

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA

FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

DOUTORADO

**“A Guerra do Atlântico na costa do Brasil”: rastros, restos e aura
dos *u-boats* no litoral de Sergipe e da Bahia (1942-1945)**

Luiz Antônio Pinto Cruz

Salvador - Bahia
2017

Luiz Antônio Pinto Cruz

“A Guerra do Atlântico na costa do Brasil”: rastros, restos e aura dos *u-boats* no litoral de Sergipe e da Bahia (1942-1945)

Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação em História - PPGHS da Universidade Federal da Bahia - UFBA, como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Doutor em História Social.

Área de concentração: “Sociedade, Relações de Poder e Região”.

Orientadora: Prof^a Dr^a. Lina Maria Brandão de Aras

Salvador - Bahia
2017

C957 Cruz , Luiz Antônio Pinto
“A Guerra do Atlântico na costa do Brasil”: rastros, restos e aura dos *u-boats* no litoral de Sergipe e da Bahia (1942-1945) / Luiz Antônio Pinto Cruz. – 2017.
255 f.: il.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Lina Maria Brandão de Aras
Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Salvador, 2017.

1. Costa – Brasil. 2. Portos – Bahia – História. 3. Guerra mundial, 1939-1945.
4. Oceano Atlântico - Guerra. I. Aras, Lina Maria Brandão de. II. Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

CDD: 981

Nome: Luiz Antônio Pinto Cruz

Título: “A Guerra do Atlântico na costa do Brasil”: rastros, restos e aura dos *u-boats* no litoral de Sergipe e da Bahia (1942-1945)

Tese apresentada ao Programa de Pós Graduação em História (PPGHS) da Universidade Federal da Bahia (UFBA), como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Doutor em História Social.

Defesa em: 27/10/2017

Banca Examinadora

**Orientadora: Prof^ª Dr^ª. Lina Maria Brandão de Aras (UFBA)
Presidente**

Prof. Dr Carlos Zacarias Figueiroa De Sena Junior (UFBA)

Prof^ª Dr^ª. Laura de Oliveira (UFBA)

Prof^ª Dr^ª. Suely Moraes Ceravolo (UFBA)

Prof^ª Dr^ª. Terezinha Oliva (UFS)

Salvador-BA, 27 de outubro de 2017.

**Aos homens, mulheres e crianças que morreram na
costa do Brasil diante da ação beligerante de
submarinos alemães e italianos.**

**Às populações litorâneas, que mesmo amedrontadas,
esforçaram-se em acudir aos náufragos e em seguir o
sistema de defesa passivo.**

**Às Forças Armadas do Brasil, que juntas, pela primeira
vez, defenderam o seu mar territorial no tempo da
Guerra do Atlântico.**

**À Universidade Federal da Bahia, por contribuir com a
renovação historiográfica do Brasil.**

AGRADECIMENTOS

Após atravessar as águas traiçoeiras da costa de Sergipe, consegui finalmente atracar o meu veleiro em um cais seguro e abrigado, dentro da Baía de Todos os Santos. Muitos contribuíram com o desenvolvimento desta pesquisa histórica. Seja navegando ao meu lado ou sendo um farol reluzente em terra firme, então, aqui agradeço...

... à Prof^ª Dr^ª. Lina Maria Brandão de Aras, por aceitar o desafio de orientar-me. Obrigado por ajudar-me a entender o mundo dos malafogados no tempo da Guerra do Atlântico. Espero que esta investigação histórica esteja à altura de tudo aquilo que aprendi ao seu lado. Sempre me sinto acompanhado por seu jeito de ser: na pesquisa acadêmica, na sala de aula, principalmente, na vida! O ato de historiar implica compartilhar, o que se aprende com a sociedade, agora se retribui a ela.

... aos professores: Dr. Carlos Zacarias Figueiroa de Sena Junior, Dr^ª. Laura de Oliveira, Dr^ª. Suely Moraes Ceravolo e Dr^ª. Terezinha Oliva, pelas indicações, críticas e sugestões. Da qualificação à defesa, a presente tese sofreu um processo de aprimoramento textual e um salto qualitativo, graças às contribuições valiosas da banca.

...à Prof^ª. Dr^ª. Maria Hilda Baqueiro Paraíso e ao Prof. Dr. Antônio Fernando Guerreiro de Freitas. Após a conclusão do mestrado, Maria Hilda alertou-me da necessidade de incluir a costa da Bahia dentro do campo de investigação, o que a princípio me assustou, mas hoje vejo como as suas observações foram pertinentes. Já Guerreiro instigou-me, também no tempo do mestrado, a pensar com mais profundidade “o mundo dos malafogados”, uma temática ainda inédita. Aos demais professores do PPGH-UFBA, Dr. Milton Araújo Moura, Prof. Valdemir Donizette Zamparoni, Prof. Dilton Oliveira de Araújo, Dr. Evergton Sales Souza e Dr^ª Gabriela dos Reis Sampaio por abrirem as portas da UFBA para mim e pelos ensinamentos aprendidos tanto nas disciplinas ministradas quanto no convívio em São Lázaro.

...aos homens e mulheres que fazem parte da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha – DPHDM, especialmente ao Capitão de Corveta Carlos André Lopes da Silva e à bibliotecária Marcia Prestes Taft. Obrigado pelos esclarecimentos históricos sobre o mundo naval brasileiro, pelos diálogos profícuos e pela literatura disponibilizada. Sem a parceria estabelecida com a DPHDM, esta pesquisa acadêmica dificilmente avançaria.

... aos amigos, que indicaram livros e documentos, imprescindíveis para a análise do objeto de pesquisa. Obrigado Prof. Dr. Antônio Lindvaldo, Prof^ª. Dr^ª. Cristina Meneguelo, Prof. Dr. Dennison Oliveira, Prof^ª. Dr^ª. Aline Locastre, Prof^ª Dr^ª Simoni Marinho, Prof. Dr. Anderson Pereira, Prof^ª. Msc Luana Moura, Prof^ª. Msc. Elissandra S. Silva, e Prof. Msc Dionísio de Almeida Neto. Convém citar ainda Aline Priscilla Brancalhão Züge por ajudar-me na tradução dos documentos militares em inglês. Ao piloto Wagner Conti Emmerick, por esclarecer-me os termos técnicos do relatório de combate aéreo na costa sergipana. Ao geógrafo Cleverton dos Santos na elaboração dos mapas. Ao físico Antônio Gavião por explicar-me as dinâmicas hídricas da guerra naval. Lucas Ribeiro e Tácio Pádua, amigos-poetas, por contribuírem artisticamente com esta tese.

... aos velhos sergipanos e baianos, civis e militares, do litoral ao sertão, que me receberam em suas casas e concederam entrevistas orais para esta pesquisa. A todos aqueles com quem compartilhei estes anos de estudos no Campus de São Lázaro/UFBA, na cidade de Salvador.

...à minha mãe, Maria Rita Pinto Cruz, que mesmo sem voz e fragilizada, ainda consegue levantar a mão direita e me dar o abraço mais gostoso do mundo. Ao meu pai, José

Luís Cruz (*in memoriam*), as nossas pescarias na Coroa do Meio, dos anos 1980, renderam histórias e memórias, se estivesse aqui, ficaria todo orgulhoso. Aos meus irmãos: Cândida Luísa, Maria Clara, Marta Roseane, Inaldo, Wellington, Manoel Francisco, Marcelo, João Paulo e Ovídio (*in memoriam*), a vitória de um sempre significou a de todos. À tia-mãe Zeni, Zenilde Soares Pinto, por ser a maior incentivadora das minhas pesquisas históricas e estar ao meu lado em muitos momentos difíceis. Aos meus tios paternos, Eulália da Cruz e José Trindade Cruz, pelas lições de vida compartilhadas.

... à CAPES pela concessão da bolsa de pesquisa e pelo apoio financeiro para a realização desta pesquisa.

... a Deus, pelo princípio, meio e fim

LISTA DE MAPAS

| MAPA | TÍTULO | PÁGINA |
|------|---|--------|
| 1 | Irromper da guerra dos <i>u-boats</i> na costa de Sergipe | 96 |
| 2 | Litoral baiano e os seus torpedeamentos navais | 112 |
| 3 | O <i>U-507</i> atacou a área oceânica de influência do Porto de Salvador. | 116 |
| 5 | Submarinos alemães e italianos bombardeados na costa do Brasil | 183 |
| 6 | Divisão Militar do território brasileiro no tempo da Guerra do Atlântico | 188 |

LISTA DE TABELAS

| TABELA | TÍTULO | PÁGINA |
|---------------|---|---------------|
| 1 | O <i>U-507</i> e as referências costeiras do Brasil | 114 |
| 2 | A circulação dos naufragos pela costa do Brasil | 115 |
| 3 | Ações beligerantes do <i>U-507</i> na costa do Brasil. 1942 | 116. |
| 4 | Análise histórico-comparativa dos malafogados | 225 |
| 5 | Utilidades dos objetos malafogados | 234 |

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| FIGURA | TÍTULO | PÁGINA |
|--------|---|--------|
| 1. | Fotografia do navio Baependi | 74 |
| 2. | Fotografia do navio Araraquara | 83 |
| 3. | Fotografia do navio Aníbal Benévolo | 92 |
| 4. | Fotografia do navio Itagiba | 97 |
| 5. | Fotografia do navio Arará | 97 |
| 6. | Fotografia do iate Aragipe | 101 |
| 7. | Fotografia do navio sueco Hammaren | 109 |
| 8. | Praia e rodovia dos naufragos | 132 |
| 9. | Cemitério dos naufragos: o ponto de partida | 133 |
| 10. | A história da história | 133 |
| 11. | Palavras em bronze | 134 |
| 12. | Âncora | 134 |
| 13. | Outro cemitério dos naufragos | 135 |
| 14. | Sepulturas recentes | 136 |
| 15. | Vala coletiva aberta no litoral de Sergipe | 136 |
| 16. | Sepultura individual na praia | 137 |
| 17. | Ossada | 137 |
| 18. | Manchete da imprensa aracaçuana | 138 |
| 19. | Walter Batista: piloto do Aeroclube de Sergipe | 138 |
| 20. | Baleeira, naufragos e curiosos no litoral sul de Sergipe | 139 |
| 21. | Foto aérea dos naufragos na praia de Sergipe | 139 |
| 22. | Morte e desespero | 140 |
| 23. | Naufragos-militares na costa baiana | 140 |
| 24. | Autoridades em visita ao naufrago Antônio Gomes | 141 |
| 25. | Naufragos em Sergipe | 141 |
| 26. | Naufragos do Itagiba | 142 |
| 27. | Naufragos na Bahia | 142 |
| 28. | Naufragos do Itagiba e Arará | 143 |
| 29. | Naufragos na Bahia | 143 |
| 30. | Crianças naufragas | 144 |
| 31. | Pai e filha naufragos | 144 |
| 32. | Naufrago hospitalizado | 145 |
| 33. | Naufragos do Baependi e Aníbal Benévolo amparados pelos estancianos | 145 |
| 34. | Naufragos hospitalizados | 146 |
| 35. | Casal de naufragos na Bahia | 146 |
| 36. | Naufragos do Itagiba e Arará na Bahia | 147 |
| 37. | Chegada dos naufragos ao Rio de Janeiro | 147 |
| 38. | Os naufragos no gabinete do Presidente Getúlio Vargas | 148 |
| 39. | Naufragos em reverência ao Senhor do Bonfim pela santa providência | 148 |
| 40. | Naufragos | 149 |
| 41. | Baleeira do Araraquara diante do estuário do Rio Sergipe | 149 |
| 42. | Baleeira de embarcação estrangeira | 150 |
| 43. | Baleeira do Baependi nas praias de Sergipe | 150 |
| 44. | Naufrago morto à beira-mar | 151 |
| 45. | Criança morta à beira-mar | 151 |
| 46. | Naufrago morto enrolado às cordas e junto aos destroços | 152 |
| 47. | Naufrago morto à beira mar | 152 |
| 48. | Tripulante morto à beira mar | 153 |
| 49. | Naufrago morto levado ao necrotério de Aracaju | 153 |

| | | |
|-----|--|-----|
| 50. | Caminhonete de resgate aos naufragos | 154 |
| 51. | A cobra fumou: “o Brasil declarou guerra” | 154 |
| 52. | Vigilante Marinha Brasileira | 155 |
| 53. | A patrulha aérea antissubmarino | 155 |
| 54. | O olho mecânico e suas cinco vítimas | 156 |
| 55. | Esmangando o submarino nazista | 156 |
| 56. | O drama, a boia e o naufrago | 156 |
| 57. | Agressão submarina na costa do Brasil | 157 |
| 58. | O drama, a boia e o naufrago | 157 |
| 59. | Espionagem e a guerra submarina | 158 |
| 60. | Guerra de nervos e o perigo da quinta-coluna | 158 |
| 61. | Os soldados da borracha e os da praia | 159 |
| 62. | Militarização das praias nordestinas | 159 |
| 63. | A FEB de partida | 160 |

SIGLAS

DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda
DEIP – Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda
DEOPS – Departamento Especial de Segurança Pública e Social
DPHDM - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha
FAB – Força Aérea Brasileira
FEB – Força Expedicionária Brasileira
FNNE – Força Naval do Nordeste
LLA – Lend-Lease Act
SE – Sergipe
TSN – Tribunal de Segurança Nacional
UFBA – Universidade Federal da Bahia
UFS – Universidade Federal de Sergipe

“LOBOS DO MAR”

*É lua cheia para o caos
Um prato cheio sem sal
Mas para os lobos mergulhados no mar
É uma succulenta chance de se alimentar*

*Do cume do conhecimento humano
Surtem tais predadores invisíveis
Celebram a explosão em seu manto
E avermelham o mar insensíveis*

*O medo impregnado nos que ficam à mercê
Da matilha feroz, do sofrimento atroz...
Pois como fugir de algo que não se vê?!*

*Ataque dos lobos nas costas do inimigo
A máquina-lobo deu poder aos destemidos
Um botão capaz de produzir uma explosão
Destrói histórias em sua história de perversão*

*Que lambança... a comilança, de fato, não cansa!
E, nessa dança da matança, a aura do terror não descansa:
Rastros da hecatombe nas memórias das areias finas
Fundos do oceano congelam corações de pedras frias*

*Portanto, eis nas costas arenosas mal afogadas
O recado fincado, provado, partilhado, irremediável:
"Atenção com os lobos submarinos
Com o (g)lobo dos Marinheiros
E com os lobistas extrarriscos!
Lobos comidos, somente os naturais
Lobos metidos a intelectuais, somente o lobão bobão
E este... ah, este até que não tem perigo, não!"*

*Lucas Ribeiro Rocha,
"aspirante a poeta, músico e psicólogo;
nômade cósmico no multiverso abstrato
das realidades mutáveis e (i)rreais"*

CRUZ, Luiz Antônio Pinto. “A Guerra do Atlântico na costa do Brasil”: rastros, restos e aura dos *u-boats* no litoral de Sergipe e da Bahia (1942-1945). Salvador: Universidade Federal da Bahia; 2017.

RESUMO

Esta tese propõe-se a estudar a dimensão social da ação beligerante dos *u-boats* no litoral de Sergipe e da Bahia, ao longo da Segunda Guerra Mundial. Com base na revisão da literatura especializada, aliada às informações emanadas das fontes primárias e das entrevistas orais, foi possível perceber como a costa do Brasil se integrou paulatinamente à Guerra do Atlântico (1939-1945). Em sua deflagração para os brasileiros, em agosto de 1942, as áreas marítimas adjacentes ao porto de Salvador passaram a ser consideradas pelos marinheiros da época como um dos lugares mais arriscados para o exercício da navegação de cabotagem da América do Sul. Esta investigação precisou, então, variar o jogo das escalas de análise, pois a praia, um espaço por excelência marginal, tornou-se o lugar-central desta investigação micro-histórica. Era o que aparecia nela que gerava o acontecimento-monstro para os litorâneos. Foram “os rastros e restos”, que ajudaram a captar a aura da guerra naval, em outras palavras, os salvados tiveram o poder de criar imagens beligerantes, e assim, aproximar o que parecia distante: os submarinos alemães e italianos. Do ponto de vista metodológico, foi preciso estabelecer um diálogo com as ciências sociais para desenvolver uma análise histórica pautada na cultura material com o intuito de vislumbrar os salvados de guerra enquanto fontes históricas, ou, como diria Walter Benjamin, “em documentos de barbárie”. Daí a necessidade de se desenvolver uma investigação também voltada para a cultural material, especialmente no tocante aos significados sociais dos malafogados (catação dos salvados, prática social, memória coletiva, etc.); aos esquemas de apropriação dos praianos; aos conflitos entre militares e civis pelos malafogados; à comercialização dos objetos na cidade de Aracaju. Portanto, os restos navais trouxeram a aura da Segunda Guerra Mundial do oceano para o interior da vida social dos brasileiros. Por isso, adotou-se como marco temporal irradiador o dia 15 de agosto de 1942, quando iniciaram os sucessivos ataques navais do *U-507*, encerrando-se, em 1945, com o fim da guerra na Europa, ou seja, da conjuntura político-militar que criou a Guerra do Atlântico. Mesmo após a capitulação da Alemanha, as águas brasileiras se transformaram em rota de fuga para os *u-boats*, que levavam a bordo os nazistas para alguns rincões costeiros da América do Sul. Ainda existem muitas histórias malafogadas na costa do Brasil ao longo da Segunda Guerra Mundial, resta saber: - até quando?

Palavras-chave: Porto da Bahia - *u-boat* - malafogados - Costa do Brasil - Guerra do Atlântico – Segunda Guerra Mundial

CRUZ, Luiz Antônio Pinto. “The Battle of the Atlantic in Brazilian coast”: traces, remains, and aura of U-boats on the coastline of Sergipe and Bahia (1942-1945). Salvador: Universidade Federal da Bahia; 2017.

ABSTRACT

This dissertation proposed the study of the social dimension of the belligerent U-boats' actions on the coastline of the Brazilian states Sergipe and Bahia along the World War II. Based upon the reading of specialized literature, together with information stemming from primary sources and oral interviews, it was possible to notice the way that the Brazilian coastline was steadily integrated to the Battle of the Atlantic (1939-1945). With its outbreak for Brazilians, in August of 1942, the maritime areas adjacent to the port of Salvador started to be considered by the sailors of that time as one of the riskiest places for cabotage navigation in South America. The present investigation thus needed to vary the standards of the analysis scales, for, the beach, a marginal space par excellence, became the core place of this micro-historical investigation. What happened on the beach generated the monster-event for those living by the coast. The “traces and remains” helped to understand the naval war's aura; in other words, the soldiers had the power to create belligerent images, and, therefore, bring closer what seemed to be distant: the Italian and the German submarines. From the methodological point of view, it was necessary to establish a dialogue with social sciences in order to develop a historical analysis based upon the material culture, aiming to understand the rescued remaining items of shipwrecks of the war as historical sources, or, as Walter Benjamin would say, “in documents of barbarism”. Because of that, it was necessary to develop an investigation which also comprehends the material culture, mainly regarding the social meanings of the so-called *malafogados* (which included the search for the remaining items of shipwrecks, social practice, collective memory, etc.), the coast dwellers' schemes of appropriation, the conflicts among the military and the civilians for the *malafogados*; the commercialization of objects in Aracaju. Therefore, the naval remains brought the aura of the World War II from the ocean to the social life of Brazilians. Because of that, the period from August 15, 1942, when the *U-507* successive naval attacks started, through 1945, when the War in Europe, i.e., the political-military conjuncture that created the Battle of the Atlantic, ended, was adopted as a time frame. Even after the German capitulation, the Brazilian waters became an escape route for the U-boats, which carried Nazis to some South American coastal corners. There is still a lot of (un)sunk history in Brazilian coastline along the World War II, but there is a question left: -how long is it going to remain like that?

Key-words: Port of Bahia - U-boat - *malafogados* – Brazilian Coast – The Battle of the Atlantic – World War II

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I

DE UMA BORDA DO ATLÂNTICO À OUTRA: HISTÓRIAS PRAIANAS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

- 1.1 – A guerra vista da praia
- 1.2 – Costa das Américas: nova rota dos *u-boats*
- 1.3 – A bordo do vapor *Jaceguay*: Vargas na Bahia e em Sergipe
- 1.4 – Guerra na Europa, ditadura no Brasil.
- 1.5 – Ao largo do Ceará: o advento da guerra submarina

CAPITULO II

A COSTA DO BRASIL SOB ATAQUE: A AÇÃO BELIGERANTE DO U-507 NO LITORAL DE SERGIPE E DA BAHIA.

- 2.1 – O naufrágio do *Baependi* e a cidade de Estância
- 2.2 – *Araraquara* atacado no través com Aracaju
- 2.3 – Outro ataque na barra de Estância: o *Aníbal Benévolo*
- 2.4 – Itagiba e Arará atacados no litoral de Morro de São Paulo
- 2.5 – Veleiro *Jacira*: canhoneado no litoral de Itacaré
- 2.6 – *Hammaren* torpedeado ao largo de Salvador

CAPITULO III

AS APARIÇÕES SIMBÓLICAS DA GUERRA SUBMARINA: NÁUFRAGOS, OBJETOS E MORTOS À BEIRA-MAR

- 3.1 – “De areia se tornou mármore”: o cemitério dos naufragos
- 3.2 - A primeira aparição: “os naufragos”
- 3.3 – A segunda aparição: “os salvados de guerra”
- 3.4 – A terceira aparição: “cadáveres”
- 3.5 – Sob o olhar do DIP: “os brasileiros e a guerra dos *u-boats*”

CAPÍTULO IV:

MILITARES EM COMBATE: A GUERRA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL

- 4.1 – Estado de guerra em todo o território nacional
- 4.2 – Afinal, o que é que o porto da Baía tem?
- 4.3 – Lobos no mar, águias no céu
- 4.4 – Soldados nas praias de Sergipe
- 4.5 – O esforço de guerra dos litorâneos
- 4.6 – Aviação civil em campanha antissubmarino.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

LISTA DE FONTES

REFERÊNCIAS

ANEXOS

INTRODUÇÃO

*Vai deslizando num lago azul
O meu navio também flutua
Nos verdes mares de Norte a Sul*

*Linda galera que em noite apagada
Vai navegando num mar imenso
Nos traz saudades da terra amada
Da pátria minha em que tanto penso (...)*

“Canção do Marinheiro” (Cisne Branco)¹
Música: Antônio Manoel Do Espírito Santo
Letra: Benedito Xavier De Macedo

Uma das maiores batalhas enfrentadas pelos brasileiros no tempo da Segunda Guerra Mundial foi travada no mar: “a Guerra do Atlântico” (1942-1945). Este conflito aeronaval se tornou uma realidade assustadora, especialmente aos representantes da Marinha Mercante e de Guerra, após o anúncio do rompimento diplomático do Brasil com as nações do Eixo, decorrente do seu estrito cumprimento aos acordos internacionais assumidos na Conferência Pan-americana de Havana e, depois, revalidados na do Rio de Janeiro, em 28 de janeiro de 1942². Todavia, mesmo sem ser uma declaração formal de guerra, o Exército e a recém-criada

¹ No tempo da Segunda Guerra Mundial, o hino *Cisne Branco* foi entoado em várias cerimônias oficiais da Marinha do Brasil. A melodia sublime tocava os marinheiros e seus familiares. O baiano João Palma Netto serviu à Marinha de Guerra. Era da turma de 1941, da Escola de Aprendizes de Marinheiros, na cidade de Salvador. Prestes a deixar a Bahia, após a solenidade de sua formatura, recordou-se com emoção do *Hino da Marinha*: “aproximamos do cais baiano. A banda de música tocava agora Cisne Branco, essa terrível e palpitante marcha, obra única na vida de um músico. Miseravelmente feita para agonia de instantes assim. Cisne Branco! Quem não a escutou, fluente, saudosa, linha melódica simples e clara, teclando fundo no coração, fio de navalha e veludo, alternando-se, na emotividade que desperta? É a marcha da Marinha Brasileira, não tem similar em Marinha alguma do mundo. É a marcha mais conhecida e cantada por esses ‘brasis’ afora. Cantei-a na Escola da Professora Adjovita, menino ainda, e sabia-me, dentre todas, a mais bonita. Naquele tempo como menino que engatinha, ela ensaiou os primeiros passos da minha sensibilidade e agora dava-se tamanha pancada emocional”. NETTO, João Palma. *CS-4 caça submarinos Gurupá – Memórias de um Marinheiro*. Salvador: Jubiabá. 1983, p. 56.

² “Esta é a razão pela qual, hoje, às 18 horas, por ordem do Sr Presidente da República, os Embaixadores do Brasil em Berlim e Tóquio e o Encarregado de Negócios do Brasil em Roma passaram Notas ao Governo, junto aos quais estão acreditados, comunicando que, em virtude das Recomendações da III Reunião de Consultas dos Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, o Brasil rompeu relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha, a Itália e o Japão. Na mesma hora, enviei aos agentes diplomáticos daqueles países, no Rio de Janeiro, uma nota comunicando essa resolução, entregando a cada um deles os seus passaportes, a fim de que se possam transportar com segurança para os seus respectivos países”. ARANHA, Oswaldo. Posicionamento diplomático do Brasil. 28 de janeiro de 1942. In: GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial* In: *História Naval Brasileira*. Volume

Aeronáutica também estavam cientes dos riscos em assumir tal posicionamento. Mais do que compromissos assumidos, o Brasil trazia para a esfera pública a sua predileção política pelos aliados. A guerra, na acepção teórica de Carl von Clausewitz, a continuação da política por outros meios.

Às vésperas da Conferência do Rio de Janeiro, Curt Prüfer³ comenta, em nota enviada à *Wilhelmstrasse*⁴, que o Brasil deve acatar os termos das comunicações dos três embaixadores do Eixo, pois a “costa brasileira é muito difícil de ser protegida”. Trata-se de mau presságio para a Marinha Mercante do Brasil.⁵ Da Itália, por sua vez, Benito Mussolini chegou a pedir para que dissessem ao encarregado de negócios brasileiros em Roma que o *Duce* tinha memória de elefante e chegaria ao dia em que o Brasil pagaria caro por essa decisão. Afinal, onde e como a Itália realizaria os desejos do seu *Duce*?⁶

Enquanto reinava a tensão entre os diplomatas no lado de cá das Américas. No lado de lá, por sua vez, a natureza das tensões já era beligerante, os militares estadunidenses conseguiram aos poucos aprimorar as suas operações antissubmarino na América do Norte, especialmente na sua costa leste. Em face desta realidade, a Alemanha se viu obrigada a destinar parte de seus *u-boats* para o Golfo do México, o Mar do Caribe e o Mar das Guianas. Até que avançaram também sobre as áreas mais vulneráveis do Atlântico Sul⁷. Tanto Hitler quanto Mussolini tinha um acerto de contas com os países americanos neutros, mas pró-aliados. Desde então, os submarinistas alemães e italianos monitoravam de perto a navegação de longo curso das Américas: origem, destino, carga e posição. Pouco a pouco, uma série de investidas militares começou a atingi-las, e assim, os fenômenos beligerantes passaram a ser registrados cada vez mais próximos à América do Sul.

Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985, pp. 266-267.

³ O embaixador alemão do Brasil no Rio Janeiro, *Curt Max Prüfer*, foi nomeado em junho de 1939 em substituição a Karl Ritter, que fora declarado *persona non grata* no tempo do Estado Novo. Em janeiro de 1942, o Brasil rompeu relações diplomáticas com os países do Eixo — Alemanha, Itália e Japão —, e Prüfer foi obrigado a deixar o posto, retornando a seu país.

⁴ Sede do Ministério Alemão das Relações Exteriores.

⁵ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. Barueri: Manole, 2003, p. 290.

⁶ *ibidem*, p. 280.

⁷ O Almirante Max Justos Guedes, ex-diretor geral do Serviço de Documentação Geral da Marinha do Brasil e do Departamento do Patrimônio Histórico e Cultural – convidou o alemão Kurt Jurgers – então, chefe do Departamento Histórico da Marinha da Alemanha – para uma conferência sobre a atuação dos *u-boats* na costa do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. Em nenhum momento da sua palestra, negou a responsabilidade da Alemanha. “Ele nos mostrou todos os relatórios, falou sobre os torpedeamentos, apresentou detalhes. Os alemães vieram para o Atlântico Sul porque o Atlântico Norte estava em dificuldades, já que os americanos desenvolveram com rapidez equipamentos antissubmarinos. Decidiram então, atacar os cargueiros na costa brasileira, que abasteciam os aliados com matérias-primas importantes”, afirmou o Almirante Justo Guedes. TORRES, Sérgio. Naufrágio do Araraquara. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 8 de julho de 2007.

Até o início de maio de 1942, a Marinha Mercante do Brasil perdeu 6 navios⁸ com 116 vítimas fatais, em águas do Atlântico Norte⁹. Durante a primeira quinzena de agosto retorna uma certa calmaria. A trégua era aparente e deveria ser interpretada como a preparação da tempestade.¹⁰ Entre 15 a 20 de agosto, desencadearam os mais violentos ataques contra a Marinha Mercante do Brasil. Entre o litoral de Sergipe¹¹ e o da Bahia¹², o submarino alemão *U-507*¹³ atacou em rápida sequência sete embarcações: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammaren*. Diante da “*blitzkrieg* naval”, a entrada do Brasil no conflito não decorreu do princípio da “solidariedade continental” aos Estados

⁸ Os cinco primeiros navios mercantes do Brasil torpedeados: *Buarque*, *Olinda*, *Cabedelo*, *Arabutan*, *Caiuru* e *Paranaíba*. Convém esclarecer, que o sinistro envolvendo o navio *Cabedelo* ainda é cercado por dúvidas, pois não se tem certeza do seu torpedeamento.

⁹ Era o auge da batalha do Atlântico, a *Kriegsmarine* cogitou uma investida devastadora da *Rudeltaktik* (bando de lobos) à costa do Brasil. De acordo com este plano militar, a matilha dos *u-boats* deveria promover um ataque simultâneo aos principais portos brasileiros: Belém, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos. Com base nos relatórios navais, percebeu-se que cada área portuária foi devidamente avaliada. Na execução das atividades militares constava afundar navios, destruir portos e minar as barras de acesso. Contudo, o plano foi abortado por várias razões: 1 – A missão Brasil seria arriscada demais diante das bases estadunidenses; 2 – O alto custo militar-financeiro de deslocar uma missão transoceânica ao largo da América do Sul; 3 – Caso levado a cabo, a repercussão do ataque simultâneo poderia gerar uma imagem negativa para os países neutros da região, onde a Alemanha nazista exercia forte influência política, econômica e militar; 4 – Entre os mandatários do Estado Novo existia uma ala simpatizante do nazifascismo, que poderia sofrer represálias do grupo pró-aliados e dificultar o acesso às informações privilegiadas; 5 – A missão Brasil foi reavaliada, sendo aplicada mais tarde, de forma devastadora.

¹⁰ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva, op. cit, p. 295.

¹¹ A costa de Sergipe, com 163 km de extensão entre a foz do Rio São Francisco, ao Norte, e a do Rio Real, ao Sul, possui ao longo da sua orla atlântica: cidades, povoados e colônias de pescadores. Contudo, nos anos de 1940, essa microrregião litorânea do Brasil apresentava baixos índices de povoamento. Aracaju era a única cidade sergipana à beira-mar, com atividades portuárias e comércio fluvial-marítimo. Existiam cidades e dezenas de colônias de pescadores isoladas nos rincões estuarinos do Rio Real, Rio Piauí, Rio Vasa-Barris, Rio Sergipe, Rio Japarutuba e Rio São Francisco. Vale ressaltar que Aracaju se tornou capital da província de Sergipe d’El Rey em 17 de março de 1855, desbancando a secular cidade de São Cristóvão (fundada em 1590), porque as autoridades da época acreditavam que o estuário do Rio Sergipe apresentava melhores condições para navegação marítimo-fluvial. Em 1940, a área do município de Aracaju compreendia uma extensão territorial de 262 km², com uma população de 59 460 habitantes e uma densidade demográfica de 230 moradores por km².

¹² Ao longo da Segunda Guerra Mundial, costa da Bahia teve uma importância crescente no cenário beligerante do Brasil. Após a ação do *U-507*, em agosto de 1942, a cidade de Salvador passou a receber investimentos federais no tocante à segurança costeira e ganhou uma atenção especial das Forças Armadas do Brasil e dos militares estadunidenses. Tão importante quanto Rio Grande do Norte e Pernambuco no esforço de guerra antissubmarino, a contribuição da Bahia precisa ser reconhecida e mais pesquisada pelos historiadores. Com uma extensão litorânea de 932 km, ocupando um percentual de 12,4% da costa do Brasil, o maior entre os estados brasileiros, vários acontecimentos militares foram registrados ali. Do sertão ao litoral, do oceano Atlântico ao Rio São Francisco, do alistamento militar à obtenção de minérios, da modernização de quartéis em Salvador à abertura de pistas de pouso no interior, o esforço de guerra dos baianos envolveu diferentes frentes na sua mobilização total.

¹³ Afinal, quantos submarinos alemães atuaram na costa de Sergipe e da Bahia, naquele mês de agosto de 1942? Não há consenso tanto na revisão literária quanto na pesquisa documental. Enquanto a maioria dos livros aponta a autoria a apenas um: o *U-507*. Na memória de Karl Doenitz consta a indicação de dez *u-boats* se movimentando na costa brasileira. O militar Osvaldo Ferreira Ariosa, naufrago do *Baependi*, afirmou em seu depoimento, “que no dia dezessete mais ou menos às cinco horas viu um submarino perto da costa de Sergipe, que na taboa aonde vinha garrado mais sete homens também estavam agarrados, mas que depois foram enlouquecendo, jogando-se na água; que na noite do ataque viu próximo do navio cerca de duzentos metros dois submarinos”. Inquirição sumária. Depoimento do militar Osvaldo Ferreira Ariosa sobre o naufrágio do *Baependi*. Hospital de Cirurgia, Aracaju, 19 de agosto de 1942. IPM – Inquérito Policial Militar.

Unidos, mas em “revide pela agressão sofrida” com os inomináveis torpedeamentos de agosto de 1942.

O ataque sequenciado do *U-507* deixou o Brasil com apenas uma linha de ação possível: a beligerância¹⁴. Para Plínio Pitaluga, somente quando o país passou a sofrer consequências físicas no seu comércio exterior e na sua navegação de longo curso, somadas às ameaças de ações militares advindas da África, limitadas que fossem, contra o Nordeste, parece o Brasil que acordou. “Despertou-o a agressão dos submarinos alemães e italianos – trinta e um navios mercantes torpedeados com cerca de mil mortos – em águas do nosso litoral, ou mais distantes, do Mediterrâneo e do Atlântico Norte”. E conclui de forma taxativa: “a neutralidade não fora suficiente para evitar a tragédia que foi o torpedeamento de cinco navios, sucessivamente atingidos, em agosto de 1942, às vistas dos nossos pescadores de Sergipe e da Bahia, com enormes perdas de vida. Teria o Brasil, portanto, de organizar a sua força”¹⁵.

Por mais que a Marinha de Guerra do Brasil percebesse que os seus domínios marítimos foram violados de forma ultrajante. Dentre as instituições militares do país, quem também se sentiu atingida pelos torpedeamentos navais foi o Exército Brasileiro. A bordo do *Baependi* e do *Itagiba* seguiam o 7º GADo - Grupo de Artilharia de Dorso. Soldados e seus familiares acabaram surpreendidos e destroçados na investida fulminante do *u-boat*. As agressões navais representaram em seu conjunto uma humilhação para o país. Entende-se aqui por humilhação uma situação particular na qual se opõe, em uma relação de força desigual, um sujeito (o submarino alemão) que despeja variados golpes sobre as suas vítimas (os navios a vapor e o veleiro *Jacira*). Como já foi dito, a Marinha Mercante do Brasil sofreu sucessivas baixas naquele ano de 1942, contudo, a novidade dessa investida, foi a aura de humilhação que encobriu o Exército. Ser humilhado no sentido de “ser atacado” em sua inferioridade, “ferido” em seu orgulho, “desvalorizado” diante de seus cidadãos e perante outras nações. Nestas circunstâncias, esclarece Pierre Ansart, o humilhado se vê e se sente diminuído, espoliado de sua autonomia, na impossibilidade de elaborar uma resposta, atingido em seu orgulho e identidade, dilacerado entre a imagem que faz de si e a imagem desvalorizada ou difamante que os outros lhe infligem.¹⁶

¹⁴ McCANN JR, Frank D. *A Aliança Brasil-Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1995.

¹⁵ PITALUGA, Plínio. Apud OLIVEIRA, Dennison de. *Extermine o inimigo: blindados brasileiros na Segunda Guerra Mundial*. Curitiba: Juruá, 2015, p. 35.

¹⁶ ANSART, Pierre. As humilhações políticas. In: MARSON, Izabel & NAXARA, Márcia. (org.). *Sobre humilhação: sentimentos, gestos, palavras*. Uberlândia: EDUFU. 2005, p. 15.

As agressões navais precisavam de uma firme resposta. Em nome do desafrontamento do Brasil, então, formaram-se intensas manifestações sociais nas principais cidades brasileiras exigindo a declaração imediata de guerra ao eixo. Alguns manifestantes queriam se vingar da humilhação sofrida e estavam ávidos para fazer justiça com as próprias mãos. Esta vontade se materializou em atos de violência. Destes atos originaram as perseguições aos estrangeiros, o alistamento militar e os quebra-quebras de residências e lojas. Como um rastilho de pólvora, o caos se espalhou pelos quatro cantos do Brasil.

O Baependi levou para o fundo do mar 250 homens e sete oficiais do Sétimo Grupo de Artilharia, junto com duas baterias de canhões e outros equipamentos. Um outro navio transportava fiéis a um Congresso Eucarístico em São Paulo. O Brasil se contorcia em repulsa. Em todo o país, o povo se fez às ruas buscando vingança em qualquer coisa ou pessoa de origem ou simpatia alemã. Em Salvador, turbas apedrejavam instalações alemãs e italianas. Multidões em Recife atacaram trinta firmas pró-Eixo e, sem serem obstados pela polícia, arrancaram letreiro de metal para a campanha de sucata da Marinha brasileira. Em Porto Alegre, o cônsul norte-americano informou que em toda parte os brasileiros estavam depredando lojas. A polícia foi importante para controlar multidões em Fortaleza, quando saqueavam e incendiavam lojas de propriedade do Eixo. Vitória, Manaus, Belém, Belo Horizonte – por toda parte no Brasil, a reação foi a mesma. Finalmente, os estudantes deram voz ao pensamento de todos: em São Paulo e no Rio de Janeiro exigiram a guerra.¹⁷

Convém ressaltar ainda, que este conjunto de acontecimentos não foi o único, mas certamente um dos mais significativos, o mais decisivo para os brasileiros porque se reconheceu nele a existência do Estado de Guerra em todo o território nacional. O Brasil, assim, tornou-se a primeira nação sul-americana a ser forçada à guerra e juntou-se às onze outras repúblicas do continente: Costa Rica, Cuba, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Haiti, Honduras, México, Nicarágua, Panamá e Estados Unidos. Estas nações já sofriam com a guerra dos *u-boats* no Atlântico Norte.

Tal posição beligerante configurou a abertura de uma nova frente de batalha dentro do teatro de operações americano e integrou, de vez, a costa do Brasil à Guerra do Atlântico. Esta batalha naval, em águas territoriais, envolveu de um lado, os Estados Unidos e o Brasil; e de outro, a Alemanha e Itália. Além disso, a Guiana Francesa¹⁸, ao norte, e a Argentina¹⁹, no

¹⁷ McCANN JR, Frank D, op. cit, p. 230.

¹⁸ A costa da Guiana Francesa era considerada uma área suspeita ou um centro de atividade naval alemã na América do Sul. Em princípios de novembro de 1942, um piloto da *Pan-American Airways* informou ter avistado seis submarinos subindo o Rio Mana, na Guiana Francesa. Quando um dos vapores brasileiros foi afundado ao largo da costa, as autoridades francesas ali, suspeitamente, recusaram-se a acolher os sobreviventes. *ibidem*, p. 273.

¹⁹ Os submarinos alemães já se movimentavam em águas costeiras argentinas antes de o Brasil declarar guerra ao Eixo. Suspeitava-se até que os navios mercantes da Argentina ajudavam no abastecimento dos *u-boats*. De Montevidéu, Góes Monteiro pressionava pela criação de bases de operações nos estados sulinos e em Mato Grosso. Não julgava que a Argentina atacasse, mas seria prudente tomar precauções. Góes também se preocupava com o futuro do Brasil, caso a Inglaterra continuasse a prestar apoio econômico à Argentina e os

extremo sul, inspiravam suspeitas. O clima de insegurança era tanto, que as Forças Armadas do Brasil acreditaram na possibilidade de invasão ao saliente nordestino pelas tropas alemãs ou italianas vindas da África, e por isso, dividiram o território nacional em áreas militares (T.O. - Teatro de operações) e espalharam tropas do Exército ao longo das praias, estuários, baías e ilhas.

