns rumaram para as bases; outros se entregaram no mar; poucos foram para portos neutros; e alguns desapareceram. O serviço americano deu uma explicação para os desaparecidos: estavam viajando na profundidade de *snorkel* e não receberam a mensagem. Contudo, nada disseram que barcos eram esses e para onde se destinavam.⁵²²

Noticiou-se, nas semanas seguintes ao naufrágio, que dois destes submarinos, o *U-530* e o *U-977*, que haviam se entregado a autoridades navais argentinas em Mar del Plata, em 10 de julho e 17 de agosto, respectivamente, encontravam-se, ao que se presume, a cerca de 2.500 quilômetros do cruzador na manhã de 4 de julho de 1945.⁵²³ De fato, sabe-se que duas unidades que estavam em missão idêntica à do *Bahia* naqueles dias supostamente detectaram um submersível em rota próxima à do *scout*. Uma delas teria sido o contratorpedeiro *Bocaina*, que constatou a existência inimiga naquela área na noite de 3 de julho, através dos seus aparelhos de escuta, chegando a lançar bombas de profundidade. A outra, seu irmão *Babitonga*, que também fez contatos sonoros com objetos suspeitos

⁵²² GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 77. Alguns submarinos, a exemplo do *U-234*, migraram para o Pacífico com o intento de colaborar com o esforço de guerra nipônico. O Japão, como é sabido, ainda resistiria por mais quatro meses, até o fim absoluto da Segunda Guerra Mundial.

⁵²³ Sobre a rendição do *U-530*, ver *Estado da Bahia*, Salvador, 11 jul. 1945; *O Globo*, Rio de Janeiro, 10 jul. 1945, ed. final, p. 1. Já sobre a última patrulha do *U-977*, ver SCHÄFFER, 1967.

nas imediações da estação 13 nos dias 14 e 18 de junho, assim como em 13 de julho de 1945. Seu comandante, capitão de corveta Daniel dos Santos Parreira, que inicialmente mostrou-se disposto a afundar os hipotéticos oponentes, aventou a possibilidade de os mesmos estarem a caminho da rendição em algum porto brasileiro.⁵²⁴

No dia 14 de junho [...], cerca de 11h30 [...], foi obtido contato [...] na distância de 1.200 jardas, marcação verdadeira 210°. O alvo movia-se lentamente para a direita [...]. Sendo identificado possuir características de submarino, foi tentado um primeiro ataque [...]. Tendo sido renovado o contato, foi feito um lançamento de bombas de foguete, sem resultado, e a seguir reataque com bombas de profundidade. [...] Após a explosão [...], veio à superfície bastante óleo, [...] por uma circunferência de 300 jardas. [...]. No dia 18 [...], às 9h15 [...], foi obtido contato na distância de 1.800 jardas e marcação [...] 205°. Todas as indicações [...] permitiam admitir que o alvo fosse submarino. [...]. Apesar de não haver outros indícios de presença de submarino no Atlântico Sul, julgo viável a hipótese de ter sido surpreendida a passagem de submarinos inimigos, que tendo recebido fugitivos do *Reich* [...], pretendessem desembarcá-los em algum ponto do litoral sul-americano. [...]. Às 4h40 [...] do dia 13 de julho [...], estando o navio nas proximidades da estação 13, [...] foi obtido contato [...]. Afastada a hipótese de ser[em] [...] peixes ou baleias, foi utilizado o transmissor de som para intimar o submarino a vir à superfície e render-se [...]. Não tendo sido atendido, foi iniciado o ataque com [...] bombas [...]. Não houve resultado aparente, tendo sido perdido o contato.⁵²⁵

⁵²⁴ SANTOS FILHO, 1998, p. 234; *Diário de Notícias*, Salvador, 14 jul. 1945.

⁵²⁵ PARREIRA, Daniel dos Santos. In: GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 75-8.

Após essas ocorrências, o *Babitonga* deu continuidade ao serviço de guarda na estação 13, assistindo à passagem de aproximadamente 260 aeronaves. Encerrado o período da comissão, o destróier foi substituído pelo *Bauru* e este, como se sabe, pelo *Bahia*. As palavras de Parreira parecem muito firmes: submarinos foram de fato detectados, porém sua destruição não pôde ser confirmada. Ademais, deve-se considerar que suas preocupantes revelações acerca da presença germânica em nossas águas certamente tenham chegado ao conhecimento do comando da FNNE. No entanto, aparentemente nenhuma medida mais drástica foi tomada além do reforço da vigilância – inclusive aérea – no setor em questão. Em 24 de julho, com o patrulhamento já ampliado, um avião militar norte-americano avistou um submersível perto dos penedos de São Pedro e São Paulo. Às 8h20 do dia seguinte, três caças deixaram Natal com o objetivo de compor uma frente no provável trajeto do adversário. Contudo, nada foi encontrado.⁵²⁶

Nas horas iniciais depois da perda do *Bahia*, ainda no calor dos acontecimentos, o almirante Dodsworth – que, de pronto, descartara a explosão dos paióis como causa do infortúnio – opinava que, sob o ponto de vista moral, não era impossível que um *u-boot* estivesse envolvido no episódio. Segundo ele, pela “carteação das milhas” – tempo naval que define o cálculo de distâncias no oceano –, o *U-530* “podia estar no local do desastre na manhã do dia 4”. Fora isso, “é admissível, também, dados os processos de guerra nazistas, haver este submarino lançado um torpedo contra o cruzador brasileiro”. Afinal, de acordo com o almirante, o inimigo, ao ancorar em Mar del Plata, não trazia a bordo sua carga prevista de 20 torpedos. Estes poderiam ter sido dispensados antes da capitulação – conforme

⁵²⁶ GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 79.

sustentou adiante o capitão-tenente Otto Wermuth, comandante do submersível –, bem como utilizados em operações ofensivas.⁵²⁷

Supõe-se que, antes de alcançar o litoral argentino, na manhã do dia 10, o *U-530* tenha permanecido cerca de 15 semanas sem tocar qualquer porto. Ao se render ao governo daquele país, sua situação era deplorável. Estava com o casco e escotilhas bastante avariados, além do convés corroído, provavelmente em decorrência do extenso intervalo de submersão. Sua artilharia se achava desmantelada e sem sinais de combate. Os 54 tripulantes, sem documentos de identificação, exibiam cabelos e barbas crescidos. Apesar de visivelmente esgotados, apresentavam boas condições de saúde, sem enfermidades ou ferimentos. As primeiras informações prestadas por Wermuth asseveravam que sua rendição se dera por falta de combustível. Após inspeção preliminar realizada próximo ao quebra-mar onde fundearam, todos foram conduzidos para terra e cercados por militares. Coube ao capitão de fragata Julio César Mallea, comandante da base, deter os estrangeiros como prisioneiros de guerra.⁵²⁸

Quanto ao *U-977*, acredita-se que este ficara exatos 66 dias deslocando-se oculto e de forma ininterrupta desde a Noruega até a América do Sul. Outra proeza épica e de tons dramáticos. Pertencente à classe VII-C, da qual produziram-se inúmeras unidades, era pouco

⁵²⁷ AFUNDAMENTO do *Baía* pelo submarino apresentado à Argentina. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 1; CHOQUE com uma mina flutuante ou torpedeamento. *O Globo*, Rio de Janeiro, 13 jul. 1945, ed. final, p. 1-2; SALINAS; NÁPOLI, 2010, p. 437.

⁵²⁸ AFUNDOU com o navio o comandante do *Baía*. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. das 11h. p. 1; AFUNDAMENTO do *Baía* pelo submarino apresentado à Argentina. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 1-2; CHOQUE com uma mina flutuante ou torpedeamento. *O Globo*, Rio de Janeiro, 13 jul. 1945, ed. final, p. 1-2.

menor que o *U-530*. Ao contrário deste, arribou à base naval argentina em excelente estado de conservação e com considerável reserva de óleo. Sua aparição talvez tenha gerado surpresa ainda maior, uma vez que a Alemanha havia capitulado há mais de três meses. Contrariava, sobretudo, o anúncio da *Royal Navy*, feito várias semanas antes, de que “os mares do mundo estavam livres e abertos à navegação”. Sua reduzida tripulação, de 32 homens, se achava sob as ordens do jovem capitão de corveta Heinz Schäffer, de 24 anos, que assumira o comando do submarino em dezembro de 1944. Ao inverso do *U-530*, sua dotação estimada de dez torpedos estava intacta.⁵²⁹

Posteriormente, em 16 de setembro, esses *u-boots* chegaram ao Rio de Janeiro, procedentes de Buenos Aires, escoltados por um rebocador da *US Navy*. Permaneceram atracados ao AMIC, despertando a curiosidade das pessoas, no aguardo de novas orientações (mais tarde, rumariam para os EUA).⁵³⁰ Questionou-se, na época, o fato de os corsários não terem se entregado em um porto brasileiro, mas sim argentino. Isso se explica por razões até certo ponto compreensíveis, já que nossa nação era a eles hostil, enquanto nossos vizinhos austrais, a despeito de oficialmente em litígio contra o *Reich*, mostravam-se claramente simpáticos aos regimes totalitaristas. Após longa neutralidade, vale realçar que a Casa Rosada, supostamente por pressões e interesses políticos, apenas decidiu-se pelo rompimento diplomático com o Eixo no início de 1944, assinando

⁵²⁹ CÂNDIDO, 1993, p. 81; SALINAS; NÁPOLI, 2010, p. 345-6; SCHÄFFER, 1967; AFUNDAMENTO do *Baía* pelo submarino apresentado à Argentina. *O Globo*, Rio de Janeiro, 11 jul. 1945, ed. final, p. 1-2.

⁵³⁰ GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 77-9; PARTIRAM para os EEUU o *U-530* e o *U-977*. *A Manhã*, Rio de Janeiro, 13 set. 1945, p. 1; OS SUBMARINOS nazistas *U-530* e *U-977*. *O Fluminense*, Rio de Janeiro, 19 set. 1945, p. 1; *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 20 set. 1945, p. 5.

sua declaração de guerra em março do ano seguinte, quando um breve desfecho do conflito parecia encaminhado.

Essa sintonia ideológica dos teutônicos com a Argentina rendia – e continua a render – férteis histórias e teorias as mais fascinantes. A mais conhecida delas, já comentada no relatório do comandante Daniel Parreira, sugeria que

o U-977 [...] possuía características especiais: estava preparado para conduzir um alto dignitário nazista. [...]. Quem teria nele viajado e onde foi desembarcado? (O silêncio dos nossos aliados do norte foi impenetrável e, portanto, muito suspeito). Chegou a ponto de chamar a atenção do público americano. Assim, o *Saturday Evening Post*, edição de 22 de novembro de 1952, lançou a ideia de que Hitler havia sido transportado para a Argentina [...].⁵³¹

No U-530, por sua vez,

estava faltando um dos botes de borracha e, poucos dias antes, um bote idêntico havia sido abandonado em uma praia do balneário de Necochea. Por isso, o jornal *Crítica*, de Buenos Aires, especulou que Hitler e Eva Braun tinham sido transportados pelo submarino e usado o bote para desembarcarem na Argentina.⁵³²

⁵³¹ GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 79. São muitos os casos de alemães que buscaram asilo na Argentina e no Uruguai após a guerra. Um dos exemplos mais emblemáticos é o de Adolf Eichmann, chefe da SS responsável pela logística do extermínio nos campos de concentração. Há dez anos vivendo nos arredores de Buenos Aires com o falso nome de Ricardo Klement, acabou raptado por agentes secretos israelenses em maio de 1960. Foi julgado e condenado à forca, dois anos mais tarde, por crimes contra a humanidade.

⁵³² INDURSKY; PALHARES, 2016, p. 29.

Por mais que os periódicos tomassem como verdadeiras informações puramente especulativas e preenchessem suas primeiras páginas com manchetes sensacionalistas, a princípio não havia indícios contundentes que comprovassem, dentre outras coisas, a participação destes submarinos no afundamento do *Bahia*. No decurso das inquirições, diversos sobreviventes citaram ter ouvido os estranhos tiros de metralhadora disparados pouco antes da explosão – aspecto que não teria qualquer ligação com um hipotético torpedeamento. Afirmaram, ainda, que o estrondo e a cor da fumaça produzidos não eram próprios de uma detonação provocada por torpedo. Além disso, ninguém acusou oficialmente ter visto a esteira do suposto projétil sob a água nos segundos que antecederam o estrepitoso barulho. O mar estava deveras calmo naquela manhã, cabe acentuar, o que facilitaria essa visualização.⁵³³

Seria uma ação incompreensível; uma vingança torpe; uma ação totalmente injustificável. O Brasil lutou observando todas as regras da guerra. Acabou a guerra, não há mais razão para essas ações. Consultaram-me em uma ocasião sobre isso. Eu pensei dois minutos e disse: “Negativo”. A explosão foi acidental, na popa [...]. Não foi uma explosão submarina; foi [...] ao ar livre. E toda explosão, ela tem a chamada onda de choque. Ela se propaga numa velocidade supersônica e destrói tudo o que estiver em sua passagem. O navio ficou, superficialmente, todo destruído. [...] O torpedo só pode atuar contra um alvo em uma explosão submarina. Por aproximação ou por choque, ele explode e desenvolve pressões na água violentíssimas capazes de partir um navio ao meio. E isso é

⁵³³ Informalmente, ao que parece, ainda hospitalizados, alguns náufragos afirmaram ter visto a suposta esteira de um torpedo momentos antes da explosão (*Diário de Notícias*, Salvador, 14 jul. 1945).

seguido de uma coluna d'água. Nada disso aconteceu. Uma explosão submarina não seria capaz de causar a destruição extremamente grave que eu testemunhei na superfície, nas chamadas obras mortas. [...] Quando há explosão de torpedo debaixo da água, não há fumaça; há coluna d'água [...]. A fumaça vai sendo absorvida pela água.⁵³⁴

Os argumentos de Lúcio se expressam através de um depoimento bastante seguro e estão tecnicamente bem embasados. No entanto, deve-se ter em conta o fato de que este oficial, no instante do desconhecido barulho, se encontrava, como ele mesmo admite, em um local razoavelmente afastado, a meia-nau, mais exatamente na praça das turbinas.⁵³⁵ Dessa forma, se efetivamente houve um torpedo, é muito provável que seu rastro fosse facilmente notado apenas pelos indivíduos que se achavam na área externa do *Bahia* – em especial na popa – nos derradeiros segundos. Ocorre que nenhum deles pôde testemunhar durante as investigações do IPM, já que todos haviam morrido.

Raul de Castro e Silva, envolvido nas apurações do caso, de igual modo nunca concordou com a possibilidade da agressão:

Nessa época eu estava servindo no [...] *Belmonte* [...]. Fui nomeado escrivão do inquérito [...]. Os naufragos foram hospitalizados no Hospital da Polícia Militar do Recife, e para lá nos dirigimos logo que eles foram liberados para prestar depoimentos. Fomos entrevistando os sobreviventes, todos em péssimo estado [...]. Um depoimento foi fundamental para a determinação da real causa da explosão: “Eu estava no túnel do eixo do hélice no momento da explosão e a minha cabeça

⁵³⁴ DIAS, Lúcio Torres. Entrevista concedida em ago. 2004.

⁵³⁵ Idem.

bateu forte no teto do túnel”. Se sua cabeça bateu no teto, a explosão foi de cima para baixo, e isso não é típico de uma explosão por torpedo, que é de baixo para cima.⁵³⁶

Vários daqueles que se opuseram – e continuam a se opor – veementemente à tese do torpedeamento também lançam mão de fórmulas matemáticas a fim de rechaçar essa hipótese. Asseguram que para o primeiro *u-boot* em foco, o *U-530*, ter completado o percurso em questão em somente cinco dias e meio, deslocando 700 toneladas, ele precisaria navegar a uma velocidade aproximada de 18 milhas horárias – ininterruptamente e na superfície –, algo considerado improvável – senão impossível – pelos entendidos no assunto. Já em relação ao segundo, o *U-977*, seus relatórios meteorológicos – registros difíceis de serem falsificados – não coincidem com os da Marinha do Brasil, o que leva a crer que ele realmente trafegava em zona distinta da do *Bahia* (cerca de 50 milhas).⁵³⁷ Schäffer comenta em suas memórias de guerra as horas iniciais depois do desembarque na Argentina, oportunidade em que se esquivava das acusações:

O novo interrogatório [...] gira em torno de três assuntos de importância primordial: o naufrágio do [...] *Bahia*, nossa chegada tardia após a capitulação em todas as frentes, a questão de saber se tivemos a bordo alguma personalidade política. [...] O comandante da base naval explica-me que os documentos que lhe entreguei ontem, por ocasião da rendição do meu submarino, serão examinados e traduzidos. A existência desses documentos garantiria o esclarecimento

⁵³⁶ SILVA, 1994, p. 14.

⁵³⁷ CHOQUE com uma mina flutuante ou torpedeamento. *O Globo*, Rio de Janeiro, 13 jul. 1945, ed. final, p. 1-2; GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 76-9.

definitivo de assuntos que ficaram obscuros. O [...] *U-530*, que chegou antes de nós e antes do desastre do *Bahia* (um equívoco seu, já que o referido submersível fundeou em Mar del Plata seis dias depois do soçobro), não pôde mostrar um só documento de bordo. [...] Faço observar que não falta nenhum torpedo [...] do *U-977* e que, além disso, todos os documentos relativos à nossa navegação existem, o que deveria bastar para afastar de nós qualquer suspeita. Cada homem do *U-977* estava convencido de que uma ação ofensiva posterior à vitória Aliada seria loucura e acarretaria para nós pesadas consequências.⁵³⁸

Após acareação promovida entre Schäffer e seu colega Wermuth, comandante do *U-530*, ainda em Mar del Plata, estes militares foram seguidamente pressionados em interrogatórios realizados em Buenos Aires, Washington e Londres. Partindo em defesa dos germânicos, o Ministério da Marinha argentino, órgão um tanto duvidoso quanto ao tratamento dispensado ao caso, atestou peremptoriamente não terem sido os submarinos responsáveis pelo afundamento. Outrossim, a comissão de investigação Aliada – composta basicamente por membros do Departamento da Marinha dos EUA e acompanhada por um oficial brasileiro – nada de concreto conseguiu reunir culpando os *u-boots*. Encerradas as perscrutações, nem uma prova sequer foi apresentada contra seus tripulantes, inocentados em consonância com as leis internacionais. Schäffer foi libertado na Alemanha, ulteriormente regressando à Argentina, onde fixou residência. Sobre o destino do tenente Wermuth, um jovem nacional-socialista de 25 anos, nada foi encontrado.⁵³⁹

⁵³⁸ SCHÄFFER, 1967, p. 252-3.

⁵³⁹ SCHÄFFER, 1967.