Importa daqui por diante entender de que maneira os sergipanos e baianos interpretaram os ataques dos submarinos alemães e italianos em suas águas territoriais. Norteados por este objetivo, percebeu-se que os relatos dramáticos dos sobreviventes e a posse dos salvados de guerra revelaram situações dramáticas e ajudaram a criar histórias e memórias. A guerra travada no mar tem suas singularidades, mas ainda há muitos embates sem história e vítimas sem nome. Por isso, Stéphane Audoin-Rouzeau alerta que as batalhas precisam voltar a serem objetos de história, “com os homens que neles se enfrentam, com os sofrimentos que neles suportam, com as mentalidades daqueles que tentam sobreviver e, para tudo dizer, com os imensos desafios que neles se cristalizam”.²⁰

Após a passagem do *U-507*, a Guerra do Atlântico passou a ter um valor significativo para a sociedade brasileira. Desconsiderar as histórias e memórias das suas “populações litorâneas”²¹ sobre os acontecimentos navais significa renunciar a um vetor essencial de compreensão histórica da Segunda Guerra Mundial na orla da América do Sul. Afinal de contas, as origens da agressividade desta época foram antropológicas ou sociológicas? Militares ou sociais? Políticas ou diplomáticas? De que maneira as ações dos *u-boats* ajudaram a criar um “*front* interno” no Brasil? Enfim, como a análise de uma batalha ajuda a perceber amplas realidades histórico-sociais? A respeito da importância de se compreender historicamente a batalha, Stéphane Audoin-Rouzeau escreveu:

Toda batalha é um prisma. Ela reflete muitas coisas invisíveis de modo diverso. Através dela, são sociedades inteiras que se oferecem ao nosso olhar, por pouco que se queira realmente se olhar de perto. Nesse paroxismo de violência, com efeito tudo é posto a nu. A começar pelos homens, em seu corpo, suas representações, sua imaginação, seus medos, seus fervores, suas crenças, seus ódios também. Os combatentes não são, de resto, os únicos que podem ser percebidos na batalha: nos bastidores desta, são percebidas sociedades inteiras, com todas as suas possibilidades técnicas, demográficas, econômicas e mesmo seu ‘querer viver juntas’ às vezes. Encontra-se nela o poder político, cuja legitimidade se enraíza

EUA deixassem de ajudar o Brasil a se desenvolver, de maneira a “assegurar a nossa primazia militar no Continente”. McCANN JR, op. cit, pp. 254-255.

²⁰ AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane. *As grandes batalhas da história*. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009, p. 5.

²¹ Ao longo da costa de Sergipe, e da Bahia, os brasileiros desenvolveram historicamente diferentes: 1 - níveis de organização social; 2 - visões de mundo; 3 - atividades econômicas produtivas. Eram vilas de pescadores, povoados, cidades e capitais estaduais aqui reunidas em torno da expressão geográfica “populações litorâneas”. A passagem do *U-507* criou uma sensação de anormalidade entre os sergipanos e os baianos, que estavam no olho do furacão. Em busca destas histórias e memórias dramáticas, desenvolveu-se esta pesquisa.

muitas vezes profundamente no papel desempenhado por seus representantes no campo de batalha. De fato, a batalha é também encenação do político, ela torna visível o que usualmente não o é: o poder de certos homens sobre outros homens e, em particular, o poder de leva-los a matar-se no combate, num desencadeamento de extrema violência. Uma violência – e nisso precisamente reside todo o problema – muitas vezes amplamente consentida, conduzida por todos os humildes combatentes encarregados de leva-lo a efeito.²²

A Guerra do Atlântico realmente foi um prisma, pois numa via de mão dupla, permitiu vislumbrar tanto os embates navais quanto a insegurança generalizada das populações litorâneas. Em mar, terra e céu, o ato de batalhar também pode ser considerado um ato cultural. Dentro desse contexto, urge entender o ato de se batalhar no mar dentro da natureza estritamente naval. Mais do que meio de transporte ou área de trabalho da marinhagem, o navio de guerra representou o “sujeito em ação” em diferentes espaços aquáticos no tempo da Segunda Guerra Mundial. Fruto de uma concepção de engenharia militar, o navio recebe um nome de batismo, missão e luta em águas abertas como se fosse um soldado no campo de batalha. Quando atingido seriamente acaba tragado pelas águas do mar. Início, meio e fim, o navio tem biografia porque é a representação de “um ser”, que fez e faz a diferença em prol de uma coletividade, enfim, para os cidadãos do seu país.

Cada povo com seu modelo de guerra, seus navios, suas histórias militares e suas inseguranças diante do desconhecido. Sem sombras de dúvidas, foi o ato de batalhar no mar que deu vida às histórias brasileiras em terra, ou melhor, na praia. A batalha e a cultura andaram, então, lado a lado no crescente envolvimento do Brasil com a guerra. Ainda conforme o olhar de Stéphane Audoin-Rouzeau:

Com a estratégia, a tática, com o sentido que se atribui à batalha, com o resultado que se espera, com as motivações que permitem aos homens matar seus semelhantes e suportar o terror do enfrentamento, toca-se outra coisa ainda, outra coisa mais essencial talvez, a “cultura”. O historiador britânico John Keegan, que penetrou mais afundo que qualquer outro sem dúvida em direção desse imenso continente que a guerra é, primeiramente e acima de tudo, um ato cultural. Não ocorre o mesmo com a batalha? Na verdade, o que se passa num campo de batalha é estritamente determinado, em última instância, pela “cultura” daqueles que combatem como aqueles que os comandam ou, se assim se preferir, por seu sistema de representação. A cada cultura seu modelo de guerra. A cada cultura, seu modelo de batalha...²³

Além de desenvolver o seu modelo de batalha, as culturas também precisavam se adaptar ao desconhecido e gerar as suas interpretações para o entendimento das ameaças circundantes. A maioria da população brasileira era analfabeta e não entendia o aparato

²² AUDOIN-ROUZEAU, op. cit., p. 5.

²³ Idem.

tecnológico que fazia com que os submarinos pudessem agir debaixo d'água. Estas embarcações militares eram vistas pelos nordestinos como se fossem a representação dos demônios ou de espíritos malignos. Dentro de tradições católicas, Satã se encarnou em Adolf Hitler, que espalhou a guerra, o caos e os salvados às praias tropicais da América Latina.

O mundo dos malafogados, por exemplo, na perspectiva dos litorâneos, representou a marca mais significativa da passagem dos *u-boats* pela costa do Brasil. Ao trazer à arena da história social os objetos e sujeitos naufragados, o historiador se depara com o processo de abrasileiramento da Segunda Guerra Mundial. Diante do esmaecer da história total, enfim da perspectiva globalizante, Michel de Certeau convida o historiador a vir para as “margens” e assumir uma nova posição. Ele não é mais um homem capaz de construir um império ou de dominar temáticas abrangentes. Nem visa mais o paraíso de uma história global. Ele chega a circular em torno das racionalizações conquistadas e trabalha nas margens. Sob esse aspecto, o historiador se torna um erradio.²⁴

Nesse contexto – o de ser erradio – faz desta pesquisa um convite à reflexão micro-histórica, que penetra nos arquivos, ouve depoimentos, escarafunche vestígios da cultura material ou simbólica, decifra impressos ou audiovisuais em busca das experiências coletivas dos anos de 1940. Enfim, nutre um olhar escalar do micro ao macro, mas sempre sensível aos detalhes. Esse tipo de abordagem enriquece a análise social tornando suas variáveis mais móveis, numerosas e complexas. Com efeito, o campo de atuação do historiador se ampliou porque as áreas marginais ganharam uma centralidade. Ao por nexos entre o “mundo atlântico em guerra” e a “realidade social dos litorâneos”, subtraiu-se deles diálogos, respostas, conflitos, estranhamentos, interseções, medos, barbárie, relações de poder, etc. Por isso, o desenvolvimento de uma abordagem micro-histórica ajudou a vislumbrar a praia enquanto uma porta de entrada para se resgatar o universal e a propor, como linha de frente a atacar, exatamente o resgate desta articulação entre o todo e a parte, o oceano e a praia, o militar e o social, o navio e os salvados. Entendeu-se aqui como “salvados”, tudo aquilo que escapou dos torpedeamentos navais, veio à tona, flutuou e alimentou a prática dos malafogados.

Para se compreender a “prática dos malafogados” desenvolveu-se uma investigação histórica caracterizada pela análise dos objetos “no lugar”, ou seja, próxima dos fenômenos navais, em especial, aos circunscritos na costa de Sergipe: navios encalhados ou torpedeados, naufrágios acidentais ou gerados por causas naturais (mar agitado, tempestades, etc.). Além disso, os objetos provenientes desses fenômenos ajudaram na reconstituição de realidades

²⁴CERTEAU, Michel de apud BOUTIER, Jean & JÚLIA, Dominique. *Passados recompostos: campos e canteiros da História*. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1998, p. 28.

micro-históricas ligadas, por sua vez, às dúvidas crescentes sobre determinados processos macro-históricos. Em outras palavras, trocas socioculturais se estabeleceram entre o menor estado brasileiro, Sergipe, e o maior evento beligerante da história, a Segunda Guerra Mundial. O fio condutor desta troca é um “nome” um tanto exótico, malafogados, mas que se revelou aqui uma bússola preciosa.

Ao escrever o livro *A micro-história e outros ensaios*, o historiador italiano Carlo Ginzburg apresentou um capítulo intitulado, “O nome e o como”, onde demonstra a estratégia metodológica para se utilizar o “nome” com o intuito de se abrir um novo campo de pesquisa. Malafogados, uma palavra singela – e fugidia em mar, terra e memória - teve o poder de reconstituir o entrelaçamento de diversas conjunturas. Carlo Ginzburg ainda esclarece, “as linhas que convergem para o nome e o que dele partem, compondo uma espécie de teia de malha fina, dão ao observador a imagem gráfica do tecido social em que o indivíduo está inserido”.²⁵

Pedaços da história dramática dos viajantes oceânicos, os malafogados ajudaram a ativar a memória dos mais velhos sobre os naufrágios. Embora ainda surjam várias histórias deles, as narrativas dos entrevistados apresentaram aspectos inevitavelmente fragmentados e controversos, acrescentavam-se ainda os conflitos pelos objetos, os esquemas de apropriação e a rede de relações que os circunscrevem. Augusta Aciolly tinha 9 anos de idade no tempo da guerra e ainda se recorda da comercialização dos malafogados nas areias da Praia Formosa, atual 13 de julho, em Aracaju:

A minha mãe comprava porque os caixotes eram abertos na praia de Formosa, aqui perto, ali onde hoje é o Iate. E o pessoal comprava: tecidos, rendas, talhares, o que tinha vontade. Aí os estudantes depois botaram o apelido de “tchibum malafogados”! Quem usasse o produto aí já sabia que tinha sido do naufrágio. Aí uns usavam, outros tinham vergonha. Depois começaram a usar de novo. As pessoas compravam porque era barato, os pescadores vendiam por qualquer prelo. E todo mundo queria ter uma recordação.²⁶

Pensar a Guerra do Atlântico na costa do Brasil a partir de rastros e restos parece ser uma provocação ou até loucura, mas não é. A História Social tem muito a contribuir para as investigações pautadas na perspectiva militar. A relação mais estreita entre ambas as áreas de pesquisa ajuda a descortinar eventos bélicos devastadores vividos por uma coletividade e as singularidades socioculturais em cada batalha. Além disso, a guerra não é uma exclusividade dos quartéis, é uma aberração histórica da humanidade gerada normalmente no âmbito

²⁵ GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, Difel. 1991, p. 173.

²⁶ Guerra submarina na costa sergipana. Programa Terra Serigy. Aracaju. TV Sergipe/Rede Globo. Aracaju, 2010.

político e que sempre reverbera sobre os civis. No irromper da guerra europeia, o olhar de Jean-Paul Sartre sobre a realidade francesa evidencia que “não vi a guerra e ela parece imperceptível: apesar disso, vi o mundo da guerra. É simplesmente o mundo militarizado. As coisas mudam de sentido”.²⁷

Aliar memória e cultura material foi, então, o caminho singrado nas águas nordestinas para se entender a gênese de malafogados. O historiador Ulpiano Bezerra de Meneses esclarece que os objetos estão permanentemente sujeitos a transformações de toda espécie, em particular de morfologia, função e sentido, isolada, alternada ou cumulativa. Isto é, os objetos materiais têm uma trajetória, uma biografia. Se as observações acima expostas continuarem válidas, para traçar e explicar as biografias dos objetos é necessário examiná-los em situação, nas diversas modalidades e efeitos das apropriações de que foram parte. Não se trata de recompor, portanto, um cenário material, mas de entender os artefatos na interação social.²⁸

Através de memórias sociais dos objetos, o historiador tem a sua disposição um apropriado laboratório historiográfico, um laboratório em que a experimentação não produziu provas irrefutáveis, mas sim possibilidades históricas. Na perspectiva da cultura material, dentro de uma abordagem museológica, coisas malafogadas são documentos, mas também, uma espécie de “excepcional normal”. Esta designação impulsiona novas práticas metodológicas do historiador diante de suas fontes, e assim, pode-se extrair delas experiências e temas diversificados. Carlo Ginzburg justifica em quais circunstâncias o pesquisador deve atentar para o excepcional normal:

Se as fontes silenciam e/ou distorcem sistematicamente a realidade social das classes subalternas, um documento que, seja realmente excepcional (e, portanto, estatisticamente são frequentes) pode ser muito mais revelador do que mil documentos estereotipados. Os casos marginais, como notou Kuhn, põem em causa o velho paradigma, e por isso mesmo ajudam a fundar um novo, mais articulado e mais rico. Quer dizer, funcionam como espias ou indícios de uma realidade oculta que a documentação, de um modo geral, não deixa transparecer.

Partindo de experiências diversificadas e trabalhando em temas diversificados, os dois autores deste escrito são unânimes em reconhecer a importância decisiva daqueles traços, aquelas espias, aqueles erros que perturbam, desordenando-a, a superfície da documentação. Para além dela é possível atingir aquele nível mais profundo, invisível, que é constituído pelas regras do jogo, “a história que os homens não sabem que fazem”. Reconhecer-se-á neste ponto o eco da lição, diferente e conjugada, de Marx e Freud.²⁹

²⁷ SARTRE, Jean-Paul. *Diário de uma guerra estranha: setembro de 1939-março de 1940*. 2ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 2005, p. 18-19.

²⁸ MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, 1998, p. 92.

²⁹ GINZBURG, Carlo, op. cit. , p. 177.

Na condição de documento, os malafogados foram reveladores, pois evidenciaram aspectos militares em que a ditadura estadonovista não deixava transparecer. Através deles, redescobriu-se a importância do acontecimento enquanto um terreno privilegiado de análises históricas. Convém salientar ainda, que não foi uma tarefa fácil compreender os sentidos populares atribuídos à palavra “malafogado”, justamente porque durante as entrevistas orais, homens e mulheres acostumavam apontar as várias possibilidades interpretativas e até significações transitórias. Para superar estas dificuldades iniciais da pesquisa, fez-se necessário ser um ouvinte arguto das informações compartilhadas, e, após as transcrições das entrevistas, ser um leitor capaz de aprofundar as análises socioculturais para o que foi dito, encoberto e até esquecido. Para tanto, foi preciso comparar as informações rememoradas com os documentos escritos produzidos no tempo do Estado Novo e perceber através da análise qualitativa como se construiu as relações entre os litorâneos e os objetos salvados.

Nesta via de mão dupla, as análises sócio-literárias de Walter Benjamin, esclarece que a compreensão do mundo das palavras somente será possível ao “leitor espirituoso”, que nutre um olhar atento – e insistente – para o seu mundo circundante, que sai do raso e mergulha no sentido profundo das coisas. À luz da história social da linguagem, as palavras escritas ou ditas abrem o horizonte para novos campos de investigação. Mais do que uma palavra exótica de um português arcaico, os malafogados evidenciaram aos olhos dos litorâneos uma Segunda Guerra Mundial assustadora, desconhecida e próxima. Urge ir além do senso comum e compreender estas representações sociais, para Benjamin:

O leitor mais tosco só será capaz da primeira leitura, um leitor mais prevenido chegará à segunda, enquanto a terceira só será acessível aos leitores cuja perfeição espiritual saberá descobrir o sentido escondido sob o véu das palavras. O símbolo é, a alegoria significa; o primeiro faz fundir-se significante e significado, a segunda os separa. Enquanto o símbolo aponta para a eternidade, a alegoria ressalta a impossibilidade de um sentido eterno e a necessidade de perseverar na temporalidade e na historicidade para construir significações transitórias. Não há mais sujeito soberano num mundo onde as leis do mercado regem a vida de cada um.³⁰

Ao retirar o véu da palavra malafogado e avaliar os seus significados, foi possível simbolicamente transpor a Segunda Guerra Mundial para vários cenários tropicais do Brasil. Colocar os objetos salvados em evidência significa desenvolver um novo campo de investigação dentro da história contemporânea do Brasil, que destaca a relação entre “os acontecimentos militares” e “a sociedade sergipana e baiana”. A chegada dos salvados de guerra representou também o prolongamento da atmosfera de beligerância. Os relatos

³⁰ SEDLMAYER, Sabrina & GINZBURG, Jaime. Walter Benjamin: rastro, aura e história. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

dramáticos dos naufragos fizeram com que homens, mulheres e crianças embarcassem nas histórias sobre os torpedeamentos navais e, talvez por isso, sentissem envolvidos por elas, criando assim, uma situação de anormalidade.

Para se perceber a amplitude dos acontecimentos militares foi preciso também analisar as partes isoladamente (cada navio torpedeado e seu entorno geográfico) para depois relacioná-las ao todo (a Guerra do Atlântico). Somente assim, tornou-se possível associar a ação beligerante do *U-507* com as áreas costeiras de risco dentro do mar territorial do Brasil: município de Estância/SE (*Baependi* e *Aníbal Benévolo*) e cidade de Aracaju/SE (*Araraquara*); em águas baianas: povoado de Morro de São Paulo (Itagiba e Arará), largo Itacaré (*Jacira*) e litoral de Salvador (*Hammaren*). Estes acontecimentos militares em seu conjunto permitiram vislumbrar um arco de agressões navais que tinha como centro a “Baía de Todos os Santos”. Ao mapear o itinerário beligerante do *U-507*, pode-se inferir que os submarinistas alemães atuaram no raio de influencia do Porto de Salvador, em outras palavras, a Bahia era o alvo da logística militar nazista.³¹

No período compreendido entre 1942 a 1945, aviões e navios de guerra cumpriram várias missões militares na costa do Brasil. Como seria impossível estudar todas elas dentro de uma extensão oceânica vastíssima, preferiu-se então, estabelecer um recorte, que teve como baliza inicial, a foz do Rio São Francisco, e a final, a região de Abrolhos. Uma área litorânea, que corresponde aos estados de Sergipe e Bahia. Esta escolha se justifica porque ambos: 1 – estavam sob a responsabilidade do Comando Naval Leste, chefiado pelo Contra-Almirante Alberto Lemos Bastos, secundado por um capitão-de-mar-e-guerra e completado por muitos oficiais superiores. Tornou-se um dos comandos mais atuantes na campanha antissubmarino. A sua força começava pelo encouraçado Minas Gerais que, com seu poderoso armamento, fazia a defesa da Baía de Todos os Santos e do porto soteropolitano. A Capitania dos Portos de Sergipe sob o comando Capitão de Corveta, Gentil Homem de

³¹ O porto da Bahia constava em relatórios navais, cartografias costeiras, fotografias aéreas, plano de ataque e livros históricos da Alemanha nazista. Além de células de espionagem alemã atuantes em várias cidades brasileiras, inclusive Salvador. Ver as seguintes investigações históricas: SANTAYANA, Mauro e BALTAR, Tarcísio. *Assim foi iniciada uma guerra*. Jornal do Brasil. 1971; HILTON, Stanley E. *Suástica sobre o Brasil – a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1977; GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial*. História Naval Brasileira. Volume Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985; SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. Barueri: Manole, 2003; DIETRICH, Ana Maria. *Nazismo tropical? Partido Nazista no Brasil*. São Paulo: USP. 2007. (Tese de Doutorado em História Social em História Social – FFLCH/USP); RAHMEIER, Andrea Helena Petry. *Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)*. Porto Alegre: PUCRS. 2009, p. 228. (Tese de Doutorado); PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto. 2015.

Menezes, também teve um papel de destaque no esforço de guerra naval; 2 – integravam o espaço de cobertura da Base Aérea de Salvador, com pilotos brasileiros recém-ingressos dos Estados Unidos. Aviões de guerra também decolavam da base estadunidense de Aratu; 3 – eram áreas jurisdicionais da VI Região Militar do Exército, que se incumbiu de montar uma ampla vigilância costeira, monitorar os estrangeiros eixistas e contribuir para a formação da FEB - Força Expedicionária Brasileira; 4 – registraram em suas águas territoriais o maior número de torpedamentos navais; 5 – testemunharam a chegada de náufragos mortos, sobreviventes traumatizados e salvados de guerra; 6 – passaram a conviver no cotidiano urbano com os militares estadunidenses; 7 – tinham um intenso comércio fluvial- marítimo e uma rede de pequenos atracadouros costeiros (Ilhéus, Itacaré, Valença, Crasto, Areia, Aracaju, Propriá e Penedo) dependentes do Porto de Salvador; 8 – encontraram na aquovia do Rio São Francisco uma rota naval de fuga do litoral; 9 – recrutaram civis para o esforço de guerra, sobretudo, pescadores, saveiristas, canoieiros e pilotos do Aeroclube de Sergipe; 10 – detinham tecnologia antissubmarino oportunizada pelos norte-americanos; 11 – perseguiram os estrangeiros taxados de “eixistas” e os brasileiros adeptos do “quinta-colunismo”; 12 – suspeitavam da força da espionagem nazista diante da ocorrência de vários sinistros. Cada um desses pontos merecem desdobramentos reflexivos mais aprofundados por parte dos historiadores brasileiros. Evidentemente havia, por um lado, divergências entre as realidades sergipanas e baianas. E por outro, convergências em relação às experiências vividas no tempo da Segunda Guerra Mundial. Do período colonial à contemporaneidade, é difícil compreender a história de Sergipe sem perceber a influência marcante da Bahia, especialmente no tocante às questões político-econômicas, às instituições militares e à participação de ambos em acontecimentos navais na costa atlântica. Sergipe conquistou a sua emancipação no século XIX, mas a realidade é que a Bahia nunca saiu de si.

O marco temporal teve como início o ano de 1942, quando os *u-boats* passaram a atuar na costa do Brasil. Os ataques navais sequenciados na costa do Brasil chamou a atenção das principais nações beligerantes da época, que enviaram notas de solidariedade ao presidente Getúlio Vargas e ao povo brasileiro. Outros países da América do Sul ficaram apreensivos com desembocar da guerra no continente. Contudo, as ações aeronavais dos norte-americanos e dos brasileiros fizeram com que os *u-boats* se afastassem do saliente e procurassem áreas mais tranquilas para caçar, como ao largo do sudeste-sul do Brasil³². O terror dos submarinos

³² À medida que a Aviação de Patrulha aumentava sua eficiência no Nordeste, os submarinos alemães iam descendo para o Sul e essa movimentação vinha sendo acompanhada pela escuta radiogoniométrica. Desde meados de junho, a escuta vinha registrando aumento da atividade submarina ao largo do Rio de Janeiro, São

alemães persistiu nas águas brasileiras mesmo após a rendição da Alemanha em 1945, quando estas embarcações de guerra levavam a bordo grupos de nazistas em fuga para a Argentina. Diferente da versão acidental da Marinha de Guerra do Brasil, pesquisadores argentinos defendem que *U-977* afundou o cruzador *Bahia*.³³

A Guerra do Atlântico na América do Sul é um campo de pesquisa novo e vastíssimo, que requer a contribuição investigativa de argutos intelectuais civis e militares. Ambos já vêm contribuindo para a renovação dos estudos contemporâneos. Obviamente a Guerra do Atlântico envolveu diretamente embarcações civis, aviões e navios de guerra, com certo destaque para o submarino. Contudo, para se compreender a história destas naves militares enquanto ainda estavam “em plena ativa”, foi preciso estudar a documentação produzida por homens e mulheres em terra. Se o historiador quiser perceber como a guerra dos *u-boats* reverberou interior da sociedade brasileira, ele deve se deslocar à praia e vê-la através dos seus contemporâneos enquanto um lugar de memórias dramáticas.

Com o propósito de se entender como as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia foram envolvidas direta ou indiretamente pela ação militar de submarinos alemães e italianos, abriram-se as seguintes teias reflexivas. Como a guerra naval envolveu de fato a sociedade brasileira? Por que a ação militar dos submarinos alemães teve um alcance marcante para os brasileiros de Sergipe e Bahia? De que maneira os salvados de guerra – transformados em malafogados – ajudaram a ativar antigas memórias entre os sergipanos e baianos? Como homens, mulheres e crianças projetaram respostas múltiplas aos eventos militares? Estas problemáticas, como um farol, ajudaram a iluminar as várias etapas desta pesquisa.

Mais do que juntar mundos paralelos ou aparentemente opostos, aliar informações dos documentos da história naval à percepção dos litorâneos, tornou-se uma estratégia metodológica riquíssima. As fontes orais ajudaram a perceber como a guerra naval marcou a memória coletiva dos brasileiros. José Martins Ribeiro Nunes³⁴ foi um prático aracajuano e

Paulo, Paraná e Santa Catarina. Isto fez com que a proteção aos comboios fosse estendida mais para o Sul. CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na Segunda Guerra – “Recordações de sua luta”*. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 158.

³³ “Em vários sentidos, a persistência do ocultamento do motivo pelo qual o *Bahia* foi posto a pique é ainda mais surpreendente que o ocultamento das circunstâncias que cercaram o desaparecimento de Adolf Hitler. Porque parece mais simples descerrar o véu no caso do naufrágio. E se será muito difícil e talvez impossível obter alguma certeza sobre onde e como morreu Hitler, pudemos reconstituir com suficientes detalhes a última operação secreta do Terceiro Reich, pensada para que o destronado Führer encontrasse refúgio na vasta e pouco povoada Patagônia”. SALINAS, Juan & NÁPOLI, Carlos De. *Ultramar Sul. A última operação secreta do Terceiro Reich – A fuga de dirigentes nazistas para a Argentina e o afundamento do Cruzador Bahia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

³⁴ José Martins Ribeiro Nunes, mais conhecido como Zé Peixe, nasceu na cidade de Aracaju, em 05 de janeiro de 1927. Ele era adolescente no tempo dos torpedamentos e suas memórias são privilegiadas, pois sua casa se localizava próximo à Capitania dos Portos de Sergipe. Além disso, ele testemunhou as operações

suas exímias habilidades náuticas fizeram-no ganhar o apelido de “Zé Peixe”. Em 07 de abril de 2004, numa entrevista realizada em sua casa, defronte ao estuário do Rio Sergipe, ele se recordou: “o Brasil não tinha entrado em guerra. Esses navios, Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo foram torpedeados. Aí Getúlio Vargas declarou guerra daí por diante. Torpedearam os navios brasileiros em águas brasileiras. Dentro da nossa casa!”³⁵

Para perceber como a atmosfera beligerante se expandiu ferozmente do “mar” para dentro das “casas dos sergipanos e baianos”, foi preciso analisar uma tipologia variada de fontes históricas³⁶, empreender uma ampla revisão literária, reunir os principais acontecimentos militares na costa³⁷ e também entender a dinâmica das correntes marítimas³⁸ no Atlântico Sul. Tudo isso ajudou-nos a vislumbrar como alguns símbolos da guerra naval foram arrastados até as praias nordestinas, estando ao alcance das mãos e dos olhos assustados dos litorâneos. Por conseguinte, os esquemas de apropriação tanto dos objetos salvados quanto dos relatos dramáticos dos naufragos permitiram aos brasileiros construir uma memória mais tropical da guerra submarina.

A história da Segunda Guerra Mundial pode ser compreendida na costa do Brasil através de diferentes perspectivas: militar, política, diplomática, econômica, social e cultural. Se por um lado a documentação oficial do Estado Novo retratou o crescente envolvimento do Brasil na guerra em três fases: “neutralidade”³⁹ (1939-1941), “rompimento das relações diplomáticas”⁴⁰ (janeiro a agosto de 1942) e “Estado de Guerra”⁴¹ (1942-1945). Por outro, a

antissubmarinas na cidade, os ensaios antiaéreos, o movimento estudantil e a perseguição aos estrangeiros. Depois da guerra, Zé Peixe se torna prático, um dos mais conhecidos na Marinha do Brasil.

³⁵ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 07 de abril de 2004.

³⁶ Cartas, cartazes, decretos, fotografias, jornais, inquéritos, mapas, objetos, processos, protestos marítimos, relatórios, revistas, dentre outros.

³⁷ Entende-se aqui por “acontecimento” tanto os fenômenos militares do mundo naval quanto tudo aquilo que chegou às praias do Brasil.

³⁸ A Corrente Marítima do Brasil e outras dinâmicas das águas (estuarinas e da baía) interferiram na condução dos salvados de guerra até as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia.

³⁹ Na *fase da neutralidade* - todo o esforço militar, tendo em conta o período de sombrias perspectivas que já se vislumbravam nos horizontes internacionais, convergiu para a realização de três aspirações basilares do Exército, possíveis de serem concretizadas no ambiente sadio e fecundo que o Estado Novo proporcionara ao país: a) fortalecimento geral da disciplina, da hierarquia e o preparo técnico-profissional do Exército; b) realização, intensa e ampla, de um programa de construções militares; c) decisiva atuação em prol da aquisição de armamento e da fabricação de munições e equipamento para o Exército. Destas aspirações só não logrou plena solução a última, prejudicada pelas próprias contingências da luta na Europa, onde se processava a fabricação do material constante do plano de rearmamento do Exército, aprovado por Vossa Excelência”. Rompimento de relações. In: *Relatório das principais atividades do Ministério da Guerra durante o ano de 1943*. Documento Secreto. Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1944.

⁴⁰ Na *fase do rompimento de relações com os países do Eixo* - decorrente do estrito cumprimento, pelo Brasil, dos compromissos internacionais assumidos na Conferência Pan-Americana de Havana e confirmados na do Rio de Janeiro, sem que se reelegessem os objetivos anteriores, urgia, em face da nossa situação, promover-se: a) a ampliação gradual do Exército; b) a organização e o equipamento bélicos dos novos setores militares do Nordeste e Norte, transmudados em regiões vitais de nossa defesa; c) o desdobramento de nossa até então embrionária defesa de costa; d) a retomada, sobre novas bases, do problema das aquisições do material bélico de

atmosfera beligerante para os litorâneos começou a se tornar mais significativa a partir do que chegou às praias sergipanas e baianas. Graças ao jogo de escalas de análises, um evento militar (o ataque de submarino) acabava por gerar vários micro-acontecimentos na praia (a chegada de sobreviventes desesperados, a militarização da costa e a prática recolher os salvados e os despojos à beira-mar). Salvelina Santos de Moraes⁴² foi entrevistada em 1º de julho de 2014, em sua residência, no bairro Santo Antônio, na cidade de Aracaju. No tempo da guerra, ela residia ao lado do antigo farol e próximo à praia de Atalaia. Recordou-se, com emoção, o drama vivido pelos náufragos. As imagens dos mortos e dos sepultamentos

toda a ordem, de que carecíamos e sem o qual perduraria o Exército ineficiente e fraco. Fase difícil, plena de obstáculos de toda ordem para o administrador, conhece Vossa Excelência, o que de esforço e silenciosa tenacidade exigiu para logramos pôr em equação tais problemas e dar-lhes soluções rápidas e objetivas, equipando o Exército para arrostar a possibilidade, no momento, muito real, de um atraque inopinado ao Nordeste.

A ampliação do Exército foi realizada, o equipamento em força do Norte e Nordeste do país se processou em tempo, malgrado todos os percalços de falta ou insegurança nas comunicações, a ilha de Fernando de Noronha deixou sua secular função de presídio para constituir-se numa verdadeira base avançada de nossa defesa no Nordeste.

No que se refere à defesa da costa, verdadeiramente existente antes, apenas, no Rio e Santos, profunda foi a evolução sofrida, constituindo-se seus primeiros núcleos de ação em Belém, Natal, Fernando de Noronha, Recife, Salvador, Imbituba e Rio Grande (GAC - Grupos de Artilharia de Costa).

Em relação ao palpitante assunto a aquisição de material bélico, fundamental para nós, porquanto não possuímos ainda indústria nacional que o possa fundir e usinar, rompidas nossas relações com a Alemanha e a Itália, impunha-se tudo envidar por obtê-lo no único mercado ainda aberto às nossas necessidades – os Estados Unidos da América do Norte – onde, aliás, já havíamos adquirido (Decreto-lei reservado Nº 2.033-A, de 26 de fevereiro de 1940) os canhões indispensáveis à nossa artilharia de costa. Rompimento de relações. In: *Relatório das principais atividades do Ministério da Guerra durante o ano de 1943*. Documento Secreto. Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1944.

⁴¹ Com a *declaração do Estado de Guerra* – Decreto No 10.358, de 31 de agosto de 1942 – iniciou-se esta Fase decisiva, atingindo o país numa inopinada situação de beligerância, que imperativamente se lhe impunha como lógica decorrência da brutalidade dos acontecimentos.

Se até então grandes haviam sido as dificuldades antepostas à Administração da Guerra, centuplicadas se apresentaram com a nova situação, absorvendo todas nossas atividades, para tudo atender e tudo promover, sanar ou remediar, dentro de prazos curtos, recursos limitados e no atropelo de uma transformação brusca para que não estávamos prevenidos, apesar dos esforços dispendidos pelo Governo na reorganização e modernização de nosso aparelhamento bélico.

Para a missão precípua que lhe cumpre de tornar inviolável o território pátrio e de repelir o adversário que procure atingir nossas costas ou transpor a linha de nossas fronteiras, teve o Exército que adaptar-se à situação e ampliar a faixa considerada de somenos valor estratégico – sem descuidar-se de sua tarefa permanente face aos tradicionais setores da defesa meridional.

Tampouco, as contingências da defesa continental poderiam fazer olvidar as atividades de frente interna, ameaçadoras das instituições e da própria segurança nacionais, ampliadas pelo perigo latente das populações de origem alemã, italiana e japonesa, enquistadas em regiões vitais do país e possíveis de agitadas ou sublevadas por hábeis emissários do adversário, ajudados por quinta-colunistas.

Conquanto multivárias as formas com que se apresentaram os problemas nesta fase, para facilidade de exposição poderemos seriá-los nos seus três aspectos essenciais e que, por assim dizer-se, sintetizam os grandes setores de nossas atividades militares: 1- Mobilização; 2- Participação na Defesa Continental; 3- Participação na Luta Além-Mar; 4 – Fundos de Guerra. Rompimento de relações. In: *Relatório das principais atividades do Ministério da Guerra durante o ano de 1943*. Documento Secreto. Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1944.

⁴² Salvelina Santos de Moraes nasceu na cidade de Aracaju, em 22 de fevereiro de 1932. No tempo dos torpedeamentos, o seu pai, o faroleiro Teodoro José dos Santos prestou variados serviços à Marinha do Brasil. Por esta razão memória dela apresenta detalhes do que aconteceu nas praias sergipanas, as mercadorias malafogadas e as múltiplas atividades da Capitania dos Portos.

naqueles dias pavorosos ainda não saíram das suas lembranças. Conforme as suas palavras, eis o que ela não consegue esquecer:

O pessoal morto. O pessoal morto inchava muito. Eles ficavam muito inchado. A língua vinha pra fora. Ficava assim bem grossa e azulada do lado de fora, sabe? Aí era homem, mulher, criança, tudo chegava inchado e a Capitania dos Portos [de Sergipe] botou uma caminhonete que para pegar aquele povo todo. Aí nesse cemitério dos Cambuí não fazia nem a cova mais já era [cavada] aquelas valetas enormes pra sacudir o povo dentro, porque já vinha gente estragada, que o siri comia os olhos e a pele, e tudo, entendeu?⁴³

O ato de lembrar simboliza a luta incessante da história contra o esquecimento, daí a importância de recordar: o “nome” do naufrago enterrado; as “histórias” do navio tragado pelo mar; e os “objetos salvados” com os seus usos, valores, desvios e estratégias sociais. “A vista lhes dá nome [malafogados], mas a mão as conhece. Uma alegria dinâmica as maneja, as modela, as torna mais leves. Essas imagens da matéria, nós a sonhamos substancialmente, intimamente, afastando as formas, as formas precíves, as vãs imagens, o devir das superfícies”.⁴⁴

Neste devir das superfícies, o mundo das coisas malafogados evidenciou o importante papel da memória afetiva dos objetos na construção do conhecimento sócio-histórico, pois trouxe aquilo que ficou encoberto pelo esquecimento durante décadas. Convém ressaltar ainda, que no âmbito da guerra submarina, muitas suspeitas ainda permanecem desconhecidas ou ignoradas, fazendo do Atlântico Sul um lugar de mistérios, mortes, fugas e enigmas. Dentro deste contexto, a América Latina nunca esteve distante do conflito europeu, pelo contrário, ela exerceu um importante papel na perpetuação das memórias da Segunda Guerra Mundial. Os torpedeamentos navais, temor de desembarque nas praias, a preocupação com o perigo alemão e a fuga de nazistas eram temáticas evocadas em diferentes momentos na história dos latino-americanos.

Uma extensão das águas sul-atlânticas, o conjunto de praias brasileiras jamais deve ser considerado um território do vazio ou um espaço sem valor histórico. Tornou-se um lugar de memórias dramáticas. Memorialistas, como o advogado Mário Cabral, também ajudaram a perceber como os fatos históricos se construíram na região praiana após o torpedeamento naval, “dezenas de cadáveres começaram, então, a chegar às praias sergipanas. (...) Os corpos iam chegando macilentos e esfarrapados, a bestial tragédia refletia nos olhos cheios de espanto e angústia”.⁴⁵ Cada salvado se moveu numa direção diferente, ao sabor das correntes

⁴³ Entrevista de Salvelina Santos de Moraes realizada em Aracaju-SE, 1º de julho de 2014.

⁴⁴ BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos*. São Paulo: Martins Fontes. 1997, p.2

⁴⁵ CABRAL, Mario. *Roteiro de Aracaju*. Aracaju: Livraria Regina. 1949.

marítimas e fluviais. Esta disposição do caos e da barbárie, sempre deixavam os olhos angustiados não apenas com o que era avistado, mas especialmente com o futuro. Afinal, esperar o inimigo naval também era uma forma de sofrimento.

As águas buliçosas das profundezas oceânicas, a ação curiosa de animais marinhos e a corrosão da carcaça naufragada agiam no desprendimento de vários objetos no pós-acontecimento. De forma sazonal, eles vinham à superfície como evidências de uma guerra real. As sucessivas vagas insistiam, por sua vez, em jogar o material flutuante nas praias. Náufragos, objetos e cadáveres abriam o campo de percepção social para aquilo que o mar encobria, e também, ajudavam a despertar a imaginação dramática dos litorâneos com histórias assustadoras, algumas reais e outras fantasiosas. Fantasiosas, porque nem sempre o objeto flutuante veio de naufrágios registrados nas águas territoriais do Brasil ou, até mesmo, de acontecimentos militares.

Alguns restos eram provenientes de eventos bélicos registrados dentro de uma área oceânica conhecida como “vazio do Atlântico Sul” ou da costa africana. Com toda certeza, porém, a maior parte dos salvados recolhidos pelos sergipanos, e baianos, era proveniente da guerra dos *u-boats* na costa do Brasil (1942-1945). Por isso, os investigadores militares sempre procuravam periciá-los, norteados pelo interesse de descobrir o que “realmente” aconteceu? Sem sobreviventes e tendo em mãos apenas pedaços da história, tornava-se difícil reconstituir a “verdade” dos fatos. As testemunhas também dificultavam as investigações militares, porque cada sobrevivente teve uma maneira própria de ler a agressão naval. Além disso, alguns litorâneos ajudaram aos militares, mas teve quem entrasse em conflito pelos salvados. Documentos do judiciário e as fontes orais apontaram as estratégias sociais de apropriação de vários objetos. Era tensão em terra e mar.

Após torpedeamentos navais de agosto de 1942, os viajantes oceânicos (marinheiros, passageiros e pescadores) passaram a perscrutar o horizonte marítimo com bastante preocupação. Eles sempre se perguntavam se, em algum lugar naquele mundaréu d’água, havia um periscópio os olhando de volta. Na verdade, bastava aparecer alguns salvados n’água para alarmá-los, pois eram considerados indícios de proximidade dos inimigos submersos. Foi o que aconteceu com a tripulação do navio *Inconfidente*, que se deparou com os salvados do *Brasilóide*⁴⁶ em águas baianas.

⁴⁶ O *Brasilóide*, do Capitão-de-Longo Curso Eurico Gomes de Sousa, o mesmo do naufrágio do Alegrete. O navio, ex-alemão Boclark, de 6 076 toneladas, também fora incorporado ao patrimônio nacional, quando o país entrou na guerra. Ele levava a bordo 46 tripulantes e quatro passageiros, sem nenhuma perda fatal. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit, p. 350.

Como outros marinheiros mercantes do mundo atlântico, os tripulantes do *Brasilóide* também se sentiam atormentados, em estado de tensão permanente, como se o seu navio estivesse prestes a explodir a qualquer momento, e depois, submergir. A angústia deles se materializou ao cruzar com o *U-518*, capitaneado por Friedrich Wilhelm Wismann. Os submarinistas alemães perseguiram o navio *Brasilóide* nas proximidades do Farol Garcia D'Ávila, no litoral norte da Bahia. Após ser alvejado, a tripulação imediatamente abandonou o barco. À deriva, os naufragos rumaram sentido às praias a bordo de baleeiras. Eles afirmaram ter ouvido duas fortes explosões, o que os fizeram supor que os alemães lançaram mais dois torpedos. Em poucos minutos, o *Brasilóide* foi a pique. Conforme as recordações de Herbert Campbell, que atuou na Marinha Mercante do Brasil como piloto e práctico, o pânico se apoderou de todos a bordo.

Construído em 1936. Ex-alemão Boclark, navio novo, comandado pelo capitão Eurico Campos de Sousa, no dia 18 de fevereiro de 1943. Quando navegava à altura do Farol Garcia D'Ávila, na costa baiana, foi torpedeado e, após ter sido abandonado pela tripulação, recebeu mais dois torpedos. Este seria o segundo navio torpedeado sob o comando do Capitão Eurico Gomes de Souza, que já sofrera outro ataque no *Alegrete*, no dia 1º de junho de 1942. Sobre o torpedeamento do *Brasilóide*, o *Inconfidente*, também do Lloyd Brasileiro, passou por cima dos restos daquele navio após o sinistro. Eram pedaços de madeira, fardos de piaçava, uma balsa e muitas outras coisas boiando ao léu. Não foram avistadas quaisquer baleeira e muito menos naufragos. A preocupação à bordo do *Inconfidente* aumentou assustadoramente quando o Comandante ordenou que o navio se aproximasse o máximo possível de terra, para as águas menos profundas. O objetivo era impedir que o submarino agressor os atacasse submerso, no caso de ainda se encontrar nas proximidades. O navio teve a sua velocidade aumentada, seguindo para Salvador, seu porto de destino. Em seu trajeto não foi mais avistado nenhum navio ou aeronave de proteção. Chegando à Barra de Salvador, ao anoitecer, em demanda ao interior da baía, através de luz dirigida em sinais morse, foi chamado pelo encouraçado Minas Gerais, que estava atracada por dentro do quebra-mar do porto, servindo como fortaleza e comandando todas as operações navais naquele setor. Após a identificação do navio, foi informado de que deveria retornar ao mar e ficar indo e vindo defronte à barra até clarear o dia, e só depois entrar na baía. Quando o sinaleiro transmitiu ao Comandante o teor da mensagem recebida do vaso de guerra, ouviu, meio surpreso: - “Como vou dar oportunidade ao submarino para nos apanhar?” Recebeu então o sinaleiro ordem para pedir repetição da mensagem, ao mesmo tempo em que era determinado às máquinas que aumentassem a velocidade do navio, sempre pedindo ao *Minas Gerais* para repetir a mensagem, alegando dificuldade em recebê-la. Com esta tática ele ganhava tempo, enquanto seu navio avançava em velocidade máxima para o interior da Baía de Todos os Santos, lugar mais seguro, onde finalmente ancorou. Em seguida ao fundeio, uma lança da Marinha de Guerra levou o Comandante para bordo do encouraçado, onde ele permaneceu algumas horas, sendo depois trazido de volta ao navio.⁴⁷

A guerra de nervos, a situação de anormalidade e as paranoias múltiplas criaram várias ilusões na costa do Brasil. Contudo, os comportamentos da tripulação do *Inconfidente* eram evidências do sentimento de insegurança da marinhagem da época. Ao visualizar os destroços

⁴⁷ CAMPBELL, Herbert, op. cit, pp 84-86.

do *Brasilóide* na linha d'água; mover-se mais próximo à costa; aumentar a velocidade do navio; desrespeitar as ordens dos superiores da Marinha de Guerra do Brasil; e alegar problemas na recepção das mensagens para poder assim, adentrar imediatamente as águas abrigadas da Baía de Todos os Santos. Estas atitudes da marujada aliada à preocupação dos militares do navio *Minas Gerais*, em salvaguardar a cidade de Salvador, permitem-nos inferir que estes militares tinham dúvidas se comunicavam com um sinaleiro-amigo e também se o *Inconfidente* realmente se tratava de uma embarcação brasileira.

À época também havia uma preocupação generalizada com a traição dos brasileiros adeptos do quinta-colunismo e dos estrangeiros taxados de “súditos de Hitler” ou “espiões eixistas”. Temia-se até que a cidade de Salvador fosse bombardeada com a investida mais ousada dos inimigos navais. Enquanto vigorou a Guerra do Atlântico, o submarino alemão não chegou a invadir a Baía de Todos os Santos, mas o medo disso acontecer foi forte o suficiente para: 1 - exercer um rígido controle das embarcações que entravam e saíam de suas águas; 2 - guarnecer militarmente as suas bordas; 3 - espalhar tropas do Exército pelas praias e ilhas oceânicas; 4 – promover a formação de comboios; 5 – desenvolver patrulhas aéreas antissubmarino, que partiam da base aérea de Salvador.

Os homens da Marinha Mercante se depararam com vários momentos difíceis no tempo da Segunda Guerra Mundial, mas a maioria dos representantes varguistas não estava disposta a ouvir o sofrimento deles e muito menos a tratar das suas psicoses. Com toda a certeza, figuravam como marginais na história oficial da Marinha e eram comumente esquecidos pelos seus superiores. Em primeiro lugar, cabia o cumprimento do seu dever nos mares, depois honrar os seus colegas mortos, e assim, sempre servir à pátria. Neste mundo de obrigações, alguns homens do mar enlouqueceram no tempo da guerra submarina. A tomada de consciência de um perigo circundante, e os seus efeitos dentro do corpo humano, também foi estudada pelo historiador francês Jean Delemeau, que esclareceu os impactos corporais do medo:

Colocado em estado de alerta, o hipotálamo reage por uma mobilização global do organismo, que desencadeia diversos tipos de comportamentos somáticos e provoca, sobretudo, modificações endócrinas. Como toda emoção, o medo pode provocar efeitos contrastados segundo os indivíduos e as circunstâncias, ou até reações alternadas em uma mesma pessoa: a aceleração dos movimentos do coração ou sua diminuição; uma respiração demasiadamente rápida ou lenta; uma contração ou dilatação dos vasos sanguíneos; uma hiper ou uma hiposecreção das glândulas; constipação ou diarreia poliúria ou anúria, um comportamento de imobilização ou uma exteriorização violenta. Nos casos-limites, a inibição irá até uma pseudoparalisia diante do perigo (estados catalépticos) e a exteriorização resultará

numa tempestade de movimentos desatinos e inadaptados, característicos do pânico.⁴⁸

Quanto mais salvados eram vistos mais histórias de terror eram criadas. Entre os estados brasileiros, a Bahia é detentora da maior extensão litorânea e o seu porto principal, o soteropolitano, era considerado um dos melhores da América Latina. Nada mais natural, então, do que o porto da Baía de Todos os Santos e outros menores ao largo da costa, a exemplo de Valença, Itacaré, Porto Seguro e Ilhéus reunirem várias histórias e memórias sobre a Batalha do Atlântico no tempo da Segunda Guerra Mundial.

Não caberia no espaço desta introdução avaliar todos os torpedeamentos navais na costa da Bahia, entretanto outro sinistro mereceu destaque: o naufrágio do *Afonso Pena*, do Lloyd Brasileiro, no dia 2 de março de 1943, que tinha como Comandante o Capitão Euclides de Almeida Basílio. A novidade foi que pela primeira vez, não se tratava de uma investida dos alemães, mas sim, de submarinistas italianos do *Barbarico*. Já passavam das 19 horas, quando veio à superfície, surpreendeu a tripulação do *Afonso Pena* e canhoneou a sua cabine radiotelegráfica, matando o ocupante, que tentava desesperadamente transmitir um SOS às forças militares.

O *Afonso Pena* não dispunha de quaisquer armamentos: a maneira de lutar daquele moço não era com as armas de fogo, mas com o telégrafo, através do qual podia socorro para si, seus companheiros e seu navio, além de denunciar ao mesmo tempo a presença do inimigo, para que este fosse reprimido pelos que estivessem equipados com armamento compatível. O malfadado submersível aproximou-se dos naufragos e um dos seus oficiais perguntou pelo nacional *Midose*, que na ocasião transportava material bélico.

Na confusão decorrente do torpedeamento, foi impossível parar as máquinas. Depois de atingida, a proa do navio começou a naufragar, e as baleeiras arriadas iam deslizando ao longo do costado, até chegar aos hélices, sendo rapidamente destruídas. Conseguiram salvar duas baleeiras; algumas não puderam ser arriadas, outras foram trituradas pelos hélices do navio. Uma verdadeira tragédia, onde morreram 61 dos 153 passageiros e 33 dos 89 tripulantes. Alguns sobreviventes foram recolhidos depois pelo navio Tennessee. Outros conseguiram chegar a Porto Seguro, nas Bahia. Conta-se que o primeiro piloto do navio, Mário Carlos Fonseca, com um marinheiro, correu no momento do sinistro para a popa do navio, onde sabia que existia uma balsa, após auxiliar o salvamento de diversos passageiros, fazendo-os descer para as baleeiras. Antes de alcançarem a popa, com o navio bastante submerso e muito inclinado para vante, os hélices já fora d'água, o marinheiro foi tragado pelo mar, que varria todo o convés do navio. O piloto, com um pouco mais de sorte, chegou à popa e mal teve tempo de agarrar-se à parte superior, de madeira, da balaustrada da popa-varanda. E agarrou-se de tal forma que submergiu com o navio, com receio de ser triturado pelas hélices em movimento. Algum tempo depois de afundar com o navio, segundo conta, pela falta de ar naquele turbilhão de água, pelo espírito de sobrevivência ou talvez, pela própria pressão da água, largou-se da embarcação e sentiu que seu corpo retornava à superfície, onde, ainda por instinto de

⁴⁸ DELUMEAU, Jean, op. cit, p. 23.

sobrevivência, agarrou-se a uma defesa desprendida do navio, e nela permaneceu até ser resgatado, semi-inconsciente, dois dias depois, por um navio petroleiro.⁴⁹

A chegada de sobreviventes e destroços flutuantes nas praias de Porto Seguro evidencia que não se pode renegar a contribuição das populações litorâneas da Bahia no esforço de guerra do Brasil. Afinal, elas: 1 – acudiram os sobreviventes desesperados; 2 – recolheram e sepultaram os mortos; 3 – apropriaram-se dos objetos salvados; 4 – sofreram com a desnaturalização do seu mar; 4 – adotaram o sistema de segurança passiva (toque de recolher, blecaute, etc.); 5 – vigiaram a costa baiana e os suspeitos de espionagem (integralistas, quintas-colunas e estrangeiros); 6 – atribuíram poderes sobrenaturais aos submarinos inimigos.

Ao largo de Morro de São Paulo, ainda na costa baiana, também se registrou outros ataques. No mês de agosto de 1942, como já foi dito, o *Itagiba* e o *Arará* foram torpedeados. Lá os investigadores militares conversaram com velejadores, que afirmaram piamente ter avistado “dois dias antes [dos naufrágios], cerca de cinco horas da manhã, um bicho preto no mar próximo a uma fazenda, perto do local em que eles se encontravam”.⁵⁰ Indicações documentais da época e memórias recolhidas atualmente insistiam em trazer o inimigo para dentro das águas territoriais e quase sempre em conluio com suspeitos em terra. Muitas dessas informações foram invalidadas, pois careciam de mais evidências. De forma arguta, uma estratégia dos militares foi cruzar informações entre as testemunhas, no afã de identificar algum detalhe despercebido. De acordo com o IPM - Inquérito Policial Militar, alguns morristas foram inqueridos “se na ocasião em que avistou o *Itagiba* sinistrado e durante o tempo em que esteve socorrendo-o, algum avião sobrevoando a localidade em que se encontrava, respondeu negativamente”.⁵¹

A singela, mas intrigante pergunta dos militares, se por ventura os morristas perceberam algum avião sobrevoando a área do naufrágio do *Itagiba* e do *Arará* foi extremamente revelador, especialmente ao expor as dúvidas que norteavam as investigações entre os litorâneos. Vale assinalar que seria impossível para esta pesquisa desvendar o que eles pensavam, pois seria necessário contrapor com outros documentos. Contudo, de forma cautelosa e reflexiva, aqui se tentou respondê-la através de uma teia de outros questionamentos: como uma dupla agressão naval no litoral da Bahia poderia se vincular a um avião suspeito? A pergunta dos investigadores se referia a uma aeronave civil ou militar? Se

⁴⁹ CAMPBELL, Herberto, op. cit, pp 87-88.

⁵⁰ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedamentos navais de agosto de 1942.

⁵¹ Idem

fosse um avião de guerra, fazia parte da frota dos brasileiros ou dos estadunidenses? Tanto dentro dos quartéis quanto no seio social, o olhar de desconfiança se direcionou para vários lados e suspeitos.

A “bestial tragédia”, o “pessoal morto”, o “bicho preto”, a “coisa do cão”, a “presepada do diabo”, “aquele fio do cabrunco” e o “demônio do Hitler” eram representações nordestinas atribuídas à atmosfera beligerante. Na visão dos litorâneos, os submarinos alemães e italianos eram revestidos de poderes infernais. O medo do desconhecido atribuiu tais representações e também alimentaram suspeitas políticas e perseguições sociais. Estrangeiros e brasileiros foram perseguidos violentamente, tratados como “comparsas dos *u-boats*” ou “mentores dos torpedeamentos”, não só isso, como já foi dito, eram vistos como “agentes do demônio alemão”. Estas evidências demonstraram como os objetos salvados, os dramas dos naufragos e as tramas políticas tiveram o poder de conectar o universo social dos litorâneos à Guerra do Atlântico.

Direcionar o olhar investigativo para as margens da América do Sul tornou-se uma estratégia metodológica para se compreender como a Batalha do Atlântico reverberou no interior da vida social dos baianos e sergipanos. Os salvados de guerra, restos flutuantes dos navios torpedeados, que mais pareciam lixo ou coisas sem história, tornaram-se aqui fontes imprescindíveis para o aprofundamento da análise sobre os malafogados e, também, por eles conferirem mais legitimidade ao saber histórico. Por certo, uma abordagem centrada na cultura material, não necessariamente significou dizer que as coisas falassem por si. Em virtude disso, foi preciso aliar os salvados ao contexto praiano onde ele apareceu e depois, cruzar estas informações oficiais às memórias coletivas dos praianos.

O historiador Pierre Nora esclarece que não se pode fazer a história da memória da mesma forma que faria a de qualquer outro tema de história, porque há entre a memória e a história uma relação de antiguidade e de intimidade que faz com que a abordagem ou o desejo de abordagem coloquem em questão as abordagens tradicionais da história. Ao analisar a prática dos malafogados e a construção de cemitérios para os naufragos, por exemplo, percebeu-se nestas ações algo a mais do mundo material, irradiava-se ali toda uma simbologia imaterial que remetia à Segunda Guerra Mundial, cabendo neles, a denominação de “lugares de memória”.

Um lugar de memória, para mim, não poderia nunca ser reduzido a um objeto material, mas sim, ao contrário. A noção é feita para liberar a significação simbólica, memorial – portanto, abstrata – dos objetos que podem ser materiais, mas na maior

parte das vezes não o são. Na verdade, existem somente lugares de memória imateriais, senão seria suficiente que falássemos de memoriais.⁵²

A noção de lugares de memória ajudou a compreender as significações históricas atribuídas aos destroços que deram à praia. Afinal, como entender a dinâmica de apropriação dos malafogados? Trazidos de diferentes pontos do litoral de Sergipe para a cidade de Aracaju, os malafogados logo se transformaram em um comércio lucrativo em tempos de carestia e racionamento alimentar. Com base nas as memórias do militar Francisco Moura⁵³, “o povo pobre, quando torpedearam os navios aí. Então, deu na praia aqui: caixotes, cervejas, roupas, entendeu? tudo isso boiou por aí né!? Então, esse pessoal pegava esses pacotes que apareciam na praia e levavam para suas casas: roupas, sapatos, tudo, tudo, tudo...⁵⁴” E conclui: “o navio explodiu né!? Então ficou boiando por aí. Isso é malafogado”.⁵⁵

Muitos objetos salvados foram comercializados na Rua Santa Rosa, na região dos mercados, centro de Aracaju. Em virtude dos sinistros navais se repetirem (torpedeamentos ou encalhes), os aracajuanos sempre tinham salvados para pescar, catar, trocar ou vender. Então, eles passaram a denomina-la de “Rua dos Malafogados”. Esta se inicia defronte ao Rio Sergipe, numa área urbana privilegiada, de intensa circulação de pessoas e mercadorias. Justamente ali, localizava-se o porto dos saveiros e canoas, que traziam os malafogados e logo se transformavam em um comércio lucrativo. Jorge Souza⁵⁶, outro entrevistado para esta pesquisa, rememorou-se de várias coisas, especialmente do saboroso bacalhau da Noruega:

Malafogados? É porque o navio despejou, foi torpedeado e saiu a mercadoria toda na água salgada. Era a maré que trazia. Aí o povo pegava, ai vinha pra Rua Santa Rosa. Aí colocaram o nome da Rua Santa Rosa de a “Rua dos Malafogados”. Você chegava ali encontrava fazenda, bacalhau, charque, chaleira de fazer café, panela também, tudo que veio do navio, você encontrava lá. Jabá, hoje é carne seca, naquele tempo era jabá nos sacos, viu? Bacalhau, era da Noruega! Bacalhau mesmo, da Noruega! Ficava tudo espalhado no chão na Rua Santa Rosa e tomava o trecho todo da Rua da Frente até a Rua José do Prado Franco.⁵⁷

⁵² BREFE, Ana Cláudia Fonseca. Entrevista com Pierre Nora, ou historiador da memória. *Revista de História Social*. Campinas: Unicamp. Nº 6, 1999, p. 30.

⁵³ Oficial do Exército da Reserva e professor de Matemática, o sergipano Francisco Moura nasceu em Aracaju-SE, no dia 25 de março de 1923. A origem humilde foi superada ao ser incorporado ao Exército, uma das formas de ascensão social dos jovens pobres. No tempo da guerra participou da vigilância costeira e através de suas lembranças compartilhou várias histórias militares.

⁵⁴ Entrevista com Francisco Moura. Aracaju, 16 de janeiro de 2012. Aracaju, nascido em 25 de março de 1923.

⁵⁵ Idem.

⁵⁶ O sergipano Jorge Souza nasceu em Capela no ano de 1930. Aos 10 anos, veio morar com a madrinha na cidade de Aracaju, que residia na esquina entre a Rua Itabaiana com a Avenida Barão de Maruim. Era um menino-faz-tudo ou como ele mesmo disse “era mandado”: levava recado, trazia compras e fazia companhia. Quando cresceu começou a trabalhar como armador. Depois fez curso no SENAI e se tornou pedreiro. Nesta função prosseguiu até a aposentadoria. Quando criança recebeu o apelido de Cabelo de Peixe, e depois, Xaropinho. Ele adora ver os navios a vapor e o amerissar dos aviões no Rio Sergipe, e ainda lembrou-se de vários aspectos da chegada da guerra e dos objetos malafogados.

⁵⁷ Entrevista com Jorge Souza op. cit, 1º de Abril de 2015.

Uma vez retirados da praia, os objetos salvados se transformavam em malafogados, que por sua vez receberam variados significados sociais. Na ótica dos entrevistados, os malafogados representavam: “objetos alijados ou salvados”, “prática cultural”, “coisas comercializáveis”, “homens, mulheres e crianças catadores” e a “Rua de Santa Rosa”. Se esta palavra composta carregava em si uma aura maléfica de algo que afundou na água, mas que sempre voltava à superfície, dentro desta lógica sergipana, o submarino alemão ou italiano também pode ser lido, graças ao seu poder de flutuação, a um “navio malafogado”. O submarino também era um malafogado. Talvez até, o pior deles (para quem estava a bordo do navio), ou, o melhor (porque oportunizou as coisas flutuantes). De acordo com Arjun Appadurai, somente pela análise destas trajetórias podemos “interpretar as transações e os cálculos humanos que dão vida às coisas. Assim, embora de um ponto de vista teórico atores humanos codifiquem as coisas por meio de significações, de um ponto de vista metodológico, são as coisas em movimento que elucidam seu contexto humano e social.”⁵⁸ Appadurai ainda esclarece:

O mundo das coisas se presta a um número infindável de classificações, baseadas em características naturais e em percepções idiossincráticas. A mente individual pode brincar com todas elas, construindo uma cadeia infinita de classes e universos distintos de valores comuns, e modificando esferas de troca. A cultura, por outro lado, não pode ser tão exuberante, e menos ainda na economia, na qual as suas classificações devem fornecer diretivas não ambíguas para ações pragmáticas e coordenadas. No entanto, se o choque é inevitável, as estruturas sociais que se realizam em seu interior variam, dando-lhe diferentes intensidades.⁵⁹

O deslocamento de objetos navais para o mundo social dos aracajuanos suscitou diferentes intensidades, classificações, brincadeiras e conflitos. A exterioridade, a concretude, a opacidade, em suma, a natureza física deles trazem marcas específicas à memória da guerra no mar. Eles orientaram o desenvolvimento de leituras sociais que permitiram inferências diretas e imediatas sobre um sem-número de esferas de fenômenos. Desta forma, a noção de guerra migra do “mar” para a “vida social”, graças aos malafogados. Esses objetos históricos se caracterizavam, quaisquer que sejam os seus atributos intrínsecos, por sentido prévio e imutável que o impregnava, derivado, não desses atributos, mas de contaminação externa com alguma realidade transcendental – por exemplo, quando a guerra submarina envolveu direta e indiretamente os brasileiros.

⁵⁸ APPADURAI, Arjun. A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense. 2010, p. 17.

⁵⁹ Idem, p. 104.

Sobre as “pessoas malafogadas” de Sergipe, vale atentar para as observações de Ítalo Calvino sobre a cultura material. Para ele, o humano é o vestígio que o homem deixa nas coisas, é a obra, seja ela obra-prima ilustre ou produto anônimo de uma época. “É a disseminação contínua de obras, objetos e signos que faz a civilização, o habitat de nossa espécie, sua segunda natureza. Se essa esfera de signos que nos circunda com seu denso pulvíscolo é negada, o homem não sobrevive. E mais: todo homem é homem-mais-coisas, é homem na medida em que se reconhece em um número de coisas, reconhece o humano investido em coisas, o si mesmo que tomou forma de coisas”.⁶⁰

Diante das memórias aqui trabalhadas, homens e mulheres sabiam que detinham em suas mãos símbolos de guerra. No interior das suas casas litorâneas, a posse dos objetos alegravam a vida das famílias mais pobres. Contudo, “os livros de história falam dos horrores, dos sofrimentos, das vítimas da guerra. Jamais de seus prazeres, de suas alegrias. Alegria de matar, de saquear, de violar, de humilhar. A guerra pertence à vida privada”.⁶¹ Pelas escolhas que faz e pelas relações que estabelece, o historiador atribui um sentido inédito às palavras que arranca do silêncio dos arquivos. A apreensão da palavra responde à preocupação de reintroduzir existências e singularidades do discurso histórico, de desenhar a golpes de palavras cenas que são igualmente acontecimentos.⁶²

A palavra, a linguagem e a memória trouxeram juntas a ilusão: o que passou não está definitivamente inacessível, pois é possível fazê-lo reviver graças à lembrança. Através da retrospectiva o homem aprende a suportar a duração: juntando os pedaços do que foi numa nova imagem que poderá ajudá-lo a encarar sua vida presente.⁶³ Ao rememorar a imagem de um acontecimento em grupo, Maurice Halbwachs nos alerta que “podemos reconstituir um conjunto de lembranças de maneira a reconhecê-lo porque eles concordam no essencial, apesar de certas divergências”.⁶⁴ As divergências serão inevitáveis, mas Paul Thompson esclarece que “a descoberta de distorção ou de supressão numa história de vida, uma vez mais é preciso ressaltar, não é puramente negativa. Até mesmo uma mentira é uma forma de comunicação”.⁶⁵

⁶⁰ CALVINO, Ítalo. A Redenção dos Objetos. In: CALVINO, Ítalo. *Coleção de Areia*. São Paulo: Companhia das letras, 2010. p. 119-124.

⁶¹ AIRIÈS, Philippe; DUBY, Georges. Uma história do segredo? In: *História da vida privada*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, v.5, p. 201

⁶² CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002, p. 9.

⁶³ CANDAU, Joël. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2012, p. 15.

⁶⁴ HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006, p. 29.

⁶⁵ THOMPSON, Paul. *A voz do passado – História Oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p.191.

Diante das divergências ou distorções das fontes orais, o historiador francês Jacques Le Goff apontou caminhos metodológicos mais consistentes para o pesquisador de memórias. A gravação da entrevista, como qualquer documento jamais será algo inócuo. É, antes de qualquer coisa, o resultado de uma montagem, consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziram, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver, talvez esquecido, durante as quais continuou a ser manipulado, ainda que pelo silêncio ou pelo jogo político. E continua a reflexão:

O documento é uma coisa que fica, que dura, e o testemunho, o ensinamento que ele traz devem ser em primeiro lugar analisados, desmistificando-lhe o seu significado aparente. O documento é monumento. Resulta do esforço das sociedades históricas para impor ao futuro – voluntária ou involuntariamente – determinada imagem de si próprias. No limite não existe um documento verdade. Todo documento é mentira. Cabe ao historiador não fazer o papel de ingênuo.⁶⁶

As populações litorâneas do Brasil não foram apenas receptoras do que o mar jogava na praia, e nem incapazes de criar interpretações sociais para entender a batalha naval. Do acontecimento militar ao objeto salvado, aqui não se perdeu de vista a noção de “guerra total”⁶⁷. Contudo, desenvolveu-se uma abordagem centralizada nos malafogados, palavra-objeto que ajudou a entender o envolvimento crescente dos brasileiros em relação à Guerra do Atlântico. Tudo começou nela e foi por meio dela que se viu o invisível. Fragmentos esparsos que representavam o fim dos navios torpedeados e a universalidade do tempo de barbárie, mas também, a esperança de se enriquecer ao achar algum salvado valioso na praia. A abordagem de Walter Benjamin também aponta interessantes caminhos ao privilegiar o fragmentado, o rastro, enfim, o aspecto de menor valor. Para ele, estudar a história dos vencidos implicava que renunciássemos à pretensão de estudar a história como totalidade. Devemos estudar a história, como ruínas, de maneira fragmentada. Por quê? Porque essa fragmentação é a experiência dos vencidos.

Benjamin não era historiador de ofício, mas um pensador heterodoxo, que procurou conjugar a teologia judaica com o marxismo. Em suas análises explorou a simbologia do

⁶⁶ LE GOFF, Jacques. Documento/Monumento. In: *História e Memória*. Campinas: UNICAMP, 2003. p. 538.

⁶⁷ Para o historiador Eric Hobsbawn, “Guerra total” é um conceito dito moderno de um conflito, de alcance ilimitado; no qual as partes beligerantes entram numa fase de mobilização total de todos os seus recursos — humanos, industriais, agrícolas, militares, naturais e tecnológicos. Conforme as suas palavras, “temos como certo que a guerra moderna envolve todos os cidadãos e mobiliza a maioria: é travada com armamentos que exigem o desvio de toda a economia para sua produção, e são usados em quantidades inimagináveis; produz indizível destruição e domina e transforma absolutamente a vida dos países nela envolvidos. Contudo, todos esses fenômenos pertencem apenas às guerras do século XX. [...] O monstro da guerra total do século XX não nasceu já do seu tamanho. Contudo, de 1914 em diante, as guerras foram inquestionavelmente guerras de massa”. HOBSEBAWN, Eric. *A era dos extremos: o breve século XX – 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 51.

brinquedo, das ruas da cidade grande, da vida dos poetas marginais, das experiências de guerra, das obras de arte, do teatro barroco, da literatura, do cinema, da fotografia, das prosas, enfim, ele se dedicou àqueles temas que o homem comum dispensa como sendo os de menor importância. Mas é justamente através do tratamento desses temas secundários, que ele produziu uma literatura singular. Em suas *Teses sobre filosofia da história*, Walter Benjamin apresentou sua visão da História.

Devemos estudar História como um espetáculo de horror. Quer dizer, conforme avança o progresso, o que fica para trás são os momentos de ruína, os momentos de derrota, e, se o historiador quer ser crítico em relação ao progresso que avança sem mencionar obstáculos, deve é resgatar a experiência e a memória desses grupos que foram desbaratados e que ficaram à margem de todo esse processo. Conforme ele dizia, se na História o progresso é uma prova de cultura, nós não podemos esquecer o que ficou no passado, e no passado ficam também as marcas de barbárie. Se há progresso na história e na cultura, o que fica no passado, pelo menos do ponto de vista do historiador disposto a enfrentar criticamente esse processo, são os documentos da barbárie.

Esses documentos da barbárie, que Benjamin propõe ao arqueólogo de modernidade resgatar, são documentos da barbárie no seguinte sentido: são documentos onde se registra a experiência dos perdedores, a experiência dos vencidos, a experiência de contato daqueles que são impactados pelo progresso, pelo avanço da ciência, pelo avanço da técnica, mas, sobretudo, pela experiência da sociedade de mercado, da sociedade capitalista.⁶⁸

Sobre o universo de objetos malafogados que atingiram as praias brasileiras, o historiador não se deve atentar a um destroço em especial, mas inseri-lo nas teias históricas que emergem do conjunto deles, num todo inteiramente outro. Essa relação permite visualizar não apenas a catástrofe marítima em si, mas também, a identidade dos sergipanos e baianos. Em suma, como bem explicitou o pensador Walter Benjamin, “é sob a forma de fragmentos que as coisas olham o mundo”.⁶⁹

Em busca destes fragmentos, o historiador precisa atentar que “os documentos não são mais considerados somente pelas informações que fornecem, mas são também estudados em si mesmos, em sua organização discursiva e material, suas condições de produção, suas utilizações estratégicas”.⁷⁰ Em conformidade com tal postura metodológica, várias fontes foram arroladas para o desenvolvimento desta pesquisa, recebendo destaque os documentos escritos, orais e visuais.

As fotografias dos salvados (destroços navais, cadáveres e sobreviventes) foram exaustivamente exploradas pelo Estado Novo e tratadas como *ilustração, prova ou testemunhos* para várias ações varguistas. Além disso, os torpedeamentos navais permitiram

⁶⁸ BENJAMIN, Walter apud AVANCINI, Elsa Gonçalves. Da História Nova à História Prismática – Reflexões. *Ciências & Letras*. Porto Alegre: FAPA. Maio - 1997. Nº 18, p.47

⁶⁹ BENJAMIN, Walter. *Origem do drama barroco alemão*. São Paulo: Brasiliense, 1984, p. 208.

⁷⁰ CHARTIER, op. cit., 2002.

ao DIP - Departamento de Imprensa e Propaganda montar cartazes nacionalistas e preparar campanhas de bônus de guerra entre a população brasileira. Os autores especialistas em fotografia e na análise visual como Roland Barthes, Boris Kossoy e Ana Maria Mauad são unânimes no sentido de que para avaliar um documento visual é necessário atentar para três pressupostos básicos e inerentes à própria história: expressão e conteúdo, tempo e espaço, percepção e interpretação. “A noção de espaço como chave de leitura das mensagens visuais, devido à natureza deste tipo de texto”⁷¹

Convém assinalar que as fontes iconográficas ajudaram a dialogar com as escritas e as orais. Juntas elas forneceram subsídios importantes para perceber como e por que os aracajuanos criaram várias histórias navais no tempo da Segunda Guerra Mundial. Neste sentido, a fonte oral teve um papel central nesta pesquisa. Trabalhar com elas implica o respeito a uma série de regras metodológicas que garantam o ajuste do trabalho realizado às normas básicas do rigor científico e metodológico: confrontar documentos escritos, iconográficos e orais; atentar que não há verdadeira história oral; não é uma soma de entrevistas independentes entre si, mas um conjunto orgânico e coerente de entrevistas; atentar para a seletividade da memória, seus ditos e não ditos; enfim, o uso das fontes orais requer uma aproximação crítica. Para Garrido,

O uso de fontes orais nos permite, por um lado, um aprofundamento na história de grupos sociais que, por razões diversas, estiveram marginalizados ou quase ausentes das fontes documentais escritas, de outro lado, nos permite penetrar na percepção do processo histórico feita por indivíduos ou grupos concretos.⁷²

Com a incorporação das fontes orais como uma fonte documental a mais, ampliar-se-á o olhar escalar da micro-história incidindo sobre múltiplas prática sociais no litoral sergipano. Quanto às questões de caráter metodológico, o pesquisador que as utilizarem tem que ter em claro, antes de iniciar o trabalho de campo, toda uma série de elementos: *o universo da amostra, a própria amostra, o tipo de entrevista que se deve usar em cada caso, a atitude do entrevistador, o lugar onde eventualmente pode-se fazer a entrevista e, finalmente, o tratamento – estatístico ou de análise de conteúdo – que vai dar à informação obtida.*⁷³

Ao promover a construção da memória contemporânea, a história oral apresenta uma importante contribuição ao perceber que na história vivida se apoia a memória coletiva. O

⁷¹ MAUAD, Ana Maria. Através da Imagem: Fotografia e História Interfaces. *Tempo*. Rio de Janeiro: UFF, v1. Nº 2, 1996, p. 14.

⁷² GARRIDO, Joan Del Alcazar I. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. *Revista Brasileira de História* 25/26, Dossiê e ensino de história – órgão da Associação Nacional do Ensino de história, São Paulo. V 13 set 1992/ ago 1993, p. 43.

⁷³ Idem, p. 41.

sociólogo Maurice Halbwachs também alerta que são os indivíduos que lembram, no sentido literal, físico, mas são os grupos sociais que são “memoráveis”, e também a forma como será lembrado. Os indivíduos se identificam com os acontecimentos públicos de importância para seu grupo. “Lembram” muito do que não viveram diretamente, mas daquilo que se ouviu dizer.

Neste curso das lembranças litorâneas, história e memória assumiram um papel relevante no esforço conjunto de se entender os eventos navais que marcaram uma coletividade. Ainda é possível recolher informações dramáticas da última geração contemporânea dos torpedeamentos. A título de ilustração, pode-se citar como exemplo, o olhar do baiano radicado em Sergipe, Jardilino Marques, “a guerra é um sinal de perigo para toda geração”. E continua: “diante do que se passou na guerra, dos torpedeamentos, de muita gente morrer e do avião bombardear submarino. O pessoal vivia assombrado. O pessoal vivia com medo. Então essas coisas o povo não pode esquecer porque é parte principal de uma geração”.⁷⁴

Nas últimas décadas, os acontecimentos militares na costa do Brasil no tempo da Segunda Guerra Mundial têm recebido uma atenção especial dos estudos acadêmicos de diferentes áreas do conhecimento. De repente, o historiador social se deu conta, através das memórias dos praianos, que a guerra naval atingiu as suas vidas. Contudo, foram os militares e os jornalistas que mais contribuíram com trabalhos investigativos, eles pesquisam estes sinistros desde 1942 e oportunizaram várias publicações, alguns livros se tornaram verdadeiros clássicos. As obras historiográficas, que abordaram a temática da guerra submarina nas águas brasileiras, podem ser assim agrupadas: 1^o) Literatura técnica e especializada dos quartéis, desenvolvida por historiadores da Marinha de Guerra do Brasil, do Exército Brasileiro e da Aeronáutica; 2^o) Jornalismo Investigativo, que tratou do “grande acontecimento”, do “evento extraordinário” e das “ilustres personalidades”; 3^o) Pesquisas acadêmicas, nas seguintes áreas do conhecimento: Arqueologia, Geografia, História, Museologia, Relações Internacionais, Sociologia, dentre outras; 4^o) Memórias e biografias de civis e militares nas praias brasileiras no tempo da Segunda Guerra Mundial.

O Brasil, então, vai à guerra⁷⁵. Na revisão literária, encontraram-se importantes trabalhos históricos. No campo da historiografia militar, o livro *História Naval Brasileira*, escrito a duas penas por Arthur Oscar Saldanha Gama e Hélio Leôncio Martins, tornou-se uma obra clássica e leitura obrigatória para quem deseja compreender o papel da Marinha do

⁷⁴ Entrevista de Jardilino Marques realizada em Aracaju-SE, 23 de agosto de 1999.

⁷⁵ SEITENFUS, op. cit, 2003.

Brasil na Segunda Guerra Mundial. Vale aqui indicar a *Revista Navigator*, pois as suas edições sempre disponibilizam artigos, que renovam o olhar para o mundo naval na costa do Brasil ao longo da Guerra do Atlântico, com enfoque temático variado e interessante.

No âmbito do Exército Brasileiro, existe uma bibliografia vastíssima, a exemplo de Leitão de Carvalho, que escreveu *A Serviço do Brasil na Segunda Guerra Mundial*, e Castelo Branco, que redigiu *O Brasil na Grande Guerra*. Paulo de Queiroz Duarte promoveu duas investigações primorosas: *Dias de Guerra no Atlântico Sul* e, especialmente, *O Nordeste na II Guerra Mundial* ambos ajudaram a perceber a crescente militarização do litoral nordestino e o esforço de guerra contra os submarinos alemães e italianos. Recentemente, Durval Lourenço Pereira publicou *Operação Brasil – O ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*, que trouxe informações novas sobre o itinerário marítimo do U-507 e suas ações beligerantes.

Autobiografias de militares da reserva também ajudaram a ampliar o horizonte desta investigação. Com destaque para *Memórias de um piloto de patrulha*, de Ivo Gastaldoni; *CS-4 caça submarinos Gurupá – Memórias de um Marinheiro*, de João Palma Netto; *A Marinha mercante na Segunda Guerra – Recordações de sua luta*, de Herbert Campbell; *Minha origem, minha vida*, de Francisco Moura. Aqui vale um adendo especial para a atuação da aviação civil no esforço de guerra, Walter Batista não escreveu nenhum livro, mas liderou jovens pilotos do Aeroclube de Sergipe no resgate aos naufragos, tudo amplamente documentado nos arquivos sergipanos.

Depois dos pesquisadores militares, os jornalistas foram os que mais contribuíram para a temática aqui em questão. De 1943 para cá, vários trabalhos investigativos ganharam destaque pelo rigor: *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*, livreto produzido pela Imprensa Nacional, em 1943; *Assim foi iniciada uma guerra*, premiadíssima reportagem de Mauro Santayana e Tarcísio Baltar, de 1971; *A feijoada que derrubou o governo*, de Joel Silveira, tem um capítulo com informações breves, mas valiosas: “16 de agosto de 1942: o dia em que Hitler nos atacou”. Por fim, vale indicar livros mais recentes, a exemplo de *O Brasil na mira de Hitler – A história do afundamento dos navios brasileiros*, de Roberto Sander; *U-507: o submarino que afundou o Brasil na Segunda Guerra Mundial*, de Marcelo Monteiro.

Os historiadores acadêmicos demoraram a se interessar sobre a sua Guerra do Atlântico (1942-1945). Atualmente a produção científica renovou o olhar para a realidade social do Brasil no tempo da Segunda Guerra Mundial. Da PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, a tese de doutorado “Relações entre a Alemanha e o Brasil: da

proximidade ao rompimento (1937-1942)”, de Andrea Helena Petry Rahmeier; Na tese apresentada à UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, destaco “Memórias de uma (outra) guerra, cotidiano e medo durante a Segunda Guerra Mundial”, Marlene de Fáveri empreendeu um trabalho investigativo primoroso. Aline Vanessa Locastre, por sua vez, concluiu recentemente a sua tese na UFPR, “Seduções impressas: a veiculação do paradigma estadunidense no Brasil em tempo de Segunda Guerra Mundial”, com enfoque na “política da boa vizinhança”. “Nazismo tropical? Partido Nazista no Brasil”, tese de doutorado de Ana Maria Dietrich apresentada à USP. “Ex-combatentes do Brasil – Entre a história e a memória (1945-2009)”, dissertação apresentada à UFPE, teve boa aceitação entre os especialistas da temática militar. Na UFS, a arqueóloga Roberta da Silva Rosa, com a sua dissertação “Sergipe no contexto da Segunda Guerra Mundial (1942): uma abordagem da Arqueologia de Ambientes Aquáticos”. Por fim, na UFBA, destaco três trabalhos importantes: “Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II Guerra Mundial”, de Marina Helena Chaves Silva; “Memórias do *front*: Relatos de guerra de veteranos da FEB”, de Luciano Bastos Meron; “A Bahia na Guerra: o medo e a sobrevivência em Morro de São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial”, Augusto César Machado Moutinho.