Apesar de jamais ter sido oficializada como razão do naufrágio do *Bahia*, a versão do seu torpedeamento nunca foi totalmente desprezada. Para muitos, nenhuma fórmula ou explicação – seja ela moral ou técnica – é capaz de desvincular em definitivo estes dois submarinos das derradeiras horas do cruzador. O veterano Bouth, por exemplo, estava a meia-nau quando da explosão. Ainda que longe da popa na ocasião, ele mantém a convicção, a partir de elementos irreveláveis, de que o navio foi realmente alvejado por um inimigo.⁵⁴⁰ Já o capitão de mar e guerra Roberto Gomes Cândido, a despeito de não ter presenciado o episódio ou mesmo vivenciado o conflito como combatente, é um estudioso do assunto. Em extenso e minucioso artigo publicado, ele não assume abertamente a ocorrência do ataque, porém lança incisivos argumentos neste sentido:

Inicia Schäffer, na noite de 10 de maio, sua saga de tentar chegar ao Atlântico sem ser detectado. [...]. Quando celebravam a passagem pelo Equador, ouviram ruído de avião, sem detectá-lo visualmente. [...]. Certamente ouviram um dos aviões [...] da ponte aérea que o *Bahia* apoiava. Assim, o [...] *U-977* chegou à área da estação 13 [...]. Seus dados de navegação o posicionam a 50 milhas de distância e Schäffer não faz menção a qualquer contato com o cruzador. Omissão esta intrigante, já que o *Metox* ou os equipamentos-rádio podiam perfeitamente, na superfície, naquela distância, indicar a proximidade [...]. É possível que Schäffer, tendo antecipadamente detectado o cruzador e o avaliado como uma presa fácil, tenha decidido conduzir o *U-977* a uma posição favorável,

⁵⁴⁰ VALE, João Batista Bouth do. Entrevista concedida em jan. 2005. Em 1972, Bouth afirmava que o navio fora vítima de uma mina desgarrada. Desconhecemos o que o fez mudar de opinião mais de 30 anos depois (VALE, João Batista Bouth do. In: *Diário de Natal*, Natal, 10 jan. 1972, p. 3).

submerso, e disparado dois torpedos acústicos, um deles atingindo os hélices do *Bahia*. A sua boa estrela proporcionou-lhe a coincidência do cruzador estar iniciando um exercício de tiro no momento, ao qual seria imputada como causa da explosão. [...]. Os registros de bordo não são prova incontestável da derrota de um navio. O almirante Dönitz confessou, no Tribunal de Nuremberg, que os dados de navegação do *U-30* foram adulterados, por ordem sua, para encobrir o [...] comandante que torpedeou o *Athenia* [...]. A afirmação de Schäffer que sua dotação de dez torpedos permaneceu intocável levanta uma séria dúvida. Conforme registra em seu livro, à página 31, a capacidade normal do *U-977* era de 12 torpedos. [...]. Parece que os Aliados, até a rendição, não tinham certeza sobre a capacidade de torpedos dos submarinos tipo VII-C [...]. Esta incerteza pode ter beneficiado Schäffer durante o interrogatório.⁵⁴¹

Mais recentemente, recorrendo a inéditos documentos preservados em arquivos de seu país, os periodistas argentinos Juan Salinas e Carlos de Nápoli passaram a engrossar o coro de defensores do torpedeamento. Em seu livro *Ultramar Sul*, além de sustentarem que o *Bahia* foi, de fato, vítima de um submersível alemão, eles reacendem a suposta transferência, às escondidas, de líderes nazistas para terras sul-americanas. Suas páginas, todavia, não fugindo à tendência dos trabalhos jornalísticos, são mais ricas em afirmações categóricas e conclusivas do que em hipóteses e possibilidades. Em uma teoria de ares conspiratórios, segundo os autores, a Casa Branca, politicamente interessada em recrutar aliados – no caso, a Alemanha pós-Hitler – na iminente Guerra Fria contra os soviéticos, teria acobertado – ou pelo menos abrandado – a relação dos *u-boots* com a perda do *scout*.

⁵⁴¹ CÂNDIDO, 1993, p. 83-6.

Fora isso, a obra, em especial na abordagem feita ao naufrágio propriamente dito, expõe certas inconsistências e deixa de citar fontes para informações apresentadas.⁵⁴²

Oficialmente, de acordo com uma nota redigida pelo Ministério da Marinha, em 29 de outubro de 1945, contendo um resumo dos resultados do IPM, o aniquilamento do *Bahia* não teve nenhuma causa externa. A nave foi a pique pela explosão de cargas de profundidade de 300 libras – não se sabe exatamente quantas – localizadas na popa, ponto não protegido por sua couraça. Acredita-se que, na ocasião, cada calha estivesse municiada com cinco bombas, além de que cerca de 30 outras encontravam-se dispostas no tombadilho, improvisação imprudente no que se refere à estocagem destes artefatos. Elas teriam sido acidentalmente atingidas por uma rajada de poucas balas disparadas pela metralhadora de número 7, situada na linha mediana do Velhinho, relativamente próxima ao lugar da detonação. Vale lembrar que o arsenal antiaéreo fora instalado pelos estadunidenses no decorrer da luta, logo não fazendo parte do projeto original do cruzador. Segundo o que foi apurado, a arma estava sendo preparada para o exercício quando começou a operar de forma súbita e descontrolada.⁵⁴³

Os manuais das metralhadoras estabeleciam que os carregadores somente seriam colocados em posição com a arma guarneçada e apontada para o alvo. A colocação [...] era simples e rápida e, portanto, não havia atraso no tiro. As armas eram basicamente antiaéreas,

⁵⁴² Há outra recente obra, em forma de romance, onde seu autor defende a tese do torpedeamento do *Bahia*: PAIVA, 2013.

⁵⁴³ NOTA do Ministério da Marinha sobre o afundamento do cruzador *Bahia*. *Folha da Manhã*, São Paulo, 30 out. 1945, p. 4; GAMA, 1982, p. 187; GUSMÃO, [199-], p. 22.

se bem que pudessem ser usadas contra alvos de superfície que se apresentassem nos ângulos desimpedidos de obstáculos. [...]. Uma arma devidamente guarnecida não seria nunca apontada contra o próprio navio [...]. O navio, navegando em condições de guerra, poderia ter a munição de pronto uso nos carregadores, para os primeiros minutos de fogo. Mas esses carregadores, segundo as precauções de segurança [...], só deveriam ser postos na arma depois de esta achar-se guarnecida, engatilhada e apontada para o alvo. Alguns navios eram dotados de limitadores de conreira e depressão – principalmente aqueles usados no adestramento de novos artilheiros –, para evitar que, no calor do combate, algum tiro atingisse a estrutura do navio. Esses limitadores, além de complicados, por vezes perturbavam demasiadamente o uso da arma, sendo, assim, eliminados [...], como no *Bahia*.⁵⁴⁴

Em outra fala, o almirante Lúcio, reforçando sua posição, reconhece a cor “chocolate” da fumaça produzida pela detonação como típica do trotil, explosivo utilizado nas bombas.⁵⁴⁵ Prosseguindo em sua análise técnica, ele assinala, ao final, o que julga ser o motivo dos inopinados tiros desferidos pela metralhadora:

Nas munições antigas, havia um dispositivo de retardo da explosão da granada, o que foi suprimido na munição de guerra dos projéteis da *Oerlikon* de 20 milímetros. A espoleta desse projétil era de extrema simplicidade, funcionando através da compressão de uma pequena câmara de ar, causada pelo impacto do alvo. Havia, contudo, nos manuais, a garantia de que a pequena carga de trotil [...] não seria suficiente

⁵⁴⁴ GAMA; MARTINS, 1985, p. 412.

⁵⁴⁵ II GUERRA: outras verdades, [200-].

para provocar a explosão das bombas [...]. Depois do desastre do nosso cruzador, a Marinha realizou experiências, atirando contra cargas de trotil com uma [...] *Oerlikon*, na distância em que estavam as do *Bahia*. Com surpresa dos peritos, a carga explodiu. Estava, pois, comprovada a causa do acidente: um marinheiro mais afoito, contrariando as determinações em vigor, colocara o carregador na arma antes de estar guarnecida, mas com ela engatilhada. A operação de engatilhar [...] exigia grande esforço para comprimir a mola, manualmente, no primeiro tiro. É lícito supor que a arma tivesse sido deixada com a mola comprimida no último tiro do exercício anterior, o que constituía outra grande irregularidade.⁵⁴⁶

O ex-combatente Raymundo Leite, que serviu no *Rio Grande do Sul* e bem conhecia a rotina dos *scout*, igualmente revela seu parecer:

Acredito que tenha sido um acidente. Os canhões antiaéreos dos cruzadores realmente tinham uma proteção que impedia que se alvejasse o convés, mas só foi instalada posteriormente. [...]. O *Bahia* estava muito exposto, e certamente teria sido atingido de lado. Acertar um torpedo na popa é mais difícil, e as bombas [...] ficam justamente lá; e poderiam muito facilmente terem sido atingidas [...].⁵⁴⁷

Castro e Silva, que participou ativamente das investigações, acrescenta outro importante aspecto para a elucidação do caso: “A popa estava aberta em leque, tendo o *Bahia* afundado em seguida

⁵⁴⁶ GAMA; MARTINS, 1985, p. 412.

⁵⁴⁷ LEITE, Raymundo. In: Memória viva de resgate de navio. Disponível em: jconline.ne10.uol.com.br. Acesso em 13/08/2018.

[...]. Ficou claro que o terceiro tiro [...] atingira uma das bombas [...], fazendo-a explodir. As demais explodiram em decorrência e, daí, a popa em leque”.⁵⁴⁸ Conforme mencionado por Lúcio, os testes mais tarde efetuados comprovaram que a ocorrência desse efeito dominó era perfeitamente admissível. Quanto à metralhadora 7, apesar de estar guarneçada no instante dos disparos, jamais foi possível descobrir quem eram os responsáveis por seu manejo na oportunidade. Sabe-se apenas que nenhum deles resistiu à letal onda de choque. De qualquer maneira, as averiguações promovidas pela Marinha não tiveram como objetivo precípua identificá-los. Seu intuito maior foi, particularmente, determinar os agentes do socorro, procedendo-se, assim, as correções necessárias para que tal fato não se repetisse.

Sem desrespeito da opinião oficial, pedimos licença para tecer alguns comentários. As primeiras declarações dos sobreviventes citam como causa [...] a [...] explosão de paióis. Somente depois, com o conhecimento das providências do navio em realizar um exercício, foi que as testemunhas falaram em disparos de metralhadora. Contudo, ninguém pôde precisar para onde, ou contra quem, foi a arma apontada, uma vez que todos [...] que estavam na popa morreram. Como a seção de ré [...] esteve envolta em grossos rolos de fumaça, [...] seria impossível notar alguma coluna d'água [...]. Compreende-se que as testemunhas, sujeitas aos efeitos de um tremendo abalo e, depois, expostas à fome e à sede, por vários dias, quando foram atacadas por alucinações, não poderiam reter em suas memórias impressões muito verdadeiras. [...]. Não queremos destruir o valor dos que se salvaram, mas

⁵⁴⁸ SILVA, 1994, p. 14.

somente dizer que as suas declarações podem ter sido fruto dos pensamentos, ocorridos no momento.⁵⁴⁹

O almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama, historiador naval e versado nas coisas do mar, foi instrutor de armamentos na Escola Naval e no *Miami Training Center*. Incumbido de traduzir o manual das *Oerlikon* quando de sua acomodação em nossas naves, integrou a comissão que perquiriu as razões do afundamento do cruzador.⁵⁵⁰ Em tom aparentemente irônico e discordante, através de fictícios devaneios atribuídos a outrem, ele também sugere uma interpretação bastante inquietante para o naufrágio, a qual muitos podem destacar como absurda. No entanto, apreciando-se mais friamente a questão, deve-se assumir que a combinação de elementos apresentada pelo autor – tal qual a do comandante Cândido – é plenamente possível, embora puramente especulativa e resultado de incríveis probabilidades:

Alguns oficiais mais imaginosos, conhecendo as estranhas coincidências havidas, atribuíram o desastre do inditoso *Bahia* aos perversos atos dos desesperados nazistas, sequiosos por vingança depois da destruição de um submarino pelo *Babitonga*. A história [...] seria contada por eles da seguinte forma: o velho cruzador estava sendo seguido, até que a sua parada para jogar n'água o alvo a ser usado no exercício de tiro ofereceu uma rara oportunidade para o lançamento do torpedo do submarino. No ato do ataque, o periscópio foi avistado, ou mesmo o torpedo tenha corrido muito na superfície, de modo a ser percebido pelos homens da guarnição da arma já em seus postos. [...] A arma foi

⁵⁴⁹ GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 74.

⁵⁵⁰ GAMA; MARTINS, 1985, p. 416-7.

rapidamente carregada e disparada, segundos antes do torpedo, do tipo acústico, ter atingido a popa, atraído pelo movimento dos hélices. Deu-se o impacto, explodindo o artefato, que comunicou o fogo à munição do paiol de ré. Como toda a guarnição da arma e outros homens situados na popa morreram, ninguém restou para contar a história.⁵⁵¹

Torpedo ou explosão interna? Ação inimiga ou imperícia? Versão oficial ou hipóteses alternativas? Somente um profundo mergulho e cuidadoso exame *in loco* da estrutura do navio poriam fim à fertilidade imaginativa das pessoas – ou a confirmaria –, esclarecendo definitivamente as circunstâncias em que ocorreu seu trágico desaparecimento naquela ensolarada manhã de 4 de julho de 1945. Semanas mais tarde, no mesmo mês, a Marinha dos EUA sofreria semelhante desastre, em maiores proporções, com a ruína do USS *Indianapolis*. Encarregado do transporte de componentes da bomba atômica que seria lançada sobre Hiroshima em agosto, o cruzador foi agredido por um submarino japonês a meio caminho entre a ilha de Guam e as Filipinas. Após a investida e uma espera de cinco dias em um Pacífico abarrotado de tubarões, sob intenso calor, apenas 316 dos seus 1.196 tripulantes foram resgatados com vida. De maneira isolada, excluindo-se o conjunto da obra representado por Pearl Harbor, este foi o sumo golpe imposto à *US Navy* na Segunda Guerra

⁵⁵¹ GAMA; BASTOS, 1978/1979, p. 77.

Mundial, sendo que, ao contrário do caso *Bahia*, sobre ele pairam poucas dúvidas quanto às suas causas.⁵⁵²

Àqueles que ainda desafiam o tempo e mantêm acesas suas memórias, resta manifestar sua dor pelos camaradas que tão jovens partiram:

Dos companheiros, a saudade maior é daqueles que não regressaram. [...]. Destes é uma saudade que você não esquece nunca. [...]. As histórias que ouço contar do que houve no *Bahia* é uma coisa de você ficar arrepiado. [...]. Um negócio de louco o que eles sofreram depois do acidente, nas balsas [...]. Acabaram não regressando. [...]. Tem uma frase na Marinha que diz que o tumulto do marinheiro é o mar. [...]. Eu vi, em uma ocasião, um sepultamento no mar. É [...] uma coisa muito tocante. Uma cerimônia [...] muito bonita, mas, ao mesmo tempo, chocante, quando você vê o corpo descer na calha e ser jogado n'água. É um negócio muito sério isso. Aí você sente: perdeu um companheiro [...]. Ficamos três anos e oito meses mobilizados, fazendo a guerra, comboio, patrulhamento. [...] Para a Marinha, não precisou nem guerra. Só o mar já foi um problema.⁵⁵³

Foi nos familiares, contudo, em especial pais e mães, que aqueles que se perderam no Atlântico sem ao menos se despedir deixaram feridas mais profundas e jamais cicatrizadas:

⁵⁵² Em novembro de 1942, o Marinha dos EUA sofreu outra perda em circunstâncias parecidas, quando o cruzador USS *Juneau* foi torpedeado pelo submersível nipônico *I-26* próximo às ilhas Salomão. Dos 697 tripulantes, somente dez foram recolhidos do mar vivos após mais de uma semana no aguardo do resgate. Cinco irmãos que serviam no navio, conhecidos como *The Sullivans*, figuram entre os mortos.

⁵⁵³ CARVALHO, Melchisedech Affonso de. Entrevista concedida em abr. 2010.

Foi uma perda muito grande. Inclusive morreu um amigo de infância meu, da família do sr. Calixto, que era [...] sargento de Marinha [...]: Deusdedith Calixto da Silva, que era marinheiro, estava no *Bahia*. A família nunca se conformou em não ter visto o corpo [...]. D. Maria, mãe dele, e sr. Calixto, eles se ressentiram muito – e os irmãos também – por isso. Resta para eles o consolo – para o casal não, que já é falecido, mas para os irmãos [...] vivos – daquele nome lá no panteão do Monumento aos Mortos.⁵⁵⁴

⁵⁵⁴ BARRETO, Sevirina Maria da Costa. Entrevista concedida em fev. 2004.

REGRESSANDO

Poucas coisas para mim são mais prazerosas que o ato de escrever. Isso desde a adolescência. Mesclando elementos jornalísticos e historiográficos – talvez com pitadas ficcionais –, e tendo à disposição ferramentas fascinantes como a memória e a oralidade, busquei, à minha maneira, dar vida a um tema significativamente desconhecido e ignorado pela maioria dos brasileiros. Falando em memória, espero, nestas páginas, não ter deixado de abordar qualquer ponto de grande relevância para a compreensão do assunto proposto. Ela, a memória, costuma nos pregar peças e as minúcias existentes acerca dos naufrágios são numerosas. Afinal, incontáveis foram as reminiscências orais e escritas acumuladas no caminho.

Por falta de espaço, e obedecendo a determinados critérios metodológicos e regras de redação, infelizmente nem todas as informações que coletei puderam ser incluídas neste livro. Aliás, nenhum autor precisa se sentir compelido a isso. Das fontes utilizadas, é certo que algumas foram involuntariamente mais citadas que outras. Penso eu que essas aparentes injustiças são explicáveis. À medida que o texto vai sendo construído e tomando forma, há de se ter cuidado com sua sequência e seu conjunto; com sua harmonia e fluidez. Sendo assim, é primordial que sejam inseridos, em uma ordem aceitável, apenas os trechos de depoimentos e demais subsídios que deem nexos ao mesmo. Coesão e coerência são itens que não se perdem de vista no decorrer das linhas e parágrafos.

Além disso, friso mais uma vez que qualquer pesquisador necessita ter em mente que nenhum estudo de caráter historiográfico pode ou deve ser definitivo ou total. Por mais que se investigue o passado, nunca se chega a conclusões, mas somente a algumas considerações finais. Aprendi também que ele, o historiador, jamais há de desprezar a preciosidade do fator tempo. É exatamente este aspecto que nos estimula, não nos facultando arrefecer o ritmo das atividades – postergando aquilo que podemos fazer hoje – ou brincar com os dias, horas e minutos. Nesta perspectiva, faço minhas as palavras de Ricardo Bonalume Neto, pelas quais busquei me nortear ao longo do projeto:

Cada veterano [...] é uma mina de informações. Infelizmente não há espaço para todas as histórias. Cada livro, diário ou documento permite inúmeras especulações. Mas como acontece com toda pesquisa histórica, [...] é preciso em determinado momento arranjar força de vontade para parar de fuçar fatos e procurar fontes – o trabalho mais divertido – e iniciar o mais árduo trabalho de redação.⁵⁵⁵

Realizando-se uma breve e concisa leitura histórica, pode-se afirmar seguramente que a Marinha do Brasil de 1945 não é a mesma de 1918 ou 1942. Se na Primeira Grande Guerra contávamos com algumas das mais impressionantes belonaves do planeta e tripulações aquém das condições técnicas ideais, a situação se inverteria com a eclosão da Segunda Guerra Mundial. Nesta última, nossos praças e oficiais estavam mais bem preparados e cheios de expectativas. Todavia, não tinham à sua disposição, a princípio, os melhores meios flutuantes. Felizmente esses meios logo aqui aportariam,

⁵⁵⁵ BONALUME NETO, 1995, p. 8.

repassados pelos EUA. Enveredando pelo campo das possibilidades, é bastante desafiador imaginar os desdobramentos da conflagração para a nossa pátria sem a vigorosa e permanente aliança selada com os norte-americanos.

Assim, compartilho a tese de que a Segunda Guerra representou, de fato, o maior impulso dado à nossa Esquadra no século XX. Muito mais do que nos fazer executar uma série de atribuições, ela foi importante – por mais estranho que seja dizer que um conflito bélico possa se constituir em algo importante – no sentido de poder proporcionar à Armada nacional a modernização de seus equipamentos e de sua estrutura interna, além de torná-la operativa e profissionalizar ao máximo seus homens, apresentando-os a um novo conceito de guerra marítima. Foram justamente esses jovens combatentes os grandes atores do progresso naval nas décadas de 1960 e 1970. Foi ela, a luta contra o mal nazifascista, um imenso divisor de águas; a agente central do que vários veteranos espirituosamente chamam de encontro entre a “Velha Guarda” e a “Marinha de Luz”.

Não obstante as adversidades e provações, a “Marinha de Luz” atuou ininterruptamente, conseguindo cumprir seu papel de forma decente e profissional. Nos anos de embate, não protagonizou lances heroicos ou batalhas emocionantes, não sendo responsável pela destruição de nenhum oponente. Em vez disso, acredito, atingiu feitos mais honrosos, através de ações basicamente defensivas. Protegendo o mar territorial do País, sua tarefa foi essencialmente marcada pela eficiência e discrição. No período em que manteve os serviços de escolta, a perda de apenas três navios sob sua vigilância, incluindo o *Vital de Oliveira*, corresponde a um ínfimo percentual das mais de 16 milhões de toneladas comboiadas por nossos vasos. Não temos conhecimento de que esquadras aliadas tenham auferido números

tão expressivos. Outro ponto a ser ratificado é o de que a corporação participou da refrega contando praticamente com o mesmo e reduzido contingente da fase pré-beligerância, o que, sem dúvida, colaborou para o senso de empenho e compromisso de seus marujos.