Em suma, a relação entre “o Brasil e a Segunda Guerra Mundial” somente se estreitou graças aos argutos especialistas desta temática: Ricardo Seitenfus, Antônio Pedro Tota, Maria Helena Rolim Capelato, Osvaldo Coggiola, Vagner Camilo Alves, Francisco Ferraz, Dennison Oliveira, Francisco Carlos Teixeira da Silva, dentre outros. Acrescentam-se ainda os livros dos brasilianistas: *Suástica sobre o Brasil – a história da espionagem alemã no Brasil (1939-1944)*, de Stanley E. Hilton; *Estrutura de Defesa do Hemisfério Ocidental*, de Stetson Conn e Byron Fairchild; e *Aliança Brasil-Estados Unidos (1937-1945)* de Frank D. McCann Jr; *A Estrutura de Defesa do Hemisfério Ocidental*, de Stetson Conn e Byron Fairchild.

A presente tese de doutorado foi dividida em quatro capítulos. O objetivo do primeiro deles - “De uma borda do Atlântico à outra: histórias praianas da Segunda Guerra Mundial”- destacou-se a praia enquanto um lugar de memórias dramáticas no tempo da guerra. Além disso, procurou-se desenvolver um breve panorama da sociedade brasileira no tempo da Era Vargas, especialmente, o contexto da ditadura do Estado Novo, tendo como pano de fundo o horizonte ameaçador da Guerra do Atlântico para a América Latina.

O segundo capítulo denominado “A costa do Brasil sob ataque: a ação beligerante do U-507 no litoral de Sergipe e da Bahia” procurou analisar a história dos navios mercantes torpedeados sob a ótica dos naufragos. Para tanto, as histórias dos “sujeitos” (os navios

torpedeados e o submarino *U-507*) foram vinculadas às memórias dos “herdeiros” (as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia). E assim, de forma súbita e devastadora, as fronteiras da Batalha do Atlântico se ampliaram para a América do Sul com o ingresso oficial do Brasil na Segunda Guerra Mundial.

No terceiro capítulo - “A escalada de tensão na praia: coisa achada, vilipêndio de cadáveres e conflitos sociais” – pretendeu-se aqui conceder uma centralidade histórica a tudo que apareceu na praia e também desenvolver uma abordagem pautada na cultura material, visando assim, entender a origem da prática dos malafogados. Para que a “aura da guerra submarina” prosseguisse em terra-firme, entre as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia, foi preciso que elas ouvissem as histórias dramáticas dos naufragos ou que encontrassem algum elemento material que as permitissem “imaginar”, “associar” ou “decifrar” os símbolos envoltos d’água. A pilhagem dos objetos salvados e o vilipêndio de cadáveres geraram: 1- conflitos entre civis e militares; 2 - estratégias de apropriação; 3- comercialização da coisa achada; 4 – enriquecimento ilícito. De certo, o que chegava às areias praianas também se transformava em um “acontecimento” para as populações litorâneas do Brasil.

O quarto capítulo intitulado “A guerra aeronaval na costa da Bahia e de Sergipe” objetivou-se examinar a crescente de militarização desta região costeira. Entender como a maré se inverteu, em outras palavras, vislumbrar a crescente resposta beligerante dos aliados à ação dos submarinos alemães e italianos na costa do Brasil. Graças às informações de memorialistas (piloto de patrulha, marinheiro de caça, marinheiro mercante e soldado da praia), da literatura especializada e de documentos militares, um horizonte de operações militares se descortinou ao largo do nordeste. Os lobos cinzentos, outrora aterrorizantes, tornaram-se presas fáceis para as águias americanas.

Ainda há muitos silêncios sobre a Segunda Guerra Mundial na costa do Brasil. Diante do por de sol da geração que viveu os dramas navais, espera-se que a memória dos torpedeamentos navais jamais se apague nas areias praianas do nordeste. Por meio de uma conscientização do vivido, a epopeia enfrentada pelos marinheiros e passageiros brasileiros será preservada, honrada e dignificada. Os anônimos do litoral baiano e sergipano também merecem as honrarias ao acudir os naufragos desesperados, sepultar os mortos nas praias, cumprir o sistema de defesa passivo e, principalmente, documentar os acontecimentos militares.

De certo, a história aqui, não morreu na praia.

“GUERRA”

*Tanto é o sangue
que os rios desistem de seu ritmo,
e o oceano delira*

*Tanto é o sangue
que até a lua se levanta horrível,
e erra nos lugares serenos,
sonâmbula de auréolas rubras,
com o fogo do inferno em suas madeixas.*

*Tanta é a morte
que nem os rostos se conhecem, lado a lado,
e os pedaços de corpo estão por ali como tábuas sem uso.*

*Oh, os dedos com alianças perdidos na lama...
Os olhos que já não pestanejam com a poeira...
As bocas de recados perdidos...
O coração dado aos vermes, dentro dos densos uniformes...*

*Tanta é a morte
que só as almas formariam colunas,
as almas desprendidas... — e alcançariam as estrelas.*

*E as máquinas de entranhas abertas,
e os cadáveres ainda armados,
e a terra com suas flores ardendo,
e os rios espavoridos como tigres, com suas máculas,
e este mar desvairado de incêndios e naufragos,
e a lua alucinada de seu testemunho,
e nós e vós, imunes,
chorando, apenas, sobre fotografias,
— tudo é um natural armar e desarmar de andaimes
entre tempos vagarosos,
sonhando arquiteturas.*

*Cecília Meireles,
'Mar Absoluto'*

CAPÍTULO I
DE UMA BORDA DO ATLÂNTICO À OUTRA:
HISTÓRIAS PRAIANAS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Congresso Internacional do Medo

Provisoriamente não cantaremos o amor, que se refugiou mais
 abaixo dos subterrâneos. Cantaremos o medo, que esteriliza os
 abraços, não cantaremos o ódio, porque este não existe, existe
 apenas o medo, nosso pai e nosso companheiro, o medo grande dos
 sertões, dos mares, dos desertos, o medo dos soldados, o medo das
 mães, o medo das igrejas, cantaremos o medo dos ditadores, o medo
 dos democratas, cantaremos o medo da morte e o medo de depois da
 morte.

Depois morreremos de medo e sobre nossos túmulos nascerão flores
 amarelas e medrosas.

Carlos Drummond de Andrade

As águas do Oceano Atlântico novamente se transformaram em um campo de batalha no tempo da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Mares, baías, golfos, ilhas, penínsulas, canais, cabos, estreitos, estuários, portos e praias foram associados na memória coletiva da guerra às piores imagens de angústia, medo, pânico e terror. Antigamente denominado de “mar tenebroso”, o Oceano Atlântico voltou a ter ares infernais nos embates tecnológicos da contemporaneidade. Suas profundezas oceânicas foram representadas na primeira metade do século XX como um abismo caótico sempre disposto a engolir navios torpedeados, almas naufragadas e cidades amedrontadas. Em virtude disso, ao estudar o medo ao longo da história ocidental, o francês Jean Delemeau apontava que “se há um espaço onde o historiador está certo de encontrar o medo sem nenhuma falsa aparência. Esse lugar é o mar”.⁷⁶

Alain Corbin, outro historiador francês, direcionou o seu olhar investigativo para o litoral, especificamente à praia, e ali encontrou várias histórias, costumes e tradições. Através do seu livro “O Território do Vazio – a praia e o imaginário ocidental”, percebeu como as areias praianas geraram distintas representações sociais dentro mundo ocidental, especialmente no tocante às invenções como “o desejo da beira-mar”, “as praias de veraneio”, “as interpretações bíblicas do oceano”, “a concepção medicinal do mar”, mas também, “um lugar de medo, batalhas, naufrágios e mortes”. Alain Corbin ressaltou que:

⁷⁶ DELUMEAU, op. cit, p. 41.

Globalmente, predomina o temor do mar e a repugnância em permanecer em suas praias. A figura do oceano terrível, vestígio caótico das catástrofes mergulhadas no passado dos homens, a cólera imprevisível de sua imensidão movente e lúgubre, conjugam-se aos perigos e à pestilência da praia enigmática, linha indecisa, submissa a todo tipo de incursões, aonde vêm depositar-se os excrementos do abismo.⁷⁷

O estudo dos comportamentos e dos sentidos atribuídos à praia também foi enfatizada pela socióloga Helena Cristina F. Machado, em seu artigo intitulado *A Construção Social da Praia*, ela explica que “o imaginário da praia e da natureza marítima não é neutro. Traduz relações de poder”.⁷⁸ Estudar os acontecimentos militares na perspectiva social implica perceber as interações entre o território praiano e o espaço líquido, ligações que ajudaram a entender porque os litorâneos, no tempo da Segunda Guerra Mundial, sentiam-se envolvidos pela batalha naval.

A Guerra do Atlântico teve um importante papel em tornar o conflito global, reverberando em mares, praias e países. No início da guerra, a ação dos *u-boats* ficou circunscrita às águas britânicas e francesas, onde os alemães obtiveram vários sucessos. Os submarinos ingleses, por sua vez, estavam ativos no Mar do Norte, mas a ausência de alvos principais significava que a única coisa que se podia fazer era vigiar e atacar um ocasional *u-boat* de passagem.⁷⁹ Enquanto os alemães consolidavam suas conquistas na Noruega, seus exércitos principais se preparavam para invadir a França e os Países Baixos. De acordo com Antony Preston:

Assim que se ouviu a notícia de invasão alemã à Bélgica a 10 de maio de 1940, o grosso da força de submarinos aliados foi retirado da Noruega, ficando lá apenas os britânicos *Severn e Clyde*, o polonês *Orzel* e o francês *Rubis* para perturbar os alemães. Todos os outros submarinos foram redistribuídos para evitar que as forças alemães de superfície fizessem qualquer incursão a sul do Mar do Norte em apoio a suas forças de terra.

A queda da Holanda e depois da França, fez com que submarinos holandeses e franceses aportassem na Inglaterra. Despenderam-se ingentes esforços para se tirar submarinos de Brest e Cherbourg.⁸⁰

A conquista da França, e de suas colônias espalhadas pelo mundo, alimentou ainda mais a ambição alemã pela edificação do Terceiro Reich. Além disso, através da costa francesa, ampliou-se o raio de operação dos *u-boats* para todo o Atlântico. Partindo das áreas portuárias de Lorient, Bordeaux, Brest, Saint Nazaire, La Rochelle e La Pallice, os

⁷⁷ CORBIN, Alain. O território do vazio: a praia e o imaginário social. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

⁷⁸ MACHADO, Helena Cristina F. A construção social da praia. *Revista Sociedade e Cultura 1*. Cadernos do Noroeste. Série Sociologia. Portugal. Vol. 13.

⁷⁹ PRESTON, Antony. *Submarinos*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico. 1983, p. 30.

⁸⁰ BELOT, R. *A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)*. Rio de Janeiro: Record, Sd,

submersíveis poderiam atingir rapidamente as rotas densamente povoadas de embarcações mercantes do Atlântico, economizando mais tempo nas patrulhas. Era uma mudança profunda na situação naval, porque os *u-boats* tinham flanqueado totalmente seus inimigos.

Acontecimentos navais, em diferentes partes do Atlântico, geraram uma sequência de declarações de guerra e espalhou o conflito por suas bordas. Ao estudar a guerra aeronaval no Atlântico, o pesquisador R. de Belot – Contra-Almirante da Marinha Francesa – dividiu as águas atlânticas em quatro teatros de operações aliadas: 1 – costa europeia; 2 – Mar Mediterrâneo; 3 – África Central e Oriente Próximo; e por fim, 4 - costa americana.⁸¹ Nenhuma batalha foi tão abrangente, em termos de espaço e duração, quanto a do Atlântico (1939-1945).

Ainda com base nas pesquisas de R. Belot, o Teatro Americano correspondia a uma área vastíssima que ia da Groelândia até o extremo sul da Argentina. A princípio, a guerra naval refletiu sobre os americanos de diferentes maneiras. Com a tomada da França pelas tropas alemãs, os ingleses revidaram impondo barreiras ao comércio marítimo que se dirigia à Europa continental. Desaparecia assim, um importante mercado para os países latino-americanos.

Desde o México até a Argentina, o déficit negativo da balança comercial abalou as economias latino-americanas. Por um lado, acumularam-se nas docas mercadorias, por falta de praça. Por outro, agravara-se a escassez de produtos importados. Novos hábitos alimentares e comportamentos sociais precisaram ser adaptados à crise conjuntural. Os Estados Unidos, por sua vez, não conseguiriam absorver sozinhos, a exportação deles. Contudo, ao avançar da guerra, a situação mudou.

A América Latina se incorporaria ao mercado norte-americano oferecendo o imenso potencial de seus recursos naturais, contribuindo na construção da poderosa máquina de guerra que fazia parte dos planos, ainda não muito explícitos, do governo rooseveltiano. O desemprego desaparecia dos países latino-americanos e, como ele, o campo para que nazistas e socialistas disseminassem suas ideias.

(...) Depois do ataque japonês a Pearl Harbor, e com a entrada dos Estados Unidos na guerra contra o Eixo, o leque de produtos comprados à América Latina aumentou bastante. No campo das relações culturais, ainda havia muito a ser feito. Cultura e propaganda passaram a ser consideradas materiais tão estratégicos como qualquer outro produto. A estabilidade política e social seria a melhor defesa de todo o continente. O combate ao germanismo deveria ser feito via mercado.

Por meio da força do mercado, os Estados Unidos aplicaram o monroísmo em áreas estratégicas do continente desde o século XIX, ampliaram as suas interferências políticas

⁸¹ BELOT, R. op. cit, p. 227

entre os caudilhos e adentraram nas frágeis economias agroexportadoras da América Latina, recém-saídas da crise de 1929. Estas economias foram novamente abaladas com a expansão da guerra pelo Oceano Atlântico. Contudo, vislumbrar a política da boa vizinhança como único meio de se compreender o envolvimento das repúblicas americanas com a Segunda Guerra Mundial, significou desconsiderar outras perspectivas de análise. De nada adianta, compreender a Guerra do Atlântico como uma batalha homogênea à sombra dos Estados Unidos, porque nas bordas das Américas se encontravam marinhas, sociedades e culturas distintas. À medida que as operações militares do Eixo atingiram a população civil, esta criou as suas respostas, algumas bem sutis e marcantes, como se verá mais à frente, visando assim, entender os fenômenos circundantes à luz de suas tradições.

A América Latina ainda precisa descobrir-se dentro Segunda Guerra Mundial. Em busca de um jogo de escalas cartográficas amplas e específicas, propôs-se aqui a divisão da guerra naval no lado ocidental do Atlântico em quatro teatros beligerantes: 1 – A costa dos Estados Unidos e seu entorno atlântico; 2 – Golfo do México e seu entorno; 3 – O Mar do Caribe e seu entorno atlântico; e, por fim, 4 – A costa do Brasil e seu entorno atlântico. A ampliação ou aproximação para o Teatro de Operações Americano permitiu perceber questões microrregionais, que passariam despercebidas dentro de uma perspectiva mais global.

A Guerra do Atlântico passou a significar muito mais que a sobrevivência da Grã-Bretanha – era o palco decisivo da II Guerra Mundial, e o seu vencedor ganharia a guerra.⁸² As águas atlânticas das Américas também encobriram ou revelaram a desgraça da guerra. Uma realidade universal, a guerra submarina fez do mar um flagelo abissal. Ainda conforme o pensamento do historiador Corbin, “o oceano hibernal cinzento, lúgubre e frio, sintetiza as formas do medo; alimenta o temor de sermos surpreendidos pela morte imprevisível privada dos últimos sacramentos, longe do círculo familiar”. Ainda prossegue, com o temor de “sermos, corpo e alma, entregues sem sepultura a essas ondas infinitas que não conhecem nenhum repouso”.⁸³

Na América do Sul, centenas de cadáveres encontraram repouso nas praias do nordeste do Brasil. Ir ao litoral dos trópicos também significou vislumbrá-lo enquanto um “lugar da fuga, dos naufrágios, dos lamentos nostálgicos, é também o palco privilegiado dos adeuses e dos gemidos dilacerantes”.⁸⁴ O objetivo deste primeiro capítulo foi, portanto, destacar a praia enquanto um lugar de memórias dramáticas no tempo da Segunda Guerra Mundial. Além

⁸² PRESTON, op. cit., 1983.

⁸³ CORBIN, Alain. *O território do vazio: a praia e o imaginário social*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

⁸⁴ idem

disso, procurou-se estudar brevemente a realidade social do Brasil no tempo da Era Vargas, especialmente o contexto da ditadura do Estado Novo, tendo como pano de fundo o horizonte ameaçador da Guerra do Atlântico.

1.1 - A GUERRA VISTA DA PRAIA

Maior desgraça entre todas as catástrofes históricas, as batalhas da Segunda Guerra Mundial se alastraram por diferentes rincões do globo. Terra, mar e céus foram tomados pela vontade de matar, destruir, enfim, vencer a guerra. Muitas histórias individuais e coletivas, de civis e militares, ainda continuam desconhecidas. Ao estudar este tempo de barbárie, o historiador Eric Hobsbawm alertou que “o aspecto não menos importante dessa catástrofe é que a humanidade aprendeu a viver num mundo em que a matança, a tortura e o exílio em massa se tornaram experiências do dia a dia que não mais notamos”.⁸⁵

1º de setembro de 1939, foi o marco inicial da catástrofe. Nos jornais, rádios e círculo de conversas, a guerra se tornou uma das temáticas principais nas cidades europeias. A Segunda Guerra Mundial trouxe de volta a atmosfera devoradora da normalidade e disseminadora do caos. Após a invasão da Polônia, a Alemanha demonstrava aos povos do mundo a materialização do clima de beligerância. De certo, os alemães estavam dispostos a reescrever de forma vitoriosa, a sua história europeia. Sem dúvidas, a guerra de 1939 foi filha da de 1914. No entanto, novos elementos políticos, econômicos e culturais precisam ser levados em consideração para se entender a Segunda Guerra Mundial.

A atmosfera de apreensão nazista se expandia pela Europa em marcha militar com operações sincronizadas, tudo visando à edificação do *Terceiro Reich*. De acordo com as análises da historiadora Maria Helena Rolim Capelato, muito se insiste no fato de que o nazismo foi produto da derrota na Primeira Guerra Mundial: o Tratado de Versalhes estaria no coração do nazismo. Conforme as suas palavras:

Adolf Hitler, de fato, soube explorar bem os sentimentos de humilhação, importância, insegurança do pós-guerra. Conquistou as massas e o poder porque foi sensível aos anseios do povo. Propôs, nesse momento de crise aguda, um projeto de domínio do mundo pela raça ariana.

Por um mecanismo de compensação de recalques, o projeto veio a calhar nesse momento de agudas frustrações, mas só ganhou adeptos porque a ideia de superioridade do povo germânico fazia parte da tradição cultural alemã: uma cultura

⁸⁵ HOBSBAWM, op. cit., 1995.

nacionalista e racista, construída ao longo de séculos. Os nazistas souberam valer-se dela no momento certo.

Hitler era o líder que os alemães esperavam. Joseph Gobbels, em 4/7/1924 escreveu em seu diário: “a Alemanha anseia pelo homem, assim como a terra o sol anseia por chuva... senhor, mostre um milagre ao povo alemão! Um milagre! Um homem!”⁸⁶

A leitura deste texto permitiu perceber que havia uma conjugação de fatores que explicariam a origem do espírito beligerante dos alemães. A ascensão de Adolf Hitler - e das ideias político-nacionalistas do nazismo - representou a esperança de reconstrução material, e espiritual, da nova Alemanha, “a fênix europeia”. A historiadora Capelato esclareceu que “Hitler não é um ator solitário nessa história. Emite mensagens que só ganham sentido porque ecoam no público. O regime dialoga permanentemente, com os seus parceiros: a cultura alemã e o indivíduo”.⁸⁷

O soldado alemão se destacou em vários eventos militares antes da guerra de 1939. As anexações da Renânia, do Sudetos e da Áustria já evidenciavam os primeiros voos expansionistas da água nazista. Já o sucessivo bombardeio da cidade basca de Guernica foi considerado pelos historiadores como um ensaio geral para a guerra. Através destes acontecimentos militares, a Alemanha queria aplicar um projeto ainda mais ambicioso: “dominar o mundo por meio da guerra”. Ao analisar os principais símbolos do nazismo, a historiadora Capelato revelou alguns dos seus significados. “O símbolo da águia sobre o globo terrestre, construído em 1939, representa o projeto nazista de domínio do mundo. A águia, animal sagaz, que, do alto paira sobre tudo e todos, simboliza a superioridade alemã sobre o mundo”. E concluiu: “a guerra, na representação nazista, significa um banho de sangue purificador”.⁸⁸

O banho de sangue se espalhou pelo corredor polonês. Ao conquistá-lo, a maioria dos alemães acreditava que o seu país estava no rumo certo. Com toda certeza, as vitórias nas batalhas iniciais fortaleceram ainda mais a imagem de força do arianismo. Esse ser mítico, inventado ou reinventado pelos nazistas, representava a afirmação da superioridade pela prática da violência. Os seres inferiores precisavam ser exterminados porque traziam em si o germe da decadência cultural. A nova civilização se imporia pela morte.⁸⁹

Homens, mulheres e jovens adeptos do arianismo se sentiam não apenas pessoas superiores, mas também seres imbatíveis. A educação nacionalista da Juventude Hitlerista se

⁸⁶ CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da Guerra. In: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. *Revista da USP*. São Paulo: Editora da USP. Nº 26. 1995.

⁸⁷ Idem

⁸⁸ Idem

⁸⁹ Idem

pautava em uma prática pedagógica voltada para a guerra, ou seja, para servir à Alemanha Nazista, com o sacrifício e a morte.

A pedagogia nazista preparava os jovens para a morte. O juramento feito nos rituais de passagem selava o compromisso de sacrificar a vida pela causa. Com o início da guerra, os esforços educacionais se voltaram para a formação do futuro soldado. Nas escolas eram realizados trabalhos práticos em contato com a natureza; estudava-se a química dos explosivos, a geografia aplicada à estratégia de combate e exercícios de orientação no terreno; a história focalizava os feitos de arma e os heróis guerreiros. Fazia parte do material de escola, livros sobre Esparta ou estórias de homens nórdicos em combate. Os manuais escolares exaltavam a vitória pelo sacrifício.⁹⁰

A ideologia nazista inspirou a maioria dos alemães a aderir à mobilização total para a guerra. Ao sincronizar os bombardeios da Força Aérea Alemã (*Lufwaffe*) aos rápidos ataques de infantaria, as tropas alemãs logo avançaram sobre o norte da Europa e, assim, derrotaram impetuosamente outros adversários circunvizinhos: Dinamarca, Noruega, Suécia, Holanda, Bélgica, Luxemburgo e França. Esta poderosa ofensiva expansionista de 1940 ficou conhecida na época como *Blitzkrieg*, que na língua alemã quer dizer, “guerra relâmpago”.

A escalada da violência militar em terra, céu e mar assumiram proporções devastadoras na Europa. O início da Segunda Guerra Mundial atingiu um grau de crueldade até então desconhecido na Europa, onde as populações civis foram as principais vítimas⁹¹. Os raios da guerra relâmpago se concentraram na costa atlântica da Europa, os alemães queriam total domínio sobre os mares do continente. Era evidente que a Alemanha queria um acerto de contas com a Inglaterra.

As tropas inglesas tentaram, então, frear o ímpeto expansionista da Alemanha nazista, mas a superioridade bélica dos seus adversários os fez recuar, dos países baixos para o litoral norte da França. A retirada dos ingleses das praias de Dunquerque revelou-se uma situação extremamente dramática e desesperadora, que foi estudada pelo historiador Richard Collier, que afirmou:

Em 10 de maio de 1940, a Segunda Guerra Mundial irrompeu com mortífera gravidade. Dez divisões blindados alemãs e 117 divisões de infantaria esmagaram a Holanda neutra e envolveram a Bélgica e o Luxemburgo também neutros. Pouco dias depois, sete divisões de tanques rompiam as linhas do Exército Francês em Sedan, atravessando facilmente as florestas e colinas das Ardenas – um intervalo no sistema defensivo dos Aliados, que os técnicos acreditavam intransponível. Os ingleses acorrem em socorro, atravessando a Bélgica com lulas nos capacetes e marchando triunfalmente para Bruxelas. O General Visconde Gort – comandante-chefe da Força Expedicionária Britânica (BEF) estava certo de que seus homens

⁹⁰ CAPELATO, op. cit. 1995.

⁹¹ ROZ, Bernard & ROWLEY, Anthony, op. cit., p. 116.

realizariam grandes feitos. A campanha, porém, logo se transformou em um pesadelo e a posição aliada era insustentável.

Tanto os ingleses quanto os franceses tinham-se equipado para repetir o tipo de luta da Primeira Guerra Mundial.(...)

Em dez dias os alemães dominaram três quartos da Bélgica, e o exército desse país, equipados com fuzis enferrujados e canhões hipomóveis, entrou em colapso. Os tanques alemães correram através da França em direção ao Canal e estavam nessa altura atacando o porto de Calais. A única esperança que Gort tinha de escapar estava no porto de Dunquerque.⁹²

As tropas inglesas ficaram encurraladas nas praias de Dunquerque, onde existia apenas uma rota de fuga: o mar. Os bombardeios incessantes da *Luftwaffe* destruíram as instalações portuárias e transformaram a travessia em uma evacuação arriscadíssima. Então, algumas questões foram levantadas pelos superiores: como recolher mais de 300.000 pessoas? Quais os tipos de barcos que poderiam atingir 40 quilômetros da costa tortuosa e rasa? Vale frisar que esta região francesa, conhecida como “cemitério de navios”, não permitia a aproximação de barcos de grande calado. Isto significava dizer que a evacuação seria efetuada por conta de pequenas embarcações. Então, centenas delas, construídas para pequenas travessias de rios ingleses, enfrentavam o mar pela primeira vez. Poucas dispunham de proteção contra minas e quase todas eram desprovidas de armas e de provisões adequadas.

O acesso ao que sobrou do porto de Dunquerque era um verdadeiro pesadelo para os pilotos, pois tinham que atravessar uma floresta de mastros e superestruturas afundadas.⁹³ Quando a frota se aproximou ainda mais, até os mais empedernidos marinheiros sentiram um nó na garganta diante do caos que se descortinava diante dos seus olhos. Dia após dia, as pequenas embarcações iam e voltavam o mais rápido que podiam. Ao longo da viagem até os portos bretanhos, os tripulantes e passageiros vivenciaram outros dramas: as investidas dos *u-boats* e os vários naufrágios. O mar antes domínio absoluto dos ingleses, transformou-se subitamente em perigo número um. Daí a insistência com a qual o discurso literário comparava o destino de cada um de nós a um barco em perigo.⁹⁴

As baixas em navios e homens já eram grandes por causa dos inevitáveis percalços na travessia do Canal da Mancha. A título de ilustração, pode-se citar como exemplo o naufrágio do *H.M. S. Wakeful*. Um navio militar de 23 anos, considerado ultrapassado por alguns, que descarregou os seus torpedos e cargas de profundidade a fim de poder transportar um maior número de passageiros. Em sua primeira viagem levava 600 homens direto para Dover. Depois, sem se reabastecer, partiu imediatamente, conseguindo escapar de várias

⁹² COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: *História secreta da última guerra* (Seleções do Reader's Digest). Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962.

⁹³ Idem

⁹⁴ Idem

bombas em sua viagem de regresso à Dunquerque, onde apanhou 640 soldados. Só que dessa vez o *Wakeful* encontrou o seu fim.

Como o Almirante Ramsay avisara que as águas estavam ameaçadas pelos submarinos e pelos contratorpedeiros alemães, o capitão Ralph Fischer tinha determinado que todos os passageiros ficassem nos porões.

De repente, aparecerem na água rastros luminosos que se dirigiam diretamente para o navio.

- Todo o leme para bombordo! – gritou Fischer.

Mas era tarde demais. Um torpedo alcançou o *Wakeful* bem no meio. Com um rangido de ferro retorcido, o velho contratorpedeiro partiu-se completamente em dois, e a proa e a popa se ergueram verticalmente como duas torres de um arranha céu.

Os soldados que estavam a bordo não tiveram qualquer oportunidade de salvar-se. Mais de 600 deles ficaram presos nos porões, numa agonia que durou várias horas. O Capitão Fischer, porém, com outros sobreviventes, foi recolhido pelo rebocador escocês *Comfort*; outros ainda pelo caça-minas *Gossamer*.

A estes dois navios se juntaram o contratorpedeiro *Grafton* e o caça-minas *Lydd*. Às 2 horas e 50 minutos, entretanto, dois torpedos atingiram o *Grafton*. Este não afundou, embora, um dos torpedos, atravessando a praça de armas, matasse 35 oficiais.

A confusão tornou-se completa e, em meio à escuridão e ao frio, o *Lydd* abriu fogo contra o que parecia ser um bote torpedeiro alemão. Os canhões do *Grafton* o acompanharam, com as aclamações da tripulação, convencida de que atiravam contra o agressor do *Wakeful*. Tratava-se, porém, de um erro trágico: os dois navios estavam fazendo fogo contra o *Comfort*.

Para os sobreviventes do *Wakeful*, ainda nos porões do *Comfort*, foi um momento de pavor total. Nus, pois suas roupas estavam secando na cozinha, eles correram para o tombadilho, mas apenas para serem recebidos por uma saraivada de balas. Freneticamente, Fischer gritava:

- Pelo amor de Deus, parem! Somos todos ingleses!

Mas ninguém ouvia. Com um fragor tremendo, o *Lydd*, abalroou o *Comforte*. E somente quando a tripulação pulou para bordo do outro navio para fazer prisioneiros e encontrou apenas dois sobreviventes, foi que verificou a enormidade do erro.⁹⁵

Como toda emoção, o medo pode provocar efeitos contrastados segundo os indivíduos e as circunstâncias⁹⁶. A consciência abarcada pela insegurança fez com que os marinheiros britânicos confundissem os seus compatriotas como sendo os alemães. Triste fim, pois o que seria uma travessia para casa, transformou-se na passagem para a morte. Os barcos alemães ganharam a representação demoníaca e a travessia dramática como sendo o “inferno dos marinheiros” em fuga.

As bordas das ilhas britânicas foram marcadas por uma tomada de consciência mais nítida das múltiplas ameaças representadas pela Alemanha Nazista. Os ingleses se sentiam cada vez mais encurralados e imersos numa atmosfera beligerante. Havia um sentimento de insegurança generalizado, pois o inimigo parecia se multiplicar em toda a parte: “no mar” com a ação dos *u-boats*; “em terra” com o medo de desembarque de tropas inimigas nas

⁹⁵ COLLIER, op. cit., 1962.

⁹⁶ DELUMEAU, op. cit., 1989.

praias e o temor da espionagem; “no céu” com os sucessivos bombardeios militares da *Luftwaffe*.

O maior medo dos ingleses tinha origem na natureza altamente tecnológica desta nova guerra. As histórias de Dunquerque e os bombardeios à Londres alarmaram a sua população, algumas famílias assustadas resolveram, então, evacuar para o interior do país. Contudo, os civis jamais deveriam tirar dos seus ombros a responsabilidade de defender a ilha e lutar contra os alemães. Vencer a guerra era um desafio de todos, e não apenas dos militares. Cada um precisava fazer a sua parte no processo de mobilização geral, visando superar os agravantes iniciais. Jean Delemeau indicava que “se não consegue afastar completamente o medo para fora de seus muros, ao menos enfraquecê-lo o suficiente para que possa viver com ele”.⁹⁷

Diante de um futuro angustiante, a única certeza da Grã-Bretanha era a necessidade de oferecer resistência. Ao avaliar a situação de anormalidade externa e interna, o Primeiro-Ministro Winston Churchill respondeu com a franqueza que lhe era peculiar: “não se ganham guerras com retiradas”. E ainda afirmou em tom de preocupação:

A Inglaterra pagou um preço desmesurado para a salvação de seu Exército [em Dunquerque], tendo perdido mais de 200 navios e 177 aviões, inclusive 40% de seus bombardeios de primeira linha. O equipamento de dez divisões lá ficou, inutilizado e abandonado, nos campos de Flandres – destroços de mais de 2.000 canhões, 60.000 veículos, 76.000 toneladas de munição e quase 600.000 toneladas de suprimentos e combustível. Para enfrentar as 200 divisões alemãs, nessa altura restavam apenas equipamento para duas. E em toda a Inglaterra havia – como mais tarde Churchill revelou – somente 500 canhões de 75 mm e obuseiros... muitos destes retirados dos museus.

A sobrevivência da Inglaterra estava naturalmente em jogo; seu fim, para muitos alemães, era apenas uma questão de tempo.⁹⁸

Nesta fase inicial da guerra, a Batalha do Atlântico significava a própria sobrevivência do Reino Unido. Por isso, os ingleses realizaram um grande esforço em aprimorar o seu sistema defensivo contra os aviões e submarinos alemães. Por ordem de Winston Churchill, instalou-se no porto de Liverpool um comando unificado marítimo e aéreo, encarregado de dirigir a batalha nos acessos ocidentais. O Alto Comando Alemão, por sua vez, sabia que os seus submarinos não poderia fazer incursões arriscadas dentro das águas territoriais britânicas, pois correriam o risco de serem surpreendidos. O objetivo deles era obstruir as linhas de suprimentos e deixar as ilhas inglesas à beira de um colapso.

⁹⁷ DELUMEAU, op. cit., 1989.

⁹⁸ COLLIER, op. cit., 1962.

Friamente, o primeiro-ministro pensava a guerra como um jogo de xadrez, cada passo deveria ser bem avaliado. Em maio de 1940, enviou uma correspondência secreta ao Presidente Franklin D. Roosevelt, solicitando-lhe o empréstimo de 40 a 50 destróieres antiquados da frota americana, que haviam sido reconicionados. O primeiro-ministro inglês justificou o seu pedido dizendo que os seis meses seguintes seriam decisivos na luta no mar, pois os britânicos tinham de enfrentar não só a frota submarina alemã, mas também as unidades italianas que, indiscutivelmente, participariam da ação. As sucessivas baixas causadas pelos submarinos alemães aos comboios fizeram com que as intervenções dos Estados Unidos se tornassem imprescindíveis. A situação interna era despertadora, pois os britânicos esgotariam as suas reservas ao cabo de seis meses, caso a marinha norte-americana não prestasse imediata ajuda aos comboios do Atlântico.

Depois de vários meses de trocas de ideias, chegou-se a um acordo, segundo o qual os Estados Unidos entregariam 50 destróieres nos primeiros dias de setembro, em troca da cessão, por 99 anos, de bases aéreas e navais nas Índias Ocidentais e Terra Nova.⁹⁹ A disposição estadunidense em ajudar a Inglaterra com todo o material bélico que solicitasse originou, em maio de 1941, na conhecida Lei de Empréstimos e Arredamentos, cujos benefícios foram mais tarde estendidos a outras nações que entraram em guerra contra as potências do Eixo. Por esta importante contribuição militar, os Estados se converteram assim no “arsenal das democracias”.

No mês de dezembro de 1940, os alemães haviam afundado 79 barcos, com um total de 357 314 toneladas. A situação da Grã-Bretanha era extremamente grave. Churchill o comparou com o de “um mergulhador a quem estivessem a ponto de cortar o tubo do ar”. Nesse momento crítico o primeiro-ministro teve uma conferência com os chefes do Almirantado, que lhe apresentaram um plano de emergência que encarava a possibilidade de estender um imenso campo de minas, desde as costas do noroeste da Inglaterra, através do canal do norte, até alcançar mar aberto. Esse campo de minas, integrado por milhares de unidades, teria uma largura de três milhas e uma extensão de sessenta. As minas, ancoradas no fundo do mar, formariam uma impenetrável barreira até trinta e cinco pés por baixo da superfície do mar. Sobre esse “tapete de dinamite” deslizariam os comboios até alcançar o mar.¹⁰⁰

Após a evacuação inglesa em Dunquerque, Adolf Hitler acreditava que estava sob o controle de todas as coisas. Sentenciava que a Inglaterra seria aniquilada em breve. Se por um lado, o *Führer* era um péssimo profeta. Por outro, Winston Churchill apresentava-se mais persuasivo e enviou uma mensagem para os nazistas: “os ingleses resistirão”. Conforme as

⁹⁹ A Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Codex LTDA, 1962, p. 3.

¹⁰⁰ Idem

suas palavras, “nós não fraquejamos nem desertamos. Iremos até o fim. Combateremos na França, combateremos nos mares e oceanos”.¹⁰¹ E prosseguiu: “defenderemos nossa Ilha, custe o que custar. Lutaremos nas praias, lutaremos nos campos de pouso, lutaremos nas campinas e nas ruas, lutaremos nas colinas... Não nos renderemos jamais”.¹⁰²

Apesar das palavras fortes e perseverantes, o discurso patriótico de resistência de Churchill evidenciava, na verdade, a gravidade da situação. A experiência dramática dos ingleses nas areias de Dunquerque se tornou emblemática na história naval por várias razões. Primeiro pela necessidade de evacuar uma grande contingente de tropas. Em segundo lugar, as características geográficas deste trecho litorâneo da França exigiu o desenvolvimento de uma operação de resgate improvisada. Terceiro, a importância assumida pelos barcos de pequeno porte (botes a motor, baleeiras, botes salva vida, dentre outros), somente eles eram capazes de atingir a praia. Não se pode desprezar nenhum tipo de embarcação diante do esforço de guerra.

Até o final de 1940, nenhum país atlântico militarizou tanto a sua costa como a Inglaterra, que fez frente às incursões aeronavais dos inimigos. Era a “Operação Leão Marinho”, que consistia em obstruir linhas de suprimentos, aniquilar as forças navais e invadir o território britânico. Apesar de sofrer algumas baixas navais, a contraofensiva da Marinha Real Britânica conseguiu impedir a invasão alemã pelo mar e a Força Aérea Inglesa (RAF), por sua vez, mostrou-se bem superior à *Lufwaffe*. Com o passar do tempo, os britânicos desenvolveram novas tecnologias antissubmarinas e minaram áreas costeiras estratégicas, que fizeram a diferença na proteção do Reino Unido.

Entre avanços e recuos, os alemães também desenvolveram várias tecnologias bélicas. A versatilidade dos seus *u-boats* contribuiu decisivamente para o caráter de ubiquidade da guerra naval. As ambições megalomânicas de Adolf Hitler, a traição dos países neutros em fornecer suprimentos aos Aliados e as novas orientações ofensivas do Eixo ampliaram o raio de atuação da *Kriegsmarine*. De mar em mar, os submarinos alemães e italianos sentiram a necessidade de espalhar a Guerra do Atlântico a diferentes rincões costeiros da África, dos Estados Unidos, da América Latina e Caribe.

Nem americanos e muitos menos os alemães estavam interessados em criar uma situação de beligerância um com o outro. No entanto, o ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, criou uma configuração de guerra com o Japão. “Dois dias depois,

¹⁰¹ COLLIER, op. cit., 1962.

¹⁰² Idem.

Adolf Hitler suspendeu todas as restrições a ataques contra embarcações americanas e no dia 11 de dezembro declarou guerra aos Estados Unidos”.¹⁰³

A Declaração de Guerra Alemã aos Estados Unidos da América foi assinada pelo ministro Joachim von Ribbentrop. Ela elucida as razões militares que levaram os nazistas a visualizar os norte-americanos como uma ameaça real às suas pretensões bélicas.¹⁰⁴ A declaração de guerra não foi surpresa para o Alto Comando de *U-boot*, pois o Almirante Dönitz e seu estado-maior achavam que ela seria inevitável. Os planos para Operação Rolo-Compressor ou Paukensschlag já estavam prontos, e a 25 de dezembro seis *U-boots* partiram para a travessia do Atlântico a fim de atacarem a marinha mercante americana. Os Estados Unidos mantivera contato estreito com a Marinha Real Britânica, que colocou à disposição daquela, todos os relatórios sobre táticas antissubmarino. Não obstante, a violência da Paukenschalag pegou a Marinha Americana completamente de surpresa, e certa falta de preparação levou a uma perda de 500 navios nos primeiros seis meses.¹⁰⁵ Era o começo da Guerra do Atlântico na América do Norte.

Nas praias da Flórida e de Long Island, os alemães executaram um dos mais ambiciosos planos de sabotagem da Segunda Guerra Mundial. Dessa vez, a operação militar denominada “Pastorius”, que consistia no desembarque de espões na costa leste dos Estados Unidos. De acordo com Lawrence Elliott, as suas investigações históricas somente se materializaram porque o Departamento de Justiça dos Estados Unidos, à instância de *The Reader's Digest*, deixou de considerar documentos secretos as 3000 páginas de depoimentos

¹⁰³ PRESTON, op. cit, p.37

¹⁰⁴ A declaração de guerra da Alemanha para os Estados Unidos: O Governo dos Estados Unidos tendo violado da maneira mais flagrante e de modo crescente todas as regras da neutralidade a favor dos adversários da Alemanha e sendo continuamente culpado da mais severa provocação à Alemanha desde a explosão da guerra Europeia, provocada pela declaração de guerra Britânica contra a Alemanha em 3 de setembro de 1939, finalmente recorreu ao uso de atos militares de agressão. Em 11 de Setembro de 1941, o Presidente dos Estados Unidos declarou publicamente que tinha ordenado à Marinha Americana e Força Aérea a atirar imediatamente em qualquer navio de guerra Alemão. Em seu discurso de 27 de outubro de 1941, ele mais uma vez afirmou explicitamente que sua ordem estava em vigor. Agindo sob essa ordem, navios da Marinha Americana, desde o início de setembro de 1941, atacam sistematicamente as forças navais Alemãs. Assim, destróieres americanos, como por exemplo, o Grerr, o Kearney e o Reuben James, abriram fogo em submarinos Alemães conforme o plano. O Ministro da Marinha Americana, Sr. Knox, confirmou que destróieres americanos atacaram submarinos Alemães. Além disto, as forças navais dos Estados Unidos, sob ordens de seu Governo e contrarias às leis internacionais tratam e apreendem navios mercantes Alemães nos mares como se fossem navios inimigos. O Governo Alemão, portanto, estabelece os seguintes fatos: Embora a Alemanha tenha aderido estritamente às regras da justiça internacional em suas relações com os Estados Unidos durante todo o período da atual guerra, o Governo dos Estados Unidos, a partir de violações primárias da neutralidade finalmente procedeu a atos de guerra contra a Alemanha. O Governo dos Estados Unidos através disso virtualmente criou um estado de guerra. O Governo Alemão, conseqüentemente, cessa relações diplomáticas com os Estados Unidos da América e declara que sob estas circunstancias trazidas pelo Presidente Roosevelt, a Alemanha a partir de hoje também se considera estando em estado de guerra com os Estados Unidos da América. In: RIBBENTROP, Joachim von. Documento Oficial. Declaração de Guerra Alemã aos Estados Unidos da América. Berlim, 11 de dezembro de 1941.

¹⁰⁵ PRESTON, op. cit, p.40.

relativos às incursões dos submarinistas germânicos. Em um artigo intitulado “Hitler tentou invadir os Estados Unidos”, Eliott apresentou a praia enquanto um lugar de perigo, de conspiração e desembarque inimigo. Conforme suas pesquisas,

Foi assim que começou a primeira etapa da Operação Pastorius – o desembarque de uma turma de sabotagem alemã nas costas dos Estados Unidos.

As linhas gerais do plano para paralisar a produção nos estabelecimentos industriais essenciais eram da autoria da Abwehr – a divisão do serviço secreto do Alto Comando Alemão. A organização do plano foi confiada a um brilhante e irascível oficial do serviço secreto, o Tenente Walter Kape, que durante 12 anos fizera propaganda em favor de organizações nazistas de Chicago e Nova York. O plano de Kapper era recrutar alemães que tivessem vivido e trabalhado nos Estados Unidos, homens tão familiarizados com os hábitos e a linguagem dos americanos que pudessem ficar à vontade em qualquer ponto do país.

Pequenas turmas desses homens, intensivamente treinados e fartamente equipados, seriam desembarcados de submarinos. Os pontos em que teriam de agir seriam de antemão determinados. Kape se convencera que os seus homens seriam ajudados por inúmeros teuto-americanos leais à Pátria. Comunicar-se-iam com Kape e entre si por meio de anúncios em linguagem cifrada publicados no Tribune de Chicago. Uma vez montada a rede de sabotagem, Kape entraria furtivamente nos Estados Unidos e passaria a dirigir tudo de um posto de comando em Chicago.¹⁰⁶

De esporádicos ataques navais ao permanente Estado de beligerância, as bordas do Atlântico Sul também se tornaram um importante campo de batalha no tempo da Segunda Guerra Mundial. Da costa da África até a América do Sul, novas investigações históricas se voltaram para este espaço marítimo e descobriram eventos militares ainda pouco estudadas no âmbito acadêmico, mas já bastante pesquisadas por militares brasileiros e estrangeiros. Entender a Batalha do Atlântico na perspectiva dos africanos, e latino-americanos, significou adentrar nas áreas periféricas dos principais teatros de operações militares.

Importa sublinhar, para concluir, que dentro de uma “escala mais ampla”, a evacuação de Dunquerque evidenciou que nenhuma embarcação deve ser desprezada em tempo de guerra. Numa “escala meso”, por sua vez, quando os japoneses passaram a confiar em pequenas jangadas e embarcações costeiras para o transporte de cargas, os grandes barcos americanos ficaram sem algo.¹⁰⁷ E por fim, numa “escala micro”, os brasileiros de Sergipe e da Bahia, utilizaram canoas, saveiros e iates para resgatar os naufragos no mar ou nas praias, e transportaram-nos para as cidades e hospitais. Em tempos de alta tecnologia naval, pequenas embarcações também fizeram a diferença pelo mundo.

¹⁰⁶ ELLIOTT, Lawrence. Hitler tentou invadir os Estados Unidos. In: *História secreta da última guerra* (Seleções do Reader’s Digest). Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962.

¹⁰⁷ PRESTON, op. cit., p. 50.

1.2 – A COSTA ATLÂNTICA DAS AMÉRICAS: NOVA ROTA DOS U-BOATS

Quando a Segunda Guerra Mundial começou, na manhã de 3 de setembro de 1939, os submarinos britânicos e alemães estavam a postos. Estes tinham ordens estritas de não se desviarem das normas internacionais. Pode parecer um tanto quixotesco que Adolf Hitler insistisse na observância de tais normas depois de violar quase todas as regras da lei internacional, mas ele estava bem consciente de como era importante não dá à opinião americana o pretexto de voltar-se contra a Alemanha. Os resultados foram inesperados, sobretudo porque os principais beneficiários dessa política, os britânicos, não esperavam que ela fosse seguida¹⁰⁸.

Em 7 de setembro de 1939, após a invasão das tropas nazistas ao território polonês, o mundo se viu às voltas com outro confronto europeu. Nesta época, as repúblicas do continente americano se intitulavam de Hemisfério Ocidental e defendiam a neutralidade diante da guerra europeia. Era preciso manter as operações militares distantes das Américas. Com base na experiência do confronto mundial anterior, elas sabiam que somente um inimigo vindo do Oceano Atlântico ou do Pacífico poderia atingi-las.

Em virtude deste clima de insegurança generalizado e preocupado com as operações navais nas águas do Atlântico, o governo brasileiro fez uma declaração sobre o Mar Continental, onde faz alusão à importância dos mares para a segurança dos Estados americanos. Neste documento sugeriu que se pleiteasse junto aos países beligerantes, absterem-se de atos hostis ou atividades bélicas nas águas adjacentes ao Continente Americano.

É nos oceanos que nos cercam que está a sorte futura de nossas soberanias, porque a proteção das terras americanas não será possível, como no passado, sem a segurança dos seus mares.

O mar, fora das águas territoriais, a três milhas, apenas, de nossas costas, de nossas cidades e até das nossas capitais, não só não é nosso, como nele estamos à mercê de uma ação contrária à livre e pacífica expansão das nossas soberanias, de nossas relações continentais e até de ligações marítimas dos portos e de um mesmo país.

À defesa da integridade territorial continental urge, pois, juntar como parte inseparável do todo político americano a segurança dos mares continentais.¹⁰⁹

Este documento oficial foi apresentado pelo Brasil na Primeira Reunião Consultiva de Ministros das Relações Exteriores, realizada no Panamá, em setembro de 1939. Dentre as suas

¹⁰⁸ PRESTON, op. Cit., p. 24

¹⁰⁹ Declaração sobre o Mar Continental. Documento oficial. 3 de outubro de 1939.

resoluções aprovadas, destacaram-se a criação: 1º) Da Comissão Interamericana de Neutralidade, que teria o papel de avaliar a guerra, além de propor recomendações políticas e militares; 2º) Da Zona de Segurança para as águas atlânticas e pacíficas subjacentes às Repúblicas americanas. Estas medidas se alinhavam a uma conjugação de esforços visando reforçar a soberania das águas costeiras, garantir a integridade territorial e a manter o comércio marítimo ativo.

Acreditava-se que as nações beligerantes enviariam os seus representantes, sendo uma excelente oportunidade para pleitear que elas se comprometessem em não desenvolver quaisquer atos hostis ou de atividades bélicas no mar dentro do limite das águas adjacentes ao Continente Americano. Após intensas discussões entre os diplomatas, foi aprovada Resolução XV, através dela decidiu-se criar uma “Zona de Segurança” para as águas atlânticas e pacíficas subjacentes às Repúblicas americanas, conforme este documento:

Art.1º - Como medida de proteção continental às repúblicas americanas, enquanto mantiverem sua neutralidade, têm o direito indiscutível de conservar livres de todo ato hostil, por parte de qualquer nação beligerante não americana, as águas adjacentes ao Continente Americano, que considerem como de interesse primordial e de direta utilidade para suas relações, quer o referido ato hostil seja praticado de terra, mar ou do ar.

Tais águas adjacentes (exceto as do território do Canadá) terão os limites determinados a seguir: Uma linha loxodrômica do ponto de latitude a 5º N e longitude de 24º W a um ponto de latitude, para o sul, de 20º S, e uma linha loxodrômica até um ponto de latitude 58º S e longitude de 57º W.¹¹⁰

As principais nações beligerantes da época não reconheceram tal resolução continental. Tanto a Marinha Real Britânica quanto a *Kriegsmarine* violaram inúmeras vezes a Zona de Segurança Marítima. A América do Sul, que parecia distante dos conflitos no epicentro europeu, foi gradativamente envolvida pela Batalha do Atlântico. O navio mercante brasileiro *Itatinga* encontrou, em 30 de setembro de 1939, uma baleeira com naufragos do cargueiro inglês *Clement*, destruído por corsário alemão a 70 milhas da costa do Brasil. O caso mais emblemático ocorreu em dezembro de 1939, quando o esquadrão inglês, sob o comando do Almirante Harwood – integrando os Cruzadores *Exeter*, *Ajax* e *Achilles* – promoveu uma verdadeira perseguição ao Cruzador-Encouraçado alemão *Admiral Graf Spee*¹¹¹, violando as águas jurisdicionais do Brasil e do Uruguai. Os embates navais

¹¹⁰ A Zona de Segurança, aprovada pela Resolução XV foi definida pelas nações americanas durante a na Primeira Reunião de Consultas de Ministros das Relações Exteriores, no Panamá, em 1939.

¹¹¹ *Admiral Graf Spee* recebeu alguns impactos, dos quais resultaram mortos e a necessidade de reparos urgentes. Por esse motivo entrou ela no Porto de Montevideú, pedindo, com base na Convenção de Haia, tempo para efetuar tais reparos e reabastecer o navio. O Governo uruguaio negou o prazo pedido de 14 dias, concedendo-lhe somente 72 horas. Os navios ingleses permaneceram em frente à foz do Rio do Prata, então, o comandante

prosseguiram, no dia 12 de fevereiro de 1940, o cargueiro alemão *Wacama* foi afundado pela própria tripulação, a 15 milhas do litoral brasileiro, diante cerco beligerante dos ingleses.

Um espaço de embates entre marinheiros estrangeiros, mas também de refúgio. Os portos brasileiros receberam 26 navios alemães, dez italianos, dois franceses e um polonês, os quais eram vigiados pelas forças da Marinha do Brasil. Era proibido a estes navios mercantes receber a bordo, material bélico, pessoas, provisões ou combustíveis com a intenção de transbordá-los, em alto-mar, para navios de guerra. Havia severa inspeção

Os Aliados, especialmente os ingleses, nutriam grande desconfiança em relação aos reais interesses dos latino-americanos com a guerra. Em comunicação oficial de 21 de janeiro de 1940, a Embaixada britânica informou que, desde o início da guerra, haviam partido da costa leste da América do Sul 25 navios inimigos dos quais dez haviam sido afundados pelas próprias tripulações, seis apresados, e somente nove haviam conseguido escapar à vigilância dos vasos de guerra britânicos.¹¹²

Do litoral do Amapá até o Rio Grande do Sul, acontecimentos navais foram registrados ao longo de 1940, dentro dos domínios atlânticos do Brasil. Eram embates militares entre as unidades navais da *Kriegsmarine* e da Marinha Real Britânica. Embora acordos diplomáticos sobre o mar territorial das Américas fossem assinados e as autoridades políticas questionassem tais embates militares em águas brasileiras, eles continuavam a acontecer de forma esporádica. Paulatinamente a guerra foi se tornando uma realidade para cada república americana.

No dia 7 de dezembro de 1941, o Japão bombardeou a base estadunidense de Pearl Harbor, no Havaí, destruindo aviões e navios e atacou ainda as instalações do Exército e da Marinha em Cavite e Corregidor, nas Filipinas, sendo, em consequência, declarada a guerra entre os Estados Unidos e o Japão e, logo em seguida, com a Alemanha e a Itália. Dois dias depois, Adolf Hitler suspendeu todas as restrições a ataques contra embarcações americanas e no dia 11 de dezembro declarou guerra aos Estados Unidos.¹¹³

A Declaração de Guerra Alemã aos Estados Unidos da América foi assinada pelo ministro Joachim von Ribbentrop. Ela elucida as razões militares que levaram os nazistas a visualizar os norte-americanos como uma ameaça real às suas pretensões bélicas. A declaração de guerra não foi surpresa para o Alto Comando de *U-boat*, pois o Almirante Dönitz e seu estado-maior achavam que ela seria inevitável.

Langsdorff, do Admiral Graf Spee, seguindo as instruções do Alto Comando alemão, desembarcou grande parte da tripulação, afastou-se do porto, mais de seis milhas – e aí suicidando-se dois dias depois em Buenos Aires.

¹¹² GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., p. 261.

¹¹³ PRESTON, op. cit., p.37.

Os planos para Operação Rolo-Compressor ou Paukensschlag já estavam prontos, e a 25 de dezembro seis *u-boats* partiram para a travessia do Atlântico a fim de atacarem a marinha mercante americana. A Marinha Americana mantivera contato estreito com a Marinha Real, que colocou à disposição daquela, todos os relatórios sobre táticas antissubmarinas. Não obstante, a violência da Paukenschalag pegou a Marinha Americana completamente de surpresa, e certa falta de preparação levou a uma perda de 500 navios nos primeiros seis meses.¹¹⁴ O historiador Vagner Camilo Alves, ao analisar a campanha submarina no Hemisfério Ocidental, observou:

Particularmente durante o ano de 1942, a guerra submarina empreendida contra a navegação comercial aliada, em especial aquela realizada em todo o litoral das Américas, foi de um sucesso a toda prova. A costa leste dos Estados Unidos configurou-se como verdadeiro paraíso para os comandantes de *u-boats*, que ali encontram abundância de alvos, juntamente com um completo despreparo da Marinha de Guerra norte-americana no que tangia ao empreendimento de uma guerra antissubmarino eficaz. O resultado disto foi a destruição de um incomensurável volume de navios aliados. Durante o ano de 1942, 8,25 milhões de toneladas foram postas a pique no Atlântico, sendo 6,2 milhões fruto da ação de submarinos. Caso tal taxa fosse mantida nos anos subsequentes, certamente o esforço de guerra aliado estaria comprometido. Não sem motivos, durante a Conferência de Casablanca, em janeiro de 1943, britânicos e norte-americanos deram amais alta prioridade estratégica à derrota da ofensiva submarina alemã no Atlântico.

Os seis meses a partir de meados de janeiro de 1942, data do início da campanha submarina do Eixo nas costas norte-americanas, seriam posteriormente denominados pelos submarinos alemães como “Tempos Felizes”. Durante este período, os *U-boats* concentraram-se na costa atlântica da América do Norte.¹¹⁵

Os norte-americanos ganharam experiência, e assim, emularam os britânicos e aprimoraram suas técnicas de guerra antissubmarino. Ainda segundo Vágner Camilo Alves, um maior número de navios escolta foram adaptados e construídos, e as aeronaves da força aérea de exército e da marinha de guerra norte-americana passaram a patrulhar continuamente o litoral do país.¹¹⁶

As águias americanas impuseram várias baixas aos lobos cinzentos. Dezenas de submarinos foram bombardeados na costa leste dos Estados Unidos. A fim de evitar mais perdas, o Alto Comando dos *U-boats* orientou o deslocamento de algumas unidades para o Mar do Caribe, e depois, o para Atlântico Sul. Da África até a América do Sul, também se registraram memoráveis embates navais. De acordo o historiador naval Antony Preston, se a esquadra de submarinos italianos fosse mais adequada às condições do Oceano Atlântico, seu

¹¹⁴ PRESTON, op. cit., p.40.

¹¹⁵ ALVES, Vágner Camilo. O Brasil e a Segunda Guerra Mundial: história de um envolvimento forçado. São Paulo: Loyola, 2002.

¹¹⁶ Idem

reforço aos u-boats teria sido decisivo.¹¹⁷ O Almirante Karl Dönitz, por sua vez, sustentava na época da guerra, que os italianos deveriam ter a capacidade para cuidar do Mar Mediterrâneo por si próprios.

A evolução tecnológica dos submarinos e a ambição das nações beligerantes imergiram as populações litorâneas das Américas, em diferentes níveis de evolução sociocultural, em uma situação extrema: guerra submarina. De canoieiros até o mais sofisticado marinheiro, o medo desnaturalizou o mar e a necessidade de sobrevivência estimularam estes homens a encará-lo. A engenharia naval possibilitou a modernização dos navios de guerra e a ampliação do seu raio de atuação. Então, os submarinos de 500 toneladas podiam operar durante três semanas em águas da América do Norte e os de 700 toneladas pelo mesmo período nas Caraíbas; onde encontraram alvos preciosos, pois a Grã-Bretanha obtinha os seus recursos no petróleo de Aruba e Curaçao, do México e da Venezuela.¹¹⁸

Do largo do Canadá até o Mar das Guianas, uma imensa área oceânica se tornou uma região de caçada feroz para os lobos cinzentos. Era a abertura de uma novíssima área de *front* dentro da Batalha do Atlântico: “o teatro de operações americano”. A princípio, as investidas se concentraram na costa leste dos Estados Unidos, onde a navegação comercial ainda era realizada por embarcações isoladas, muitas das quais latino-americanas.

Os submarinistas alemães costumavam repousar durante o dia, no fundo, e à noite operavam em pontos focais próximos de *Hampton Roads* e do *Cabo Hatteras*, procurando obter um melhor rendimento para os seus estoques de torpedos. Utilizavam também seus canhões na falta daqueles, principalmente contra os petroleiros. Era um espetáculo comum ver-se de terra as explosões, os incêndios e em seguida o desaparecimento de navios.¹¹⁹

A maioria dos navios mercantes foi atacada em mar aberto e distante do continente. Contudo, alguns torpedamentos navais se deram tão próximo à costa e à luz do dia, que podiam ser vistos da praia. Os habitantes das ilhas do Caribe, e de Morro de São Paulo, na Bahia-Brasil, conseguiram ouvir uma forte explosão seguida pelo surgimento de uma grossa coluna de fumaça e pelo rápido desaparecimento do navio na linha d’água. Era um espetáculo de intensa dramaticidade, que marcou a memória coletiva dos praianos. Estes nunca se esqueceram do que testemunharam e muitos temiam até encarar viagens costeiras com o oceano coalhado de submarinos hostis.

¹¹⁷ PRESTON, op. cit., p. 34.

¹¹⁸ BELOT, R. *A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)*. Rio de Janeiro: Record. Sd

¹¹⁹ Idem

A população civil da América Latina, no entanto, não assistiu indiferente aos acontecimentos militares. O sistema de defesa passiva foi adotado em todo o continente sob a orientação estadunidense. Além de implantar o esforço de guerra do Hemisfério Ocidental em campanhas nacionalistas: arrecadação de metais, comercialização de bônus de guerra, doação de suprimentos (cabeças de gado, sacas de café, açúcar etc), alistamento militar e vigilância costeira pelos pescadores.

Existe uma farta documentação civil-militar sobre a Guerra do Atlântico na América do Norte e do Mar do Caribe, áreas marítimas onde apenas um submarino foi capaz promover um grande estrago. Normalmente, os fatores que limitavam a ação dos *u-boats* eram o número de torpedos e a fadiga da guarnição, bem menor nas costas dos Estados Unidos e no Mar das Caraíbas que nos estafantes ataques a comboios escoltados do Atlântico Norte. No início, a costa americana foi considerada o paraíso dos submarinos, segundo a expressão de um prisioneiro alemão.¹²⁰

Longe de suas tocas europeias, os lobos cinzentos logo se adaptaram à realidade costeira das Américas e concederam tons tropicais à Segunda Guerra Mundial. Áreas caribenhas e sul-americanas famosas pelas histórias de piratas ingleses e corsários franceses tornaram-se o terreno predileto da ofensiva alemã.

Em março a ofensiva decresceu nas Antilhas, porém recrudesciu nas costas dos Estados Unidos e, em abril, atingiu-se o recorde de 94 navios afundados, correspondendo a 500.000 toneladas. Em Washington reinava inquietude. Os americanos percebiam que sua falta de preparo para enfrentar a ameaça submarina alemã era tão grande quanto a existente face à ameaça japonesa no Extremo Oriente. Justo é reconhecer que os Estados Unidos trataram da ajuda à Grã-Bretanha e à Rússia antes da sua própria defesa. (...)

A ofensiva alemã prosseguiu ainda conservando a costa americana como terreno predileto por toda a primavera e uma parte do verão. Doenitz não esperava tanto e mais tarde afirmou que se surpreendeu com a demora da Marinha americana em se tornar eficiente naquela zona. De janeiro a julho de 1942, os aliados perderam, considerando todas as regiões, 500 navios correspondendo a doisa milhões e meio de toneladas; desse total 142 era petroleiros (um milhão de toneladas).¹²¹

Na medida em que se espalhavam os *u-boats* mais naufrágios eram registrados. 1942 foi o auge da Guerra do Atlântico. Em 1º de abril, o Almirante Raeder apresentou um relatório a Adolf Hitler, onde demonstrava as áreas de atuação da *U-Bootwaffe*, que compreendia 285 submarinos, dos quais 125 operacionais e os outros em experiência ou adestramento. Os 125 em atividade contra o inimigo estavam assim distribuídos:

¹²⁰ BELOT, op. cit., Sd

¹²¹ Idem

Oceano Ártico: 19 submarinos, dos quais 14 no mar.
 Oceano Atlântico: 81 submarinos, estando 45 nas costas americanas ou no Atlântico Norte, 2 no Atlântico Sul e 34 em bases francesas.
 Mediterrâneo: 20 submarinos, dos quais 7 no mar.
 Alemanha: 5 submarinos.¹²²

A leitura deste trecho do relatório permitiu perceber uma concentração de u-boats no Atlântico Norte. Contudo, já indicação deles no Atlântico Sul, a princípio na costa africana e, depois, para a América do Sul. A nova logística militar dos alemães e o aprimoramento da guerra antissubmarino dos Estados Unidos foram fatores determinantes, como já se disse, para a *Kriegsmarine* enviar unidas de sua frota para as águas sul-atlânticas.

1.3 – A BORDO DO VAPOR JACEGUAY: VARGAS NA BAHIA E SERGIPE

Quem foi Getúlio Vargas, na definição de seus traços psicológicos, de sua vida familiar, de suas ideias e, principalmente, de suas ações políticas? Um ser dissimulado, que escondia seus propósitos e ambições, ou apenas um personagem reservado? Um homem acossado por ameaças reais ou imaginárias, ou um governante seguro de seu poder? Um ditador fascista, ou um político pragmático que agia de acordo com as condições de sua época? Um benfeitor dos trabalhadores e dos “humildes”, ou um manipulador das grandes massas? Estas teias de questões foram abertas pelo historiador Boris Fausto, em seu livro *Getúlio Vargas*, onde traçou o seu perfil biográfico. E continua: “as respostas a estas e muitas outras perguntas não são simples, mas trilhar o caminho da combinação das alternativas propostas, evitando o maniqueísmo, nos levará a conhecer melhor a figura de Getúlio”.¹²³ Para compreender o seu estilo de fazer política, em seus anos iniciais no poder, resolveu-se aqui acompanhar a sua incursão aos estados nortistas.

O *Almirante Jaceguay*, vapor da Lloyd Brasileiro, deslizava as águas do litoral norte do Espírito Santo com destino à Bahia de Todos os Santos. Era uma excursão oficial pelos estados nortistas, levando a seu bordo, o então chefe do governo provisório, o senhor Getúlio Vargas e a sua comitiva de ministros. Mais do que conhecer o Brasil, ele traquinava deixar “permanente” o que deveria ser “provisório”, para concretizar tal intento, precisaria formar uma ampla base de apoio, nem que para isso precisasse beijar a mão dos coronéis nortistas.

¹²² BELOT, op. cit., p. 193.

¹²³ FAUSTO, Boris. *Getúlio Vargas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 13.

Somente com ampla sustentação seria possível encontrar meios constitucionais de legalizar o seu governo golpista.

No dia 24 de agosto de 1933, registrou nas páginas do seu diário, de maneira sucinta, as impressões das paisagens costeiras adjacentes, e, até, de um encontro inusitado com o dirigível alemão *Graff Zeppelin*¹²⁴. Conforme as suas palavras, pela manhã “mar sereno e viagem tranquila. À tarde, passou por nós o *Zeppelin*, fazendo linda manobra sobre o navio e descendo por uma corda uma cesta com duas bandeiras, uma alemã e outra brasileira, duas garrafas de vinho do Reno e uma mensagem de saudação do Dr. Hugo Eckner”.¹²⁵ Este engenheiro aeronáutico alemão foi uma personalidade central no desenvolvimento do dirigível, já havia empreendido outras travessias oceânicas para as Américas, a Antártica e outras partes do globo. O nome “Eckner” se tornou símbolo ou sinônimo do *Zeppelin*.

Diante do moderno dirigível e do presente germânico, o presidente Getúlio Vargas resolveu presentear aos jornalistas a bordo com uma das garrafas, um gesto de simpatia que surpreendeu a todos. Diante da dificuldade de vinte e cinco repórteres beberem uma garrafa de vinho, foi sugerido e aceito pelos presentes, obter a aquiescência que a outra seria oferecida ao próximo anfitrião, Juracy Magalhães¹²⁶, então interventor federal da Bahia. Para

¹²⁴ A costa do Brasil foi estudada detalhadamente pelos cientistas alemães no limiar dos anos de 1930, quando representantes da Companhia Luftschiffbau Zeppelin vieram escolher uma área apropriada para pouso e abrigo dos Zeppelins. Após meticolosos estudos climáticos, direção dos ventos, velocidade e também possibilidade de meios de transporte, foi escolhida a área próxima à Baía de Sepetiba, no Rio de Janeiro. Os dirigíveis vindos de Frankfurt deveriam seguir a linha costeira do Brasil, área mais povoada, pois as suas cidades poderiam dar suporte diante de alguma situação emergencial. A passagem do Zeppelin sempre foi lembrada pelos brasileiros do litoral, pois o seu voo silencioso, as suas proporções gigantescas e o seu formato despertavam um misto de encantamento e de medo. Pequenas comunidades de Sergipe e da Bahia ficavam apavoradas diante do “Charutão” ou “Demonião”. O susto era tanto que alguns praieiros se escondiam dentro de suas casas de palhas ou até mesmo no meio da Mata Atlântica. Enfim, era uma maravilha da engenharia aérea alemã.

¹²⁵ VARGAS, Getúlio. *Diário* (1930-1936). Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995. Volume I.

¹²⁶ Juracy Montenegro Magalhães nasceu em Fortaleza (CE), em 1905. Iniciou sua carreira no 23º BC, em sua cidade natal. Em 1923, matriculou-se na Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro. Em 1927, retornou ao 23º BC, de onde passou a oferecer apoio aos oficiais tenentistas foragidos no nordeste. Em 1930, servia no 22º BC, na capital paraibana, quando deu abrigo em sua casa a Juarez Távora, designado comandante militar da revolução no Nordeste. Por designação de Juarez, assumiu o posto de lugar-tenente de José Américo de Almeida, o chefe civil do movimento na região. De sua guarnição na capital paraibana deu início à revolução no Nordeste, horas depois do movimento ter se iniciado em Porto Alegre e Belo Horizonte. Logo a seguir dirigiu-se a Recife onde, em nome de Juarez Távora, empossou Carlos de Lima Cavalcanti no governo daquele estado. Em seguida, participou de combates contra as forças legalistas nos estados de Sergipe e Bahia. Em setembro de 1931 foi nomeado por Vargas interventor federal na Bahia, estado em que a revolução contava com poucos adeptos. Em 1932 reprimiu manifestações de solidariedade aos constitucionalistas de São Paulo, então em confronto armado com o governo federal, promovidas por estudantes em Salvador. Para vencer as forças políticas que exigiam um interventor baiano e civil, passou, habilmente, a desenvolver contatos junto a coronéis do interior, o que lhe possibilitou consolidar sua liderança à frente da política estadual. Em 1933, fundou o Partido Social Democrático (PSD) da Bahia, legenda que obteve ampla vitória nas eleições para a Assembleia Nacional Constituinte, realizadas em maio daquele ano. Da bancada do PSD baiano saiu o líder da maioria na Constituinte, o deputado Medeiros Neto. No ano seguinte, deu apoio a Vargas na eleição presidencial indireta realizada pelos deputados constituintes. Ainda em pleito indireto, em abril de 1935 obteve da Assembleia Constituinte estadual o mandato de governador constitucional. Durante seu governo, tomou medidas repressivas contra as atividades da Aliança

a nomeação de interventores para os estados brasileiros, em geral, o governo recrutou homens de sua confiança junto à oficialidade de jovens revolucionários, do chamado movimento tenentista. Mais tarde, também foram designados a outras funções públicas: ministros, chefes de departamento, juízes do Tribunal de Segurança Nacional, etc.

À noite, após o serviço de jantar a bordo, o senhor Getúlio Vargas esteve no convés, a passeio, em palestra com os jornalistas, contando suas anedotas. Mais do que agradá-los com vinho e piadas, Vargas apresentava um estilo personalista novo aos olhos da imprensa, um presidente que mesclava carisma, emoção e seriedade. Era o raiar da política populista, e, assim, ao visitar um estado após o outro, o seu governo tido como “provisório” criava raízes e evidenciava seu interesse de permanecer no poder. Duas garrafas de vinho, duas bandeiras amigas, dois países em crescimento e vários acordos econômicos mútuos. À época, os alemães brindavam, na verdade, o reestabelecimento da sua política internacional, especialmente com as nações da América Latina.

Dentro deste contexto regional, o Brasil também se tornou um importante parceiro comercial da Alemanha Nazista. A princípio foi desenvolvida entre ambos, uma “relação de compensação”, um tipo de comércio que consistia na “troca de produtos, sem necessidade de intermediação de moedas fortes como a libra ou o dólar, escassas tanto na América Latina quanto na própria Alemanha”.¹²⁷ Gradativamente, a esfera de influência dos alemães sobre o Brasil varguista se ampliou para o setor de transporte, indústria, militar e educação. Nas principais cidades brasileiras, a exemplo de Salvador, havia vários empreendimentos teutos nos anos de 1930. Estes acordos e outras realidades socioeconômicas fizeram o Presidente Vargas conhecer mais de perto, o país que governara especialmente os estados nortistas.

Por volta das 17 horas, o Almirante *Jaceguay* se aproximou da Baía de Todos os Santos¹²⁸, onde logo foram avistados os aviões da Esquadilha da Marinha do Brasil, que

Nacional Libertadora (ANL), frente de esquerda de caráter antifascista da qual participava seu irmão, Eliézer Magalhães, e contra a Ação Integralista Brasileira (AIB). Ao mesmo tempo, opôs-se às pretensões de Vargas de continuar à frente do governo federal após o término de seu mandato constitucional. Nesse sentido, buscou articular-se com governadores de outros estados a fim de barrar o projeto continuísta do presidente. Quando esse se concretizou, com a implantação da ditadura do Estado Novo em novembro de 1937, demitiu-se do governo da Bahia, retornando ao Exército. Retomou as atividades políticas apenas no final do Estado Novo, quando passou a se articular aos setores de oposição ao regime. Ver: *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930*. Rio de Janeiro: Editora da FGV-Fundação Getúlio Vargas, 2001.

¹²⁷ MOURA, Gerson. *Sucessos e ilusões*. Relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 1991, p. 4.

¹²⁸ Se houvesse alguma urgência extrema, a carta náutica e o prático local indicariam ao piloto do *Almirante Jaceguai* o trajeto mais seguro dentro da baía até a borda, na região de atracagem. O porto de Salvador chegou a ocupar um papel de destaque na história da América Latina, tanto que ficou conhecido internacionalmente como o “Porto do Brasil”. As bordas da Baía de Todos os Santos representavam a melhor expressão do mundo tropical e os baianos, por sua vez, traziam em si as marcas das singularidades híbridas, marcas estas que sempre chamaram a atenção dos viajantes oceânicos. Enfim, como dizia a marujada forasteira, o cais soteropolitano era

realizaram manobras de boas vindas. Quando se atravessou a Amaralina, vieram ao seu encontro dois barcos da Navegação Bahiana. Um deles trazia o capitão Juracy Magalhães e seus secretários, e outro, os homens da casa civil e militar. Do oceano Atlântico até área urbana, o navio presidencial necessitava transpor a boca estreita e adentrar o pequeno golfo, mas que se alargava à medida que adentrava para as águas interioranas. Ao longo do trajeto, foi comboiado por vários tipos de embarcações de pequeno e médio porte. Os tripulantes e os seus ilustres passageiros do Almirante *Jaceguay* já podiam vislumbrar a cidade alta. Quanto mais se aproximava do porto mais a cidade baixa se deixava ver. Finalmente às 17: 20, o vapor encostou, atracando no armazém IV, das Docas.

O presidente Getúlio Vargas pisou em solo baiano diante de grande euforia popular. De acordo com a imprensa carioca, “mais de 10 mil pessoas aclamaram, no cais, o nome do ditador Sr. Getúlio Vargas, por ocasião do desembarque de sua excelência”.¹²⁹ Tanto a polícia quanto o exército tiveram trabalho em conter a multidão, que euforicamente ameaçava romper o cordão de isolamento. O povo baiano se comprimia no desejo de saudar o chefe da nação. As imediações do porto estavam embandeiradas, curiosos apareciam no cimo dos prédios e as bandas musicais do Exército e da Polícia Militar tocavam solenemente músicas cívicas. O capitão Juracy Magalhães, não perdeu tempo, acompanhado pelos seus secretários de governo, galgou, rapidamente, a prancha principal do navio Lloyd, indo ao encontro do ilustre visitante, que foi saudado, ao desembarcar, em nome da Bahia. Ainda de acordo com a imprensa da época:

A chegada foi linda (...). O Sr. Getúlio Vargas toma a palavra, fazendo-se grande silêncio, e diz uma saudação ligeira, mas impressionante. Lembra que saltando na Bahia, o primeiro Estado do norte na excursão que realiza a esta região, é grande a sua honra de ver o povo de Salvador em festa. A tradicional cidade se impõe à admiração pelo seu carinho à arte.¹³⁰

A cidade de Salvador fez uma bela solenidade para recepcionar o governante provisório. Tanto a imprensa carioca quanto a baiana não sabiam direito como se referir ao ilustre gaúcho. O tom político do jornal ditava a forma de denominá-lo: “revolucionário”, “ditador”, “chefe da nação”, “patriota”, “nacionalista”, enfim, “presidente da república”. A passagem meteórica dele pelos estados nortistas honrou as elites urbanas e alegrou a alma do povo. A ação política do presidente Vargas tomou como referência e fonte de legitimidade o cidadão comum dos grandes centros urbanos, cujos interesses ele pretendia representar. Os

“um bom lugar de descanso”, “um refúgio nos trópicos”, “uma terra de prazeres exóticos”, “um paraíso na América do Sul”, enfim, “um ponto de encontros e desencontros”.

¹²⁹ Correio da Manhã. Rio de Janeiro-RJ, 26 de agosto de 1933, página 1.

¹³⁰ Idem

estivadores, os comerciantes, os industriais, os agricultores, enfim, os jornalistas, a comitiva presidencial desenvolveu uma conscientização política fundada no aliciamento das classes sociais e na simpatia do povo.

Apesar da festança, vale assinar que nem todo baiano era simpatizante do varguismo. Havia em Salvador, por exemplo, fortes representantes do coronelismo oligárquico, da militância comunista e do catolicismo reacionário. Normalmente os seus opositores nutriam uma postura mais crítica, pois viam na imagem do presidente um homem oportunista e interesseiro. Contudo, também havia os políticos e as instituições leais ao governo, que promoveram uma festividade para recebê-lo. Com vistas à obtenção dos resultados políticos desejados.

Em tempos de república, raros foram os presidentes brasileiros que empreenderam uma excursão oficial pelo seu país. Envolvidos pelo espírito cívico-patriótico, os soteropolitanos gritavam “Salve a Getúlio Vargas, o presidente do Brasil”. A receptividade dos baianos foi digna de nota. “Chegamos à cidade de Salvador diante de grande e entusiástica recepção popular até o Palácio da Aclamação, em companhia do interventor federal Juraci Magalhães. Recepção oficial, ceia e passeio de automóvel. Recolhemo-nos para repousar”.

A cidade de Salvador tinha, como outras brasileiras da época, sérios problemas urbanos a resolver. Um deles foi o abastecimento de água, o serviço era precário e só atingia a poucos. A geografia urbana da capital baiana, o crescimento desordenado da cidade e a falta de investimento em infraestrutura hídrica potencializavam ainda mais o problema. As penas de Getúlio Vargas registraram, em 26 de agosto de 1933, esta deficiência. Como “não havia água para o banho no Palácio da Aclamação. Pela manhã, fui para o Jaceguai cortar o cabelo, tomar banho e mudar de roupa”. Após tantas visitas e viagens costeiras, Vargas afeiçãoou-se ao navio oficial como se fosse seu lar temporário. Arrumado e bem mais disposto, regressou ao palácio, “sai com o interventor Juraci Magalhães para as visitas combinadas: a repartição de estatística, Casa dos Expostos, Catedral e Igreja de São Francisco, Instituto Nina Rodrigues”. Após o almoço e a cesta, ele prosseguiu em comitiva oficial para o 19º Batalhão dos Caçadores, onde dialogou demoradamente com o General-de-brigada Colatino Marques, o então comandante da 6ª Região Militar do Exército. E ao fim da tarde, com o clima mais ameno, foi apresentado às obras do Instituto de Cacau, onde também ouviu reivindicações dos empresários em relação à crise da cacauicultura, solicitando ações mais enérgicas do governo federal. Após um dia intenso, o presidente foi orientado a repousar imediatamente, pois a sua agenda do outro dia se iniciaria na madrugada.

Em 27 de agosto, o Presidente Getúlio Vargas acordou bem cedo, por volta das 04 horas da madrugada. Era preciso tomar o vapor da Companhia Baiana, ainda na maré alta, e nestas condições seguir, viagem tranquilamente pelo interior da Bahia. Das águas abrigadas da baía para a foz do Rio Paraguaçu, o pequeno vapor seguiu o trajeto marítimo-fluvial para atingir os municípios ribeirinhos, e, depois, os do agreste. Em apenas dois dias, o Presidente Getúlio Vargas circulou por várias cidades, onde a breve passagem foi eternizada em solenidade de inaugurações, nos monumentos em praças públicas e nas obras de memorialistas. Da barragem de Paraguaçu até o estilo de moradia simples do povo, dos prefeitos progressistas até as dificuldades dos operários, um novo Brasil se descortinava aos seus olhos. Eis o seu itinerário e impressões:

Estivemos em Cachoeira, São Félix, São Gonçalo e Feira de Santana, onde pernoitamos. No dia 28 partimos, passando por Oliveira e chegando a Santo Amaro, onde almoçamos, regressando, à noite, à capital.

Em toda a parte, um acolhimento fidalgo, manifestações, festas, banquetes. Uma alegria espontânea do povo, uma curiosidade cheia de simpatia. Vimos relíquias de arte religiosa, documento da história, fábricas, usinas, zonas de fumo e zonas de cana-de-açúcar, a grande barragem do rio Paraguaçu, que fornece energia à capital e outras cidades do interior – 120 milhões de metros cúbicos de água, 9 mil quilowatts, 40 mil cavalos-vapor.

Os prefeitos são todos homens cultos, progressistas, dedicados ao serviço público. O interventor Juraci Magalhães, solícito, atencioso, conhecendo a todos, interessando-se por tudo, goza de justo prestígio. Há, realmente, interesse pela administração, pelos melhoramentos materiais, etc. O operariado, o trabalhador rural, porém, ainda geralmente mal alimentado, mal vestido e morando em casinholas sem conforto, quando não em verdadeiras ruínas.