Sobre os naufrágios navais – ou seja, da Marinha de Guerra do Brasil –, gostaria de fazer algumas derradeiras considerações. No que diz respeito às baixas, somando-se as 33 mortes da corveta *Camaquã* e as 99 do navio auxiliar *Vital de Oliveira* às 332 do cruzador *Bahia*, tem-se como resultado 464. Fora estas, cabe salientar que nossa Armada teve ainda mais 22 militares falecidos durante a contenda. A maioria guarnecia canhões especialmente instalados em mercantes afundados pelo inimigo. Os demais foram vítimas de acidentes advindos a bordo de belonaves em exercícios e missões. Não menos lamentados são estes óbitos para o universo de sacrifícios nacionais à época.⁵⁵⁶

⁵⁵⁶ São eles os capitães de corveta Alberto Gonçalves Rosauro de Almeida e Júlio Lima de Moura, embarcados no submarino norte-americano USS *R-12* e falecidos em seu naufrágio, durante exercício, em 12 de junho de 1943, ao largo de Key West, Flórida; o cabo Astrogildo Rodrigues Saldanha, metralhado por engano por aeronave dos EUA, em 24 de julho de 1943, próximo a Fernando de Noronha; o capitão de corveta Aristides Francisco Garnier, comandante do submarino *Timbira*, atingido acidentalmente por uma bomba de um avião da FAB, na barra do Rio de Janeiro, em 8 de outubro de 1943; o marinheiro Othon Gurgel, alvejado involuntariamente por projétil de metralhadora, em 2 de janeiro de 1944, no caça-submarino *Guaporé*; o grumete Paulo Augusto de Oliveira, em 25 de julho de 1944, que caiu no mar quando o caça-submarino *Goiana* escoltava o comboio TJ-38, ao sul de Salvador; o sargento José Luís da Silva, em 24 de outubro de 1944, arrebatado do convés do contratorpedeiro *Marcílio Dias* por uma onda, no Atlântico Norte, em dia de muito mau tempo; além de 15 marinheiros a bordo de mercantes atacados pelo inimigo. A relação destes, infelizmente incompleta, consta no boletim n. 39 do Ministério da Marinha, de 28 de setembro de 1944 (GAMA; MARTINS, 1985, p. 361; 414-5; VELOSO, Braz. In: SEMANA do Marinheiro – No 4º Distrito Naval, 1948, p. 405).

Dentre as principais lições deixadas por estes episódios, deve-se ressaltar que eles contribuíram decisivamente para o despertar das nossas autoridades navais em relação ao desenvolvimento e aperfeiçoamento de recursos técnicos e materiais que pudessem garantir as mínimas condições de manutenção e segurança dos seus efetivos no oceano. Antigos serviços e organizações militares foram aprimorados, enquanto outros foram criados. Afinal, aprendeu-se pela maneira mais dura que, em uma guerra, o resgate de náufragos é duplamente relevante: além de salvar-se vidas – algo mui digno e fundamental –, preserva-se combatentes que, muitas vezes, levariam longo tempo para serem substituídos à altura. De novo, foi a peleja contra Hitler indispensável fator a fim de alcançarmos a maioria no mar.

Além disso, como se observou, os três socobros se sucederam em circunstâncias que dão margem a questionamentos. Enfim, estava a Marinha habilitada a operar adequadamente na Segunda Guerra? Em que medida as possíveis falhas técnicas e humanas foram responsáveis pelos ocorridos? Seria correto e ético se apontar culpados? Em primeiro lugar, julgamentos são sempre delicados e comprometedores. Ademais, não tivemos como meta determinar as causas dos desastres ou condenar ninguém. Não é esse o objetivo do trabalho. De todo modo, se há culpados, a própria morte tratou de anistiá-los. Quanto à capacidade operativa da Esquadra, volto a afirmar que, apesar das carências e deficiências, ela navegou o suficiente para eliminar qualquer tentativa de desqualificar sua atuação. Nós temos o péssimo hábito de criticar indiscriminadamente tudo o que se refere ao Brasil. Nosso “complexo de vira-lata” sempre nos levou a crer que somos inaptos e incompetentes; inferiores em comparação ao “Primeiro Mundo”.

Muitos podem argumentar que, da forma como ocorreram – *a priori* sem interferência inimiga –, as tragédias da *Camaquã* e do *Bahia* poderiam perfeitamente ter acontecido em tempos de paz. Entretanto, não se pode esquecer que, em um esforço de guerra, tripulações e equipamentos são exigidos ao máximo por extensos períodos; permanecem demoradamente expostos ao estresse e à fadiga. Dessa maneira, as vulnerabilidades materiais e humanas tornam-se naturais e corriqueiras. O homem do mar, seja ele um marinheiro ou simples pescador, normalmente enfrenta uma série de riscos rotineiros. Com a luta, estes riscos são inevitavelmente potencializados. Vale destacar que, no decorrer de todo o conflito, verifica-se que inúmeros capítulos similares aos dos nossos naufrágios foram registrados nas melhores Armadas do globo terrestre.

Existem dois lugares que não visitei durante minha pesquisa e que muito desejo conhecer. O primeiro é o cemitério dos Náufragos – hoje memorial –, situado na comunidade do Mosqueiro, em Aracaju (na verdade, são dois. O outro, mais humilde e não oficial, fica em Manguinhos). Neles foram sepultadas algumas das incontáveis vítimas que se encontravam em nossos mercantes torpedeados e que tiveram seus corpos conduzidos à orla sergipana pelas correntes oceânicas.⁵⁵⁷ O segundo ponto, inegavelmente menos acessível, tem como coordenadas 07°50'S e 034°29'W. Trata-se do sítio submarino defronte à praia de Maria Farinha, nas proximidades da ilha de Itamaracá, em Pernambuco, onde jazem, há sete décadas, os restos da *Camaquã*. De acordo com mergulhadores, a descida ao local requer certa perícia em função da profundidade – entre 45 e 58 metros – e da distância em relação à costa – algo em torno de 12

⁵⁵⁷ Os cemitérios foram visitados pelo autor em janeiro de 2018.

milhas náuticas a nordeste do Recife.⁵⁵⁸ Em contrapartida, é um dos mais belos naufrágios do litoral brasileiro, com visibilidade de 20 a 40 metros, considerada muito boa.

A corveta está deitada de lado, pelo través de boreste, e com a proa apontada para Noroeste, após ter afundado de cabeça para baixo. Quase inteira – estando apenas a ponte de comando destruída –, lambaris e tubarões-martelo são seus assíduos frequentadores. A maior parte dos armamentos, incluindo o canhão e as bombas, repousam sobre a areia, assim como alguns ossos humanos. Mais atrás, onde uma vez se erguia o passadiço, mantêm-se as bases do timão e da bitácula da bússola. Os porões se acham vazios, os ferros, ainda presos ao costado, e as chapas sob a cabine, torcidas. A chaminé não mais existe, remanescendo somente os orifícios que dão acesso à casa de máquinas. Suas duas calhas continuam com as cargas montadas, respaldando o que informam as fontes quanto ao acertado comportamento do tenente Bernardes. Porém, peças de elevado valor simbólico, como o timão, foram surrupiadas ao longo dos anos. Pouca coisa resiste debaixo d'água e no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, para onde foram transferidos objetos de menor importância como talheres, pratos e outros itens de uso cotidiano.

Além disso, indícios detectados na *Camaquã* por mergulhadores fizeram-nos levantar a hipótese de ela ter sido alvo de uma explosão – não se sabe se antes ou depois do socóbro. Confesso que fiquei surpreso com tais elucubrações. Nunca havia lido ou escutado nada parecido. Segundo estas descrições, além de o navio apresentar buracos no seu casco (no través de estibordo), o posicionamento do

⁵⁵⁸ Essa é a distância considerada pela Marinha do Brasil. Algumas fontes não oficiais, entretanto, indicam que os restos da *Camaquã* repousam a cerca de 27 milhas náuticas do Recife.

convés em relação ao continente, escotilhas com vidros trincados e diversas portas abertas são algumas das pistas que sustentam essa tese. Apurando-se os subsídios consultados para esta obra, sejam eles escritos ou orais, nenhum cogita qualquer possibilidade de ter ocorrido um ataque contra a C-6. Não se ouviu ou se sentiu essa suposta explosão antes dela ir para o fundo do oceano. Geralmente quando se navega com mau tempo – como no caso da derradeira viagem da corveta –, os vasos de guerra ficam com portas e escotilhas fechadas. Trata-se de uma questão de prudência. No entanto, nos instantes finais, lutando por suas vidas, os militares não tiveram alternativa a não ser abrir todas elas em busca da salvação. Já a respeito dos vidros estilhaçados e do convés virado, a explicação mais plausível mostra que ambos podem ter sofrido o duradouro e contínuo efeito das correntes marítimas. Por fim, as chances de uma ou mais bombas terem sido detonadas dias, meses ou mesmo anos após a tragédia, apesar de existirem, são avaliadas como mínimas, levando-se em conta que estão em posição de segurança.⁵⁵⁹

A despeito de se saber o lugar estimado de seu naufrágio (22°29'S e 041°09'W), a cerca de 25 milhas ao sul do farol de São Tomé, o *Vital de Oliveira* permanece sumido – ou não – sob as águas atlânticas. Em 2001, cumprindo mais um dia de labuta, um pescador arrastava sua rede no litoral fluminense quando a mesma se prendeu a algo no fundo do mar. Para livrá-la, recorreu à ajuda de dois irmãos, colegas seus de Guarapari.⁵⁶⁰ Posteriormente estes desceram até o local e, pasmos, perceberam que a peça se enroscara aos des-

⁵⁵⁹ NAUFRÁGIO *Camaquã*. Disponível em: www.naufragiosdobrasil.com.br. Acesso em 07/08/2018; CAMAQUÃ C-6. Disponível em: www.brasilmergulho.com. Acesso em 07/08/2018.

⁵⁶⁰ São eles Luiz e Everaldo Pompermayer Meriguete. Sobre a questão, ver BOURGUIGNON. Disponível em: www.portal27.com.br. Acesso em 03/05/2019.

troços de um arcaico vapor. Tomando conhecimento do precioso fato, mergulhadores e profissionais de outras áreas foram ao navio com o propósito de filmá-lo e fotografá-lo. Procederam-se análises e estudos. Ao que tudo indica, comparando-se imagens antigas com as atuais, parece realmente tratar-se do nosso auxiliar perdido naquela fria noite de 19 de julho de 1944. Praticamente íntegro, ainda com seus canhões visíveis e em relativo bom estado de conservação, os escombros que se acredita serem do *Vital* encontram-se a aproximadamente 55 metros da superfície.

Quanto ao *Bahia*, este jamais foi visitado. Descansa em profundidade bem maior e em ponto não identificado do Atlântico, perto da linha do Equador – e, presume-se, também da longitude 030°00'W. Consoante as informações fornecidas pelo almirante Lúcio Torres Dias, assim que o *scout* chegou à estação 13 seus instrumentos de navegação assinalavam uma fundura aproximada de quatro mil metros. É provável que seus restos estejam a essa distância da superfície. Talvez por falta de interesse das nossas autoridades navais, aliada às crescentes restrições orçamentárias impostas às Forças Armadas e à ausência de abastados patrocinadores, infelizmente nunca se tornou viável a localização e exploração do cruzador. Modernos veículos submarinos de pesquisa oceanográfica poderiam concretizar essa descoberta, a exemplo do que ocorreu com navios famosos como o RMS *Titanic* e o encouraçado *Bismarck*. Através de alguns mergulhos, quem sabe fosse possível finalmente determinar os motivos da catástrofe do *Bahia*, encerrando-se décadas de discussões e desconfianças.

Uma investigação como essa nos lega uma série de lições. Nos leva a refletir acerca de inúmeros tópicos concernentes à existência humana e sua relação com o mundo. É instigante notar, por exemplo,

como o transcorrer de um ano para quem tem 20 de vida não tem o mesmo peso para quem já atingiu os 80. Aos mais jovens, tem-se a nítida impressão de que o tempo passa mais vagarosamente. Foi essa uma das grandes sensações que tive no período de “caça” aos depoentes. Munido de uma lista disponibilizada pelo então SDM e datada de 1998, averiguei que, em seis anos, boa parte daqueles que eu tinha o intuito de entrevistar já não estavam mais entre nós. Aproveitando o ensejo, meus pêsames aos parentes dos náufragos já falecidos e que colaboraram com a construção deste livro.

Descobri, de igual modo, como em situações extremas a tão cobrada e tradicional hierarquia militar se desfaz como um castelo de areia – ou, pelo menos, torna-se demasiada flexível. Unidos apenas pelo puro instinto de sobrevivência, oficiais e praças são simplesmente reduzidos a uma mesma condição. Nas declarações que obtive, pude constatar, dentre vários aspectos, que o elemento que os fazem homens não são suas patentes. Na realidade, todos eles não passam de seres humanos: mortais, cheios de medos, angústias e também virtudes. Senhores que, entre um café e outro, deixam transparecer sentimentos ambíguos como alegria e tristeza, dureza e emotividade, resignação e saudade. Apesar das dolorosas recordações que os acabrunharam no processo de suas existências, conforta-me crer que os muitos anos que viveram após aquelas fatalidades tenham sido desfrutados da melhor maneira possível ao lado de seus amigos e familiares.

Há alguns anos, o Exército Brasileiro, por intermédio de sua editora, teve a lúcida iniciativa de lançar uma obra intitulada *História oral do Exército na Segunda Guerra Mundial*, composta por oito

tomos.⁵⁶¹ Em suas páginas, dezenas de ex-combatentes nos apresentaram com riquíssimos depoimentos sobre aquilo o que testemunharam nos palcos da luta. Além da sua evidente importância histórica, considero o material um marco enormemente positivo no mercado editorial militar, já que, até a década de 1980, a maioria das publicações voltadas à participação do País no conflito seguia uma linha de pesquisa essencialmente metódica e factual. A coleção, inclusive, dedica uma parcela do último volume a pormenores ligados à nossa atuação naval na guerra, através de algumas entrevistas efetuadas com oficiais da Armada. Creio que a DPHDM deveria buscar inspiração neste trabalho e pensar seriamente na perspectiva de organizar algo semelhante. Ainda há tempo para isso. Por experiência própria, posso afirmar que nossos veteranos, embora não sejam abundantes, continuam a postos. Basta haver alguém que deseje escutá-los.

Procurando preservar sua memória, a Marinha mantém – ou manteve –, entre seus meios flutuantes, certas unidades com nomes deveras especiais: uma delas, um navio de desembarque de carros de combate, chama-se *Garcia D'Ávila* (no passado, mais dois vasos receberam mesma denominação). Outras, um navio-tanque e uma nave de salvamento submarino – posteriormente reclassificada como auxiliar –, foram batizadas como *Gastão Moutinho*. Na década de 1990, pouco tempo antes de sua baixa, tive a satisfação de visitar esta última. Atualmente – e já há longo período –, dois exíguos barcos que servem à Escola Naval relembram as vítimas do *Vital de Oliveira*: os avisos de instrução *Guarda-Marinha Brito* e *Guarda-Marinha Jansen*. Sobre eles, o comandante Osmar Dominguez Alonso relata um sucinto e preocupante episódio acontecido há alguns anos:

⁵⁶¹ MOTTA, 2001.

Meu companheiro de turma e do naufrágio, Alfredo Canongia, passeava um dia em Angra dos Reis quando viu os navios atracados ao cais da cidade. Aproximou-se e perguntou aos aspirantes que se achavam por perto quem foram os guardas-marinha [...], qual a razão daqueles navios terem seus nomes. Nenhum [...] soube responder.⁵⁶²

As deferências inaugurais aos náufragos, no entanto, ocorreram ainda em 1944. Conforme revelado, missas em intenção dos falecidos foram encomendadas por todo o Brasil. A Armada, através do Serviço de Assistência Religiosa, até hoje mantém viva essa prática. Em 7 de novembro do ano seguinte, representações dos três navios participaram do Desfile da Vitória, promovido nas ruas da outrora capital federal. Foi também em 1945 que a primeira coroa de flores foi lançada ao mar da baía de Todos os Santos, em homenagem do extinto Comando Naval do Leste – atual Comando do 2º Distrito Naval –, sediado em Salvador. Realizada anualmente no Dia em Memória aos Mortos da Marinha em Guerra – data institucionalizada via ato ministerial –, a cerimônia se sustenta como a mais singela das reverências prestadas pelos marujos da ativa aos seus companheiros de ontem desaparecidos.⁵⁶³

Se as lembranças do meu primeiro 21 de julho me falham, as do de 2004 permanecem frescas. Aquele foi um ano invulgar, quando

⁵⁶² ALONSO, 1994, p. 33.

⁵⁶³ O 21 de julho foi instituído através do aviso ministerial n. 1.121, de 22 de setembro de 1969. Segundo o capitão de fragata Raul de Castro e Silva, quando a data foi escolhida, o último imediato da *Camaquã*, Maurício Dantas Torres, era “almirante quatro estrelas” (e comandante em chefe da Esquadra). Ele sugere que, por conta disso, priorizou-se o dia do naufrágio da corveta. “A razão segura disso não se sabe e nunca se vai saber” (SILVA, Raul de Castro e. Entrevista concedida em jul. 2004).

se recordou o 60º aniversário das perdas do *Vital de Oliveira* e da *Camaquã*. Naquele dia, tive a oportunidade de estar em mais uma ocasião – a derradeira – ladeado pelo meu avô a bordo de um navio acinzentado. Por coincidência, tratava-se de uma corveta, a *Caboclo*. Acometido pelo mal de Alzheimer, por anos ele se manteve muito próximo e simultaneamente muito distante de nós. De tudo, talvez seja isso o que mais me angustie. Não sei onde foi parar o jovem nadador que conseguiu driblar a morte sete décadas atrás, conservando sua vida e as de outros parceiros de farda. Apreendendo sua história e as de outros velhos marinheiros, recebi a chance de novamente ludibriá-la, preservando por mais algum tempo pequenos pedaços de um passado tão pouco conhecido.

REFERÊNCIAS

Entrevistas:

Alfredo Álvaro Canongia Barbosa, capitão de mar e guerra (Ref),
Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em jul. 2004, no Rio de Janeiro/RJ.

Hilton Mendes Moreno, ex-combatente, Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em jan. 2006, em Salvador/BA.

João Batista Bouth do Vale, ex-combatente, Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em jan. 2005, desde Belém/PA.

João Damasceno Lima, primeiro-tenente (Ref), Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em fev. 2011, no Rio de Janeiro/RJ.

Lúcio Torres Dias, contra-almirante (Ref), Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em ago. 2004, no Rio de Janeiro/RJ.

Mário Hermes de Moura, primeiro-tenente (Ref), Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em mar. 2006, desde Natal/RN.

Melchisedech Affonso de Carvalho, segundo-tenente (Ref), Marinha
do Brasil.

Entrevista concedida em abr. 2010, no Rio de Janeiro/RJ.

Paulo da Silva Tubarão, ex-combatente, Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em abr. 2010, no Rio de Janeiro/RJ.

Pedro Ferreira Moreira, capitão de mar e guerra (Ref), Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em jul. 2004, no Rio de Janeiro/RJ.

Raul Coelho Barreto, capitão de fragata (Ref), Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em jan. 2005, em Salvador/BA.

Raul de Castro e Silva, capitão de fragata (Ref), Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em jul. 2004, no Rio de Janeiro/RJ.

Sevirina Maria da Costa Barretto, ex-servidora civil, Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em fev. 2004, em Salvador/BA.

Washington Trindade, ex-combatente, Marinha do Brasil.

Entrevista concedida em fev. 2004, em Salvador/BA.

Periódicos:

A Manhã, Rio de Janeiro/RJ.

A Noite, Rio de Janeiro/RJ.

A Ordem, Natal/RN.

A Tarde, Salvador/BA.

Correio da Manhã, Rio de Janeiro/RJ.

Diário Carioca, Rio de Janeiro/RJ.

Diário da Noite, Rio de Janeiro/RJ.

Diário de Natal, Natal/RN.
Diário de Notícias, Rio de Janeiro/RJ.
Diário de Notícias, Salvador/BA.
Diário de Pernambuco, Recife/PE.
Estado da Bahia, Salvador/BA.
Folha da Manhã, São Paulo/SP.
Gazeta de Notícias, Rio de Janeiro/RJ.
Jornal do Brasil, Rio de Janeiro/RJ.
O Fluminense, Rio de Janeiro/RJ.
O Globo, Rio de Janeiro/RJ.
O Poti, Natal/RN.
Tribuna do Norte, Natal/RN.

Documentos:

ARAÚJO, José Góes de. *Bahia 1942: um episódio da 2ª Guerra Mundial*. Salvador: IGHB, 1996.

BARRETTO, Sevirina Maria da Costa. *Segunda Guerra Mundial: recordações pós-guerra*. Depoimento escrito, Salvador, ago. 2013.

BITTENCOURT, Júlio Regis. *Memórias de um engenheiro naval: uma vida, uma história*. Rio de Janeiro: SDM, 2005.

BORBA, Carlos. *Guardas-marinha na guerra*. Niterói: Ed. do autor, 2004.

CAMINHA, João Carlos Gonçalves. *A bordo do contratorpedeiro Barbacena*. Rio de Janeiro: Catau, 1994.

CAMPOS, Mário Vieira. *A visita*. Depoimento escrito, Niterói, jul. 2004.

CASIMIRO, Miguel Blanco. Depoimento de um ex-combatente da 2ª Guerra Mundial. Volta Redonda, 2006.

CAVALCANTE, Sinésio Pires. *Lembranças de um fuzileiro naval*. Rio de Janeiro: CBAG, 1993.

CINQUENTENÁRIO da primeira turma de guardas-marinha de Villegagnon. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 225, p. 232-40, 1989.

COSTA, Dídio Iratim Afonso da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 5. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1945.

COSTA, Dídio Iratim Afonso da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 6. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1948.

COSTA, Veloso. *Cinquentenário da Força Naval do Nordeste*. Recife: Companhia Editora de Pernambuco, 1993.

CUNHA, Heitor Xavier Pereira da. *A revolta na Esquadra brasileira em novembro e dezembro de 1910*. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1953.

DANTAS, Olavo. *Nas voltas do mar: comboios e patrulhas oceânicas*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1965.

DIRETORIA do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Lançamento do cruzador *Bahia*. 1910. 1 fotografia, p&b.

DÖNITZ, Karl. *Memoirs: ten years and twenty days*. London: Frontline, 2012.

FALCÃO, João. *O Brasil e a 2ª Guerra: testemunho e depoimento de um soldado convocado*. Brasília: Edunb, 1999.

FERREIRA, Antônio Moreira. *Um marinheiro do Brasil na 2ª Guerra Mundial*: verdades que a história ainda omite. Feira de Santana: Ed. do autor, 2012.

FOLHETOS de incorporação do NDCC *Garcia D'Ávila* (II) à Marinha e à Armada. Marinha do Brasil, 2007.

FONSECA, César Augusto Machado da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 12. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1953.

GASTALDONI, Ivo. *Memórias de um piloto de patrulha*. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias; Markgraph, 1993.

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

HIGHMS, Raymond Charles. *VJ day 1945. Sea Breezes*, Douglas, jan. 1997.

HISTÓRICO do capitão de fragata Gastão Monteiro Moutinho. Rio de Janeiro, DPHDM, ago. 2013.

LABOURIAU, Ivan Gouvêa. Depoimento escrito sobre o naufrágio da corveta *Camaquã*. Rio de Janeiro, jul. 2004.

LIVRO de quartos do C *Rio Grande do Sul* – jul. 1945. Rio de Janeiro, DPHDM, 1945.

LIVRO de quartos do CS *Javari* – jul. 1944. Rio de Janeiro, DPHDM, 1944.

LIVRO de quartos do CS *Jutaí* – jul. 1944. Rio de Janeiro, DPHDM, 1944.

LIVRO de quartos do CT *Mariz e Barros* – jul. 1944. Rio de Janeiro, DPHDM, 1944.

LOPES, Moacir C. *Maria de cada porto*. São Paulo: Círculo do Livro, 1976.

MELO, Mário. Meu dia de marinheiro. In: RESPIGA. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 139, p. 821-2, 1940.

MENDONÇA, Mário F.; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de nomes dos navios da Esquadra brasileira*. Rio de Janeiro: SDGM, 1959.

MINISTÉRIO DA MARINHA, aviso n. 3.785, de 29 out. 1931.

MINISTÉRIO DA MARINHA, aviso n. 3.139, de 2 dez. 1932.

MINISTÉRIO DA MARINHA. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 7. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, 1949.

MOTTA, Aricildes de Moraes (Coord.). *História oral do Exército na Segunda Guerra Mundial*. 8 v. Rio de Janeiro: Bibliex, 2001.

NÁUFRAGO do navio auxiliar *Vital de Oliveira* doa peças ao Museu Naval. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 3, p. 281-2, jul./set. 1999.

NECROLOGIA. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 124, p. 1050-4, 1932.

O AFUNDAMENTO do cruzador *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 4, p. 236-7, out./dez. 2001.

OLIVEIRA, Euclides Quandt de. *Euclides Quandt de Oliveira (depoimento, 2005)*. Rio de Janeiro, CPDOC/ECT, 2005, 157 p.

O NAUFRÁGIO da corveta *Camaquã* relatado por um sobrevivente. *Informativo SOAMAR-RG*. Rio Grande, n. 13, 1996.

PAIVA, Paulo Afonso. *O porto distante*. Recife: Ed. do autor, 2013.

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

REIFSCHNEIDER, Telmo Becker. *Telmo Becker Reifschneider (depoimento, 1989)*. Rio de Janeiro, CPDOC, 1990, 9 p. dat.

SAUDAÇÃO à Marinha. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 1, p. 285-6, jan./mar. 2003.

SCHÄFFER, Heinz. *U-977: a história secreta de um submarino alemão*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1967.

SEMANA do Marinheiro – Medalha de Serviços Relevantes. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 152, p. 372, 1948.

SEMANA do Marinheiro – No 4º Distrito Naval. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 152, p. 401-5, 1948.

SOARES, Oscar Gabriel. Carta ao redator da revista *Realidade* sobre o naufrágio do navio auxiliar *Vital de Oliveira*. Salvador, 1975.

TORPEDEAMENTO do NA *Vital de Oliveira*. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 148, p. 391-406, 1944.

TUBARÃO, Paulo da Silva. Depoimento escrito. Rio de Janeiro, jan. 2006.

VAZ, Vivaldo da Rocha. A epopeia do cruzador *Bahia* e o martirológio de sua guarnição – Diário íntimo do suboficial Vivaldo da Rocha Vaz, sobrevivente do naufrágio. In: COSTA, Dídio Iratim Afonso da. *Subsídios para a história marítima do Brasil*. v. 6. Rio de Janeiro, Imprensa Naval, p. 23-47, 1948.

Fontes eletrônicas:

BARAL FILHO, Remo. *In: Lembranças de um ex-combatente naval.* Direção: André Nóbrega. Angra dos Reis: [s.n.], 2016. 32 min, son., color. Disponível em: www.youtube.com. Acesso em 09/05/2019.

BERNARDES, Antônio Bastos. *In: Mergulho na corveta Camaquã.* Reportagem: Francisco José de Brito. Rio de Janeiro/Recife: Rede Globo de Televisão (CEDOC), 1993.

BOURGUIGNON, Roberta. Mergulhadores de Guarapari encontram navio torpedeado e desaparecido na Segunda Guerra. Disponível em: www.portal27.com.br. Acesso em 03/05/2019.

CAMAQUÃ C-6. Disponível em: www.brasilmergulho.com. Acesso em 07/08/2018.

COMANDO do 3º Distrito Naval celebra o Dia da Vitória. Disponível em: www.marinha.mil.br. Acesso em 08/08/18.

DANTAS NETO, José Cupertino. *In: Sentinela dos mares – A Marinha na 2ª Guerra Mundial.* Direção: Antônio Sá Barreto. [S.l.]: [s.n.], 2008. 129 min, son., color., VHS.

GUSMÃO, Odyr Buarque de. Retrospectiva histórica do destino heroico do cruzador *Bahia*. Disponível em: www.defesaaereanaval.com.br. Acesso em 03/05/2019.

HISTÓRICO do submarino *U-861*. Disponível em: uboa.net. Acesso em 31/07/2013.

HISTÓRICO dos navios de guerra brasileiros. Disponível em: www.naviosbrasil.com.br/ngb. Acesso em 06/09/2013.

II GUERRA: outras verdades. Direção: Francisco Tadini. Rio de Janeiro: LM Brasil Produções, 3 DVDs, [200-].

MEMÓRIA viva de resgate de navio. Disponível em: jconline.ne10.uol.com.br. Acesso em 13/08/2018.

NAUFRÁGIO *Camaquã*. Disponível em: www.naufragiosdobrasil.com.br. Acesso em 07/08/2018.

OLIVEIRA, José Augusto de. Horas de vigília no mar (capítulo de suas memórias de guerra). Disponível em: www.joseaugustopoetamarinheiro.com.br. Acesso em 17/01/2011.

REGISTROS de autoridade. Acervo Arquivístico da Marinha do Brasil. Disponível em: www.arquivodamarinha.dphdm.mar.mil.br. Acesso em 03/05/2019.

Artigos:

ALONSO, Osmar Dominguez. O torpedeamento do navio auxiliar *Vital de Oliveira* (em 19 de julho de 1944). *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 2, p. 17-34, abr./jun. 1994.

ASSIS, Ângela Fonseca Souza. A saga dos pescadores do *Changri-lá*. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, p. 87-91, dez. 2005.

CÂNDIDO, Roberto Gomes. O naufrágio do cruzador *Bahia* e a hipótese de seu torpedeamento. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 4, p. 73-89, out./dez. 1993.

CARVALHO, Oswaldo de. Viva ao Brasil. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 151, p. 498, 1947.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. A guerra submarina na costa sergipana (1942-1945). *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 15, p. 85-100, 2012.

DIAS, Lúcio Torres. O trágico fim do *Bahia*: alguns aspectos pouco divulgados. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 2, p. 65-81, abr./jun. 1998.

ELES viram a guerra de perto. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, n. 319, p. 34-7, jul./set. 2001.

FAÇANHA SOBRINHO, Estanislau. Nós confiamos nos aspirantes do século XXI. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, n. 330, p. 24-7, abr./jun. 2004.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; BASTOS, Haroldo Ribeiro. O mistério do cruzador *Bahia*. *Navigator*, Rio de Janeiro, n. 15, p. 67-79, dez. 1978/jun. 1979.

GOMES FILHO, Elísio. U-507: um estudo interpretativo das ações de um submarino alemão nas águas do Brasil. *Navigator*, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p. 56-71, jun. 2006.

GUSMÃO, Odyr Buarque de. O naufrágio do cruzador *Bahia* – Entrevista com o CA (Ref) Lúcio Torres Dias. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, p. 22-6, [199-].

HOMENAGEM às nossas perdas de julho de 1944. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 2, p. 11-15, abr./jun. 1994.

ISALTINO, Miguel Assad. Sargento Mosquito: o naufrago do cruzador *Bahia*. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, n. 381, p. 9-11, jan./mar. 2017.

JONES, Ary Marques. Uma passagem da Marinha brasileira na 2ª Guerra Mundial. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, p. 11-2, [199-].

MAGALHÃES, Carlos Joaquim. A tragédia do cruzador *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 2, p. 147-51, abr./jun. 1959.

MARTINS, Hélio Leôncio. Os “cacinhas” da Armada brasileira em ação. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 149, p. 845-51, 1945.

MARTINS, Hélio Leôncio. Segunda Guerra: como o Brasil entrou e as consequências para a Marinha. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, n. 312, p. 34-41, out./dez. 1999.

MATTOS, Rubem José Rodrigues de. A vida nos caça-ferro durante a II Guerra Mundial. *Navigator*, Rio de Janeiro, n. 14, p. 77-81, jun. 1978.

MENDONÇA, Alberto José Carneiro de. O cruzador *Bahia*, participante de duas guerras mundiais. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 1, p. 145-59, jan./mar. 1996.

MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de. Os contratorpedeiros “Fumando Espero”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 3, p. 191-200, jul./set. 2002.

MONTEIRO, Deolinda Oliveira. Naufrágio do *Bahia*: “tinha que acontecer e pronto”. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 3, p. 43-56, jul./set. 2010.

OLIVEIRA, José Augusto de. Cinquenta anos do incêndio do transporte de tropas *Duque de Caxias*. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 3, p. 263-5, jul./set. 1996.

RONGEL, Ary dos Santos. Nota sobre o salvamento de náufragos do cruzador *Bahia*. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 3, p. 469-72, 1960.

RONGEL, Ary dos Santos. *Station thirteen!*. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 3, p. 73-5, jul./set. 1965.

ROXO, João Batista de Medeiros Guimarães. NA *Vital de Oliveira*: conferência realizada no Clube Naval em 31 de julho de 1945. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 4, p. 428-32, out./dez. 1945.

SANTOS FILHO, Pedro Gomes dos. A Marinha brasileira na 2ª Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 2, p. 231-5, abr./jun. 1998.

SCAVARDA, Levy. A Marinha brasileira na II Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 3, p. 7-21, ago./set. 1965.

SEREJO, Jatyr de Carvalho. Marinha, essa desconhecida. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, ed. 158, p. 289-93, 1952.

SILVA, Raul de Castro e. A corveta *Camaquã* e eu. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, 4º trim., p. 17-20, 1994.

SILVA, Raul de Castro e. O CL *Bahia* e eu. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, p. 13-5, 1994.

SOARES, Gerson de Macedo. Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. (vários), out./dez 2010 a jan./mar. 2012.

SOUZA, Orlando Machado de. O *Vital de Oliveira*. A Marinha em *Revista*, Rio de Janeiro, n. 156, p. 20-2, jul./ago. 1960.

SUZANO, Pedro Paulo A. A Batalha do Atlântico vista de bordo da corveta *Carioca*. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, t. 1, p. 248-52, 1960.

THOMSON, Alistair. Memórias de *Anzac*: colocando em prática a teoria da memória popular na Austrália. *História Oral*, Rio de Janeiro, n. 4, p. 85-101, 2001.

Livros:

ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial: considerações históricas e estratégicas. In: SILVA, Francisco Carlos Teixeira; SCHURSTER, Karl; LAPSKY, Igor; CABRAL, Ricardo; FERRER, Jorge (Org.). *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2010.

ALVES, Vagner Camilo. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial*: história de um envolvimento forçado. São Paulo: Loyola, 2002.

BONALUME NETO, Ricardo. *A nossa Segunda Guerra*: os brasileiros em combate, 1942-1945. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995.

CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na Segunda Guerra*: recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993.

CAREY, Alan C. *Galloping ghosts of the brazilian coast*. Lincoln: iUniverse, 2004.

DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1968.

DUARTE, Paulo de Queiroz. *O Nordeste na II Guerra Mundial: antecedentes e ocupação*. Rio de Janeiro: Record, 1971.

FILHO, Camões. *O canto do vento: a história dos prisioneiros alemães nos campos de concentração brasileiros*. São Paulo: Página Aberta, 1995.

FROTA, Guilherme de Andréa. *A Marinha do Brasil nas duas Guerras Mundiais*. Rio de Janeiro: Ed. do autor, 1984.

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

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: MINISTÉRIO DA MARINHA. *História naval brasileira*. v. 5, t. 2. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.

GIORGERINI, Giorgio. *Uomini sul fondo: storia del sommergibilismo italiano dalle origini a oggi*. Milano: Le Scie; Mondadori, 1994.

INDURSKY, Lauro; PALHARES, Marcos. *Segredo que poucos conhecem: o mistério do cruzador Bahia*. São Paulo: APMP, 2016.

LAVENÈRE-WANDERLEY, Nelson Freire. *História da Força Aérea Brasileira*. Rio de Janeiro: Gráfica Brasileira, 1975.

MARTINS, Hélio Leôncio; CASTRO, Antônio Augusto Cardoso de. *Estórias navais brasileiras*. Rio de Janeiro: SDGM, 1985.

MARTINS, Hélio Leôncio; COZZA, Dino Willy. Poderes combatentes. In: MINISTÉRIO DA MARINHA. *História naval brasileira*. v. 5, t. 1 B. Rio de Janeiro: SDM, 1997.

MASON, David. *Submarinos alemães: a arma oculta*. Rio de Janeiro: Renes, 1975.

MCCANN JR., Frank D. *A aliança Brasil-Estados Unidos – 1937-1945*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1995.

MELO, Protásio Pinheiro de. *Contribuição norte-americana à vida natalense*. Brasília: Gráfica do Senado, 1993.

MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA. *História Geral da Aeronáutica Brasileira*. v. 3 – Da criação do Ministério da Aeronáutica até o final da Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: INCAER; Belo Horizonte: Villa Rica, 1991.

MORISON, Samuel Eliot. *History of United States naval operations in World War II*. v. 10 – *The Atlantic Battle won*. Urbana and Chicago: University of Illinois Press, 2002.

MOUTINHO, Augusto César M. *A sombra da guerra: o medo e a sobrevivência em um povoado baiano durante a Segunda Guerra Mundial*. Salvador: Quarteto, 2005.

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

PEDROSA, José Fernando de Maya. *O enigma dos submarinos: Nordeste do Brasil, 1942*. São Paulo: Catavento, 2001.

PINTO, Lenine. *Os americanos em Natal*. Natal: Sebo Vermelho, 2000.

SALES, André Valério. *2ª Guerra Mundial: o torpedeamento do cruzador Bahia pelos nazistas e a história de um herói potiguar*. João Pessoa: Editora da UFPB, 2009.

SALINAS, Juan; NÁPOLI, Carlos de. *Ultramar Sul: a última operação secreta do Terceiro Reich*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

SEITENFUS, Ricardo. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. Barueri: Manole, 2003.

SIMÕES, Raul Mattos A. *A presença do Brasil na 2ª Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1967.

SMITH JUNIOR, Clyde. *Trampolim para a vitória*. Natal: Editora da UFRN, 1993.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1985.

GLOSSÁRIO

A

Abalroar. Colidir uma embarcação violentamente com outra embarcação ou cais ou um obstáculo qualquer.

A bordo. Situação de encontrar-se no interior de qualquer navio ou embarcação.

Adernar. Ato ou efeito de inclinar uma embarcação para um dos seus bordos, ficando um lado submerso.

Agulha. O mesmo que bússola. Navios de guerra têm agulha, não bússola.

Alheta. Zona do costado de um navio ou embarcação entre a popa e o través.

Alto-mar. Região do mar afastada da costa, além do mar territorial.

Amurada. Prolongamento do costado do navio, acima da parede interna do casco.

Ancorar. Ação de largar a âncora ao fundo a fim de manter a embarcação parada.

Antepara. Divisória vertical no interior do navio.

Antissubmarino. Embarcação ou armamento, ou ainda operação tática, com o objetivo de combater submarinos.

Aportar. Ação de conduzir o navio ao porto.

Armada. Conjunto de navios de guerra de um país, também chamado de esquadra ou frota.

Arrastar o ferro. Navio que, ao mover-se, obedecendo a um controle, arrasta o ferro sobre o fundo do mar.

Arribar. Quando uma embarcação, por qualquer motivo, entra em um porto que não é de seu destino nem de sua escala.

Atracar. Encostar em outra embarcação, um molhe ou cais para embarque ou desembarque de pessoas ou mercadorias, fixando o barco por meio de cabos ou espias.

Autonomia. Capacidade que um navio tem de permanecer no mar por um longo espaço de tempo, sem se reabastecer. É determinada pelo raio de ação e capacidade de aguada e suprimentos.

A ré. Parte do navio em direção à popa.

A vante. Parte do navio em direção à proa.

Aviso. Navio ligeiro, de marinha de guerra, encarregado de levar ordens, correspondências, avisos ou volumes das autoridades para os seus delegados. De pequeno porte, é dotado de pouco ou nenhum armamento.

B

Baleeira. Embarcação de pequeno porte, dotada de ótimas flutuabilidade, estabilidade e manobrabilidade. Destina-se a oferecer segurança à tripulação em caso de abandono do navio. Sua proa e popa são finas e elevadas.

Barra. Banco de areia, cascalho etc. que se forma na embocadura dos rios ou portos, dificultando ou impedindo a navegação.

Belonave. O mesmo que navio de guerra.

Berço. 1. Aparelho sobre o qual corre o navio do estaleiro para a água. 2. Local do navio destinado a acomodação de embarcações de salvação.

Bigode. Nome pela qual é conhecida a espuma produzida pela proa do navio, quando navegando.

Bloqueio. Operação que consiste em impedir a entrada de um navio com reforços, mantimentos, munições em um porto de país inimigo.

Boca. Denominação dada à largura máxima do casco de uma embarcação, medida na maior das seções transversais do casco, chamada seção mestra.

Bochecha. Parte curva do costado do navio, de ambos os bordos, próxima à terminação de proa da quilha ou roda de proa; o mesmo que amura.

Bombordo. Denomina-se o lado esquerdo do navio, olhando-se para a proa.