Quanto a mim, ainda não refeito do desastre da estrada de Petrópolis, com os pés e pernas inchados pela movimentação excessiva, trôpego, esquecido das coisas, sem aquela segurança antiga, apesar do coro de louvores, começo a duvidar de mim, a pensar que o melhor seria recolher-me a um retiro silencioso para descansar.

À noite, despedida da Bahia, um grande banquete foi oferecido pela Associação Comercial, na sua sede. Pronuncio o primeiro discurso que trouxe do Rio de Janeiro.¹³¹

Às 16 horas, de 29 de agosto de 1933, os excursionistas despediram-se de Salvador, o novo destino deles era a cidade de Aracaju, capital de Sergipe. Desta vez prosseguiram viagem a bordo do trem da Este Brasileiro, que atravessou os municípios do extremo norte baiano até finalmente cruzar o Rio Real. Menor estado da federação, Sergipe sempre despertou a curiosidade do Presidente Vargas, também por ser a terra de homens de sua

¹³¹ WYNNE, J. Pires. Augusto Maynard. In: *História de Sergipe* (1930 – 1972). Vol. II. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973.

confiança, que transitaram do movimento tenentista para o seu governo provisório, a exemplo do então interventor federal, Augusto Maynard Gomes.¹³²

No dia 30 de agosto, à tarde, as autoridades da cidade de São Cristóvão comunicaram ao Palácio Olímpio Campos que comitiva presidencial já partira para Aracaju. Chegou à capital sergipana por volta das 15 horas, na antiga Estação da Este Brasileiro, sendo ali recebido festivamente por políticos locais, militares e grande massa popular. De acordo com Pires Wynne, recebera, ao chegar, continência das Forças Armadas sediadas em Sergipe, e uma esquadrilha de aviões fizera evoluções, pousando depois no campo de aviação de Porto d'Anta, ao norte da Capital.

Em companhia do Interventor Augusto Maynard Gomes, do ministro José Américo e do capitão Amaro Silveira, Getúlio Vargas visitou, andando a pé, alguns pontos do centro comercial. Dizem alguns aracajuanos, que por sua indicação do ilustre visitante, a Rua do Barão passou a se chamar João Pessoa. Por volta das 16 horas, Getúlio Vargas assistiu ao desfile de estudantes, de bandas musicais e de tropas militares. Após as solenidades festivas, finalmente almoçou em companhia dos ministros José Américo e Juarez Távora e do general Góes Monteiro.

À noite, após o baile festivo, o interventor Maynard falou aos repórteres sobre a candidatura de Getúlio Vargas à presidência constitucional da República e declarou-se absolutamente favorável à mesma, pois entende que a brilhante orientação que o Sr. Getúlio Vargas vai dando aos vários problemas nacionais.¹³³ Falou ainda, sobre outros assuntos, afirmando que tinha sido excelente a solução dada pelo governo provisório ao chamado caso de São Paulo. Convém esclarecer, que a derrota dos paulistas se tornou um trunfo, na medida em que serão eleitos mais tarde, representantes estaduais para formar a Assembleia Nacional Constituinte.

Em resposta às palavras de Augusto Maynard Gomes, Getúlio Vargas acentuou que Sergipe, o menor Estado da Federação, era, entretanto, compensado pelo brilho das inteligências que produziu, a exemplo de Tobias Barreto, Fausto Cardoso, Silvio Romeno e Gumercindo Bessa. Que sua impressão inicial era que o estado gozava de paz e

¹³² Nasceu no município de Rosário do Catete-SE, em 16 de fevereiro de 1886. Após cursa o ensino secundário no Atheneu II, ingressou na Escola Técnica de Realengo, no Rio de Janeiro (então distrito federal), assentando praça em 1902. Seguiu assim a carreira militar, tornando-se revolucionário tenentista de 1922, em Sergipe, e de 1930, em Minas Gerais. Quando Getúlio Vargas conquistou o poder, nomeou-lhe Interventor Federal de Sergipe (1930-1933), depois Juiz do Tribunal de Segurança Nacional (1937-1942) e novamente, Interventor Federal de Sergipe (1942-1945).

¹³³ Correio da Manhã. Rio de Janeiro-RJ, 1 de setembro de 1933, página 3.

desenvolvimento. Concluiu a sua fala no Palácio Olímpio Campos fazendo votos pela maior prosperidade do estado. Em diário anotou as seguintes impressões sobre Sergipe.

No Sergipe, como ocorrera na Bahia, festivamente recebidos pelas populações – flores, vivas, hinos, discursos e foguetes. Sergipe, um pequeno estado bem administrado, dirigido pelo interventor Augusto Maynard, homem dedicado, enérgico e circunspecto. O Governo Provisório, por intermédio do ministro da Viação, está fazendo aí algumas obras de grande alcance para o progresso do estado: a ponte do Serigi, e o auxílio para as estradas de rodagem. Principais produtos de comércio e exportação: açúcar, algodão, fumo, cocos e sal. É preciso desobstruir a barra do Serigi – ou Sergipe – para facilitar a navegação.¹³⁴

Desobstruir a barra do Serigi era uma antiga reivindicação dos agricultores, comerciantes e industriais de Sergipe Del Rey. Antes da cidade de Aracaju surgir em 1855, os naufrágios já eram constantes na embocadura fluvial. Ao longo das primeiras décadas do século XX, vários recursos públicos e privados foram gastos para manter ativa a linha de navegação para a capital sergipana. Dragagens de bancos de areias, modernização das pontes de acostamento, sinalização do trajeto marítimo-fluvial, aquisição de rebocadores, reforma na torre de Atalaia e a organização da Associação dos Práticos de Sergipe¹³⁵. Com a crescente circulação de navios a vapor do Brasil e do exterior no estuário do Rio Sergipe, os problemas navais agravaram, pois os naufrágios e os encalhes tornaram-se frequentes.¹³⁶

De acordo com o parecer da Marinha do Brasil, a barra de Aracaju sempre foi considerada uma área perigosa para os navios.¹³⁷ Contudo, de maneira irresponsável, alguns políticos e empreendedores insistiam em dizer que qualquer navio do mundo se sentiria a vontade nas águas do Rio Sergipe e batalharam durante décadas para manter ativa o comércio fluvial-marítimo para Aracaju. Não causa estranhamento, o pedido dos sergipanos em desobstruir a barra do Serigi. Getúlio Vargas ouviu a tudo e anotou esta urgente necessidade em seu diário. O brasileiro, em geral, e o sergipano, em particular, podem desprezar um agrado, porém não resistem às promessas e aos encantos do Executivo, seja ele Prefeito, Governador ou Presidente da República.¹³⁸

Na manhã do dia 31 de agosto, a comitiva presidencial acompanhou o interventor federal até o povoado Quissamã, no município de São Cristóvão, onde foram apreciadas plantações de algodão, de cana de açúcar e outros cultivos, assim como as máquinas de

¹³⁴ VARGAS, op. cit, 1995. Volume I.

¹³⁵ “A partir de 1920, o uso da praticagem em todo o litoral brasileiro (exceto na Barra do Rio São Francisco) tornou-se livre (isto é, facultativo), devendo, contudo, ser realizado por práticos reunidos em associações”. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit, p. 20.

¹³⁶ Para saber mais ver: CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. "Um sonho que naufragou": a História Naval de Aracaju. *Cadernos UFS – História*. São Cristóvão, v. 11, p. 37-56, 2010.

¹³⁷ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., p. 356.

¹³⁸ FIGUEIREDO, Arisvaldo. *História Política de Sergipe*. Aracaju: Sociedade Editorial de Sergipe, 1989, p. 25.

beneficiamento de mandioca, milho e etc. Em seguida, inspecionou-se a ponte de Pedra Branca ainda em construção. Esta obra tinha como finalidade ligar a parte norte de Aracaju à parte sul, reduzindo em duas horas a comunicação atual entre as duas margens. O governo varguista mantivera a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, que foi transformada, em 1937, no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ainda no Ministério da Viação. Esse Departamento e seus congêneres estaduais promoveram a abertura e pavimentação de importantes rodovias.

Após a visita da Ponte de Pedra Branca, a comitiva se dividiu. Enquanto Getúlio Vargas e Augusto Maynard Gomes visitaram a Casa da Criança, ainda em Aracaju, uma instituição educacional dirigida pela professora Penélope. Os ministros José Américo e Juarez Távora foram ao interior sergipano, mas precisamente à Usina Central, pouco acima de Riachuelo, passando antes pela cidade de Laranjeiras. A referida usina produzia álcool desidratado e ao seu lado tinha uma fábrica de tecidos, pertencente a mesma firma, notando-se além uma linda capela que despertou a atenção dos excursionistas. Tudo foi visitado rapidamente, ficando acentuada a necessidade da organização sindical da lavoura de cana de açúcar. À tarde, no mesmo dia, foi organizada uma excursão fluvial em lanchas para a visita das obras de abertura do canal de Santa Maria, ligando o vale do Rio Vasa-Barris ao Rio Sergipe. Tratava-se de uma obra importante que provocou francos elogios dos visitantes, estando tal obra a cargo do Ministério da Viação.

A breve passagem de Getúlio Vargas por Sergipe serviu também para a imprensa sergipana inaugurar a sua associação de classe, com a presença dos jornalistas cariocas. Por volta das 16 horas, do dia 31 de agosto, deixaram a capital sergipana a bordo do trem da Companhia Este Brasileira rumo à cidade de Propriá, onde se prosseguiu festas e homenagens à comitiva oficial.

Partindo de Aracaju, chegamos à noite a Própria. Daí regressou o interventor Maynard, e a comitiva passou para bordo do navio da Empresa Peixoto, no Rio São Francisco, que nos levará à cidade de Penedo. A baixa deste rio determinou a mudança do itinerário. Não iremos mais à cachoeira de Paulo Afonso.

À noite, uma turma de músicos e cantores locais deliciou-nos com a exibição de suas habilidades, realmente muito apreciáveis. Deitei-me às 3 horas da manhã, de 31 de agosto de 1933. Estamos já entre a gente de Alagoas.

Após concluir seu itinerário para outros estados nortistas, o presidente Vargas regressou ao Rio de Janeiro a bordo do Graf Zeppelin, sobrevoando o litoral de Sergipe e a sua capital. Convém esclarecer, que o diário do presidente da República, enquanto um documento oficial, não pode ser considerado um registro espontâneo das ocorrências

cronológicas. Ao selecionar o que ele viu, sentiu e fez, além do que se sucedeu, o diário lançou pistas para as alianças políticas construídas e a necessidade de apresentar-se como solução para os problemas do povo. Baianos, sergipanos e alagoanos conviveram com o estilo governista de Getúlio Vargas, que se fundamentava em um personalismo prático e gauchesco.

1.3 – GUERRA NA EUROPA, DITADURA DO BRASIL

Ao irromper a guerra em 1939, o Brasil vivia sob a égide do regime ditatorial de Getúlio Vargas, popularmente conhecido como “Estado Novo”. Um momento de profundas mudanças políticas, econômicas, sociais, culturais e militares no país. Nesta época, o então “Chefe da Nação” concentrou plenos poderes em torno de si, o que lhe permitiu executar as suas vontades através dos decretos-leis. As unidades da federação eram governadas por interventores, homens de confiança escolhidos diretamente pelo presidente. A repressão estadonovista, que havia se direcionado para os membros da ANL – Aliança Nacional Libertadora, reuniu forças contra os camisas-verdes da AIB – Ação Integralista Brasileira.

Com o intuito de perceber como o Estado Novo foi um período marcante na vida dos brasileiros, a historiadora Maria de Lourdes Mônaco Janotti realizou várias entrevistas orais com os paulistas. Através delas, coletou dados inovadores e analisou a memória política, onde percebeu que os entrevistados costumam referir-se a Getúlio como um homem enigmático, sempre aparentando uma bonomia que ocultava uma personalidade fortemente calculista. As impressões sobre Vargas eram contraditórias, mas complementares. Ainda segundo os resultados das suas pesquisas, muitas imagens lembradas foram construídas ao longo dos anos em que esteve no poder e solidificam-se, sem dúvida, durante o Estado Novo, quando os órgãos de propaganda dominaram e invadiram os meios de comunicação. Enquanto os depoimentos de trabalhadores sem credo ideológico declarado referem-se a Getúlio como um homem cordial, de habilidades simples e sensível às necessidades do povo, os militantes políticos preferem qualifica-lo como inteligente e hábil manobrador político¹³⁹. Para Janotti:

O imaginário sobre Getúlio Vargas é tão poderoso que oblitera a ação das demais figuras públicas contemporâneas e mesmo as que lhe são posteriores. Além disso, esse imaginário torna-o centro convergente das explicações construídas sobre o processo histórico, sobrepondo a personagem às diferentes conjunturas políticas e, ao fazê-lo, acaba por conceder-lhe um caráter atemporal. As menções às qualidades

¹³⁹ JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. O imaginário sobre Getúlio Vargas. In: *Revista de História Oral*. São Paulo: ABHO. Número 1, junho de 1998, p. 97.

de Vargas – enigmático, esperto, calculista, manobrador, simpático, afável, carismático, inteligente, distante etc. – e as inúmeras anedotas contadas a seu respeito, nas quais se manifesta excepcional presença de espírito, tirocínio político e capacidade de sedução, são representações conotativas de atributos permanentes e inatos ao seu caráter.

Dessa forma, sua imagem se petrifica em um determinado momento, provavelmente durante o Estado novo, não se atendo às contingências temporais que ocorreram durante o extenso período em que esteve no poder. Vargas é sempre o mesmo homem imperturbável e seguro, sem hesitação ou medos, sabendo como agir e premeditando com exatidão o próximo passo a ser dado. O imaginário obscurece todos os impasses próprios da condição política e as mudanças que ocorrem na personalidade durante uma trajetória de vida; Vargas permanece o mesmo, o homem de 1930 pré-figurava o de 1954.

A imagem carismática foi socialmente construída pelo DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda. Revestido de plenos poderes e com os seus principais opositores presos ou exilados, Getúlio Vargas impôs a sua vontade política, novamente rasgou uma constituição, a de 1934, e apresentou outra, a polaca de 1937. O próprio presidente Vargas assim definiu o Estado Novo, “felizmente, no Brasil, criamos um regime adequado às nossas necessidades sem imitar outros nem filiar-se a qualquer das correntes doutrinárias e ideológicas existentes”.¹⁴⁰ E continuou, “é o regime da ordem e da paz brasileiras, de acordo com a índole e a tradição de nosso povo, capaz de impulsionar mais rapidamente o progresso geral e de garantir a segurança de todos”.¹⁴¹

A palavra “povo” era recorrente dos discursos nacionalistas, nos programas radiofônicos, nas exposições cinematográficas, nos desfiles públicos e nas aulas de Educação Moral e Cívica. As informações emanadas conseguiam incutir na mente dos cidadãos, que o progresso e a segurança deles dependiam do presidente Vargas. A título de ilustração, pode-se utilizar como exemplo, as memórias de Gino Ferreira Santos, “Getúlio foi o melhor presidente do Brasil. Atualmente se vive num regime republicano deixado por Getúlio: as instituições né? Criadas por ele, quer dizer depois dele ter sido governador no Rio Grande do Sul deu golpe de ditadura, tomou conta do país e fez todas essas instituições”.¹⁴²

Práticas velhas revestidas de novas, onde o ditador garantiu direitos trabalhistas ao povo dentro do seu projeto de nação. Por um lado, exercia uma forma de controle

¹⁴⁰ Discurso de Getúlio Vargas no Dia da Marinha, a bordo do encouraçado Minas Gerais. Arquivo de Getúlio Vargas. 11 de junho de 1940.

¹⁴¹ Idem.

¹⁴² O sergipano Gino Ferreira Santos nasceu na cidade de Aquidabã, em 18 de julho de 1916. Na juventude, mudou-se para Aracaju, onde se tornou barbeiro. Teve muitos clientes, gente importante da história política de Sergipe, que conversa com ele sobre vários assuntos. “Eu trabalhei aqui na Rua de Itabaiana com Estância, ali na esquina, do lado de lá onde tem aquele bar. Ali que antigamente tinha um salão, ali que era o proprietário que morava ali e tudo eu trabalhei ali muitos anos e o dono sabe mal a pessoa sentava ele já conversava sabia de tudo sabia do governo sabia dos familiares do governo sabia da mulher que traía o marido sabia de tudo né? Quer dizer, eu nunca fui desse estilo de saber a vida dos outros não”. Entrevista de Gino Ferreira Santos realizada em Aracaju-SE, 15 de maio de 2011.

sociopolítico, e por outro, cultivava-se um brasileiro exacerbado. Quando a guerra veio potencializou um estado de coisas que já existia no interior da sociedade. “Havia um sentimento realmente de brasileiro, sentimento de amor à pátria muito mais verdadeiro, muito mais espontâneo dentro do coração, do que nos dias atuais”, contou Paulo Oliveira Santos ao lembrar o tempo do Estado Novo, em que os estudantes secundaristas tinham “aquele amor febril pela pátria brasileira. E eles faziam aquilo [passeatas, quebra-quebra, manifestações, alistamento militar] como se tivessem prestando um serviço importante ao Brasil e realmente estavam, havia também a cooperação dos operários da época, agora, o comando era justamente estudantil”.¹⁴³

Com um olhar mais vinculado à ideologia marxista e a na contramão das memórias apologéticas, João Falcão priorizou a imagem do presidente Vargas enquanto “um misto de ídolo popular, de caudilho e ditador. Não foi feita a reforma agrária. Foi mantido o latifúndio, ampliado enormemente com a entrega indiscriminada e clientelista de terras devolutas do Estado”.¹⁴⁴ E continuou, “a ditadura varguista liquidou as lideranças políticas nacionais e corrompeu a administração pública, tudo em nome de um Brasil moderno e industrializado”.

Já para o historiador inglês Eric Hobsbawm, “Getúlio Vargas, mais bem descrito como populista-nacionalista”,¹⁴⁵ que se materializou em projeto de governo, pautado no processo de industrialização, e conseqüentemente, na modernização do Brasil e na geração de empregos. À época Vargas desenvolveu a política de barganha entre os Aliados e o Eixo. Afinal, o país detinha uma frágil economia agrário-exportadora, dependente das flutuações do capital internacional. Os anos iniciais da Segunda Guerra Mundial, contudo, ajudaram aos empreendimentos econômicos do varguismo. De acordo com Janotti:

A entrada do Brasil na Guerra, em 1942, ao lado dos Aliados contra as potências do Eixo, surpreendeu a muitos que esperavam poder o Brasil manter-se neutro no conflito ou, em extremo, entrar na guerra ao lado de Berlim, Roma e Tóquio. Impressões falsas. A dependência econômica do país em relação aos Estados Unidos não permitia tais atitudes.

A política econômica intervencionista de Vargas, favorecida pela desorganização dos mercados internacionais, devido ao início da Segunda Guerra Mundial em 1939, acabou por favorecer a canalização de capitais para a indústria de bens de consumo. Com as dificuldades advindas da guerra, as importações tornaram-se difíceis e as exportações foram favorecidas, principalmente os de café, borracha, quartzo e fios de seda. A indústria nacional, ainda muito centrada na produção têxtil, começou a diversificar sua produção, recebendo incentivos públicos através de medidas cambiais, fiscais e créditos especiais. Intencionalmente o governo favoreceu esse processo, investindo em indústria de base e nas áreas de transportes e serviços.¹⁴⁶

¹⁴³ Entrevista de Paulo de Oliveira Santos realizada em Aracaju. 10 de agosto de 1999.

¹⁴⁴ FALCÃO, João. *O Partido Comunista Que Eu Conheci*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988, p. 297.

¹⁴⁵ HOBBSAWNM, op. cit., p. 110.

¹⁴⁶ JANOTTI, op. cit., p. 109.

Ao rememorar a entrada do Brasil na guerra, alguns paulistas entrevistados de Maria de Lourdes Mônaco Janotti disseram ter sido surpreendidos, pois esperavam a manutenção da neutralidade no conflito ou, em extremo, entrar na guerra ao lado de Berlim, Roma e Tóquio. Impressões falsas. Contudo, a dependência econômica do país em relação aos Estados Unidos não permitia tais atitudes. Ela continua:

A política econômica intervencionista de Vargas, favorecida pela desorganização dos mercados internacionais, devido ao início da Segunda Guerra Mundial em 1939, acabou por favorecer a canalização de capitais para a indústria de bens de consumo. Com as dificuldades advindas da guerra, as importações tornaram-se difíceis e as exportações foram favorecidas, principalmente os de café, borracha, quartzo e fios de seda. A indústria nacional, ainda muito centrada na produção têxtil, começou a diversificar sua produção, recebendo incentivos públicos através de medidas cambiais, fiscais e créditos especiais. Intencionalmente o governo favoreceu esse processo, investindo em indústria de base e nas áreas de transportes e serviços.¹⁴⁷

A importância do Brasil e de seus produtos para os Estados Unidos era sempre enfatizados. O crescente comércio naval de gêneros alimentícios, produtos extrativistas e minérios colocava o Atlântico como elemento-chave para a segurança dos Estados Unidos semelhante ao Pacífico¹⁴⁸.

Para as potências beligerantes do Eixo era crucial contar esta artéria. A partir da entrada do Brasil na guerra, a situação do governo Vargas, em particular a do presidente-ditador, torna-se desconfortável. Getúlio combate oficialmente contra o Eixo pela liberdade e pela democracia, ao mesmo tempo em que mantém o país sob um regime ditatorial, cópia empalidecida das ditaduras europeias. Tal paradoxo será fatal para Getúlio Vargas, destituído pelos militares em outubro de 1945.¹⁴⁹

1.5 – AO LARGO DO CEARÁ: O ADVENTO DA GUERRA SUBMARINA

No primeiro semestre de 1942, a Batalha do Atlântico entre os Aliados (Inglaterra e Estados Unidos) e o Eixo (Alemanha e Itália), estendeu-se à costa do Brasil, ao largo do Ceará, onde o navio *Comandante Lira*¹⁵⁰ foi surpreendido pelo submarino italiano *Barbarico*,

¹⁴⁷ JANOTTI, op. cit., p. 109.

¹⁴⁸ TOTA, Antônio Pedro. *O imperialismo sedutor*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

¹⁴⁹ SEITENFUS, op. cit., p. 300.

¹⁵⁰ O *Comandante Lira* era de construção norte-americana, de 1919, com 5052 toneladas, comprimento de 118,95 m, boca 16,65 m, pontal 9,03 m, calado 7,32 m e velocidade de 12 nós.

sob as ordens do Comandante por Enzo Grossi¹⁵¹. Era 17 de maio de 1942, o referido navio mercante viajava do porto de Recife com destino à Nova Orleans, era comandado pelo Capitão-de-Longo-Curso Severino Sotero de Oliveira. A viagem prosseguia normalmente, quando foi torpedeado às 18 horas e 50 minutos.

Após sucessivas agressões no exterior, pela primeira vez, uma embarcação brasileira foi surpreendida dentro de suas águas territoriais. A tripulação a bordo era composta por 48 marujos e 4 militares da guarnição do canhão, estes últimos estavam mais preocupados em atravessar o Mar do Caribe e a Costa dos Estados Unidos. De forma surpreendente, eles não esperavam a manifestação da guerra naval na costa do Brasil. Assim que eles perceberam o ataque dos submarinistas, alguns se dirigiram aos armamentos e outros logo arriaram as baleeiras. À deriva, os náufragos testemunharam a agressão sucessiva ao Comandante Lira. Além de torpedear, os nautas estrangeiros também metralharam, canhonearam e ainda lançaram bombas incendiárias, deixando a embarcação em chamas e ceifando a vida de dois tripulantes da guarnição.

Tudo foi intenso e rápido. De acordo com o Inquérito Policial Militar instaurado para apurar a agressão naval, o Primeiro Radiotelegrafista José Henrique da Silva, recebeu uma menção especial pelo seu ato de bravura:

Embora não estando de serviço, mas para permitir que o seu colega, inválido de um braço se salvasse, não tomou a baleeira, quando esta ainda estava no convés, permitindo, desta forma, o salvamento do seu companheiro. Em seguida, correu à estação e conseguiu transmitir o pedido de socorro; este ato de abnegação tornou-se mais notável, quando é sabido que as estações radiotelegráficas eram pontos visados pelos canhões e metralhadoras dos submarinos e, de antemão, estava o radiotelegrafista decidido a levar a cabo este ato, o que põe em relevo a sua fortaleza de ânimo.¹⁵²

Mais do que ajudar um colega, o destemido radiotelegrafista acabou por salvar o navio e os demais tripulantes. O sinal de alerta do *Comandante Lira* foi captado pelos quarteis costeiros e imediatamente navios e aviões de guerra se dirigiram ao local do sinistro. Quando o *Barbarico* percebeu a movimentação militar em céu e mar, evadiu-se da área. No

¹⁵¹ O Comandante do *Barbarigo*, Enzo Grossi, foi o mesmo que denunciou o torpedeamento de um encouraçado americano da classe *Maryland*, quando na realidade lançara um torpedo contra o *USS Milwaukee*, torpedo esse que passou pela popa do alvo, não sendo nem mesmo percebido pelos norte-americanos, devido a erro, segundo os italianos, na ajustagem da velocidade. Grossi recebeu uma medalha por este fato. O mesmo Grossi anunciou ter torpedeado outro encouraçado, dessa vez o *USS Mississippi*, em 5 de outubro de 1942, sendo novamente condecorado, quando, na realidade, atacara a Corveta inglesa *Petunia*. Enzo Grossi foi o terceiro comandante da Base de Batasom, em Bordeaux. Nesse período, os comandantes italianos estavam ávidos de glórias. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leônico, op. cit., p. 345.

¹⁵² CAMPBELL, op. cit, p.70.

amanhecer do dia 18, os naufragos avistaram os *USS Omaha e Memphis* e os destróieres *Jauett e Milwaukee*, todos americanos, que os recolheram.

Apesar de o inimigo despejar vários projéteis, incrivelmente, o *Comandante Lira* continuou a flutuar. Então, o Comandante Sotero e os tripulantes resolveram ir a bordo para jogar na água na carga de proa, visando melhorar a flutuabilidade do navio para que pudesse ser rebocado com segurança à Fortaleza. No dia 20, três dias após a agressão, chegava o rebocador *USS Trush*, que tentou arrastá-lo, só conseguindo com o reforço do rebocador Heitor Perdigão, da armada brasileira.

Como não houve naufrágio, a maior parte da tripulação foi salva e o navio acabou rebocado até a capital cearense, só chegando às 13 horas do dia 25, após seis dias de luta no salvamento do navio. Alguns pesquisadores costumam ignorar a história do *Comandante Lira*. Contudo, não se pode desprezar a circunstância da agressão sofrida, pois este evento bélico foi bastante representativo ao desencadear um sinal de alerta para os quatro cantos do país. Pela primeira vez, a costa do Brasil se tornava perigosa também para os brasileiros.

Através de laudo pericial foi possível perceber como se deu a investida do *Barbarico* sobre o navio *Comandante Lira*, em águas cearenses. O documento sumário a seguir, realizado por José Leal Lima-Verde, tendo como assistente Antônio Santana Júnior, avaliou os danos na estrutura do navio. Conforme parecer da perícia:

O perito abaixo-assinado, nomeado para proceder à vistoria determinada na justificação requerida pelo Capitão de Longo Curso Severino Sotero de Oliveira, do navio *Comandante Lira*, da frota do Lloyd Brasileiro – Patrimônio Nacional, por motivo do torpedeamento e incêndio de que foi passível o referido navio, tendo comparecido ao local e procedido aos exames e verificações que julgou necessários, encontrou o seguinte:

- Um rombo no costado de boreste, provocado por torpedo, à altura do porão N^o 2, medindo 8 metros por 6, aproximadamente.
- Um rombo no costado de bombordo, por tiro de canhão, medindo 0,74 por 0,60.
- Um rombo por tiro de canhão no costado de bombordo, à altura do bancacho, medindo 0,60 por 0,63.
- Um rombo no costado de bombordo, à altura do porão N^o 4, medindo 0,60 por 0,46.
- Um rombo no costado de bombordo à altura do porão N^o 5, medindo 0,60 por 0,37.
- Três rombos nas anteparas da copa, medindo, respectivamente, 0,86 por 0,50, 0,03 por 0,05, 0,12 por 0,03.
- Quatro rombos no chapamento do convés, do redondo de popa, medindo, respectivamente 0,60 por 0,03, 0,32 por 0,15, 0,27 por 0,15, 0,19 por 0,14.
- Seis rombos no chapeamento do convés do redondo de popa, medindo 1,73 por 0,60, 0,70 por 0,60, 0,39 por 0,42, 0,27 por 0,18, 0,25 por 0,32, 0,60 por 0,50.
- Três nas anteparas do corredor de popa, medindo 0,18 por 0,13, 0,30 por 0,15, 0,14 por 0,03.
- Cinquenta e oito tiros de metralhadora na chaminé.
- Vários tiros, digo. furos de metralhadora nos ventiladores do convés.
- Um pau de carga seccionado ao meio por tiro de canhão.
- Um rombo no costado de bombordo, por tiro de canhão, medindo 0,78 por 0,54.
- Sete rombos nas anteparas dos camarotes de boreste, medindo cada um 0,40 por 0,06.

- Dois rombos no chapeamento de tolda das baleeiras, medindo 0,08 por 0,06, 0,03 por 0,02.
- Um rombo no ventilado do convés a boreste, medindo 0,20 por 0,16. (páginas 117-118)¹⁵³

As Forças Armadas do Brasil não se surpreenderam com tal sinistro, pois este trecho oceânico já vinha registrando acontecimentos militares entre as marinhas estrangeiras. Para os marinheiros mercantes, o litoral brasileiro estava dividido em duas partes. 1^a) “Área de alto risco” - do Amapá até Pernambuco; 2^a) “Área mais tranquila”: de Pernambuco até o Rio Grande do Sul. Acreditava-se, de forma simplória, que quanto mais distante das águas do Atlântico Norte, mas seguro para o exercício da navegação de cabotagem.

Havia o receio de investidas militares do Eixo mais ousadas como: o desembarque tropas nazifascistas nas praias nordestinas; a dispersão de minas marítimas nas rotas navais; e por fim, novos ataques de submarinos. Contudo, nada restava aos marítimos, senão o cumprimento do seu dever em servir à Pátria. A costa do Brasil era uma região sul-atlântica vulnerável demais e a sua Marinha de Guerra não tinha condições de enfrentar os modernos submarinos e salvaguardar toda a costa.

Com uma frota mercante em péssimo estado, o Brasil não poupa sacrifícios para manter as ligações com o Atlântico Norte. O perigo representado pela Marinha de Guerra do Eixo fez o Estado-Maior da Armada solicitar o auxílio militar dos Estados Unidos para o estabelecimento de defesas internas: o manejo de novas armas; a execução de táticas antissubmarino; e a aquisição de novos navios de guerra para a formação de comboios. Em carta de 22 de maio de 1942, então, o Adido Naval em Washington informava ao Estado Maior da Armada a sua posição:

Apesar disso tudo, sinto dizer a V. Exa. Que a cessão dessas embarcações (os caça-submarinos), imediatamente, ainda não é um caso perfeitamente resolvido, não porque haja a menor má vontade das autoridades navais americanas, mas por razões técnicas, relativas à própria proteção da navegação mercante, tento nossa como americana. Como argumento, o Departamento de Operações Navais alega que, estando patrulhando as zonas onde os submarinos inimigos estão atuando com mais energia, presentemente, a qual está situada ao longo da costa americana e no mar das Caraíbas e vizinhanças, cuja proteção, no momento, está a cargo da Marinha americana, a transferência de quaisquer desses caça-submarinos, que parece têm aprovado bastante, para serem empregados em outros teatros de operações, prejudicará tanto a navegação mercante americana, principalmente aos navios-tanque, os mais visados pelo inimigo, como também os nossos mercantes, que igualmente trafegam na referida zona e onde estamos justamente a maioria deles têm sido afundados.

¹⁵³ CAMPBELL, op. cit., pp.117-121.

Alega o Departamento de Operações Navais que se a atividade dos submarinos se transferir com mais energia para a nossa costa, esses pequenos navios nos seriam logo fornecidos.

Como acabamos de saber, agora, do torpedeamento do nosso *Comandante Lira*, talvez esse fato justifique a cessão de alguns desses navios com maior urgência.

De qualquer maneira, o *Navy Department* se comprometeu a fornecer esses navios, e o fará, afirmando que tem todo o interesse em cedê-los no momento em que os estudos das operações navais determinem essa imediata providência.¹⁵⁴

Os pedidos de Getúlio Vargas aos Estados Unidos, para que os navios mercantes brasileiros fossem dotados de um sistema de defesa eficaz e de uma proteção da marinha de guerra americana, não podem ser satisfeitos de imediato.¹⁵⁵ Na avaliação estratégica dos militares estadunidenses, a agressão sofrida pelo navio *Comandante Lira* não representava um sinal de alerta forte o suficiente para se criar um clima de beligerância em toda a costa brasileira. Ainda era cedo demais para se tirar alguma posição precipitada e tomar uma conclusão oficial. Havia regiões costeiras das Américas que requeria uma maior atenção dos Estados Unidos, o que, naquele momento, não era o caso do Brasil.

A Marinha de Guerra do Brasil, então, resolveu agir por conta própria. Adotou algumas medidas de segurança, que visavam proteger os navios mercantes em curso no litoral norte. De acordo com Ricardo Seitenfus, os barcos disporão tão-somente de uma peça de artilharia, insuficiente perante o poder de fogo e a vantagem da surpresa dos submarinos do Eixo. Seitenfus ainda aponta que os responsáveis militares brasileiros estavam conscientes da incipiência dessa medida e decidiram, alguns dias mais tarde, “pintar de cinza todos os navios da marinha mercante. Aproveita-se a ocasião para pintar de amarelo o interior das lanchas de salvamento, para facilitar sua localização aérea. Pertinente, mas inquietante iniciativa”.¹⁵⁶

Outra mudança marcante aplicada na navegação de cabotagem do Brasil foi o aperfeiçoamento do plano de emergência nas viagens de longo curso e, especialmente a adoção do “prático de costa”. Das praias nordestinas era possível visualizar ao longe a movimentação cautelosa dos vapores. De acordo com as memórias de Herbert Campbell:

Os comandantes dos navios que faziam o percurso Recife-Belém eram obrigados a navegar sem ter a terra à vista, afastando-se de vários baixios não-assinalados nas cartas de navegação ou assinalados incorretamente. O caminho a percorrer era assim aumentado, pois quem se dirige para Belém, depois de passar o Rio Grande do Norte, vai tomando a direção oeste. Para evitar o desperdício de tempo e combustível, os navios pegavam em Recife os práticos da costa, antigos pescadores profundos conhecedores da região, que navegavam por rumos práticos, identificando pontos notáveis da costa como um morro, uma praia, uma árvore, uma casa, etc. Era a forma de se orientar passando entre os baixios, mesmo os não-assinalados na carta.

¹⁵⁴ GAMA, Arthur Oscar Sardenha da, op. cit., pp. 251-252.

¹⁵⁵ SEITENFUS, op. cit., p. 293.

¹⁵⁶ Idem.

Depois, os práticos da costa repassavam o que sabiam para os seus filhos, que geralmente seguiam a mesma profissão dos pais.

Na guerra, esses homens foram de grande valia para a navegação entre os portos brasileiros no Norte. Navegando muito próximo da terra, entre os altos fundos existentes, além de diminuir o percurso, evitavam os submarinos que, não conhecedores do local, não se atreviam a entrar na região. Além da pouca profundidade, corriam o risco de encalhar num desses baixios.

Quando os navios da Marinha de Guerra comboiavam os mercantes, nessa região, ficavam sempre no lado oposto da costa, pois sabiam que nenhum submarino se meteria entre os navios e a costa.¹⁵⁷

Pressionados pela guerra naval que se movia pelo Atlântico Sul e ameaçava os marítimos brasileiros no exercício de suas funções. Esta situação reforçava a tese estadunidense que o saliente Nordeste era uma área estratégica e cobiçada pelos blocos beligerantes da época, devido à sua proximidade com a África e ao estrangulamento do Atlântico na sua parte mais estreita. As unidades em serviço de patrulhamento e de escolta ainda navegavam sem sonares e com completo desconhecimento das modernas técnicas e táticas antissubmarino. Durante todo o segundo semestre de 1942, operou-se virtualmente às cegas (ou melhor, na mais absoluta surdez).

Assim como a carcaça do *Comandante Lira* foi rebocado até o porto de Fortaleza, outras regiões do mundo, os civis também se depararam com os salvados de guerra. Na costa atlântica da Europa e das Américas, além das bordas do Mar Mediterrâneo, visualizavam-se as carcaças de aviões, navios, tanques e despojos dos mortos. A universalidade da guerra poderia ser sentida nas areias praianas, graças aos entulhos. Um amontoado de lixo, mas que tinha sua utilidade para a engenharia militar dos Aliados, a exemplo do ferro. Conforme esclareceu a revista *Em Guarda*:

Em todos os campos de batalha está se procedendo a cuidadosa arrecadação de ferro velho de toda a sorte, tanques desmantelados, aviões destroçados, caminhões aos pedaços, peças de artilharia e de qualquer armamento imprestável, que são reembarcados para os países aliados. Dessarte, as indústrias estão dispondo de milhares de toneladas de matéria-prima reconstituída pronta para ser usada na fabricação de armamentos. As grandes quantidades de aço, de cobre, de estanho, de alumínio, de borracha e de outros materiais essenciais que podem ser arrecadados dessa maneira são embarcados em navios, em vagões ferroviários e em caminhões que transportam as tropas e seus abastecimentos e armamentos para as frentes de batalha.

Toda peça de material bélico abandonada no campo de batalha, quer seja dos aliados ou deixada pelo inimigo, é recolhida pelas turmas especiais de salvamento do Exército e da Marinha treinadas para esse serviço. Cunhetes de munição, estojos de projéteis, cartuchos, cilindros de oxigênio e de acetilênio e dezenas de outros materiais de guerra entram para as pilhas de salvamento. O volume de material que está sendo assim aproveitado tem crescido tanto que depósitos suplementares foram estabelecidos nas bases de além-mar, para maior conveniência e presteza na seleção e distribuição de salvados. Nesses depósitos, são os salvados em três categorias: peças e material em bom estado; material danificado, que precisa ser recomposto; e

¹⁵⁷ CAMPBELL, op. cit., p. 93.

material que só serve como sucata ou ferro velho. As partes usáveis são adicionadas aos abastecimentos das forças aliadas nas bases avançadas e, sempre que possível, todo equipamento avariado é concertado em oficinas ambulantes, perto do campo de ação das tropas combatentes.

Dos Estados Unidos, e de outros países aliados são enviadas numerosas peças sobressalentes para as bases onde se procede à montagem de tanques, de aviões, de rádios e de outros artigos de equipamento militar. As peças que não podem ser usadas na frente de batalha são classificadas e separadas de acordo com a natureza do metal e do material. Assim se acelera a distribuição das peças nos centros industriais, onde deverão ser aproveitadas, depois dos devidos concertos.¹⁵⁸

Mais do que restos, os salvados de guerra possuíam uma amálgama de significados e comportamentos militares. De acordo com a matéria da Revista *Em Guarda*, todo o material era recolhido pelas turmas especiais de salvamento do Exército e da Marinha treinadas para esse serviço, logo eram reaproveitados na fabricação de outros armamentos. Um grupo de engenheiros, por sua vez, percebia o modo como alemães e italianos desenvolveram a sua tecnologia bélica. Além disso, o equipamento avariado dos militares estadunidenses era concertado em oficinas ambulantes, próximo às áreas de front. Assim, o mundo das coisas pode ser considerado vital dentro do esforço de guerra.

¹⁵⁸ Em Guarda – Para a defesa das Américas. Ano 3. 1944. Nº 1. p. 22-25.

“SUBMARINO”

Sinto cheiro de medo
E um pesadelo quer me ouvir.
Há guerra no mundo,
Só que o mundo é bem aqui.
Um olho que cega
Quer nos enxergar,
Mas o centro da terra
Está pro lado de lá.

Tragam as trevas
À cidade em paz
Pois o céu pode estar
A te esperar
No fundo do mar

Subterfúgio,
Subsídio,
Subtração,
Subsequente,
Subversão,
Subtenente,
Ó não: - Submarino!

Ô marinheiro, ô marinheiro!
Quem te ensinou a nadar?
Foi o tombo do navio?
Ou foi o balanço do mar?

Música: “Submarino”, gravada pela banda Sauna 970.
Uma composição de Tácio Pádua e inspirada nesta
pesquisa. Aracaju, 2006.

CAPÍTULO II
A COSTA DO BRASIL SOB ATAQUE:
“AÇÃO BELIGERANTE DO U-507 NO LITORAL DE SERGIPE E BAHIA”

“Os acontecimentos mais ricos ocorrem em nós muito antes que a alma se aperceba deles. E, quando começamos a abrir os olhos para o visível, há muito que já estávamos aderentes ao invisível”.