Bordo. Cada uma das duas partes delimitadas pelo plano longitudinal do casco; lado ou interior do navio.

Boreste. Denomina-se o lado direito do navio, olhando-se para a proa; o mesmo que estibordo.

C

Cabo submarino. Cabo utilizado nas transmissões telegráficas ou telefônicas, colocado nos rios e no oceano.

Cabotagem. Entende-se como sendo a navegação costeira, feita em águas de um país.

Cabrestante. Máquina destinada especialmente a remover o ferro (âncora) do fundo do mar.

Cais. Parte do porto onde atracam as embarcações, com a finalidade de efetuar embarques e desembarques de cargas e passageiros.

Calado. Distância vertical entre a superfície da água (linha de flutuação ou linha d'água) e a parte mais baixa do barco (a quilha ou então algum ponto mais baixo). A linha do calado denomina-se, também, tirante de água.

Câmara. Local que aloja o comandante do navio, oficial mais antigo a bordo ou visitante ilustre.

Camarim. São determinados ambientes ou compartimentos a bordo, nos quais se executam certos trabalhos especializados.

Camarote. Compartimento do navio para alojamento dos tripulantes, oficiais ou passageiros, normalmente de um a quatro indivíduos.

Capitânia. Nau em que vai o capitão ou comandante de uma esquadra; navio principal de um país.

Carta náutica. Representação gráfica das principais características de determinado trecho do mar, contendo o desenho do perfil da costa e de seus acidentes.

Casco. Corpo do navio sem mastreação, aparelhos acessórios ou qualquer outro arranjo; elemento básico da embarcação, o casco lhe permite flutuar.

Castelo. Parte mais alta do convés do navio. Há três tipos de castelo: de proa, do meio e de popa. O de popa é também chamado tombadilho.

Classe. Define-se a categoria que é atribuída à embarcação, pelo seu emprego, pela sua natureza.

Classificar. Enquadrar um navio, por sua construção, em uma das categorias estabelecidas pelas chamadas sociedades classificadoras.

Coberta. Andar ou pavimento interno do navio. Nos grandes barcos existem diversas cobertas, que constituem os vários pisos do navio.

Cofre de carga. Tipo de embalagem confeccionada com materiais e medidas especiais, de conformidade com as características da carga a ser transportada, de tal forma que possa ser usada por longo tempo.

Comandante. Título dos oficiais da Marinha que têm o comando de um navio ou de uma organização militar.

Comboio. Reunião de dois ou mais navios que viajam juntos por razões de segurança.

Comodoro. Em um comboio, a pessoa responsável pelo comando dos mercantes que formam o trem.

Compartimento. Designação de qualquer subdivisão interna de um navio ou embarcação.

Contrabordo. Operação que consiste em uma embarcação atracar no costado de outra, estando ou não atracada no cais ou, ainda, fundeada ao largo.

Contratorpedeiro. Navio de combate de alta velocidade e grande mobilidade destinado a combater torpedeiros e usado em serviço de patrulha, de caça a submarinos etc.

Contratorpedeiro de escolta. Navio de combate projetado e construído especialmente para escoltar comboios. É menor que o contratorpedeiro comum e o seu armamento principal é basicamente antissubmarino.

Convés. Estrutura que subdivide horizontalmente a embarcação; o mais alto pavimento contínuo de um navio ou embarcação, que se estende de popa a proa e de um bordo a outro; convés principal, pavimento.

Corrente marítima. Movimento de grandes massas de água dentro de um oceano ou mar, obedecendo sempre a uma mesma direção e velocidade.

Corveta. Navio de combate dotado de boa mobilidade e velocidade moderada, destinado à patrulha antissubmarina, podendo fazer escolta de comboios em substituição ao contratorpedeiro de escolta.

Costado. Parte externa do navio; invólucro do casco acima da linha d'água. Divide-se a extensão do costado em amura (junto à proa), través (junto à seção de meia-nau) e alheta (junto à popa).

Couraça. Revestimento metálico que protege os flancos do navio, as torres de fogo e, em geral, as partes essenciais que ficam acima da linha de flutuação.

Cruzador. Navio de combate de tamanho ou porte médio, construído para desenvolver grande velocidade em um grande raio de ação.

Cúter. Veleiro de pequeno porte e com um só mastro. Rápido e de fácil manobra.

D

Desatracar. Desviar a embarcação do cais para navegar; largar ou desarmar a embarcação.

Deslocamento. Peso da água deslocada por um navio flutuando em águas tranquilas. O deslocamento é igual ao peso do navio e tudo o que ele contém, na condição atual de flutuação.

Divisão. Parte de uma esquadra composta de alguns navios.

Doca. Trecho de instalações portuárias, construído com muros ou com cais, onde atracam os navios para as operações de carga e descarga ou de reparação; dique ou estaleiro; lugar para abrigo de embarcações.

Dólmã. Traje longo, masculino, semelhante a um casaco. Tradicionalmente utilizado pela Marinha de Guerra.

E

Encalhar. Bater a embarcação em um banco de areia ou na praia, ou encostá-la em impedimentos ou obstáculos.

Encouraçado. Navio de combate armado de canhões de grosso calibre, fortemente protegido por couraças e por uma compartimentagem estanque especialmente eficiente; couraçado.

Escala. Parada temporária de um navio durante uma viagem, a fim de efetuar embarque de passageiros ou cargas diversas.

Escola Naval. Órgão de ensino naval, pertencente à Marinha do Brasil, destinado a preparar oficiais.

Escolta. Conjunto de belonaves que, em caso de perigo, acompanha os navios mercantes para defendê-los de eventual ataque.

Escotilha. Abertura na coberta do navio pela qual as mercadorias entram ou saem dos porões; espécie de alçapão na coberta ou no porão do navio; abertura feita em um convés para passagem de ar, luz, pessoal ou carga.

Esquadra. Conjunto de navios de guerra de um país; divisão de uma armada ou frota.

Estabilidade. Propriedade que deve ter a embarcação de voltar à sua posição normal assim que deixarem de atuar as forças que tendem a incliná-la.

Estação. Local onde um ou mais navios permanecem por determinado tempo; compartimento ou recinto no qual se executa determinada atividade ou ação especializada a bordo de um navio de guerra.

Estaleiro. Lugar onde se constroem navios; armação de cantaria ou madeira sobre a qual assentam as traves e a envasadura que sustam o navio enquanto está sendo construído.

Estibordo. Denomina-se o lado direito do navio, olhando-se para a proa; boreste.

F

Farol. Sinal marítimo facilmente identificável, à luz do dia, por sua construção alta, em forma de torre, e, de noite, pela luz de longo alcance emitida na parte superior. Tem elevada importância para

a navegação, pois assinala acidentes da costa, entrada de portos ou canais, ilhas, baixios etc.

Força-tarefa. Grupo formado por navios de guerra encarregados de determinada missão. Um grupo-tarefa possui objetivos semelhantes, porém sua organização é menos complexa.

Fragata. Navio de guerra superior à corveta. Seu emprego é semelhante ao do contratorpedeiro, sendo, porém, de maior porte e normalmente dotado de mísseis, entre outras armas.

Fundear. Chama-se fundear ou ancorar a manobra de lançar uma âncora ao fundo, para com ela manter o navio seguro por meio de sua amarra; surgir em um porto ou baía.

Fundo do navio. Parte inferior do casco, desde a quilha até o bojo. Quando o fundo é chato, diz-se que o navio tem fundo de prato.

G

Gente de bordo. Denominação dada à marinhagem.

Golpe de mar. Choque mais ou menos violento de uma onda ou vaga que, ao desenvolver-se, choca-se contra o costado de uma embarcação.

Grupo-tarefa. Organização semelhante à de uma força-tarefa, porém menos complexa.

Guarnição. Parte da tripulação de um navio. O imediato e os oficiais constituem sua oficialidade. Os demais tripulantes formam a guarnição.

I

Iate. Embarcação a vela ou a motor, cuja mastreação é constituída de gurupés e também dois mastros, em geral inteiriços. Normalmente utilizada para transporte ou para o recreio de pessoas.

Imediato. Na hierarquia de um navio, aquele que está imediatamente abaixo do comandante.

IPM. Iniciais de inquérito policial militar. Apuração sumária de fato, que, nos termos legais, configure crime militar, e de sua autoria. Tem caráter de instrução provisória, cuja finalidade precípua é ministrar os elementos necessários à propositura da ação penal.

L

Lançamento. Ato de transferir o navio do local de construção do casco, fazendo-o flutuar. Pode ser feito por deslizamento em carreira ou por alagamento do dique de construção.

Lastro. Qualquer corpo pesado posto no fundo ou no porão do barco para aumentar-lhe a estabilidade. Pode ser de água, areia, cascalho ou ferro.

Linha d'água. Linha determinada pelo plano de flutuação, que separa as obras vivas (parte imersa do barco) das obras mortas (parte emersa); faixa pintada ao longo do casco, indicando até onde ele fica imerso, em condições normais de carregamento; linha de flutuação.

Livro de bordo. Registro onde se anotam com minúcias as ocorrências diárias a bordo de uma embarcação.

M

Mar de vaga longa. Aquele que se apresenta com ondas ou vagas de grande comprimento.

Mar territorial. Todas as águas que banham o litoral de um país; águas costeiras.

Mastro. Longa peça de madeira ou aço, de seção geralmente circular, erguida acima do convés principal do navio, onde se içam as velas (nos veleiros) e onde se colocam os faróis, vergas e adriças de sinais, paus de carga, projetores, antenas etc.

Meia-nau. Parte do casco equidistante da proa e da popa e geralmente a meia largura entre os dois bordos; linha mediana e longitudinal do navio.

Milha náutica. Unidade de valor igual a 1.853,55 metros, resultante da média entre as medidas do arco de um minuto, tomadas na linha do Equador e no meridiano.

Milha por hora. Medida de velocidade equivalente a uma milha marítima (1.852 metros) por hora; nó.

N

Naufregar. Ato ou ação do navio despedaçar-se no mar; submergir.

Naufrágio. É a perda do navio que se despedaça ou afunda no mar.

Naval. Relativo à navegação, a navio, em especial de guerra; combate que se trava entre navios.

Navegabilidade. Qualidade ou condição de navegável.

Navio auxiliar. Navio de guerra destinado a executar as missões de apoio logístico.

Navio hidrográfico. Navio destinado a realizar levantamentos hidrográficos, sendo para tanto dotado de equipamentos especiais para coleta e análise de dados necessários à confecção de cartas náuticas.

Navio-mineiro. Navio de combate destinado a semear campos de minas ofensivas em águas dominadas pelo inimigo, ou defensivos, em suas águas próprias.

Navio-varredor. Navio de guerra dotado de equipamentos específicos e que, através de técnicas adequadas, retira, desativa ou faz explodir minas lançadas em águas pouco profundas, abrindo canais seguros à navegação através daquelas águas.

Nó. 1. Medida de velocidade equivalente a uma milha marítima (1.852 metros) por hora. 2. Trabalho de marinheiro, feito à mão e passível de ser desfeito a qualquer momento, destinado a unir dois cabos entre si, ou um cabo a um objeto.

O

Odômetro. Aparelho que indica a distância aproximada percorrida pela embarcação, considerando-se as frações, unidades ou dezenas de milhas marítimas. Há dois tipos principais: o de fundo, cujo registro se baseia na pressão hidrostática e hidrodinâmica registrada no percurso, e o de superfície, com registro baseado no movimento de um hélice.

Oficial de quarto. O mesmo que oficial de serviço.

Onda. Porção de água do mar, lago ou rio que se eleva e se desloca; cada uma das elevações sucessivas da água do mar, produzidas em geral pela ação do vento. A parte mais elevada de uma onda ou vaga é chamada de crista e a mais baixa, que se interpõe a suas ondas consecutivas, de cavado.

P

Paiol. Compartimento destinado à guarda ou armazenamento de material de qualquer espécie.

Passadiço. Ponte de comando em um navio de guerra.

Popa. Extremidade posterior da embarcação, oposta à proa.

Porão. Parte inferior do navio destinada a estivar a carga.

Praça d'armas. Nos navios de guerra, compartimento que serve de refeitório e sala de estar para oficiais.

Praça de máquinas. Ambiente ou compartimento onde são instaladas as máquinas principais do navio.

Proa. Extremidade anterior de uma embarcação no sentido de sua marcha normal. Tem a forma exterior adequada para mais facilmente fender o mar e resistir aos esforços causados pelos golpes da água.

Q

Quartel. Cada uma das seções desmontáveis que constituem os revestimentos, estrados, escotilhas etc. de uma embarcação.

Quarto de serviço. Forma como é organizado temporalmente o trabalho a bordo. O zelo pelo navio é feito dividindo-se as 24 horas do dia em seis períodos de quatro horas – chamados de quartos –, cada um sob a responsabilidade de um quarto de cabos e marinheiros, de uma divisão de suboficiais e sargentos e de uma divisão de oficiais. O quarto das 4 às 8h é batizado de quarto d'alva (a hora d'alva; do amanhecer).

Quilha. Peça disposta em todo o comprimento do casco no plano diametral, na parte mais baixa da embarcação. Constitui a “espinha dorsal” do navio. Nas dosagens e nos encalhes, a quilha suporta os maiores esforços.

R

Radar. Dispositivo que permite detectar objetos a longas distâncias através de emissão de ondas eletromagnéticas que são refletidas. A detecção das ondas permite determinar a localização destes objetos.

Raio de ação. Maior distância que um navio pode navegar com a sua capacidade de combustível.

Rancho. 1. Lugar na proa da embarcação onde dormem os marinheiros. 2. Comida dos marinheiros.

Ré. A metade traseira da embarcação.

Remo. Haste de madeira que movimenta a embarcação e é impulsionada por um tripulante, o remador.

S

Salva-vidas. Coletes ou boias de material flutuante, preferivelmente cortiça.

Sinaleiro. Membro da tripulação responsável pela orientação e sinalização da embarcação.

Singradura. Jornada de navegação marcada das 12 horas de um dia às 12 horas do dia seguinte, para facilitar os cálculos astronômicos; tempo total em dias despendidos no mar.

Sonar. Dispositivo com que se detectam e localizam, mediante o eco de ultrassons, objetos no seio do mar. É constituído por uma fonte de ultrassons que emite pulsos convenientemente dirigidos. O eco da onda sonora é recebido e registrado, possibilitando a localização do objeto refletor.

Submarino. Embarcação capaz de navegar inteiramente imersa na água, geralmente empregada como arma de guerra.

Suspender. Içar a âncora, recolhendo a amarra, para o navio se mover ou navegar; arrancar o ferro do fundo do mar e trazer a âncora para cima.

T

Tanque de lastro. Compartimento dos navios que se enche de água para lastrar a embarcação, quando sua carga é muito leve. Nos submarinos, são depósitos que se enchem de água para facilitar sua imersão.

Timoneiro. Membro da tripulação responsável pela manobra do leme, pelo governo da embarcação.

Tolda. O convés superior; espaço do convés superior entre o mastro grande e a popa – ou o tombadilho – destinado aos oficiais.

Tombadilho. Superestrutura na parte externa da popa do navio, acompanhada de elevação da borda do navio. Prolonga-se geralmente desde o mastro de ré até a popa; castelo de popa.

Través. Direção normal ao plano longitudinal do navio; posição relacionada a uma parte do navio. Tal posição é a perpendicular à chamada linha pró-proa, aproximadamente a meio navio.

Tribunal Marítimo. Colegiado que tem jurisdição em todo o território nacional, sendo um órgão auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Comando da Marinha, no que se refere ao chamado provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento, tendo como atribuições julgar os acidentes e fatos de navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como questões relacionadas com tal atividade, especificadas em lei.

Tripulação. Conjunto de homens que trabalham em um navio, executando manobras e demais serviços de bordo. Inclui a oficialidade e a guarnição.

Turco. Coluna metálica, normalmente giratória, tendo a parte superior recurvada para receber um aparelho de içar ou arriar. Serve para içar e arriar embarcações miúdas e outros pesos.

V

Vaga. O mesmo que onda; onda grande, própria do mar agitado e produzida, em geral, pela ação do vento.

Vante. A parte ou metade dianteira da embarcação.

Velocidade econômica. Velocidade em que o navio obtém o maior raio de ação; velocidade de cruzeiro.

Vigia. Abertura feita no costado para iluminação e arejamento dos ambientes ou compartimentos.

Z

Zarpar. Levantar a âncora para partir; deixar o porto.



ANEXOS



Anexo I

Quadro de mortos da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial

Nº de ordem	Navio	Mortos	
		Oficiais	Praças
01	cruzador <i>Bahia</i>	17	315
02	navio auxiliar <i>Vital de Oliveira</i>	3	96
03	corveta <i>Camaquã</i>	2	31
04	submarino <i>Timbira</i>	1	-
05	contratorpedeiro <i>Marcílio Dias</i>	-	1
06	caça-submarino <i>Guaporé</i>	-	1
07	caça-submarino <i>Javari</i>	-	1
08	caça-submarino <i>Goiana</i>	-	1
09	USS <i>R-12</i> (US Navy)	2	-
-	navios mercantes	-	15
Total		25	461
		486	

Obs.: Os meios 04 a 08 não afundaram. As mortes ocorreram em acidentes.

Fonte: DPHDM.

Anexo II

Fichas técnicas dos navios da Marinha do Brasil perdidos na Segunda Guerra Mundial

Navio auxiliar *Vital de Oliveira*

Tipo: mercante convertido em navio hidrográfico, posteriormente re-classificado como navio auxiliar.

Origem: estaleiro *Ailsa Shipbuilding Co. Ltd.*, Troon, Inglaterra.

Indicativo visual: -

Outros navios da classe: *José Bonifácio*, *Calheiros da Graça* e *Almirante Frontin*.

Batimento de quilha: *N/D*.

Lançamento: 1910.

Incorporação: 8 de dezembro de 1932.

Naufrágio: 19 de julho de 1944.

Posição: latitude 22°29'S e longitude 041°09'W (estimada).

Deslocamento: 1.737 toneladas.

Dimensões: 82,30m (comprimento), 12,30m (boca) e 4,31m (calado).

Propulsão: mista, armado em iate, e vapor, com dois motores de tripla expansão, de 540 HP, acoplados a dois hélices.

Combustível: carvão.

Velocidade: 10 nós.

Raio de ação: *N/D*.

Armamento: 2 canhões L/40 de 47mm.

Tripulação: 120 (padrão).

Fonte: DPHDM.

Corveta Camaquã

Tipo: navio-mineiro convertido em corveta antissubmarino.

Origem: Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, Rio de Janeiro, Brasil.

Indicativo visual: C-6.

Outros navios da classe: *Carioca, Cananéia, Camocim, Cabedelo e Caravelas.*

Batimento de quilha: 22 de outubro de 1938.

Lançamento: 16 de setembro de 1939.

Incorporação: 7 de junho de 1940.

Naufrágio: 21 de julho de 1944.

Posição: latitude 07°50'S e longitude 034°29'W.

Deslocamento: 550 toneladas.

Dimensões: 57m (comprimento), 7,80m (boca) e 2,50m (calado).

Propulsão: 2 caldeiras e 2 máquinas alternativas, gerando 1.300 HP.

Combustível: óleo diesel.

Velocidade: 15 nós.

Raio de ação: 2.500 milhas náuticas.

Armamento: 1 canhão de 4 pol. (102mm/28), 2 metralhadoras antiaéreas *Oerlikon* Mk-10 de 20mm/70, em reparos singelos, e 44 minas.

(Após as reformas de 1942, substituição do canhão por outro de 76mm, dos trilhos para minas por calhas para bombas de 300 libras e a inclusão de uma terceira metralhadora e de 2 morteiros tipo K).

Tripulação: 70 (padrão).

Fonte: DPHDM.

Cruzador *Bahia*

Tipo: cruzador ligeiro esclarecedor (*scout*).

Origem: estaleiro *W. G. Armstrong Whitworth & Co.*, Elswick, Newcastle upon Tyne, Inglaterra.

Indicativo visual: C-12/C-2

Outro navio da classe: *Rio Grande do Sul*.

Batimento de quilha: 30 de agosto de 1908.

Lançamento: 20 de janeiro de 1909.

Incorporação: 21 de maio de 1910.

Naufrágio: 4 de julho de 1945.

Posição: latitude 00°00' e longitude 030°00'W (estimada).

Deslocamento: 3.150 toneladas.

Dimensões: 122,40m (comprimento), 11,89m (boca) e 4,15m (calado).