D’Annunzio. *Contemplation de la mort*, p. 9

Poucos acontecimentos militares tiveram o poder de suscitar tantos medos nas populações litorâneas do Brasil quanto às ações dos submarinos alemães e italianos ao longo da Segunda Guerra Mundial. Mais do que despedaçar sete embarcações, os torpedos lançados pelo U-507 tiraram a vida de centenas de viajantes e acionaram o alerta beligerante para todo o território nacional. O drama dos sobreviventes expôs na esfera pública um fenômeno oculto: “a guerra submarina”. Enquanto as coisas de maior densidade dos navios despedaçados acabaram tragadas pelo mar, as de menor flutuaram até as praias de Sergipe e as da Bahia. Mais do que símbolos dos naufrágios, os “objetos salvados” ajudaram a criar narrativas populares, alimentar práticas sociais e dar sentido coletivo às sucessivas agressões navais daquele mês de agosto de 1942.

A Guerra do Atlântico reverberou de diferentes maneiras no interior da sociedade brasileira. Sob a ótica militar, os naufrágios sequenciados foram, então, supersignificados. De “afundamentos navais isolados” para “atos de guerra na costa do Brasil”. Eles produziram efeitos múltiplos dentro dos quartéis, potencializaram cisões políticas entre os mandatários varguistas e provocaram intensas manifestações sociais pelo país. De 1942 em diante, baianos e sergipanos inventaram narrativas nacionalistas, ideológicas e militares, que evidenciam como os acontecimentos navais marcaram uma coletividade. Para se apreender as suas dinâmicas de apropriação, o historiador não se pode confiná-los a um sentido monovalente, e tampouco, atribuir-lhes limites cronológicos e factuais.

Cientes de tais posturas, as seguintes questões emergiram dentro de uma realidade social: como o historiador pode fazer uso destes fenômenos militares? Estaria ele diante de um “renascer do acontecimento”? Ou deveria apenas entendê-lo à luz de novas abordagens metodológicas? Como as ciências sociais contribuem para aguçar o olhar do historiador militar para a análise do acontecimento, de suas narrativas e de seus rastros? O antigo se fez novo, ou o novo reformulou o antigo? Por certo, a acepção de Luc Capdevilla ajuda a

responder estas questões, “o acontecimento provoca uma produção ilimitada de artefatos que o reduzem e o declinam infinitamente conforme os problemas dos indivíduos, das populações, das gerações, das sociedades”. Em outras palavras, “o acontecimento é uma construção permanente, que se desenvolve ao longo do prazo de acordo com as temporalidades mais ou menos longas e fragmentadas”.¹⁵⁹

O acontecimento ao longo da história sofre com as metamorfoses. Por mais que os torpedeamentos navais fossem supersignificados e despertassem a aura de um “acontecimento-monstro”, a interpretação do que aconteceu variou entre as populações nordestinas: vilas de pescadores, povoados costeiros, cidades litorâneas e capitais estaduais. Com toda a certeza, aquilo que era definido enquanto um “acontecimento militar” para o alto escalão da Marinha de Guerra do Brasil, por exemplo, não o era para homens e mulheres do litoral sergipano e baiano. Para estes, era o que aparecia em suas praias ou portos que gerava o “acontecimento social”, além de lhes atribuir um sentido mais “sobrenatural” ao fenômeno oculto, assustador e desconhecido. Ao rememorar os mortos nas praias de Sergipe, Edmundo Cruz assim definiu o momento de barbárie: “era presepada do diabo nesse tempo em Aracaju”. E assim, pouco a pouco, a situação de anormalidade foi sendo incorporada, e depois, superada graças às representações sociais, que possibilitaram tornar o desconhecido familiar e o não familiar conhecido.

Ao analisar a “perspectiva imediatista” mais comum aos jornalistas, o historiador Jean Lacouture afirmou que “o acontecimento é duplamente definido pela ruptura e pelo conhecimento. Ele necessita da diferença e do barulho que faz. Afinal de contas, pode muito bem não ser mais do que um epifenômeno bastante secundário no processo de mudança social”.¹⁶⁰ Em sintonia com estas análises, os jornalistas brasileiros, contemporâneos dos torpedeamentos navais, pareciam mais interessados em expor o barulho, o drama e a ruptura. À época, eis alguns tipos de perguntas feitas ao naufrago Henrique Jacques Mascarenhas Silveira, comandante do Aníbal Benévolo, que chegou ao litoral de Sergipe. “Acha que o submarino tinha pleno conhecimento da rota desses navios? Como se explica esta coincidência de muitos navios? Em quanto tempo calcula que o seu navio foi afundado? A que ponto da costa de Sergipe chegou?”¹⁶¹ Outro naufrago, José Coelho Gomes, comandante do Arará, também foi interrogado, mas na Bahia. “Quando viu o navio Itagiba afundando na

¹⁵⁹ CAPDEVILLA apud DOSSE, François. *Renascimento do acontecimento: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix*. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 186.

¹⁶⁰ LACOUTURE, Jean. A história imediata. In: LE GOFF, Jacques. *A história nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1990, p. 232.

¹⁶¹ Depoimento do naufrago Henrique Jacques Mascarenhas Silveira In: *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

região de Morro de São Paulo, que supôs? Viu o submarino? Que providência tomou? Quantos naufragos do Itagiba foram recolhidos? Quantos oficiais do Arará sobreviveram ao torpedeamento”?¹⁶² Estas indagações ajudaram a entender o que aconteceu no mar e a vislumbrar a maneira como as informações foram sistematizadas. Em tempos autoritários do Estado Novo, a informação valia não apenas por sua novidade ou impacto, mas também, pelo o que governo varguista permitia publicar. Em virtude disso, os textos jornalísticos e depoimentos dos naufragos normalmente eram mutilados ou deformados, às vezes, também se faziam um silêncio completo. Somava-se ainda, a questão de segurança nacional, ou seja, a preocupação das autoridades militares com os lugares costeiros do Brasil por onde o *U-507* se aproximou. Daí, a nítida preocupação de se retirar dos textos publicados as seguintes denominações litorâneas: “Aracaju”, “Estância”, “São Cristóvão”, “Rio Sergipe”, “Rio Vasa-Barris”, “Rio Real”, “Mangue Seco”, “Morro de São Paulo”, “Itacaré”, “Jacira” e “Hammaren”. Estes e outros aspectos históricos ajudam a entender porque os brasileiros de outras regiões e épocas tiveram dificuldades de entender o sinistro.

Pelas informações expostas, as “histórias” que vieram do mar acabavam, por vezes, de “sair” da realidade sendo transformadas ao bel-prazer dos interesses estadonovistas, da militância anti-varguista e da imaginação coletiva dos nordestinos. Dentro da sociedade brasileira, elas ganhavam novos tons nacionalistas, políticos e culturais. Vislumbrou-se, então, a memória dos torpedeamentos navais enquanto uma construção coletiva, que proporcionou uma variedade de linhas interpretativas. E assim, os relatos impactantes ajudavam a criar manchetes alarmantes, a assustar a população brasileira, a evidenciar os atos beligerantes e gerar uma mobilização total para a guerra. Em meio às verdades e mentiras, aos jogos de interesses e relações de poder, o historiador não deve perder de vista que “o invisível não é irreal: é o real que não é visto”.¹⁶³

Diante da guerra real, mas invisível para muitos brasileiros. Urge entender como a trama dos *u-boats* foi tecida dentro de leituras regionais mais complexas. A restauração dos supersignificados dos torpedeamentos navais colocou o historiador diante de um divisor de águas. De um “antes” do acontecimento militar para o seu “depois” social, para os seus vestígios praianos e caos urbano. Por certo, uma concepção monista de acontecimento passou a ser classificada dentro de linhas interpretativas variáveis, de fluxos navais que os conectavam a outros eventos beligerantes da Guerra do Atlântico e cujas teceduras brasileiras

¹⁶² Depoimento do naufrago José Coelho Gomes, op. cit, 1943.

¹⁶³ MENDES, Mendes. *O Discípulo de Emaús*. 1992. p. 817.

acabaram por ocasionar o inédito, o imprevisível.¹⁶⁴ Para François Dosse, o acontecimento cria sua própria mitologia, cujo sentido vai se expandir ao ritmo dos cruzamentos entre o sentido que os indivíduos podem lhe dar e aquele conferido pela coletividade. Por conseguinte, a preferência de Paul Ricoeur, pela noção de “enredamento”, evidencia as múltiplas teceduras de memórias que foram - e ainda são - costuradas. Por isso:

Os acontecimentos são detectáveis somente a partir de seus vestígios, discursivos ou não. Sem reduzir o real histórico a sua dimensão de linguagem, a fixação do acontecimento, sua cristalização se efetua a partir de sua nomenclatura. Estabelece uma relação absolutamente essencial entre linguagem e acontecimento, que atualmente é amplamente considerada e problematizada pelas correntes de etnometodologia, de interacionismo e, evidentemente, pela abordagem hermenêutica. Todas essas correntes ajudam a lançar as bases da semântica histórica. Essa leva em consideração a esfera do agir e rompe com as concepções fisicalistas e causalistas. A constituição do acontecimento é dependente do seu enredamento.¹⁶⁵

A mediação realizada pelo enredamento se desenvolve em diferentes níveis sociais. Ela estabelece uma ponte entre o acontecimento dentro de sua singularidade e a história considerada como uma totalidade, abrangente e significativa. Assim, ela desempenha um papel importante para ordenar o particular e o geral, o caótico e o anormal. Um acontecimento, esclarece Ricoeur, deve ser mais do que uma ocorrência singular. Por outro lado, uma história deve ser mais do que uma enumeração em série de acontecimentos, ela deve organizá-los dentro de uma totalidade inteligível¹⁶⁶. Por isso, a presente pesquisa vislumbrou a ação dos *u-boats* e as populações litorâneas não como mundos paralelos ou até opostos, mas com “um elo atlântico forte” entre elas.

Vilas de pescadores, povoados costeiros e cidades litorâneas eram mais invisíveis do que os submarinos agressores. Simplesmente não existiam no discurso oficial varguista e nem contavam aos olhos da história tradicional. Dentro das diferentes visões historiográficas, que procuraram analisar a realidade latino-americana da Segunda Guerra Mundial, as populações litorâneas do Brasil raramente se apresentavam nas obras clássicas. Quando citadas, destacavam-se uma lista de eventos esporádicos na costa do Brasil, uma imagem caricata dos trópicos e uma cultura exótica dos baianos.

Ir além dos estereótipos, e dar atenção às fontes e memórias. Graças às reflexões teóricas de Reinhart Koselleck, por exemplo, foi possível repensar as vivências dos nordestinos em tempo de guerra. As águas costeiras do Brasil seriam o “espaço da experiência militar” e as praias nordestinas o “horizonte angustioso de espera”. Ambos os lugares tropicais deveriam manter os dois extremos da cadeia, mas sem perder vista a totalidade: a

¹⁶⁴ DOSSE, op. cit., p. 255.

¹⁶⁵ Idem, p. 186.

¹⁶⁶ RICOEUR, Paul apud DOSSE, op. cit., p. 187.

realidade externa e seu impacto interno para vislumbrar, plenamente, o contexto histórico de emergência da atmosfera beligerante que encobriu uma nação inteira. Lucien Febvre alertou que “o historiador não é aquele que sabe. É aquele que procura. E, portanto, que repõe em discussão as soluções estabelecidas, que revisa, quando é preciso, os velhos processos”.¹⁶⁷

Não se trata de procurar um acontecimento alarmante e nem apresentar a realidade dos fatos históricos, mas sim encontrar subsídios documentais e teóricos que possam ampliar a noção do objeto de estudo e assim, desenvolver de forma complexa a pesquisa histórica. De questões aparentemente irrelevantes, o historiador social consegue extrair sentido ao abordá-los sob um enfoque analítico longitudinal, isto é, procurando o sentido das minúcias. Roberto Sander, ao escrever o livro “O Brasil na mira de Hitler”, procurou o sentido das minúcias, quando analisou o crescente envolvimento dos litorâneos com a guerra naval a partir do que chegou às praias sergipanas. De acordo com sua visão:

Primeiro chegaram malas, caixotes, fardos de algodão e lascas de madeiras de algo que lembrava uma embarcação; mais tarde, cadáveres. A imagem de corpos de homens, mulheres e crianças boiando ou já estirados nas areias brancas da praia perto da vila de Mosqueiro, alarmou os habitantes das redondezas.

Levada pelos pescadores, a notícia não demorou a chegar ao cais do porto de Aracaju. E mais gente era informada dos horrores que a correnteza trazia do alto-mar. O coronel Maynard Gomes, interventor sergipano, se apressou em saber se era verdade o que se espalhava de boca em boca pela capital. Ordenou que patrulhas da polícia estadual se dirigissem ao local.

Ao chegarem à orla, justamente nas proximidades de Mosqueiro, constataram que não se tratava de boato. O quadro era terrificante. Mais de cinquenta corpos, alguns com sinais de mordidas de peixes, se espalhavam entre destroços de navio. Incrédulo diante daquele cenário dantesco, os homens da patrulha se perguntavam o que teria ocorrido, pois havia também corpos de soldados do Exército, inclusive oficiais.

A praia, antes deserta, agora estava cheia de moradores dos povoados vizinhos. No decorrer do dia, as ondas trariam outras evidências da hecatombe, e uma noite de lágrimas velaria os mortos. Apesar de viverem a rotina pacata do litoral nordestino nos anos de 1940, todos ali, no fundo, suspeitavam do que poderia ter provocado tão grave acidente. Logo a dor se transformaria em revolta.

Os restos do Baependi, que primeiro aportaram na costa sergipana naquele 16 de agosto de 1942 (horas depois chegariam os do Araraquara e do Aníbal Benévolo), eram resultado de meses de crescentes hostilidades, uma tragédia anunciada.¹⁶⁸

As águas atlânticas e os objetos salvados conectaram os brasileiros à guerra naval. Atribuir inteira importância ao vestígio do acontecimento, denotado na evolução flutuante de

¹⁶⁷ FEBVRE, Lucien. *O problema da incredulidade no século XVI: a religião de Rabelais*. São Paulo: Cia das Letras, 2009, p. 9.

¹⁶⁸ SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler: a história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007, p. 19. Percebe-se nesta narrativa uma forte influência de outro jornalista, o sergipano Joel Silveira, que escreveu vários trabalhos investigativos sobre a sua experiência como correspondente de guerra e a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Sobre os dias dos torpedeamentos, Joel Silveira costumava dizer que eram os “dias em que Hitler nos atacou”. No entanto, a famosa víbora do Diário Associados, não morava mais em Aracaju nesta época, mas criou interessantes representações ao seu bel prazer. Vide: SILVEIRA, Joel. 16 de agosto de 1942: o dia em que Hitler nos atacou. In: *A feijoada que derrubou o governo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

suas representações e de suas interpretações, significou realizar plenamente a guinada historiográfica que inclui o estudo dos usos, das práticas e tradições. Compreender a “história por dentro” significou entender as reverberações da guerra submarina dentro do seio social. Por isso, devem-se valorizar os seus restos, tanto nos aspectos da memória coletiva quanto às evidências materiais. Desta forma, como esclarece François Dosse, a leitura histórica do acontecimento “não é mais redutível ao acontecimento estudado, mas considera em seu vestígio, situada numa cadeia acontecimental. Qualquer discurso sobre um acontecimento veicula, conota uma série de acontecimentos anteriores, o que dá total importância à trama discursiva que os religa no enredamento”.¹⁶⁹

Urge se deslocar aos lugares costeiros onde se originou os enredamentos. Sem dúvidas, cada torpedeamento naval foi criador de “atores” (de um lado os submarinistas alemães, e, de outro, marinheiros e passageiros brasileiros) e de “herdeiros” (as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia) que falavam em seu nome, interessados em relatar o drama vivenciado, e, assim, propagar o que aconteceu. De Aracaju-SE à Itacaré-BA, os brasileiros herdeiros contribuíram para preservar as histórias da passagem do *U-507* e de tantos outros submarinos no tempo da guerra. O legado de barbárie se materializou em memórias, monumentos e objetos.

Atribuir a aura de “herdeiros” aos sergipanos e baianos significou não apenas colocá-los na condição de sujeitos desta investigação histórica, mas também, o de reconhecer o importante papel da memória coletiva na compreensão do pós-acontecimento, em outras palavras, para a “deflagração” da guerra em seu sentido social, desviando assim, o olhar para o vivido, a margem, a praia, enfim, para outras histórias.

Esta ruptura desvia o olhar e leva a comunidade dos historiadores a revisitar diferentemente os mesmos objetos, considerando os traços deixados na memória coletiva pelos fatos, homens [e mulheres], símbolos, emblemas do passado. Essa desconexão/reconexão de toda tradição histórica por esse momento memorial que vivemos abre caminho a toda uma outra história: “não mais os determinantes, mas seus efeitos; não mais as ações memorizadas nem mesmo comemoradas, mas os traços dessas ações e o jogo dessas comemorações; não os acontecimentos por si próprios, mas sua construção no tempo, o apagamento e o ressurgimento de suas significações; não o passado tal como se passou, mas seus reempregos permanentes, seus usos e seus maus usos, sua pregnância sobre os presentes sucessivos; não a tradição, mas a maneira como se constituiu e foi transmitida.”¹⁷⁰

Vale assinar que não se pode recuperar o que “realmente” aconteceu no mar como pensavam os militares, os jornalistas e os historiadores dos anos de 1940. Contudo, pode-se

¹⁶⁹ DOSSE, op. cit., p. 207.

¹⁷⁰ NORA, Pierre apud DOSSE, François. Paul Ricoeur revoluciona a história. *Revista Ciências e Letras*. Porto Alegre, n° 18, 1997. p. 191.

sim, permitir que homens e mulheres do litoral brasileiro se reconheçam no processo de reconstituição da história da Guerra do Atlântico através de suas experiências vividas. Desta maneira se perceberá como a memória coletiva sobre os torpedamentos navais foi produzida, pensada e dada a ler. Diante destas memórias, foi possível avaliar com os atores e herdeiros se moveram pelas regiões litorâneas do nordeste. Quais os tipos de emoção foram gerados pelo acontecimento? E como os objetos salvados marcaram a memória afetiva dos praianos? Dar voz aos silenciados, trazer para o centro de uma abordagem histórica os marginais e iluminar os aspectos ainda obscuros do sinistro.

Certamente, as notícias advindas do mar também detonaram a normalidade cotidiana e tiveram desdobramentos intensos em praticamente todos os setores da vida social. Esta força transformadora do pós-acontecimento sobre os atores e herdeiros, recebeu um tratamento investigativo especial de François Dosse, que afirma:

Para seus herdeiros, o acontecimento faz diferença entre o passado e o futuro. Esse vínculo constitutivo entre o acontecimento e seus herdeiros abre o devir da ruptura acontecimental para uma indeterminação original de seu alcance que não mais a priori, mas o que farão os atores que propagarão a onda de choque. Logo o acontecimento cauciona uma temporalidade nova para os atores e suscita novas práticas. Foi a proliferação das práticas que permitiram a afloração que permitirá dimensionar o alcance do acontecimento que eles encarnam. A causa não preexiste aos seus efeitos, ao contrário, são os efeitos do acontecimento que lhe darão, que lhe constituirão uma condição indefinidamente proliferativa e, se for o caso, de causa.¹⁷¹

Esse desvio da acontecimentalidade em direção aos seus vestígios, e seus herdeiros, suscita uma postura mais instigante dos historiadores brasileiros, que precisam voltar o seu olhar para dentro do país, a fim de entender o processo de abasileiramento da Segunda Guerra Mundial. Esse novo momento de reflexão propõe que os pesquisadores adotem algumas posturas salutares em suas investigações: 1 - Colocar a desconfiança política em relação aos militares estadunidenses de lado ou, então, perceber como ela nasceu e quais grupos políticos do país a geraram¹⁷²; 2 – Entender como Guerra do Atlântico reverberou na costa do Brasil, tirando do anonimato sujeitos e herdeiros; 3 – Reabilitar o papel do acontecimento nas análises sociais. Dúvidas não podem inibir as pesquisas acadêmicas, mas sim, contribuir para o seu avanço.

Este segundo capítulo objetiva, portanto, seguir os rastros deixados pelo submarino alemão *U-507* na costa do Brasil e através deles reconstituir as suas operações militares e seus desdobramentos sociais. A ação do *u-boat* gerou memórias documentais (depoimentos,

¹⁷¹ DOSSE, op. cit., pp. 154-155.

¹⁷² Ver artigo: CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. Submarinos alemães ou norteamericanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)? In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Número 17. V. 9, 2013.

fotografias, relatórios, reportagens, etc.) no pós-acontecimento. Para materializar este objetivo, também foi necessário desenvolver uma análise das informações emanadas do IPM – Inquérito Policial Militar, que foi instaurado logo após os torpedeamentos navais na costa sergipana e baiana. Este importante documento se encontra no acervo no Arquivo de Exército, Prédio Duque de Caxias, na cidade do Rio de Janeiro.

Produzido no calor dos acontecimentos navais, o IPM reuniu “restos memoriais” do evento náutico-militar, que permitiram recuperar a “aura” do sinistro. Estudar a experiência aurática dos sujeitos e herdeiros seria - na perspectiva teórica de Walter Benjamin - vislumbrar “a aparição única de uma coisa distante, por mais perto que ela esteja. Perceber a aura de uma coisa significa investi-la do poder de revidar o olhar”.¹⁷³ Convém esclarecer ainda, que os vestígios militares foram comparados a outros documentos produzidos pela população civil. E assim, a confluência dos rastros, restos e aura possibilitaram ampliar os horizontes desta pesquisa.

Após contornar o nordeste do Brasil sem ser notado, o *U-507* veio à superfície ao anoitecer do dia 15 de agosto de 1942, no litoral de Sergipe, e dias depois, na costa da Bahia. Por meio de relatos das vítimas (o que viram, ouviram e sentiram?), foi possível perceber o drama diante da investida dos inimigos navais. A ameaça oculta se tornou visível graças aos sentidos de audição, tato e visão. Por exemplo, um luzeiro forte e repentino vindo do mar escuro foi visto pelos tripulantes antes do *Baependi* ser torpedeado. Os naufragos do *Araraquara*, por sua vez, perceberam a penumbra de um barco ao longe, que observava o desespero deles. Nem sempre se via o inimigo à superfície, como recordou o naufrago José Coelho Gomes: “não vi o submarino. Nem o periscópio. Vi apenas o torpedo à flor d’água, quando o Arará já estava de máquinas paradas”. E prosseguiu: “tudo se passou tão rápido, que mal tempo tive de gritar: - Torpedo! Logo, em seguida, o navio era sacudido pela detonação do torpedo”.¹⁷⁴ Já os tripulantes do *Jacira*, ao largo de Itacaré, *ouviram um som estranho de maquinaria trabalhando*, até o *U-507* surgir diante deles. Quando o navio sueco *Hammaren* se aproximava da Baía de Todos os Santos e o seu piloto já conseguia *contemplar a luz do Farol da Barra de Santo Antônio*, foi a pique próximo à cidade de Salvador, alguns destroços apareceram na região de Itapuã.

O *U-507* revelou todo o seu aparato tecnológico para destruir navios e vidas. O submarino mudou a concepção de guerra naval e concedeu aos seus condutores vários

¹⁷³ BENJAMIN, Walter apud JANZ-Roff-Peter. Ausente e presente. Sobre o paradoxo da aura e do vestígio. In: SEDLMAYER, Sabrina & GINZBURG, Jaime. *Walter Benjamin: rastro, aura e história*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012, p.16.

¹⁷⁴ Depoimento do naufrago José Coelho Gomes, op. cit., p. 95.

poderes: movimentar-se com mais agilidade na superfície oceânica; tornar-se invisível nas profundezas; enfim, criar uma atmosfera aterrorizante ao desnaturalizar o mar. Para navegantes e litorâneos, o submarino alemão era associado a algo sobrenatural, como se fosse um barco das profundezas infernais. O ato de aparecer e desaparecer na linha d'água gerava angústia nos marinheiros.

A iminência de ataque era constante em diferentes pontos da costa do Brasil. Com o recebimento de novos navios, a expansão da Marinha do Nordeste, e a incidência de moléstias nervosas e da estafa produzida pelo esforço de guerra, o Serviço de Saúde esteve sempre muito ocupado, realizando um grande trabalho.¹⁷⁵

Períodos de intensos ataques oscilavam com tempos de tranquilidade. A ilusão de calma enganava e sempre exigia uma vigilância redobrada, pois o olho mecânico poderia estar logo ali, ao lado, dentro d'água. Mesmo na ausência, o submarino parecia presente. E na presença, percebia-se que todo torpedeamento naval era um espetáculo de barbárie.

A máquina de guerra emprestou aos alemães que operavam o *U-507*, por instantes, o seu poder mais extraordinário: a invisibilidade. Em tempo de guerra altamente tecnológica, Paulo César Endo esclarece que o corpo humano não tem outra função senão a de se colocar a serviço dos motores e dos grandes discursos universalizantes, auxiliando-os a exhibir seus dotes espetaculares, impregnados na massificação que o fascismo capturava e instrumentalizava. A submissão e o fascismo, o terror e o espetáculo, as práticas e os discursos, a limpeza étnica e o genocídio em massa podem ser analisados sob a ótica do “furor maquinal”. Ainda conforme a visão de Endo,

A submissão às máquinas e o fascínio por elas aterrorizaram porque sobre essa prontidão se superpõe a notável eficiência propalada pelas práticas e discursos fascistas. A limpeza, a eficiência, a pureza e seus corolários: a limpeza étnica, a marginalização dos não especializados e os genocídios em massa só serão atingidos, comandados e instruídos pelo furor maquinal que não deixará atrás de si rastro de passagem.¹⁷⁶

O furor maquinal do *U-507* revelou toda a sua versatilidade ao destruir em rápida sequência sete embarcações na costa do Brasil: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammaren*. Era o poder da máquina fascista a serviço da barbárie.

¹⁷⁵ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio, op. cit., p. 309.

¹⁷⁶ ENDO, Paulo César. Walter Benjamin, Sigmund Freud e o trauma das máquinas. In: SEDLMAYER, op.cit., p. 179.

Coube ao capitão de corveta Harro Schacht¹⁷⁷ comandar estas investidas militares. De sua ordem também partiu a autorização de acionar um singelo botão e lançar seus torpedos. Com esse único – e “belo” – gesto tecnológico implodiu a neutralidade do Brasil.

Navios e vidas implodidas, tudo devidamente registrado no diário de bordo do *U-507*. Ao analisar o ato de matar entre os militares de terra, céu e mar, o psicólogo Dave Grossman levantou algumas questões: - como explicar o fato de os marinheiros não sofrerem os mesmos distúrbios de seus irmãos em terra, especialmente quando tiram a vida alheia? Por que eles conseguiam manter o sangue frio, a calma e não entrar em colapso nervoso? Na realidade, a maioria dos marujos não estava diretamente obrigada a matar ninguém. Através das quadrículas do periscópio, não era o marinheiro que se constituía o alvo específico. Para Grossman

Em vez de matar pessoas a curta distância e pessoalmente, as modernas belonaves destroem navios e aviões. Evidentemente existem seres humanos nesses navios e aviões, mas as distâncias psicológica e mecânica protegem o moderno marinheiro. Nos dois conflitos mundiais, os navios normalmente disparavam suas armas contra embarcações inimigas invisíveis a olho nu, e as aeronaves contra as quais atiravam raramente eram mais que simples consciência de estar matando seres humanos, semelhantes a eles mesmos; emocionalmente, porém, podiam negar esse fato.¹⁷⁸

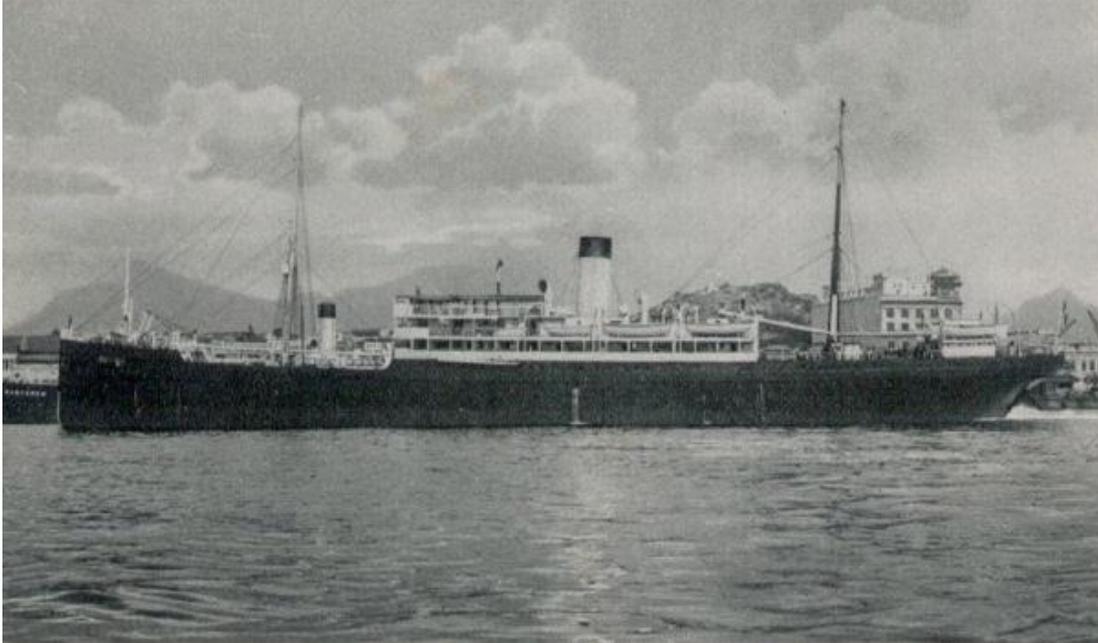
O *U-507* foi bem-sucedido em sua missão na América do Sul, tanto que a *Kriegsmarine* destinou outros *u-boats* para o litoral sergipano e baiano, onde os confrontos navais persistiram e intensificaram-se ao longo de 1943. Contudo, o desenvolvimento da ofensiva antissubmarino dos Aliados nas bases dispersas pelo norte-nordeste brasileiro, especialmente em Salvador-BA, teve o poder de afastar os submarinos alemães e italianos, que passaram a atuar ao largo do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Esta reorientação dos inimigos navais militarizou ainda mais o sul do Brasil.

¹⁷⁷ Capitão-de-Corveta Harro Schact, nascido a 15 de dezembro de 1907, tinha então 35 anos, era casado, morava em Hamburgo. O seu submarino fora comissionado a 8 de outubro de 1941, tendo afundado no Atlântico Norte nove navios. Comandou o submarino *U-507* sucessivos ataques na costa do Brasil: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arara*, *Jacira* e *Hamaren*. Esses torpedeamentos motivaram a declaração de Guerra do Brasil à Alemanha e à Itália. A carreira posterior do Capitão Schact não foi longa. Regressou à Alemanha, depois da bem sucedida viagem ao Brasil. Saiu novamente para operar nas Guianas, onde torpedeou o cargueiro inglês Yorkwood, mas no dia 13 de janeiro de 1943, na posição de Lat 01° 38' S e Long 39° 52' W, um Catalina da VP-83 liquidou-o com toda a tripulação. A viúva, em nome do falecido, recebeu a Cruz de Guerra e, mais tarde, mudou-se de Hamburgo, quando a sua casa foi destruída pelos bombardeios aliados. Ver: GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., pp. 347-348.

¹⁷⁸ GROSSMAN, Dave. O reino do medo. In: *Matar! Um estudo sobre o ato de matar e o preço cobrado do combatente e da sociedade*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2007, p. 105.

2.1 – O NAUFRÁGIO DO *BAEPENDI* E A CIDADE DE ESTÂNCIA-SERGIPE

Figura 1 – Fotografia do navio *Baependi*¹⁷⁹



Submerso, o *U-507* se movia ao largo de Sergipe, nordeste do Brasil. Era 15 de agosto de 1942, após longa viagem transoceânica para a América do Sul, o capitão-de-corveta Harro Schacht poderia dar início à missão militar para qual fora designado. Ele avistou, ao cair da tarde, um mercante de cerca de cinco mil toneladas, iluminado, seguindo no rumo 35°, velocidade nove nós. Veio então à superfície e tomou posição para o ataque, lançando um torpedo às 19 horas e 12 minutos na posição Lat 11° 51' S e Long 37° 02' W, a 20 milhas do Rio Real. A profundidade local média era de 38 graus.¹⁸⁰

A vítima era o navio mercante *Baependi*¹⁸¹, um dos morosos paquetes da linha costeira do Lloyd Brasileiro. No salão, o Comandante, Capitão-de-longo-curso João Soares da Silva, oficiais e passageiros comemoravam o aniversário do imediato Antônio Diogo de Queiroz, que

¹⁷⁹ Fotografia do navio *Baependi*. Disponível em <https://www.flickr.com/photos/alex_paixao/5442748664/in/photostream/>. Acessado em 14 de janeiro de 2017, às 16:05.

¹⁸⁰ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio, op. cit., p. 347.

¹⁸¹ O *Baependi*, de fabricação alemã, era um navio de casco de aço, com 119 metros de comprimento, de 14,10 m de boca e 9,26 m de pontal. Pertencia ao Lloyd Brasileiro. Deslocava a 4.801 toneladas brutas e 3.006 líquidas, com a velocidade máxima de 11 milhas por hora. Tinha duas cobertas e 2.250 H.P. Transportando também carga, sua capacidade era de 75 passageiros na 1ª classe e 244 na 3ª classe. No dia 15 de agosto, zarpou do porto de Salvador rumo à Recife e depois a Manaus, levando a bordo 73 tripulantes e 250 passageiros, entre os quais, 141 militares do 7º Grupo de Artilharia de Dorso, que ficariam sediados em Recife.

faleceu no afundamento. Salvelina Santos de Moraes se recordou das histórias que ouviu do seu tio Henrique Francisco dos Santos, que foi náufrago do *Baependi*, onde exercia a função de moço de convés. “O *Baependi*, que ele trabalhava, não entrava nessa barra de Aracaju. Ia direito pra Recife, superlotado de gente. Na hora do bombardeio, as pessoas tavam dançando que era o aniversário do imediato. Aí o povo tava dançando no navio quando recebeu o torpedeamento”.¹⁸²

Tudo foi tão rápido, que não houve sequer tempo de aplicar o sistema de salvamento. José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) também se recordou da festa a bordo. A tripulação vinha “tocando, dançando e ia lá pro norte. O problema é quando o navio foi atacado. Eles não esperavam aquilo. Daqui que aquele povo se prevenisse”.¹⁸³ E Zé Peixe continua: “não deu tempo de arriar a baleeira. Às vezes a baleeira não arriava direito. Tinha criança e povo de idade”.¹⁸⁴ Além do imediato e do comandante, morreram dez oficiais, o médico, um piloto, cinco maquinistas, um radiotelegrafista e dois comissários. Somente uma baleeira com 28 sobreviventes atingiu a praia do extremo norte da Bahia no dia seguinte, no local conhecido como Moita Verde, próximo ao estuário do Rio Real. Oito outros náufragos, quase mortos, agarrados a destroços de madeira, chegaram a terra no dia 17 de agosto de 1942.

Ali, na fronteira litorânea entre Sergipe e Bahia, o náufrago Lauro Moutinho dos Reis descreveu em detalhes, como o seu navio fora torpedeado. Ninguém ali esperava viver uma situação de extrema dramaticidade. Conforme o trecho de seu depoimento:

Capitão de Artilharia Lauro Moutinho dos Reis, com 32 anos de idade, solteiro, natural do Distrito Federal, Comandante da 2ª Bateria do 7º GADo., declarou que no dia 9 de agosto embarcou com a sua unidade, no porto do Rio de Janeiro no vapor *Baependi*, com destino a Olinda, sede de sua Unidade, que a viagem correu normalmente, tendo o navio tocado os portos de Vitória e Salvador, que deixou o porto de Salvador às 7 horas do dia 15 de agosto; que às 19:10 horas do mesmo dia, quando navegava a cerca de 20 milhas da costa e na altura da fronteira entre Baía e Sergipe, após o jantar de bordo, recebeu o primeiro torpedo vindo do lado do mar e cerca de 30 segundos após o navio foi novamente atingido por outro torpedo, presumindo o depoente que o navio tenha sido atingido a meia nau e na linha d'água; que logo após o segundo torpedo, o navio adernou fortemente para o lado do mar, apagando-se todas as luzes de bordo, afundando-se rapidamente num tempo que o depoente estima em três minutos; que devido a rapidez com que se verificou o afundamento, não houve tempo de executar as medidas de salvamento, descida da baleeira e obtenção dos salva-vidas que se achavam nos camarotes; que o depoente conseguiu entretanto apanhar o seu salva-vidas e isto porque viajava num camarote especial junto ao refeitório; que o ataque foi realizado com surpresa, sem o menor aviso prévio, por um submarino que se encontrava à superfície, e que antes de lançar os torpedos iluminou com projetores o *Baependi*; que o depoente tentou retirar a baleeira que lhe estava destinada com auxílio de alguns marinheiros, mas nada

¹⁸² Entrevista de Salvelina Santos de Moraes realizada em Aracaju-SE, 19 de julho de 2006.

¹⁸³ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 07 de abril de 2004.

¹⁸⁴ Idem.

conseguiu; que as baleeiras se encontravam nos turcos, cobertas com toldo de lona e em cima do convés; que não houve na viagem nenhum exercício de salvamento; que o depoente afundou com o navio e conseguiu vir à tona agarrando-se nos destroços que boiavam; que permaneceu nesta situação durante certo tempo até que avistou uma baleeira que vinha com alguns náufragos e que, a chamado do depoente o apanhou; que ouviu dizer que esta baleeira fora arrancada pelos turcos pelos estilhaços de um dos torpedos, razão pela qual conseguiu ir à água; que nesta baleeira já havia alguns elementos da tripulação, um piloto e vários marinheiros; que ainda ficaram apanhando alguns náufragos nos arredores; que ao se afastar do local viu uma embarcação iluminada que parecia um navio, vindo do lado do mar; que houve intenção de se remar ao encontro desse navio, mas que devido forte vento contrário, mar grosso e péssimas condições da baleeira, sem leme e com apenas dois remos decidiu o piloto comandante da baleeira desistir e seguir para a costa; que foi digna de registro a atitude corajosa e a dedicação da tripulação da baleeira; que aproveitando forte vento que soprava para a terra e com auxílio dos remos navegaram na baleeira toda a noite de 15 para 16 e, ao amanhecer de 16 estavam a dois quilômetros de uma praia, que depois souberam chamar-se Moita Verde; que após saltarem nessa praia encaminharam-se a pé para Coqueiros, fazendo um percurso a pé de 25 quilômetros; que em Coqueiros tomaram uma canoa que os conduziu após 6 horas de viagem à cidade de Estância, no Estado de Sergipe;¹⁸⁵

Enquanto o *Baependi* seguia o seu itinerário rumo a Recife, entre a fronteira da Bahia e de Sergipe, foi então que a ameaça se revelou. De repente, apareceu à boreste um luzeiro forte sobre o barco e depois, vindo a repetir-se. Pode-se inferir que os submarinistas alemães queriam identificar o navio, calcular sua velocidade e concluir a manobra de ataque. De acordo com as pesquisas históricas de Durval Lourenço Pereira, o *U-507* teve que repetir o procedimento de ataque, pois o primeiro torpedo lançado não atingiu o alvo ou falhou em sua detonação.¹⁸⁶

Outro depoimento revelador foi o do náufrago Zamir de Oliveira, passageiro do *Baependi*. Também se recordou que o navio fora iluminado antes de receber os torpedos. Provavelmente as chamas flamejantes do *Baependi* deixaram a impressão nele que a torreta do *U-507* fosse avermelhada. Ele não conseguiu se esquecer do drama em que viveu, especialmente do navio apitando até ser engolido pelo mar. Conforme o seu depoimento ao Exército,

Dr. Zamir de Oliveira, médico chefe do Distrito de Serviço Nacional de Peste do Departamento Nacional de Saúde do Ministério de Educação e Saúde, com 23 anos de idade, solteiro, natural do Distrito Federal, declarou que embarcou no *Baependi* pois se dirigia a serviço de sua Repartição para Campina Grande, Estado da Paraíba; que o *Baependi* foi torpedeado por volta das 19 horas após o jantar de bordo; que o navio recebeu dois torpedos e afundou tão rapidamente que não houve tempo para a execução das medidas de salvamento; que o depoente viu o submarino atacante e pode informar que o mesmo tinha a sua torre central pintada de vermelho; que o mar se achava muito agitado por ocasião do sinistro; que entre o primeiro e o segundo torpedo mediu o tempo de um minuto; que o ataque foi realizado com absoluta

¹⁸⁵ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedamentos navais de agosto de 1942.