Propulsão: 3 caldeiras *Yarrow* (depois seis caldeiras *Thornycroft*), acopladas a 3 turbinas *Parsons* a vapor (depois *Brown-Curtis*), gerando 18 mil HP, ligadas a 3 eixos com hélices.

Combustível: carvão, depois óleo diesel.

Velocidade: 25 nós (27 nós, em 1926).

Raio de ação: 2.400 milhas náuticas a 24 nós, 3.092 a 18 nós ou 6.600 a 10 nós.

Armamento: Blindagem de 38mm (convés) e 76,2mm (torre de comando), 10 canhões *Vickers Armstrong* de 4.7 pol./50 cal. (120mm), 4 canhões de 76,2mm, 6 canhões de 47mm, todos em reparos singelos; e 2 tubos duplos lança-torpedos de 533mm (ou 457mm em reparos singelos), 7 metralhadoras antiaéreas *Oerlikon* Mk-10 de 20mm e 2 calhas para bombas de profundidade.

Tripulação: 340 (padrão).

Fonte: DPHDM.

Anexo III

Relação dos militares da Marinha do Brasil náufragos na Segunda Guerra Mundial

Quadro de siglas

Patentes: capitão de fragata (CF); capitão de corveta (CC); capitão-tenente (CT); capitão (CAP); tenente (T); guarda-marinha (GM); suboficial (SO); sargento (SG); cabo (CB); marinheiro (MN); grumete (GR); taifeiro (TA); soldado (SD).

Especialidades de praças: arrumação (AR); artilharia (AT); barbearia (BA); caldeiras (CA); carpintaria e controle de avarias (CP); carpintaria e controle de avarias de sinalização náutica (CS); corneta-tambor (CT); cozinha (CO); educação física (EP); eletricidade (EL); comunicações e eletrônica de sinalização náutica (FE); enfermaria (EF); escrita (ES); manobras e equipamentos de convés (MR); máquinas (MA); mecânica (MC); metalurgia (MT); motores (MO); padaria (PA); paióis (PL); sinais (SI); telegrafia (TL); telegrafia de sinalização náutica (TF); torpedos, minas e bombas (TM).

Outras: cirurgião-dentista (CD); classe (CL); engenheiro naval (EN); Exército Brasileiro (EB); fuzileiro naval (FN); intendente (IM); médico (Md); Marinha dos EUA (USN).

NA *Vital de Oliveira*

Obs.: A lista dos praças sobreviventes está incompleta. Também não foi possível determinar suas especialidades, bem como os nomes completos e graduações de alguns deles (*patente atual).

Sobreviventes:

CF João Batista de Medeiros Guimarães Roxo

CT João Luiz de Castro e Silva

CT (Md) Murilo Rodrigues Campelo

1ºT (2ºT) Jorge Tavares
2ºT Osmar Dominguez Alonso
2ºT Alfredo Álvaro Canongia Barbosa
GM (IN) Francisco Augusto Stock de Paiva
SO Araújo
SO Manoel do Amorim
SO Antônio de Almeida Gentil
SO Raimundo Coqueiro
SO Murilo de Almeida Magarão
1ºSG Wanderley do Nascimento
1ºSG Pedro Muniz
3ºSG Camilo Lelis (Lélio) de Araújo
SG Luís Duarte
SG Ferreira Lima
SG João do Nascimento
CB Alfredo Maia
CB Mathias Barros Leite
MN 1ªCL Washington Trindade
MN 2ªCL Hilton Mendes Moreno
MN Antônio Martins
MN João Veiga do Nascimento
MN Raimundo Tibúrcio Evaristo
MN Francisco Ferreira de Brito
MN Raimundo Esteves
MN Erasmo Carteador dos Santos
MN Emílio Ramos Leite
MN José Simões
MN João Correia Tetéo
MN José Geraldo de Brito
GR Milton Almeida
GR Oscar Vieira Silva
CC José Gomes da Silva*
1ºT João de Oliveira*
1ºT João Batista Torres*
1ºT Girgazes Agostinho de Brito*
1ºT José Luiz Jupy Filho*
1ºT João Jorge de Lima*
1ºT José Ribeiro da Fonseca*
1ºT José Magalhães Dias*
2ºT (FN) Francisco Soares Dias*
SO Gonçalo Ferreira*

SO Humberto da Silveira Martins*

Josias Francisco Jovita

Oscar Gabriel Soares

Eleusio de Moraes Sarmento

Darcelino Gomes da Silva

Diógenes Lima Carvalho

Crisógno da Costa Drumond

Vicente Ribeiro Cabral

Wilson Ribeiro dos Santos

Lourival Souza de Campos

Pedro Rodrigues da Silva

José Pinto de Azevedo

Jairo Boscolo

Orlando Machado de Souza

Desaparecidos:

2ºT (IM) Hélyio de Oliveira Albuquerque

GM Agenor Brito

GM Milton Jansen de Faria

SO-MR Alfredo Caetano da Silva

SO-EL Manoel Fernandes Lopes

SO-CA Manoel Afonso Teixeira

1ºSG-TL Josias da Guia

1ºSG-AT Joaquim Alves Diniz

1ºSG-MR Pedro Geraldo do Nascimento

2ºSG-EL José Francisco da Cunha

3ºSG-TL Israel Ferreira Ferro

3ºSG-MR Hermenegildo Góis Parente

3ºSG-CA Alfredo Bezerra dos Santos

3ºSG-CS Noel José da Silva

3ºSG-CP Euclides José da Silva

3ºSG-MA Euclides Pantaleão da Costa

3ºSG-MA Manoel de Lima

3ºSG-CA Domingos Sérgio dos Anjos

3ºSG-TF João Candido de Lima

3ºSG-MA Fernando Ribeiro Marques

3ºSG-AT Oscar José Alves

CB-MR Pedro Gonçalves Parede

CB-EL João Eleutério Nicácio

CB-MR Antônio Aureliano da Rocha

CB-MA Pedro Gomes Pereira
CB-MA Francisco Ribeiro
CB-SI Atanásio Jorge Halvasse
CB-MA Afonso Bispo Vidal
CB-MA Antônio Pereira (Parreira) da Silva
CB-MA Antônio Pavanelli
CB-ES Rodrigo Carlos de Moraes
CB-MR Manoel Vieira da Costa
CB-EL Raul Bispo dos Santos
CB-MA Eduardo Silva
CB-MA José Luiz Pereira Filho
CB-EL José Francisco dos Santos
MN 1ªCL-MR Antônio da Silva
MN 1ªCL-MA Estevão Matias dos Santos
MN 1ªCL-MA José Elias de Almeida
MN 1ªCL-MA Luiz Gonçalves Bastos
MN 1ªCL-MA Hamilton Velloso da Silva
MN 1ªCL-MA José Ferreira Filho
MN 1ªCL-MA Aloísio Costa
MN 1ªCL-MA Waldemar Auto Simas
MN 1ªCL-MA Paulo Diniz Fraga
MN 1ªCL-MA Raimundo Carneiro
MN 1ªCL-AT Otávio Gonçalves Martins
MN 1ªCL-MA José Amâncio de Almeida
MN 2ªCL-CP José Lins de Albuquerque
MN 2ªCL-MA Jacinto de Lima Santos
MN 2ªCL-MA José Maria Bezerra
MN 2ªCL-MA Waltrudes Correia da Silva
MN 2ªCL-CP Nelson Freire da Rosa
MN 2ªCL-EL Delmar Soares
MN 2ªCL-MA Estevam Barbosa Alves
MN 2ªCL-MA Lourival Barbosa do Nascimento
MN 2ªCL-MA José Galdino de Lucena
MN 2ªCL-MA Pedro de Almeida
MN 2ªCL-MA Henrique Sales Alves
MN 2ªCL-MA Felipe Gomes Cardoso
MN 2ªCL-MA Luiz Gonzaga Costa
MN 2ªCL-MA Gilson Soares da Silva
MN 2ªCL-MA Sandoval de Almeida Lima
MN 2ªCL-MA Mario Gomes Pereira
MN 2ªCL-MA Itaury da Silva Passos

MN 2ªCL-MA Welff de Melo Sá
MN 2ªCL-AT Algemiro Teixeira de Freitas
MN 2ªCL-EL Moisés Alexandrino da Silva
MN 2ªCL-EL Oscar Ferreira Ribeiro de Freitas
MN 2ªCL-MA Walter Pereira Correia
MN 2ªCL-MA José do Patrocínio Bezerra
MN 2ªCL-MA Constantino Alves Lontra
GR Othoniel Bispo Cardoso
GR Antônio Pedro Ceará
GR Alcides Lopes Cavalcanti
GR Luiz Batista de Jesus
GR Carlos Campos de Barros
GR Jaime Leopoldo de Carvalho
GR Oswaldo Bittencourt del Rei
GR Sandoval dos Santos
GR Lauro Benedito Azevedo Oliveira
GR Wilson Crisnel de Almeida
GR Wilson Soares de Carvalho
TA 1ªCL-RA Moacir Waldemiro do Prado
TA 1ªCL-PA Joaquim Miranda de Santana
TA 1ªCL-AR Manoel Antônio da Silva
TA 2ªCL-BA Jerônimo Neves do Amaral
TA 2ªCL-CO João Otávio de Oliveira
TA 3ªCL-AR Manoel Correia
TA 3ªCL-CO Manoel Braz Filho
TA 3ªCL-AR Délio de Carvalho
TA 3ªCL-AR Milton José Doroteu Machado
TA 3ªCL-AR Ari Francisco de Paulo
TA 3ªCL-AR Sátiro Bernardo do Nascimento
TA Pedro Raimundo Gomes
SD (FN) Boaventura Zeferino Neves
SD (FN) Otto Schramn Filho
SD (FN) Benjamin Feitosa da Fonseca
SD (FN) Manoel Corrêa Neto
SD (FN) José Barbosa Ribeiro
SD (FN) Afonso de Oliveira Santos

Fonte: DPHDM.

CV *Camaquã*

Obs.: Somente foi possível determinar as especialidades de alguns praças sobreviventes. Possivelmente a lista não está completa, já que a tripulação oficial era de 117 homens.

Sobreviventes:

CT Maurício Dantas Torres
1ºT Antônio Bastos Bernardes
1ºT Oyama Sonnenfeld de Matos
2ºT Ivan Gouvêa Labouriau
2ºT Raul de Castro e Silva
GM Pedro Ferreira Moreira
CAP (EB) Alberto Marques Lima
1ºSG Odracy Rodrigues de Sousa
2ºSG Deraldino da Silva
2ºSG Hermenegildo Ferreira (Santos) de Barros
2ºSG Joaquim Nunes de Albuquerque
3ºSG José da Silva Pimentel
3ºSG João Pereira da Silva
3ºSG Manoel Francisco Nascimento
3ºSG Natanael de Farias Medeiros
CB Manuel Francisco Guimarães
CB Jonas Alves Cavalcanti
CB Pedro Alves de Oliveira
CB João Adalberto Ferreira
CB Rivaldo Dias Paredes
CB Valdemar Pereira Araújo
CB Natalício Silva
CB Dulcídio Pereira
MN 1ªCL Jonas Camilo da Costa
MN 1ªCL Mário Vieira Campos
MN 1ªCL Agostinho dos Santos Costa
MN 1ªCL Francisco Vasconcelos Buriti
MN 1ªCL Antônio Guilhermino
MN 2ªCL Altino Pereira do Lago
MN 2ªCL-TM Eulizeto Santos Cezimbra
MN 2ªCL Luiz da Silva
MN 2ªCL-SI José Uchoa de Aquino
MN 2ªCL José Elesbão de Araújo

MN 2ªCL José Roque Esteves Pinto
MN 2ªCL-TM Raul Coelho Barreto
MN 2ªCL José Faustino Filho
MN 2ªCL Albertino Soares Moreira
MN 2ªCL Antônio Teixeira de Carvalho
MN 2ªCL Genival Farias de Macedo
MN 2ªCL Antônio Soares da Silva Neto
MN 2ªCL Milton Gomes Peixoto Rosal
MN 2ªCL Antônio José de Souza
MN 2ªCL Geraldo de Melo
MN 2ªCL-MA José Goulart Krüger
MN 2ªCL Elmir de Oliveira
MN 2ªCL Radi Cunha
MN 2ªCL Felix Pereira Reis
MN 2ªCL-MA Paulo da Silva Tubarão
MN 2ªCL Djalma Santos
MN 2ªCL Alberto Garcia Moura
MN 2ªCL José Cupertino Dantas Neto
MN 2ªCL José Ferreira de Freitas
MN 2ªCL Almino Elízio Montezuma
MN 2ªCL Gerson Torres Andrade
MN 2ªCL Jorge Ribeiro da Silva
MN 2ªCL Luiz Barbosa
MN 2ªCL-MA Coriolano Paes Ferrari
MN 2ªCL Wilson Silva
MN 2ªCL-TL Luís Sabino de Sena
MN 2ªCL-SI Ulisses Cruz Bomfim
GR Delmiro Silva Pontes
GR Jonas Sales Pimenta
GR José Vicente de Lira
GR Clarindo Ferreira da Silva
GR Mário Hermes de Moura
GR Assis Brasil Lacava
GR Miguel Blanco Casimiro
GR Petrônio Costa Santiago de Oliveira
GR Lenine Santos
GR Gelbes da Rocha Melo
GR João Batista de Silva
GR Valdo Nepomuceno Fortes
TA Paulo Pimentel
TA Antônio Monte Lima
TA José Rangel Batista

TA José Monteiro Lopes
TA Ari Alves dos Reis
TA Valdemar Salóis do Amor
TA Olívio dos Santos

Desaparecidos:

CC Gastão Monteiro Moutinho
1ºT Rubens Poggi de Figueiredo
1ºSG-EL Pedro Bartolomeu
2ºSG-ES Marcos Gonçalves Pinto
2ºSG-ES Hedonal Pedro da Silva
3ºSG-MA João José de Queiroz
3ºSG-CA Carlos de Azevedo Carvalho
3ºSG-MR Antônio Rozendo da Silva
3ºSG-AT Martiniano Moreira da Silva
CB-EL Urias Antônio de Souza
CB-MA Euclides Eufrásio Lopes
MN 1ªCL-MR Sadi Pereira Lessa
MN 1ªCL-AT Milton Corrêa Lima
MN 1ªCL-SI Luiz Ribeiro do Prado
MN 1ªCL-MA Valdemar Auto Simas
MN 1ªCL-TL Enéas Freire de Rezende
MN 1ªCL-MA Celestino Bispo dos Santos
MN 2ªCL-AT Pedro Gonçalves Guerra
MN 2ªCL-TL Domingos Elias de Almeida
MN 2ªCL-MR José Faustino de Santana
MN 2ªCL-SI Onam Gomes de Sena
MN 2ªCL-MA Antônio Gomes
MN 2ªCL-MA Pedro Ferreira
MN 2ªCL-EL Nazareno de Freitas Fernandes
MN 2ªCL-AT Jackson Simões
GR Genésio Soares
GR Sílvio Ferreira
GR Orlando Loureiro
GR Odilon Silva Amaral
GR Lupiciano Rego Dantas
TA 2ªCL-B Antônio Marques de Souza
TA 3ªCL-AR José de Souza
TA 3ªCL-BA Raimundo Câmara

Fonte: DPHDM.

CL *Bahia*

Obs.: São considerados falecidos apenas aqueles que morreram após serem resgatados.

Sobreviventes:

1ºT (EN) Lúcio Torres Dias
SO-CS Vivaldo da Rocha Vaz
1ºSG-AT Raymundo Figueira Nolasco
1ºSG-MO José do Carmo Barros
2ºSG-MA Armino Paranhos da Silva
3ºSG-EP Antônio Luiz dos Santos
CB-MA Antônio Ferreira da Silva
CB-MA Edgard Cruz
CB-MA Waldemar Luiz de Brito
CB-EL Leonísio José dos Santos
MN 1ºCL-MR Antônio Damasceno Cavalcanti
MN 1ºCL-AT Adamastor Vasconcelos
MN 1ºCL-MA Amaro Antônio Leite
MN 1ºCL-MA José Izidro da Silva
MN 1ºCL-MA Oscar Estanislau
MN 1ºCL-MA José Ribamar Ferreira
MN 1ºCL-EL Otávio Áureo do Nascimento
MN 1ºCL-EL Mário Rodrigues Nunes
MN 2ºCL-MR João Gonzaga Barreto
MN 2ºCL-MR Davino Mendes de Oliveira
MN 2ºCL-AT Luiz Gonzaga da Paixão
MN 2ºCL-SI Wilson Barbosa
MN 2ºCL-SI José João Sarmento
MN 2ºCL-MA Moacyr Saturnino da Silva
MN 2ºCL-MA João Batista Bouth do Vale
MN 2ºCL-MA Artur Ribeiro da Silva Filho
MN 2ºCL-MA Artur da Silva Matias
MN 2ºCL-MA Eraldo Diógenes Millet
GR Antônio Gregório dos Reis
GR Geraldo Gadelha
GR Nelson Feliciano Ferreira
GR José Luiz da Silva
GR Agostinho Farrel

GR Hélio Joaquim Almeida
GR Emídio Ferreira dos Reis
TA-CO Antônio Guerreiro das Dore

Falecidos:

3ºSG-AT Avelino Manoel da Silva
CB-MR José Calixto Guimarães
MN 2ªCL-MA Carlos Firmo dos Anjos
MN 2ªCL-MA Alôncio José Pinho
MN 2ªCL-EL João Dias
GR Hélio Rodrigues Ferreira
GR Manuel Paciência de Souza
TA-AR João Mendes de Carvalho

Desaparecidos:

CF Garcia D'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque
CC Rubem Saba
CC Luiz Felipe de Figueira Souto
CT Sílvio Trilho da Silva
CT Ward Tavares
CT (Md) Moacyr Dantas Itapicuru Coelho
CT Hermílio Gusmão Castelo Branco
1ºT Naudy Esteves
1ºT Fernando Mendes Coutinho Marques
1ºT Juanito Rodrigues Lopes
1ºT Gelson Helmsold
1ºT (IM) Fábio de Almeida Magalhães
1ºT (CD) Sérgio Vergueiro da Cruz
2ºT (IM) Rubens Raul Silva
2ºT Lloyd Bormann Sygwald
GM Ayrton Barroso Pereira
GM Waldemar de Paiva e Almeida
SO-MR Argemiro Gomes da Silva
SO-MR Severino José Fernandes
SO-MR Pedro Pereira de Lucena
SO-AT Raphael Alves Casaes
SO-AT João Almeida Sampaio
SO-SI João Bianco

SO-ES Durval Fernandes Chaves
SO-TF Deoclides Viana Marinho
SO-CP Álvaro de Carvalho
SO-MA Carmeno Celano
SO-MA Nemésio Ramos Figueira
SO-MA Pedro Ângelo Cavazzoglio
SO-MA Arthur Lemos
SO-MO Oscar José dos Santos
SO-EL João Veloso de Oliveira
1ºSG-AT Raimundo Trajano Vasconcelos
1ºSG-AT João Batista Pinto
1ºSG-TM Miguel Parcutz
1ºSG-EF João Morais Lima
1ºSG-ES João Batista Santiago
1ºSG-TL Antônio Joaquim Simões
1ºSG-MA Firmino Rodrigues do Nascimento
1ºSG-MA Antônio José Vieira
1ºSG-CA Napoleão Corrêa de Barros
1ºSG-MO Antônio Ferreira de Carvalho
1ºSG-MO Laurindo dos Santos
2ºSG-AT Henrique Medeiros
2ºSG-MR Aureliano da Silva Rosário
2ºSG-MR Custódio da Fonseca Carneiro
2ºSG-TM Antônio Alves Parentes
2ºSG-TM Deodato Saraiva da Silva
2ºSG-CA Francisco Aurino de Oliveira
2ºSG-EL Antônio José Pedro
2ºSG-EL Aprígio Carvalho da Costa
2ºSG-EL Romeu Alves do Nascimento
3ºSG-MR Pedro Pereira de Souza
3ºSG-AT Euvaldo Augusto Freire
3ºSG-AT Abelardo Rocha da Silva
3ºSG-AT João Teixeira
3ºSG-SI Antônio Alves de Lima
3ºSG-SI Armando Flamarion Coelho
3ºSG-TM Audálio Gonçalves dos Santos
3ºSG-CP João Mendes Mesquita
3ºSG-EF Manuel Felix Quirino
3ºSG-MA Arthur Moraes Espenechitt
3ºSG-MA Otávio Miravi
3ºSG-MA Lourival Rodrigues da Silva

3ºSG-MA João Serafim de Oliveira
3ºSG-MA Antônio Pontes da Silva
3ºSG-CA Manoel Lourenço da Silva
3ºSG-CA Florêncio da Silva
3ºSG-CA Miguel Arcanjo de Oliveira
3ºSG-CA Romeu Leal da Costa
3ºSG-CS Aderval Carreiro da Silva
3ºSG-TF Jorge Ferreira da Silva
3ºSG-FE Adalberto Melo Lucena
CB-MR Octávio Arthur de Lima
CB-MR José Teodoro
CB-MR Joaquim Pereira Lima
CB-MR José Pereira da Silva
CB-MR João Gomes dos Santos
CB-MR Iberê da Costa Franco
CB-MR Cassiano Francisco dos Santos
CB-MR Lauro José dos Santos
CB-AT Tibúrcio Emídio da Cunha
CB-AT Manuel Solis
CB-AT Cipriano Pereira da Cunha
CB-AT Sandoval Ferreira Cabral
CB-AT Martinho Bispo de Freitas
CB-AT Heráclito de Souza Moraes
CB-ES Modesto Torres de Oliveira
CB-ES Newton Cordeiro Coutinho
CB-ES Benedito de Souza Borges
CB-TL Luiz de Melo Maia
CB-TL José Silva Alcântara Filho
CB-SI João Maria Agostinho
CB-TM João Luiz da Cunha
CB-MA Severino Baptista de Menezes
CB-MA Moisés José Pereira
CB-MA Paulo Dantas de Carvalho
CB-MA João Antônio Rosas
CB-MA Francisco Cavalcante da Costa
CB-MA José Marques Pereira
CB-MA Pedro Fernandes
CB-MA Elísio Cordeiro de Siqueira
CB-EL Emídio de Souza
CB-EL Jessé Chrysologo da Graça
MN 1ªCL-MR Sílvio do Nascimento

MN 1ªCL-MR João Vicente de Araújo
MN 1ªCL-MR João dos Santos Araújo
MN 1ªCL-MR Edson Ramos Cardoso
MN 1ªCL-MR Manuel Danázio
MN 1ªCL-MR Waldemar Gomes de Oliveira
MN 1ªCL-MR Manuel Gomes
MN 1ªCL-AT Clodoaldo Goiana Gomes de Sá
MN 1ªCL-A Oscarino Galvão
MN 1ªCL-TM Floriano da Costa Barroso
MN 1ªCL-TM Aurélio Brasilino Ribeiro
MN 1ªCL-TM Antônio de Castro Lopes
MN 1ªCL-TM Alarico Cavalcante Nunes
MN 1ªCL-TL Lélío Mendes
MN 1ªCL-CP Ary Ferreira Ramos
MN 1ªCL-CP Francisco Olavo de Assis
MN 1ªCL-MA Luiz Alves de Paiva
MN 1ªCL-MA Eloy Dias Gonçalves
MN 1ªCL-MA Ludgero José dos Santos
MN 1ªCL-MA Eraldo Barros Magalhães
MN 1ªCL-MA Benício José da Fonseca
MN 1ªCL-MA Ismael José dos Santos
MN 1ªCL-MA Honorato das Neves
MN 1ªCL-EL José Rodrigues de Souza
MN 1ªCL-EL Edgard Silva Sampaio
MN 1ªCL-EL Raymundo Miranda
MN 1ªCL-EL Marcilino Chrisostomo
MN 1ªCL-EL Fernando de Figueiredo Lima
MN 1ªCL-EL Milton Ferreira da Silva
MN 1ªCL-EL Lourival Américo Fonseca
MN 2ªCL-MR Aristides Francisco da Silva
MN 2ªCL-MR Clovis Mário da Silva
MN 2ªCL-MR Osny Hercílio da Silva
MN 2ªCL-MR Piragibe de Lara
MN 2ªCL-MR Olímpio Rodrigues de Melo Júnior
MN 2ªCL-MR Adriano Emídio de Souza
MN 2ªCL-MR Almério de Albuquerque Melo
MN 2ªCL-MR Douglas Amaral da Silva
MN 2ªCL-MR Antônio de Brandão Carvalho
MN 2ªCL-MR José Balbino Filho
MN 2ªCL-MR Almir José de Barros
MN 2ªCL-MR Osvaldo Souto de Oliveira

MN 2ªCL-MR Mário Sales da Costa
MN 2ªCL-MR Geraldo Pimentel Dias
MN 2ªCL-MR Jonas Eudoque dos Santos
MN 2ªCL-MR Theodoro Bernardo do Nascimento
MN 2ªCL-MR Oswaldo Moreira
MN 2ªCL-MR Ubaldo Mendes de Oliveira
MN 2ªCL-MR Oswaldo Cespe Barbosa
MN 2ªCL-MR Francisco Medeiros Silva
MN 2ªCL-AT Manuel Inácio da Cruz Filho
MN 2ªCL-AT Paulo Gonzaga da Silva
MN 2ªCL-AT Haroldo Rodrigues de Carvalho
MN 2ªCL-AT Letes Oswaldo de Lacerda
MN 2ªCL-AT José Maria Alves de Deus
MN 2ªCL-AT Nelson dos Santos
MN 2ªCL-AT Edgar Alves Marinho
MN 2ªCL-AT Edgar Ramalho
MN 2ªCL-AT Antônio Ezequiel do Nascimento
MN 2ªCL-AT José Octávio Tobias dos Santos
MN 2ªCL-AT Leônidas Mormello
MN 2ªCL-AT Evandro Ferreira Avelar
MN 2ªCL-AT Francisco Ricardo da Silva
MN 2ªCL-AT Antônio de Jesus
MN 2ªCL-TM Antônio Assis Pereira
MN 2ªCL-TM José dos Santos
MN 2ªCL-TM Aureliano Lopo da Rocha
MN 2ªCL-TM Carlos Amarante dos Santos
MN 2ªCL-TM Eugênio Maissiat
MN 2ªCL-TM Heráclito Patriarca dos Santos
MN 2ªCL-TM Adad Coelho da Silva
MN 2ªCL-TM José Joaquim da Costa
MN 2ªCL-TM Zulmar Vasconcelos Bandeira e Lemos
MN 2ªCL-TM Manuel da Rocha Lins
MN 2ªCL-SI Walter dos Santos Oliveira
MN 2ªCL-SI Fernando Eustásio de Araújo
MN 2ªCL-SI Pedro Ferreira (Pereira) de Castro
MN 2ªCL-SI Vitoriano Carneiro da Cunha Filho
MN 2ªCL-SI Ivaldo Vital Pereira
MN 2ªCL-TL Manuel Monteiro
MN 2ªCL-TL Pedro Ladislau de Almeida
MN 2ªCL-TL Manuel Sebastião Espíndola
MN 2ªCL-TL Francisco Nogueira de Souza

MN 2ªCL-ES Alberto de Azevedo Torres
MN 2ªCL-CP Guilherme Espíndola Pequito
MN 2ªCL-CP Edson de Carvalho Guimarães
MN 2ªCL-CP André Moreira
MN 2ªCL-MA José Pereira de Araújo
MN 2ªCL-MA Luiz Pereira
MN 2ªCL-MA Rubens Alves da Silva
MN 2ªCL-MA Paulo Francisco de Souza
MN 2ªCL-MA José Bahia de Amorim
MN 2ªCL-MA João Joaquim da Silva Filho
MN 2ªCL-MA Leopoldo Schiphorst
MN 2ªCL-MA Durval Cavalcante
MN 2ªCL-MA João Pinheiro da Silva
MN 2ªCL-MA Pedro do Monte Santo
MN 2ªCL-MA Alberto Burity
MN 2ªCL-MA Alcyr Rebelo
MN 2ªCL-MA Eládio Dominguez
MN 2ªCL-MA José Alfredo de Florença
MN 2ªCL-MA Álvaro Carlos Leal
MN 2ªCL-MA Lauro Virgílio do Nascimento
MN 2ªCL-MA Carlos Ovelheiro Coelho
MN 2ªCL-MA Osman da Costa Pino
MN 2ªCL-MA Walter Ferreira
MN 2ªCL-MA Ênio Gomes da Silva
MN 2ªCL-MA Anízio da Silveira Machado
MN 2ªCL-MA Denizart Jordão da Silva
MN 2ªCL-MA Francisco Coelho Rodrigues
MN 2ªCL-MA Antônio Reginaldo Filho
MN 2ªCL-MA Cícero Cardoso de Andrade
MN 2ªCL-MA Enock Teodoro Lago
MN 2ªCL-MA José George Telles Sampaio
MN 2ªCL-MA Manuel Severino da França
MN 2ªCL-MA Salvador Balbino de Matos
MN 2ªCL-MA Rosalvo José da Silva
MN 2ªCL-MA Heráclio de Araújo
MN 2ªCL-MA José Silva
MN 2ªCL-MA Milton Martins de Oliveira
MN 2ªCL-MA João Barbosa de Lima
MN 2ªCL-EL Oscar de Melo Lima
MN 2ªCL-EL Deusdedith Calixto da Silva
MN 2ªCL-EL Romério Guerra de Oliveira

MN 2ªCL-EL José Carlos de Souza
MN 2ªCL-EL Cícero Fernandes de Lira
GR Carlos de Souza Oliveira
GR Samuel Pedro dos Santos
GR Manuel Muniz de Brito
GR Bernardo Domingos da Silva
GR Antônio Conceição Neto
GR Nelson Ribeiro da Silva
GR Vampré Siqueira de Jesus
GR José Antônio da Silva
GR Agripino Domingos Costa
GR João Emílio
GR Astrogildo Rodrigues de Freitas
GR Francisco Monteiro Tavares
GR Hécio da Silva
GR Florêncio Machado de Aquino
GR Manuel Bolívar
GR Orci Bergami
GR Waldemar Valentim de Freitas
GR Pedro Marques da Cunha
GR Francisco Ferreira da Rocha
GR João Barreto Filho
GR Francisco Jorge Maciel
GR José Meira da Silva
GR Edson Alves de Oliveira
GR José Holanda da Silva
GR Francisco Daniel da Silva
GR Raimundo Mendes Figueiredo
GR Manuel Genésio Monteiro de Albuquerque
GR José Amaro de Recife
GR Tarciso Mendes Lima
GR José Pessota
GR Eufran Barros Gomes
GR José Ferreira da Silva
GR Aluizio Pedro Lázaro
GR Florisvaldo de Freitas Conceição
GR Benedito da Fonseca Rondon
GR Lostenes Francisco Freitas
GR Guilherme dos Santos
GR Hélio Rodrigues Ferreira
GR Gastão Bizarro de Almeida

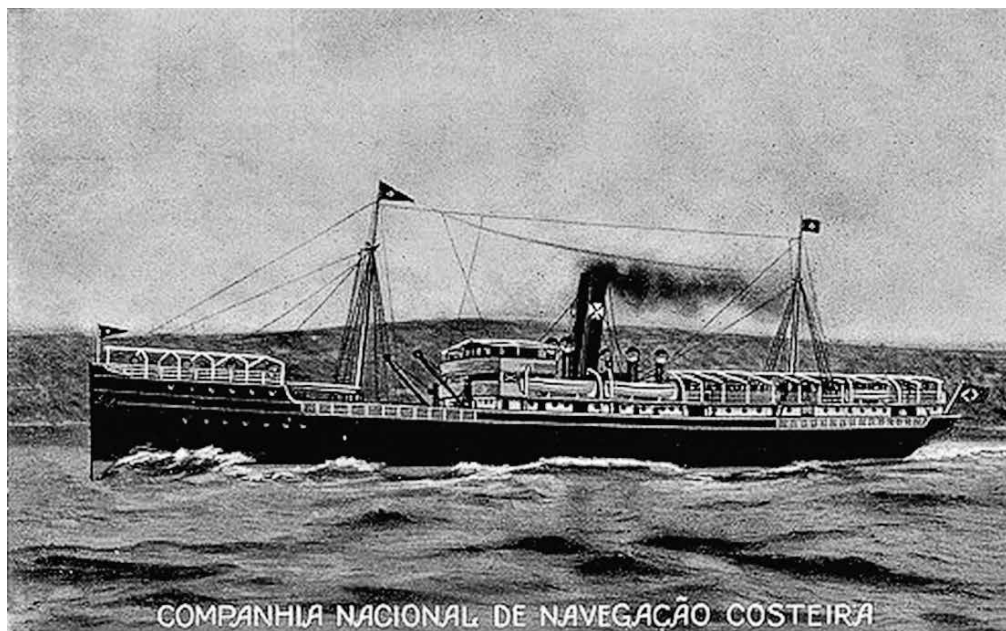
GR Oigres Duarte
GR Alair Bezerra dos Santos
GR Mércio Araponga
GR Renato Barros da Silva
GR Juceval Curvello
GR Raulino Pacheco de Mello
GR Luiz de Oliveira
GR Romão Martins
GR José Faria
GR Vandello Paulo Pereira
GR Nivaldo Dalsasse
GR João Lino de Almeida Júnior
GR José Rosa Viana
GR José Guilherme
GR Jayme Manhani
GR Idemar Nunes Marins
GR Anísio Gomes de Lemos
GR Agezelau Albuquerque de Lima
GR Raimundo de Paula Freitas
GR Antônio Silva Matos
GR Armando Mamede Júnior
TA 1ªCL-AR Amâncio Ignácio da Silva
TA 1ªCL-AR Plácido Pereira Paulino
TA 1ªCL-AR João Lopes Bessa
TA 1ªCL-AR Ademar Martins de Freitas
TA 1ªCL-AR Waldomiro Dias de Oliveira
TA 2ªCL-AR Manuel Ferreira de Oliveira
TA 2ªCL-AR Antônio Dias Barroso
TA 2ªCL-AR Manoel Trindade
TA 2ªCL-AR Alfredo de Oliveira
TA 2ªCL-AR Alexandre Ramos de Souza
TA 3ªCL-AR Manoel José de França
TA 3ªCL-AR Manoel Pedrosa
TA 3ªCL-AR Guttemberg José Ferreira
TA 3ªCL-AR João Soares
TA 3ªCL-AR Célio de Paula Pires
TA 3ªCL-AR Ari Conceição
TA 3ªCL-AR José Leonardo Lázaro
TA 3ªCL-AR Paulino Correia
TA 3ªCL-AR Silvestre Gayer
TA 3ªCL-AR Jorge Pimenta

TA 3ªCL-AR Hélio da Silva Moreno
TA 2ªCL-CO Severino Chagas da Silva
TA 3ªCL-CO João Antônio Barbosa
TA 3ªCL-CO Raimundo Nonato de Sá
TA 1ªCL-BA Domingos Menezes
TA 3ªCL-BA Jairo Fernandes Garcia
TA 1ªCL-PA Manoel de Matos
TA 1ªCL-PA João Lopes da Silva
SD-CT José Ferreira da Silva
SD-CT Benedito Corrêa
SD-CT José Eugênio da Silva
SD-CT Antônio Quirino da Silva
SD Onofre José de Freitas
MN (USN) Peter Emmet Salles
MN (USN) William Joseph Eustace
MN (USN) Andrew Jackson Pendleton
MN (USN) Frank Benjamin Sparks

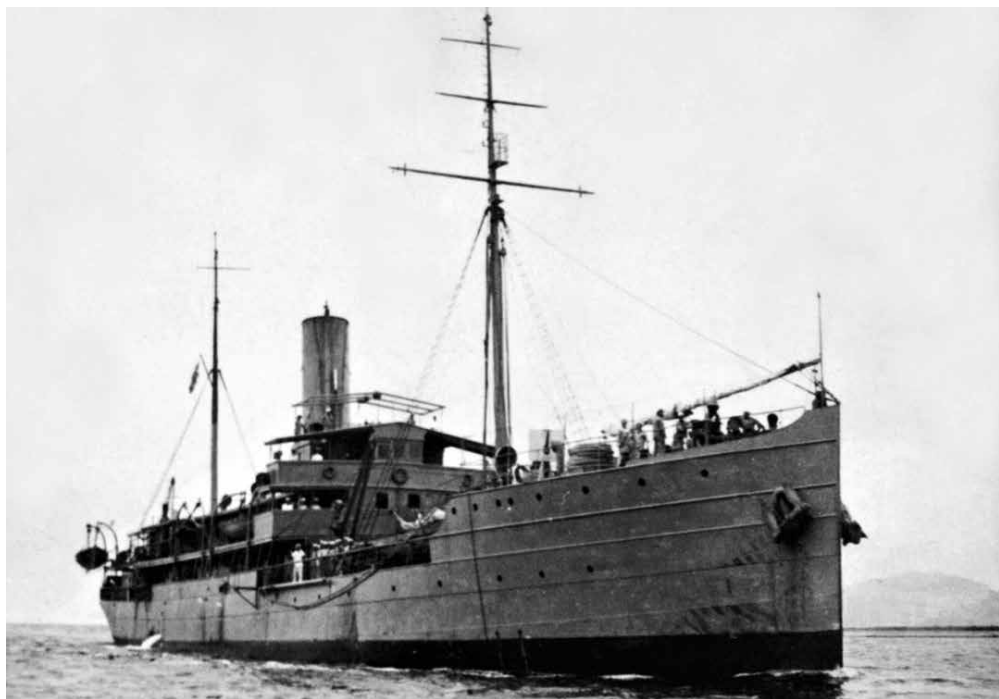
Fonte: DPHDM.

Anexo IV

Imagens



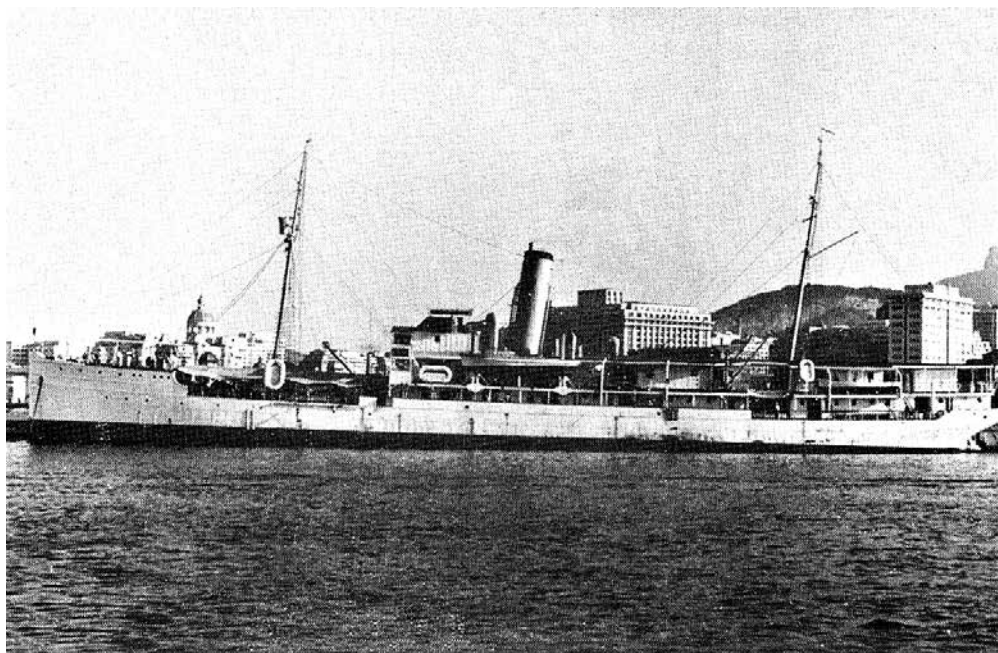
O navio auxiliar *Vital de Oliveira* antes de sua incorporação pela Marinha do Brasil, quando ainda se chamava *Itaúba* e servia como mercante (Fonte: Tipografia Ilha do Vianna).



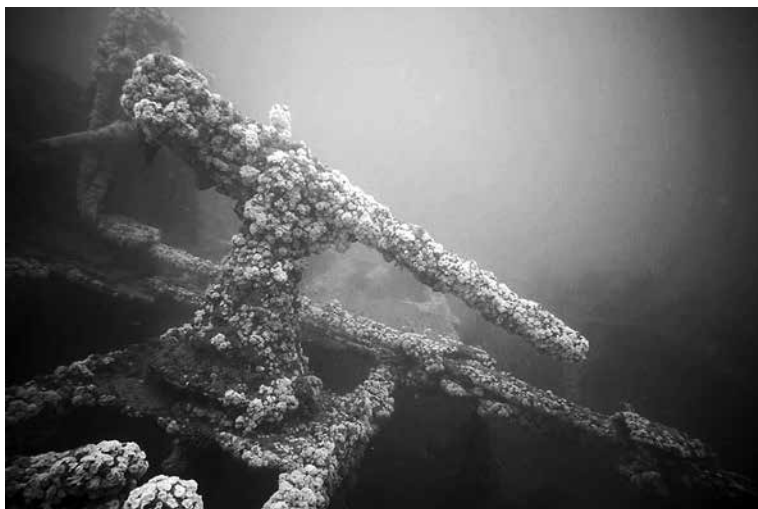
O *Vital de Oliveira* em uma de suas raras fotos. Ele desempenhou importantes funções durante a Segunda Guerra, sendo torpedeado em 19 de julho de 1944, no litoral fluminense (Fonte: DPHDM).



Capitão de fragata João Batista de Medeiros Guimarães Roxo, comandante do *Vital de Oliveira* em sua última comissão (Fonte: DPHDM).



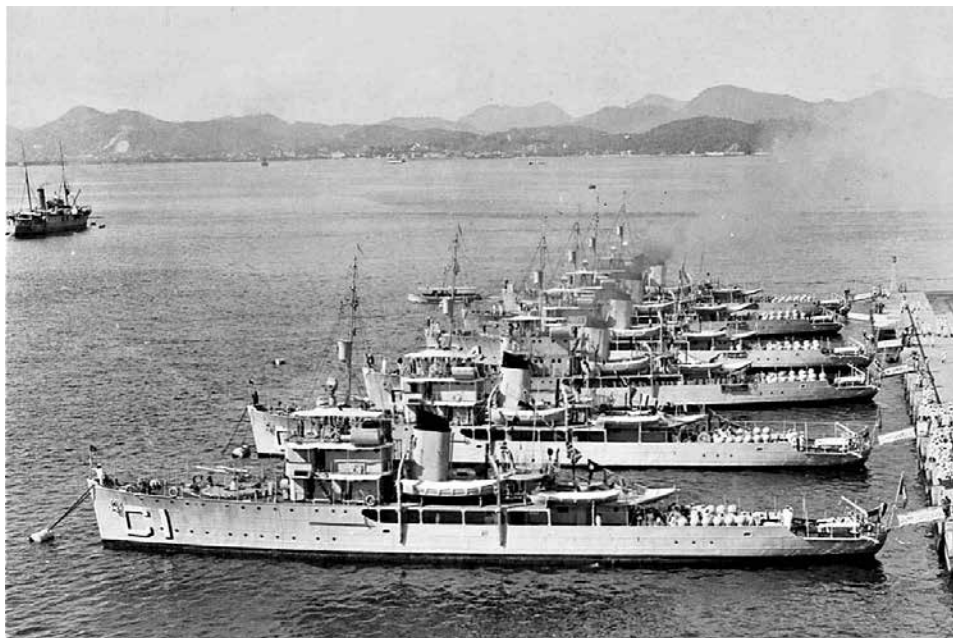
O auxiliar *José Bonifácio*, da mesma classe do *Vital de Oliveira*. Assim como seu irmão, foi incorporado à Armada na década de 1930, realizando sua última viagem em junho de 1963 (Fonte: DPHDM).



O *Vital de Oliveira* submerso no litoral fluminense, quase 70 anos após seu afundamento. Detalhes de sua proa e canhão, respectivamente (Fonte: Afonso Jório e Rodrigo Melo).



Lançamento ao mar da corveta *Camaquã*, em 16 de setembro de 1939, no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras. Ao fundo, do lado direito, a *Cananéia* saúda com tiros a sua irmã caçula (Fonte: DPHDM).



Os navios-mineiros da classe Carioca, provavelmente quando da incorporação das quatro últimas unidades, em 7 de junho de 1940
(Fonte: DPHDM).



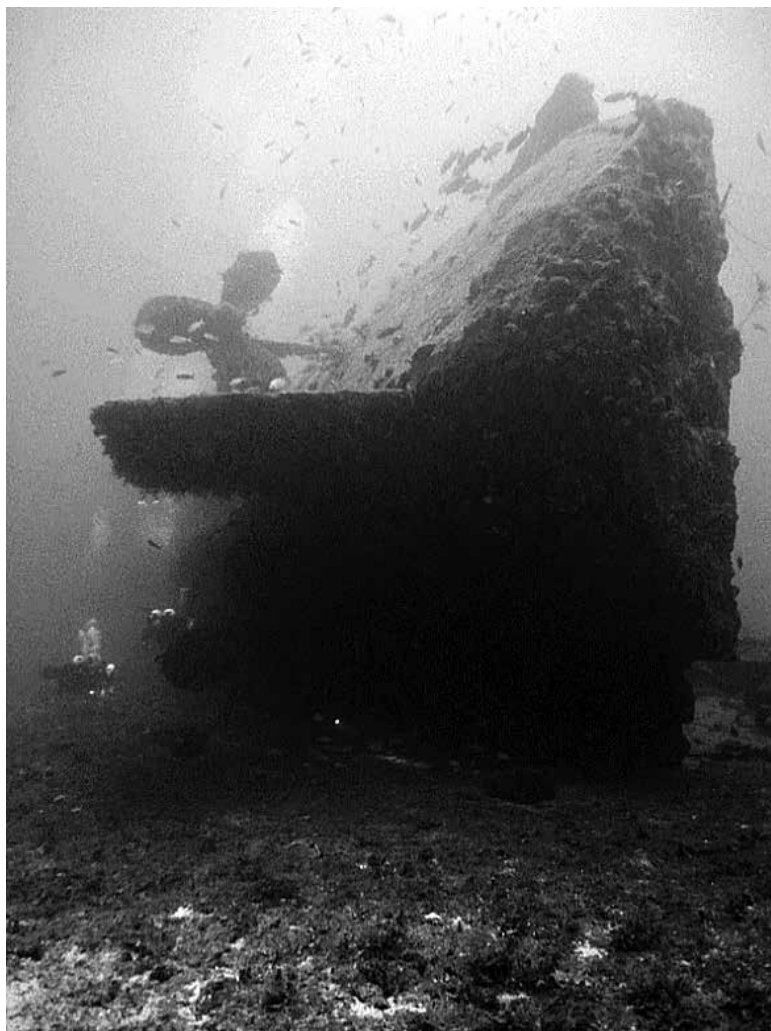
A *Camaquã*, ainda como navio-mineiro. Foi somente ao longo da guerra que ela e suas irmãs foram convertidas em corvetas antissubmarino (Fonte: DPHDM).



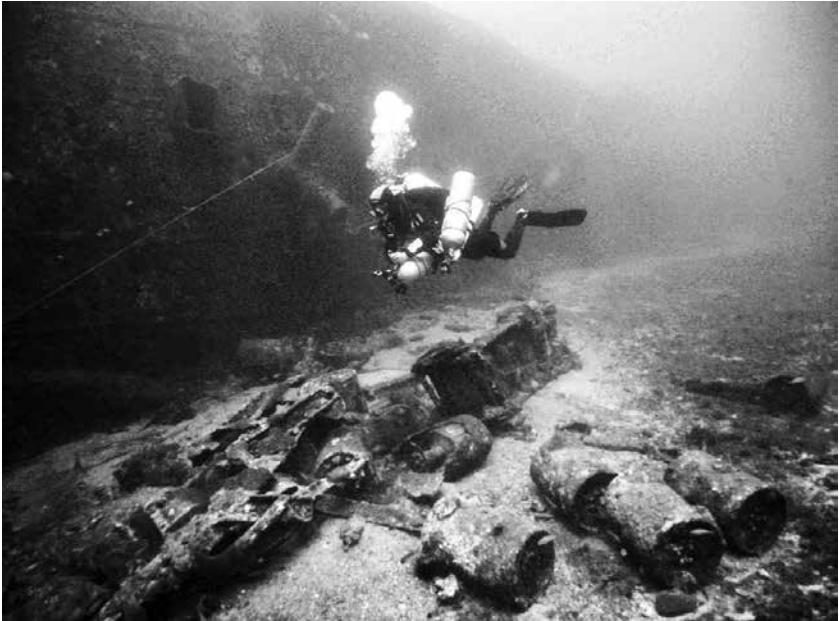
Capitão de corveta Gastão Monteiro Moutinho, último comandante da *Camaquã*. Ele e o tenente Rubens Poggi de Figueiredo foram os únicos oficiais a desaparecerem no naufrágio (Fonte: DPHDM).



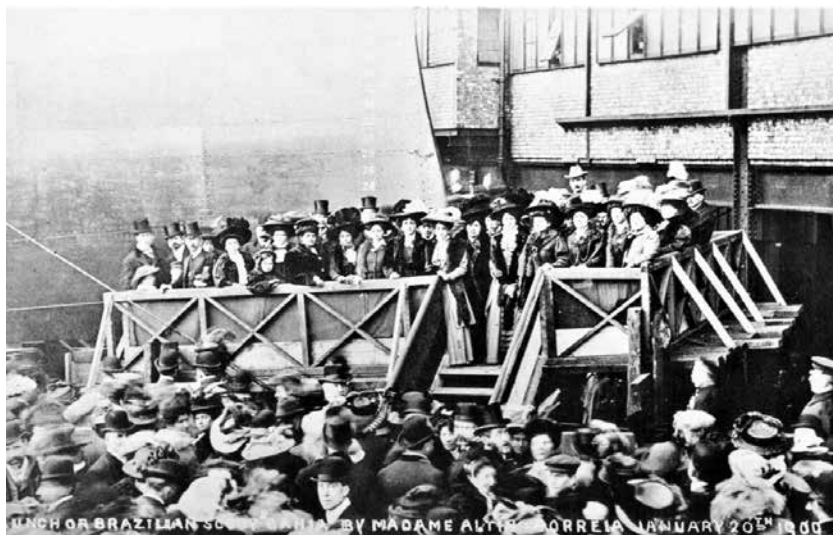
Sobreviventes da *Camaquã*, logo após serem resgatados pelo caça-submarino *Jutai*. No lado esquerdo da segunda imagem, de japonsa preta, o então marinheiro Raul Coelho Barreto (Fonte: José Barreto).



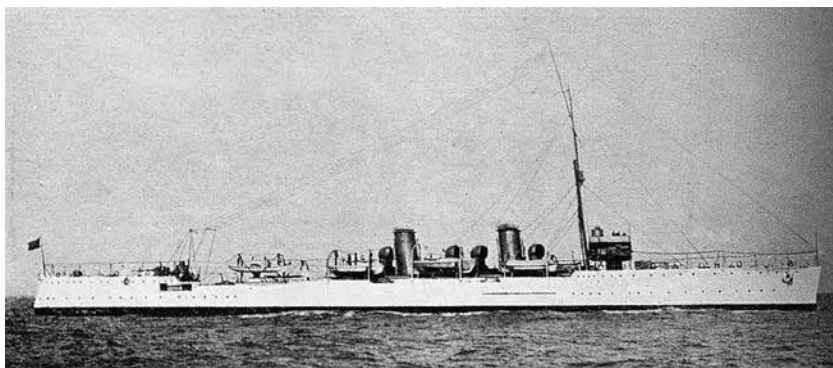
Os destroços da corveta *Camaquã*. Ela está deitada de lado, sobre o través de boreste, a cerca de 60 metros da superfície (Fonte: Rodrigo Gherardi).



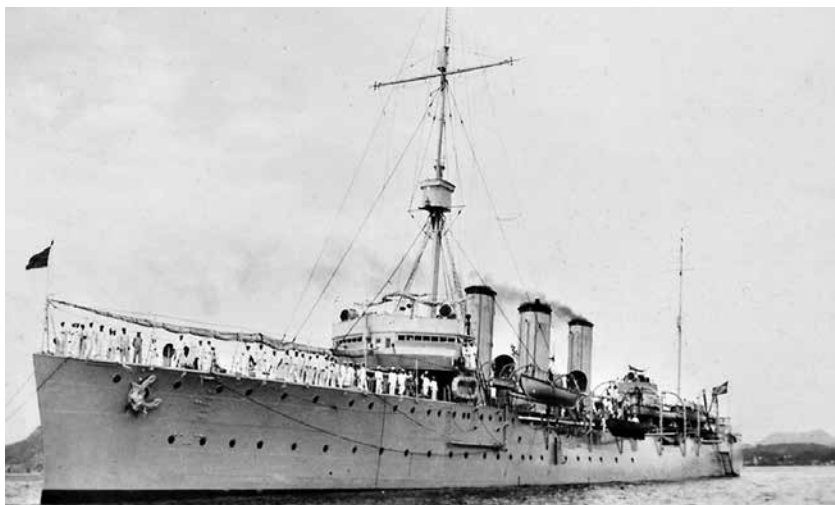
As bombas de profundidade da *Camaquã*. Graças ao encarregado pelo armamento do navio, tenente Antônio Bastos Bernardes, os artefatos continuam intactos (Fonte: Rodrigo Gherardi).



Cerimônia de lançamento ao mar do cruzador *Bahia*, em Newcastle upon Tyne, Inglaterra, a 20 de janeiro de 1909 (Fonte: DPHDM).



O cruzador *Bahia* em seus primeiros anos. O navio era, na década de 1910, ao lado do seu irmão *Rio Grande do Sul*, um dos mais velozes do mundo (Fonte: DPHDM).



O *Bahia*, ainda com seus cachimbos de ventilação, em imagem anterior a 1943, ano em que sofreu sua última modernização (Fonte: DPHDM).



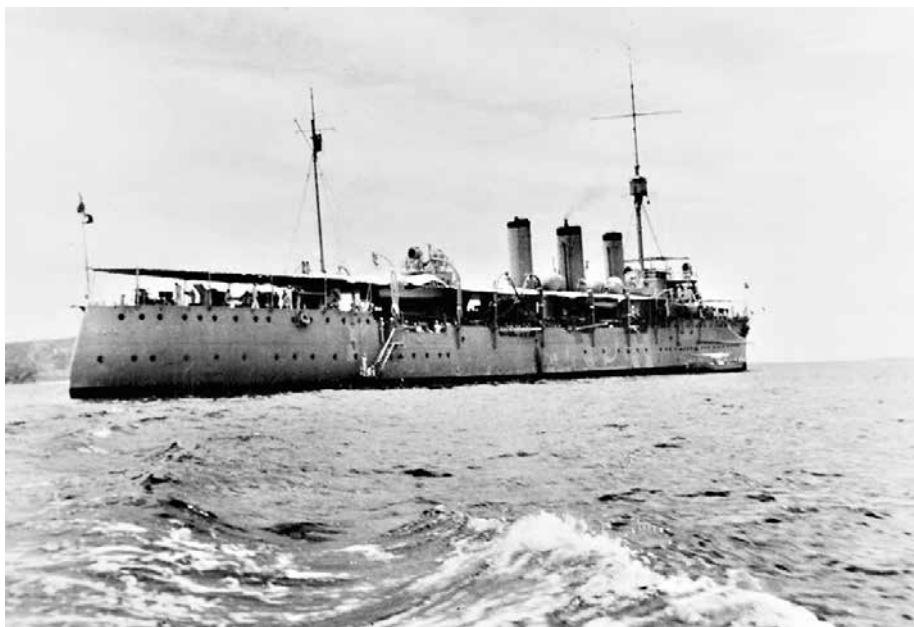
O cruzador *Bahia* em sua derradeira fase, já sem os imensos cachimbos (Fonte: DPHDM).



O *Bahia* em ação na Segunda Guerra Mundial (Fonte: DPHDM).



O capitão de fragata Garcia D'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque, último comandante do cruzador *Bahia*, era baiano e pertencia à famosa família da Casa da Torre (Fonte: DPHDM).



O cruzador *Bahia* visto pela popa, local onde se iniciou o soçobro
(Fonte: DPHDM).

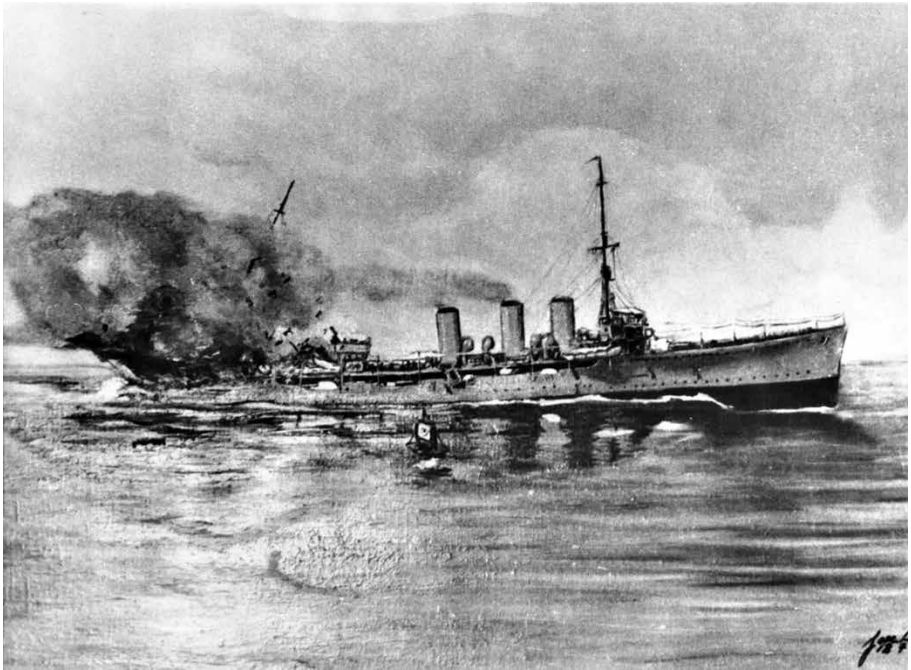


Ilustração da explosão do *Bahia* em 4 de julho de 1945. Seu naufrágio se converteu na maior tragédia da história naval brasileira (Fonte: DPHDM).



O mercante inglês SS *Balfé*, responsável pela localização e resgate dos primeiros náufragos do *Bahia* (Fonte: N/D).



Raymond Charles Highms, membro mais jovem da tripulação do *Balfe* e anjo da guarda dos sobreviventes do *Bahia* (Fonte: *Revista do Clube Naval*).



Marinheiro de 2ª classe Eraldo Diógenes Millet, último sobrevivente do *Bahia* resgatado, nove dias após a tragédia (Fonte: DPHDM).



Recolhimento de uma das balsas do *Bahia*, em imagem provavelmente tomada a partir do contratorpedeiro *Marcílio Dias* (Fonte: DPHDM).



Sepultamento dos náufragos do *Bahia* no cemitério de Santo Amaro, em Recife (Fonte: N/D).



Túmulos das três vítimas do *Bahia* sepultadas no mausoléu do Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial
(Fonte: Arquivo do autor).

F. 561

Otto Wermuth

Neg. fotogr. N.º 1099



N.º Sec. 110

Pront. Subcomandante

Fotografía tomada el mes de 12 de Julio de 1945



Ficha policial de Otto Wermuth, comandante do U-530
(Fonte: Arquivo da Polícia Argentina).



Os submarinos *U-977* (já atracado) e *U-530* na ilha das Cobras, Rio de Janeiro, onde chegaram em setembro de 1945 (Fonte: N/D).

Formato: 150 x 210 mm
Fonte: Mion Pro, 11
Papel Miolo: Pólen Soft 80 g/m²
Papel Capa: Cartão Supremo 250 g/m²
Impresso em 2019

Depois de um rápido passar pelos dias que antecederam a decisão do governo Vargas em adotar a causa dos Aliados, o livro se fixa na principal razão de ser: os relatos das circunstâncias em que ocorreram as perdas – por motivos distintos – dos três navios da Marinha do Brasil durante a guerra. Foram eles o navio auxiliar *Vital de Oliveira*, a corveta *Camaquã* e o cruzador *Bahia*, todos sucedidos em julho. Os dois primeiros em 1944, e o *Bahia* um ano depois. Em meio a estes relatos, merecem especial atenção os testemunhos dos sobreviventes. *Flores ao mar* é intensamente rico, muito rico mesmo em depoimentos pessoais, que lhe dão uma autenticidade sem par. Sentimentos guardados no fundo da alma afloram com comoção, já no crepúsculo das existências dos que combateram no Atlântico Sul. Por vezes fogem da narrativa, mas logo a ela regressam, pois ninguém pode fugir de seu passado. Há um intenso desejo de registrar para o porvir, para as futuras gerações de marinheiros ou não, suas experiências, por vezes alegres, por vezes cruéis, ambas consolidando amizades que o tempo jamais poderá apagar.



ISBN 978-85-913147-1-3



9 788591 314713