¹⁸⁶ Ver: PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto. 2015.

surpresa pelo referido submarino, que não deu o menor aviso prévio ao Baependi; que o depoente se lembra que o navio foi iluminado antes de ser atingido pelos torpedos do submarino; que o depoente foi recolhido pela baleeira quando se agarrava aos destroços do navio; que o depoente não teve tempo de apanhar nenhum salva-vidas; que na baleeira que se salvou vieram ao todo 28 pessoas, sendo uma mulher e um menino ambos com escoriações; que o *Baependi* apitou logo após receber o primeiro torpedo e ficou apitando até afundar”.¹⁸⁷

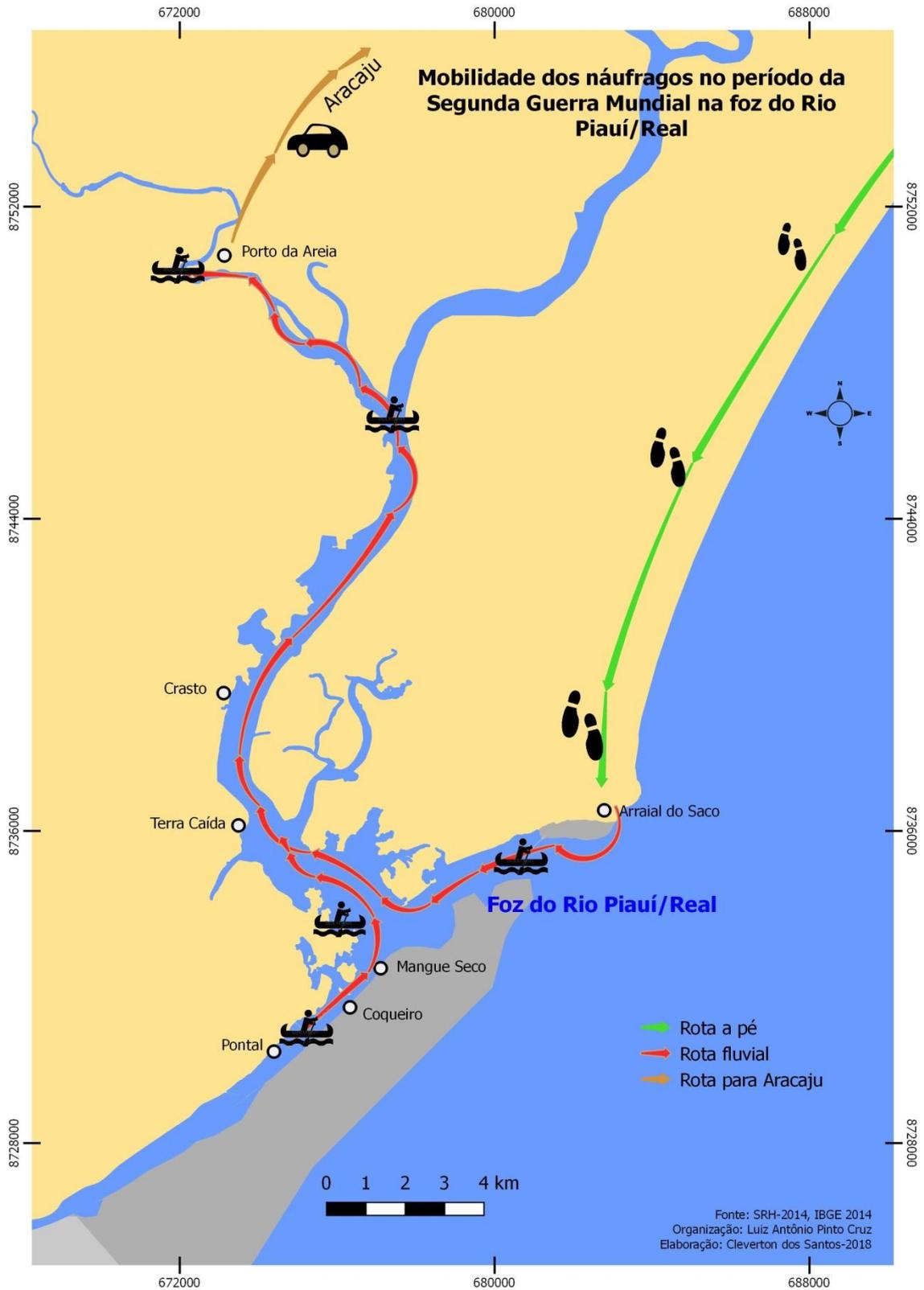
Baleeiras cheias e vazias abicaram nas praias de Sergipe. Houve quem chegasse a bordo de tábuas ou de toldos. O relato dos memorialistas - contemporâneos desse evento trágico – também ajudou a perceber as primeiras impressões dos litorâneos, especialmente da atmosfera de perplexidade que se instaurou na época. Segundo Mário Cabral, “os feridos iam chegando: macilentos, esfarrapados, a bestial tragédia refletida nos olhos cheios de espanto e angústia”.¹⁸⁸ Os “olhos cheios de espanto” apreenderam imagens terríveis nas praias e responderam ao que viram denominando-as de “bestial tragédia”. Este clima de insegurança generalizado marcou a memória coletiva com aspectos subjetivos, pois o evento dos torpedeamentos era algo “assustador”, “desconhecido” e “inesperado”.

As povoações ribeirinhas situadas junto às bordas do Rio Real acudiram as vítimas de guerra que atingiram às praias locais. À margem esquerda, em território sergipano, elas se movimentaram pelas áreas dos municípios de Indiaroba (Pontal, Crasto e Terra Caída) e Estância (Saco). Na margem direita, já na Bahia, pelas povoações de Jandaíra: Coqueiros, Moita Verde e Mangue Seco. João Salgado Carvalho, morador da região, acolheu vinte e nove náufragos em sua casa. Feridos uns, perplexos outros, exaustos todos. De imediato, ofereceu-se ajuda, cedendo roupas, comida e medicamento. Além de providenciar uma canoa para levá-los à Estância, subindo o emaranhado de rios que formam a Bacia Real-Piauí.

¹⁸⁷ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedeamentos navais de agosto de 1942.

¹⁸⁸ CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju - guia sentimental da cidade*. Aracaju: Livraria Regina, 1948.

Mapa 1 – A mobilidade dos naufragos do *Baependi* e *Anibal Benévolo* na região estuarina do Rio Piauí/Real



Surpreendida com as notícias da agressão naval, a cidade de Estância foi tomada pelo clima de medo. Paulatinamente, os estancianos se apropriaram do “fenômeno militar” e produziram memórias múltiplas: afetivas, dramáticas, nacionalistas, etc. Memórias essas, produzidas em meio à angústia e à dor das vítimas de guerra. Embora jamais se possa reconstituir plenamente o que aconteceu no mar, os historiadores civis e militares não devem excluir jamais a visão dos sergipanos e dos baianos sobre as ações dos *u-boats* na costa do Brasil, porque foram eles que concederam total assistência às vítimas e construíram as primeiras narrativas sobre a guerra dos *u-boats* dentro das águas territoriais do Brasil.

O torpedeamento de tantos navios popularizou o termo "submarino" na faixa litorânea de Sergipe. Até em áreas isoladas da costa, em colônia de pescadores, o homem comum sabia explicar, a seu modo, o que aconteceu no "tempo de Hitler". Em nossas andanças pela zona costeira, encontramos João Martins do Nascimento, no povoado Pontal, município de Indiaroba/SE. Ele nos recebeu em sua casa, à beira do rio Real, região fronteira entre Sergipe e Bahia, onde compartilhou as suas memórias.

Aqueles torpedeamentos ocorreram na 2ª Guerra da Alemanha. Eu nasci na 1ª Guerra da Alemanha. (...) Agora, a 1ª Guerra da Alemanha não veio agravar nada aqui. Agora, a 2ª veio. Porque a 2ª Guerra da Alemanha foi de Hitler [falou enfaticamente o nome de Hitler!]. Então, essa 2ª Guerra atingiu Aracaju. Porque (...) dois ou três navios foram torpedeados. O Aníbal Benévolo, o Araraquara e o Baependi! Foi tudo [afundado] de uma noite para outra.

(...)

O submarino era aí no oceano pra lá e pra cá, pra lá e pra cá, pra lá e pra cá. Ia no sul, ia no norte. E quando eles [os tripulantes do submarino] receberam sua missão. Torpedearam de quatro a cinco navios de uma vez só. Esse povo veio dar na costa de Mangue Seco e Coqueiro. E alguns ainda vieram por aqui [povoado de Pontal]. Atravessaram de canoas de vela, com destino a Estância, para pegarem o transporte para Aracaju.¹⁸⁹

Assim que chegaram à cidade, os naufragos militares também procuraram meios de alertar aos seus superiores das ocorrências bélicas no litoral de Sergipe e os estancianos providenciaram de imediato um telégrafo. Foi assim que capitão Lauro Moutinho dos Reis conseguiu telegrafar de Estância para o Recife, especificamente para o Comandante da 7ª Região Militar de Recife-PE, relatando o acontecimento militar na costa de Sergipe. Eis o conteúdo da mensagem telegrafada na íntegra:

= 156 ESTÂNCIA SE NIL/16º - URGENTÍSSIMO EXMO SR CMT SETIMA
REGIÃO MILITAR RECIFE – PE = BAEPENDI TORPEDEADO CERCA DE
VINTE MILHAS AO LARGO DA FRONTEIRA BAHIA E SERGIPE ONTEM 19
HORAS PT ACABO DE CHEGAR SALVO COM DOIS OFICIAIS SÉTIMO

¹⁸⁹ Entrevista de João Martins do Nascimento realizada no Povoado de Pontal, município de Indiaroba. 7 de julho de 2005.

GRUPO VG TENENTE JOEL E VERÇOSA QUATRO PRAÇAS CIDADE DE ESTÂNCIA NORTE DA BAHIA PT POSSÍVEL GRANDE NÚMERO DE VÍTIMAS DEVIDO RAPIDEZ DO AFUNDAMENTO PT NÃO POSSUO INFORMAÇÕES SALVAMENTO DOS DEMAIS ELEMENTOS GRUPO PT TOMO LIBERDADE LEMBRAR V.EXCIA NECESSIDADES DE PESQUISA LOCAL DO NAUFRÁGIO VIRTUDE POSSÍVEL HAVER BALEEIRAS PERDIDAS SIGO NAUFRAGOS CIDADE ARACAJU CAP LAURO REIS.¹⁹⁰

Este telegrama é um dos documentos mais emblemáticos do Brasil contemporâneo, porque representou a “anúnciação da guerra” para os brasileiros. Da cidade sergipana de Estância, os náufragos militares emitiram um sinal de alerta que correu os quatro cantos do país. Primeiramente, eles se comunicaram com a 7ª Região Militar de Recife-PE. Eram vinte e três horas e cinquenta minutos, do dia 16 de agosto de 1942, quando o Senhor Tenente Coronel Eudoro Marcelo de Moraes recebeu a ligação do Oficial de Permanência, 2º Tenente Augusto Prediliano de Andrade, a respeito do referido telegrama urgentíssimo e assunto grave. Então, imediatamente acionou seu efetivo, além de outras regiões e autoridades.

Da capital pernambucana, as mensagens telegrafadas se voltaram para o Rio de Janeiro, onde causou perplexidade no gabinete do Ministro de Guerra, General Eurico Gaspar Dutra, que logo informou dos atos de guerra ao Presidente Getúlio Vargas. De Estância, os náufragos também estabeleceram diálogo constante com a Capitania dos Portos de Sergipe e esta, por sua vez, emitia relatórios dos acontecimentos militares para os quartéis de Salvador, Maceió e Recife.

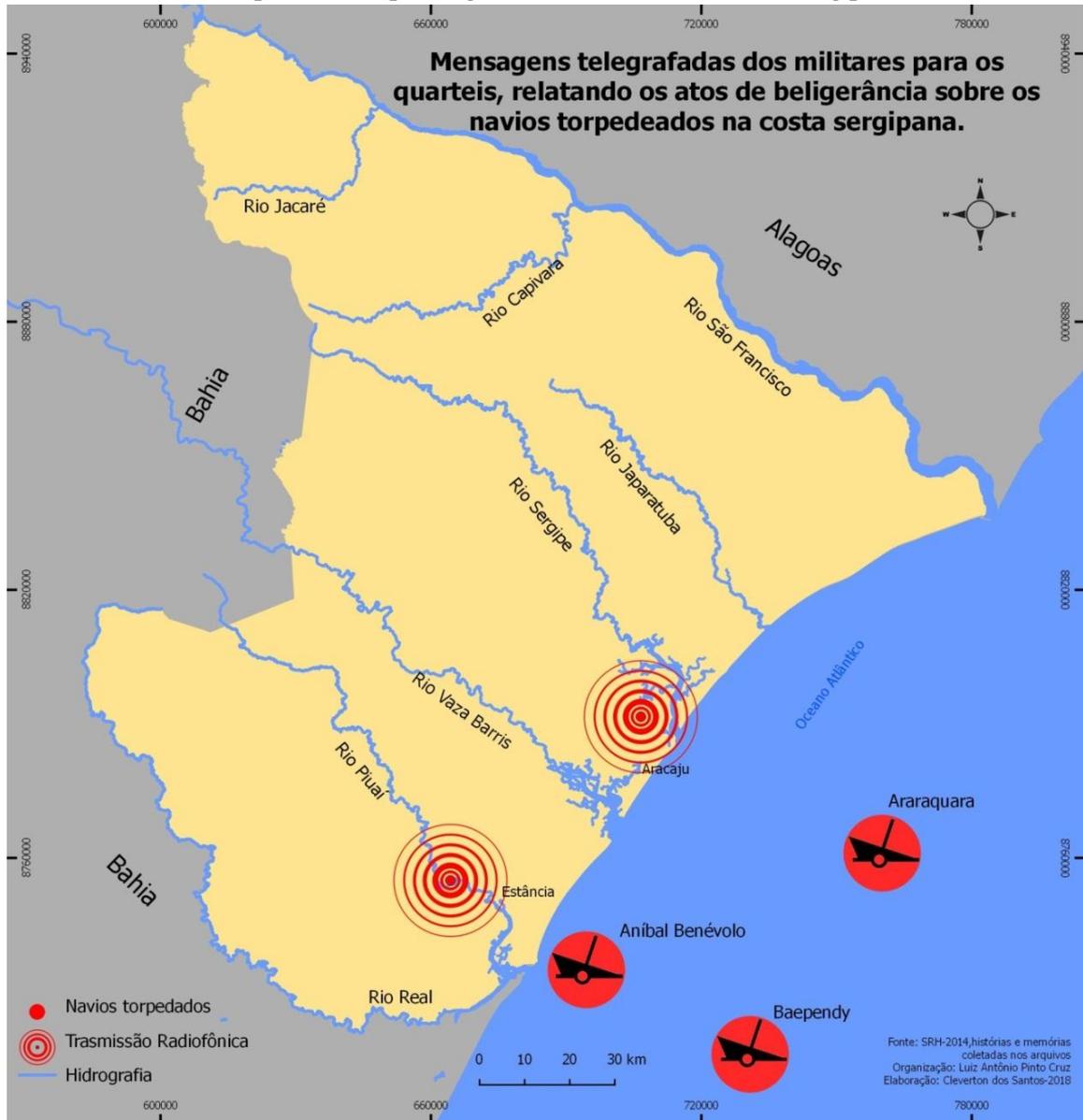
A Capitania dos Portos de Pernambuco, sob o comando do Almirante Artur Neiva, já sabia das novidades por ter recebido sucessivas mensagens advindas de seu colega sergipano. Ainda palestrou sobre o sinistro com Brigadeiro do Ar Eduardo Gomes e o observador naval norte-americano. As decisões tomadas pelas Forças Armadas do Brasil na madrugada do dia 17 de agosto de 1942 foram as seguintes:

O Brigadeiro Eduardo Gomes ordenou que ao amanhecer do dia 17, os aviões B 25 e Catalinas saíssem para o local da ocorrência, a fim de pesquisar e prestar socorro aos sobreviventes. Quanto ao Almirante Neiva, ele determinou que dois Navios Mineiros surtos no porto do Recife se aprestassem com o mesmo objetivo de pesquisas no litoral de Sergipe, havendo ainda buscado entender-se com o Observador Naval Norte-Americano no sentido desse oficial buscar ligação com S. Excia. o Almirante Ingran para o auxílio aos náufragos.¹⁹¹

¹⁹⁰ Telegrama do Capitão Lauro Moutinho dos Reis (Náufrago do *Baependi*) ao Comandante da 7ª Região Militar de Recife-PE. Estância-SE, 16 de agosto de 1942 In: Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedamentos navais de agosto de 1942.

¹⁹¹ Idem

Mapa 2 – Irromper da guerra dos *u-boats* na costa de Sergipe



Além dos Navios Mineiros, a FNNE - Força Naval do Nordeste ordenou que o *Cruzador Rio Grande do Sul* também se dirigisse à costa sergipana. Quem chegou primeiro à região do naufrágio do *Baependi* foram os aviões de guerra, que sobrevoaram a área marítima, mas os seus pilotos comunicaram às suas autoridades não terem descoberto nada, a não ser uma larga mancha de óleo e a movimentação de um navio e de um veleiro nas proximidades da foz do Rio Real. A Força Aérea Brasileira, então, enviou mais um avião para Aracaju, a pedido do Ministro de Guerra, a fim de resgatar os náufragos militares e recolher informações mais precisas das agressões. Então, às 11 horas da manhã do dia 17 de agosto, o Major José Maria de Moraes e Barros – do Estado Maior Regional - embarcou no avião da F.A.B. com o intuito de cumprir tal missão.

Ao chegar à capital sergipana, o Major Moraes e Barros percebeu que a tragédia naval era maior do que se imaginava, então rapidamente tratou de emitir às 15 horas um novo telegrama para a 7ª Região Militar, onde constava outros navios torpedeados. Eis o seu conteúdo:

K 23 ARACAJU SE 45848/51 – 179 – 15 H URGENTE RESERVADO GEN. CMT
7ª R. M. RECIFE PE AGUARDO TRIPULANTES E POSSIVELMENTE AINDA
REGRESSAREMOS HOJE PT TORPEDEADO COSTA SERGIPE PRÓXIMO
SÃO CRISTÓVÃO ANÍBAL BENÉVOLO SOSBRANDO NÁUFRAGOS
RECOLHIDOS ESTÂNCIA (PT) ENCONTRADO BALEEIRA NR 4
ARARAQUARA COM 4 NAUFRAGOS (PT) MORAIS E BARROS MAJ. E.M. 7ª
R. M. ¹⁹²

Diante dessas novidades devastadoras, resolveu-se embarcar imediatamente de volta ao Recife-PE, onde os feridos receberiam um atendimento médico-hospitalar especializado e seriam ouvidos sobre os torpedeamentos navais. Às 17 horas do dia 17 de agosto, o referido avião pousou no Campo do Ibura conduzindo de regresso o Major Moraes e Barros, que acompanhou os náufragos militares do *Baependi*: o Capitão Lauro Reis, o Tenente José Joel Marcos, um civil, dois sargentos e um soldado. Eles foram conduzidos ao Hospital Militar, pois se encontravam extremamente abalados emocionalmente e alguns com graves escoriações pelo corpo.

Através dos depoimentos recolhidos pelo major, percebeu-se uma situação de extrema dramaticidade: o ataque de surpresa do submarino e o afundamento rápido do navio após o impacto de dois torpedos. Os náufragos calcularam em cerca de três minutos o intervalo de tempo entre o primeiro impacto e o afundamento do navio.

¹⁹² Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedeamentos navais de agosto de 1942.

Ficou também apurado que o *Baependi* navegava sem uma certa previsão de segurança no caso de um sinistro: 1 - Não houve sequer exercícios de salvamento durante a viagem. Nem foram colocadas na posição devida as baleeiras do navio; 2 - O Comandante do navio, não encarava a hipótese de ser atacado neste trecho costeiro do Brasil.

A barra de Estância se tornou o lugar das histórias navais no tempo da Segunda Guerra Mundial. A área do município se localiza na região litorânea, ao extremo sul de Sergipe. A sede, por sua vez, situa-se ao sudoeste do território municipal, na confluência entre os rios Piauitinga e Piauí. Daí, tornando-se navegável até o Oceano Atlântico. Em 4 de maio de 1848, foi elevada à categoria de cidade, desmembrando-se de Santa Luzia do Itanhy. Nos tempos coloniais, as atividades navais e a criação de gado *vacum* ajudaram no desenvolvimento da povoação. Desde 1848 até o século XX, então cidade de Estância, registrou um crescente progresso econômico, com novos investimentos¹⁹³ na citricultura, no comércio de varejo e na indústria têxtil e de energia.

A cidade de Estância, nos anos de 1940, contava com um singelo atracadouro chamado de Porto de Areia. A intensa movimentação de saveiros, de canoas e de outros pequenos barcos exigia a presença de um agente naval da Marinha do Brasil para ordenar as atividades náuticas. Foi justamente este agente naval que comunicou à Capitania dos Portos de Sergipe, por volta das 20h10min, a chegada de 29 naufragos na cidade de Estância, no dia 16 de agosto de 1942. O Capitão de Corveta, Gentil Homem de Menezes¹⁹⁴, informou o sinistro à Diretoria da Marinha Mercante e ao Lloyd Brasileiro, tendo este providenciado a condução dos naufragos.

Na medida em que a tragédia se tornava mais compreensível, a referida autoridade naval pode tomar as providências em caráter de urgência. 1 – Comunicou-se com os representantes da Capitania dos Portos de Alagoas, Bahia e Pernambuco; 2 – Requisitou a presença de navios de guerra para socorrer os naufragos à deriva e fazer frente aos agressores; 3 – Relatou sobre o sinistro o Estado Maior da Armada (EMA), no dia 16 de agosto de 1942.

De forma brutal, os submarinistas inimigos solaparam a liberdade de navegação na costa de Sergipe, o Capitão Gentil Homem de Menezes logo determinou à Agência da Capitania dos Portos de Alagoas, em Penedo, que sustasse a saída do navio *Apodí*, com

¹⁹³ Estância In: *Enciclopédia dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas*. Rio de Janeiro: IBGE. XIX Volume. 1959.

¹⁹⁴ O baiano Gentil Homem Joaquim de Menezes nasceu na cidade de Valença, em 18 de agosto de 1903. Filho de Hermenegildo José de Menezes e Herondina Paiva Menezes. Entre 1920 (praça de aspirante) a 1960 (contra-almirante post-mortem) assumiu várias funções na Marinha de Guerra do Brasil. No tempo dos torpedamentos navais era Capitão dos Portos do Estado de Sergipe, por ter prestado importantes trabalhos costeiros ali, foi condecorado com a Medalha de Serviços de Guerra (Duas Estrelas) e promovido a Capitão dos Portos do Estado do Rio de Janeiro. Faleceu em 8 de julho de 1960.

viagem marcada para o porto de Aracaju. Estava apto para zarpar aguardando águas do Rio São Francisco. Graças à agilidade de suas ações, o referido capitão conseguiu preservar as vidas dos passageiros e tripulantes do *Apodí*.

Enquanto a autoridade marítima se preocupava com a movimentação naval ao norte do estado de Sergipe, ao sul, o prefeito de Estância, Arquibaldo Silveira, junto às elites locais e populares, tomou medidas urgentes, como por exemplo: enviar diligências às praias; encontrar casas para abrigar os náufragos; hospitalizar os casos mais graves; sepultar os cadáveres nos cemitérios da região. O esforço dos estancianos ganhou o reconhecimento do interventor federal Augusto Maynard Gomes, que os felicitou: “prestaram serviços patrióticos e humanitários serviços aos náufragos nos angustiosos instantes que passaram as vítimas da estúpida agressão do vandalismo totalitário”.¹⁹⁵

No dia 17 de agosto, sentindo-se mais revigoradas, um comboio de automóveis levou os náufragos para a cidade de Aracaju. As vítimas do *Baependi*, que eram militares, receberam um tratamento diferenciado, pois foram convocados a prestar esclarecimentos sobre o sinistro e a embarcar imediatamente no avião da FAB – Força Aérea Brasileira com destino à cidade do Recife, em Pernambuco.

Voltando ao depoimento do náufrago Lauro Moutinho dos Reis, dois aspectos em seu testemunho foram extremamente reveladores. Em primeiro lugar quando ele afirmou que “ao se afastar do local do naufrágio viu uma embarcação iluminada que parecia um navio, vindo do lado do mar”.¹⁹⁶ E continuou, “houve intenção de se remar ao encontro desse navio, mas que devido forte vento contrário, mar grosso e péssimas condições da baleeira, sem leme e com apenas dois remos decidiu o piloto comandante da baleeira desistir e seguir para a costa”.¹⁹⁷ Segundo aspecto intrigante recordado por Lauro Moutinho dos Reis foi que “durante a noite de quinze para dezesseis quando o depoente se encontrava na baleeira, quando ele e seus companheiros ouviram fortes ruídos que foram interpretados por uns como trovões e por outros como tiros de canhões”.¹⁹⁸

Com base no cruzamento de dados documentais analisados para esta pesquisa e pela noção de tempo citado pelos náufragos, pode-se supor que o navio iluminado que foi avistado pelos náufragos era o vapor *Araraquara*¹⁹⁹. Já os fortes ruídos que ouviram depois, na noite

¹⁹⁵ A Estância. Estância-SE, 30 de agosto de 1942.

¹⁹⁶ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. op. cit., de 1942

¹⁹⁷ Idem

¹⁹⁸ Idem

¹⁹⁹ O navio Araraquara era armado em iate, visando a navegação de grande cabotagem. Ele pertencia à frota dos “Ara” do Lloyd Nacional. Fora construído na Itália nos estaleiros de Cantiori Nevale, em Trieste e registrado na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro em 1937, sob o número 42. Deslocava 4.871 toneladas de registro, por

de 15 para 16 a bordo da baleeira, não vinham de trovões e nem tiros de canhões, mas talvez, das sucessivas explosões geradas pelo torpedeamento do *Araraquara*. Interessante perceber como este segundo ataque submarino reverberou nas vítimas do *Baependi* quando estas ainda estavam ao sabor das ondas, na costa de Sergipe.

2.2 – ARARAQUARA ATACADO NO TRAVÉS COM ARACAJU

Figura 2 – Fotografia do navio Araraquara²⁰⁰



O *Araraquara* atravessou a área de naufrágio do *Baependi*, sem que a sua tripulação se percebesse dos salvados e vítimas ao seu redor. O 1º Tenente de Artilharia José Joel Marcos, náufrago do *Baependi*, afirmou que “viu aproximar-se do local um navio completamente iluminado, mas devido ao vento e mar muito agitado, pouco depois o perdeu de vista”.²⁰¹ Contudo, quem não o perdeu de vista foi o *U-507*, que seguiu a seu encalço. Antes de atacá-lo, os submarinistas alemães o estudaram por inteiro, registrando o nome, as proporções, o peso da embarcação, a nacionalidade, a rota de viagem e a velocidade. Era uma prática de identificação bastante comum no tempo da Batalha do Atlântico. Estas informações eram reunidas no diário de bordo do referido submarino alemão. Depois disso, os tripulantes se preparavam para a manobra de ataque, só esperando a posição ideal.

2.974 líquidos, medindo 117 metros e 970 centímetros de comprimento, por 16.379 de boca, 7.440 de pontal e 5.410 de calado. Sua velocidade máxima era de 12 milhas horárias. A tripulação compunha-se de 41 homens.

²⁰⁰ Fotografia do navio Araraquara. Acervo do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

²⁰¹ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. op. cit., 1942.

O *Araraquara* avançava sentido norte, via-se o clarão de Aracaju mais à frente. Eram 21 horas, da noite de 15 de agosto de 1942, quando se encontrava de soslaio à capital sergipana. Ele foi atingido por dois torpedos na posição de Lat 11° 53' S e Long 37° 22' W. Na medida em que a água invadia os seus compartimentos, o *Araraquara* começou a adornar a estibordo. Provavelmente, a luminosidade de Aracaju ao fundo contribuiu para silhuetar o *Araraquara*, facilitando assim, a investida militar do *U-507*.

Naquela situação tumultuosa, o caos se instalou a bordo. De acordo com a naufraga Alaíde Lemos Cavalcante, de repente, “ouvimos um fortíssimo estrondo acompanhado de um tremendo abalo no vapor. Espalhava-se o pânico, a confusão. Gritos lancinantes variam a noite escura”.²⁰² Não houve tempo hábil para se usar o equipamento de salvatagem, inclusive porque a maioria dos passageiros e tripulantes estava recolhida aos camarotes àquela hora.²⁰³

Em meio à escuridão reinante e como navio bastante adornado, muitos hesitaram em pular no mar. Diante da crescente inclinação, homens e mulheres desesperados se moviam a bordo engatinhando ou agarrando-se à estrutura naval. Quem insistiu em ficar ali ou nadava nas suas imediações acabou arrastado pela forte sucção da água, quando o mar tragou o *Araraquara*.

À superfície oceânica, o drama persistiu através dos choros e gritos de socorro. Sem nada para se segurar e boiar, a maioria dos naufragos teve o seu corpo engolido pelo mar da guerra. Os clamores das vítimas podiam ser ouvidos dentro da estrutura metálica do *u-boat*. Em tempo de guerra naval raramente havia espaço para cordialidade ou compaixão. Afinal, o Brasil era uma nação inimiga da Alemanha nazista.

O naufrago Milton Fernandes da Silva²⁰⁴, piloto do *Araraquara*, apresentou uma sucessão de episódios dramáticos. Ele avistou um pedaço da tolda do botequim que se despreendeu do navio e nadou até ele, onde subiu e ainda conseguiu recolher a bordo mais três pessoas: Eralkildes Bruno de Barros (o 3º maquinista), Esmerino S. Siqueira (moço do convés) e Oswaldo Costa (subtenente do Exército). Seguiram à mercê das ondas, sem encontrar outras pessoas a socorrer. Até que Milton teve a ideia de apanhar os restos navais na água. Colocou sobre a sua tábua o que julgava contribuir para a flutuação. E assim, recolheu: pequena prancha, cavalete, saco de farinha de trigo e balão de defesa. Esta última, ele aproveitou o chicote do cabo para amarrar sobre as taboas. A pequena prancha e o cavalete serviram de lastro, isto é, faziam peso na taboa, afundando-a, evitando que a crista das vagas

²⁰² Correio de Aracaju. Aracaju-SE, 20 de agosto de 1942.

²⁰³ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio, op. cit., p. 347.

²⁰⁴ Milton Fernandes da Silva com vinte e sete anos de idade, natural de Alagoas, filho de João Luís da Silva falecido e D. Amélia Fernandes da Silva, casado, marítimo.

as arrebetasse. Das vinte e uma horas, do dia 15, às quinze horas do dia 17 de agosto de 1942, os náufragos lutaram pela sobrevivência em mar aberto. Sempre empurrados pela corrente marítima e ventos fortes no sentido da costa de Sergipe.

O Araraquara foi torpedeado às nove horas da noite do dia quinze na altura de Aracaju, cerca de quarenta milhas; que o navio recebeu dois torpedos, o primeiro atingiu a casa de máquinas apagando a iluminação do navio e que o segundo atingiu o mesmo local, porém mais para a popa em consequência do que o navio adernou completamente submergindo de quilha para cima e girando de bombordo para boreste; que o depoente lançou-se n'água com o colete salva-vidas pois que os barcos não puderam se desamarar do navio; que um dos barcos apareceu com quilha para cima; que se agarrou ai outros náufragos, como o maquinista Erotildes Bruno de Barros, Tenente Osvaldo Costa e o moço de convés Esmerino Elias da Silva, o qual também enlouqueceu jogando-se na água; que os dois restando inclusive o depoente lutando com grandes dificuldades à mercê das águas vieram dar à Fazenda da Barra de Manoel Sobral, aonde foram muito bem tratados; que depois, por canoa, foram para São Cristóvão e daí para Aracaju de automóvel por providência de José Garcez Vieira, então Prefeito de Aracaju; que não viu holofote e nem o submarino atacante; porque entrava de serviço as vinte e quatro horas, despertando com o choque do primeiro torpedo, momento em que o comandante do navio passava e lhe perguntou “o que é isso”? Ao que o depoente respondeu: - “navio foi torpedeado e indo a pique”; que o Comandante acrescentou ascenda as luzes, o que não era mais possível, pois o torpedo atingira a casa de máquinas, isso ocorrendo na ponte de comando aonde fica perto o camarote do depoente; que aí houve tentativas de arriar as baleeiras não sendo possível; que depois de chegado à Aracaju soube de outros náufragos, tendo visto apenas um de nome Caetano Moreira Falcão, passageiro do navio; que não viu o primeiro comissário no momento do ataque, mas viu o segundo comissário na ponte das baleeiras acalmando os passageiros de nome Pascoal Visconti; que chegou a ver os pilotos correrem para suas baleeiras; [...]que as baleeiras estavam preparadas de víveres vários inclusive água; que entre Rio e Bahia fizeram com os passageiros um exercício de salvação tudo ocorrendo com presteza e ordem; que não houve pedido de socorro porque o torpedo atingiu a casa de máquinas impossibilitando de apitar; que ignora se o telegrafista pediu socorro, julgando não haver tempo para isso; que o comandante do navio era o senhor Lauro Augusto Teixeira de Freitas, que o depoente julga haver o comandante perecido, que mais nada sabe.²⁰⁵

Com astúcia e improviso, os náufragos souberam criar condições navais para seguir à deriva. Cansaço, tontura e fome afetaram a estrutura mental daqueles homens. O abalo psicológico criou um clima de tensão. Um dos náufragos enlouqueceu e começou a ficar agressivo. Era o moço de convés, Esmerino S. Siqueira, que parecia desconectado com a realidade trágica circundante. Já se passavam trinta e seis horas à deriva. E o referido náufrago se lançou no mar. Tempos depois, o tenente Osvaldo Costa começou também a dar sinais de perturbação mental. O náufrago Milton recordou destes dias angustiosos no mar de Sergipe.

O moço de convés demonstrou perturbação mental, pedindo alimento aos companheiros, dizendo ter ouvido bater a campainha para o café, depois tentou

²⁰⁵ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. op. cit., 1942.

agredir o tenente, o que evitamos; em seguida, desesperado de fome e sede, ele atirou-se ao mar, sendo impossível qualquer salvação. Logo após, o segundo tenente começou a demonstrar o mesmo sintoma, perguntando pelos colegas. Então, Milton indagou o seu nome e ele respondeu ser Oswaldo Costa. Tentei acalma-lo, mas foi impossível, atirou-se n'água. Com cuidado para não haver desequilíbrio nas poucas taboas que ainda nos restavam, agarrei-o pelas botas, conseguindo coloca-lo novamente sobre as mesmas. No entanto, poucos minutos depois, colocando-se numa atitude agressiva, dizendo que eu e meu companheiro estávamos embriagados, que ia para casa, fez-se novamente ao mar, sendo desta vez, impossível salvá-lo. Restavam agora, na taboa, somente eu e o terceiro maquinista. Assim, continuamos sempre avistando o clarão da cidade de Aracaju, para onde éramos levados.²⁰⁶

Com duas baixas entre os seus tripulantes, a balsa seguiu o seu trajeto ao sabor das ondas. Em seu depoimento, Milton ainda rememorou ter avistado, na madrugada do dia 16 de agosto, luzes de explosões na área de naufrágio do *Araraquara*. Tais explosões foram geradas, em sua opinião, pela detonação das garrafas de ar comprimido e dos tanques de óleo. Com toda certeza, nenhuma luz o animou tanto quando o clarão de Aracaju. Era terra firme à vista. Para os dois náufragos, a luz urbana representava um momento de esperança em meio a tantas desgraças. Na medida em que eles se aproximavam da Barra de Aracaju, já conseguiam perceber as casas ao longe. Contudo, as rajadas de ventos e a força da corrente os arrastaram em sentido sul, paralelo à praia. Eles flutuaram em direção à Barra de São Cristóvão, e depois, atingiram a praia de Itaporanga.

Ao clarear o dia, [...] continuamos nesta luta, até aproximadamente às 9 horas, quando avistamos uma coroa, para lá nos dirigimos. Notei que a maré enchia, e calculando que na preamar, talvez não desse pé na dita coroa do Rio Vasa-Barris, e que estando fracos, pois, há 36 horas não dormíamos, nem nos alimentávamos, convenci ao meu companheiro que não devíamos descansar e sim nadar para terra, da qual já avistávamos os coqueiros. Assim ficamos somente uns 10 minutos, a fim de refazer as forças e fizemo-nos ao mar, nadando em direção da praia de Itaporanga, aonde chegamos às 15 horas.²⁰⁷

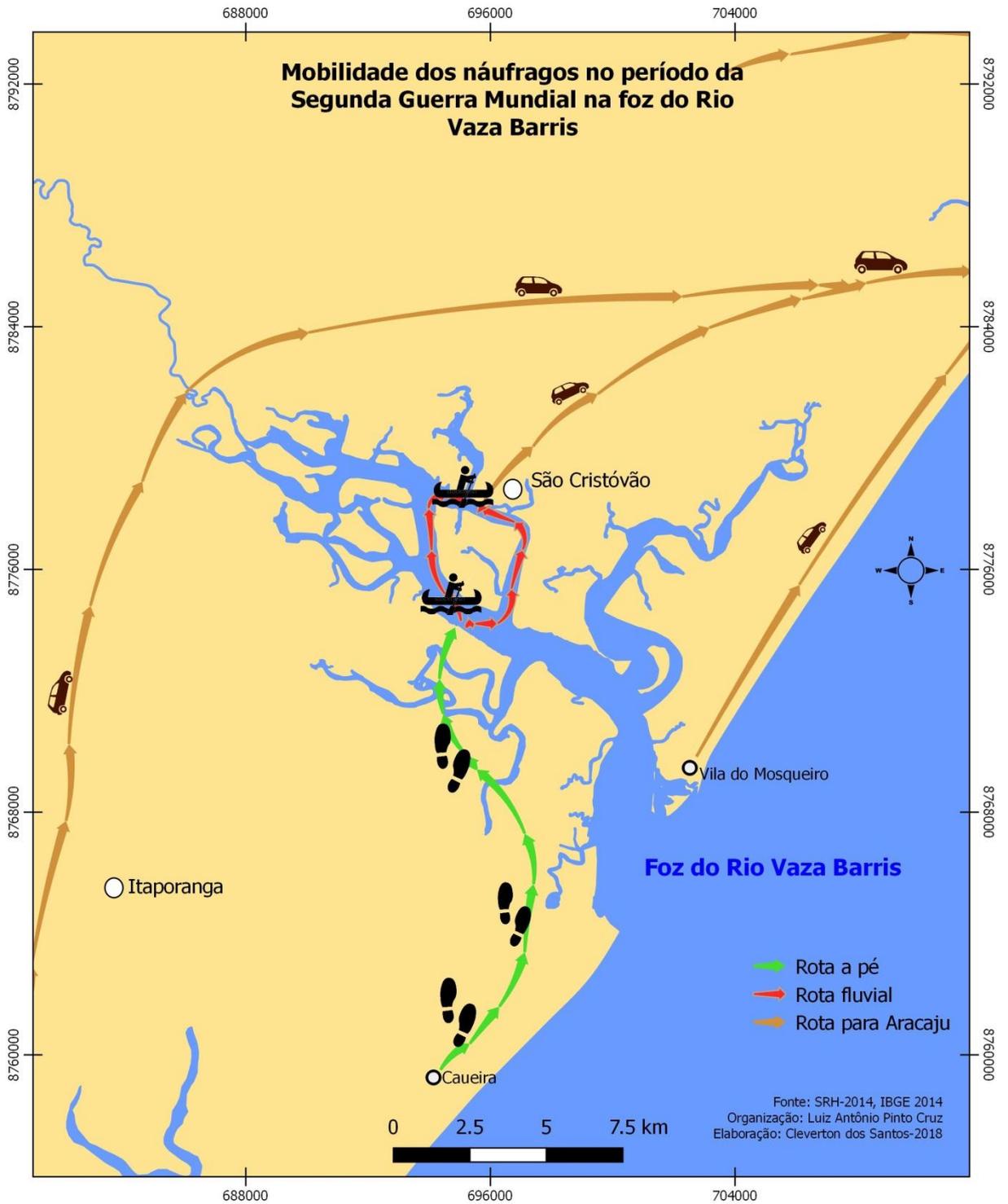
Apesar de exaustos, eles conseguiram subir nos coqueiros dispersos na região itaporanguense e retiraram os seus frutos. A água de coco revigorou aqueles homens, que se puseram a caminhar entre a vegetação de restinga. À noite, após duas léguas e meia, eles chegaram à fazenda de Manoel Sobral²⁰⁸. Lá se encontrava apenas o administrador Luiz Gonzaga de Oliveira, que se compadeceu com o drama deles e gentilmente ofereceu um jantar. Após a refeição, também disponibilizou uma canoa para atravessar o Rio Vasa-Barris com destino ao porto da cidade de São Cristóvão.

²⁰⁶ Arquivo Histórico do Ministério do Exército, op. cit., 1942.

²⁰⁷ Idem

²⁰⁸ Atualmente, o antigo casarão de Manoel Sobral ainda existe, localiza-se no Povoado Costa, à margem direita do Rio Vasa-Barris.

Mapa 3 – Mobilidade dos náufragos do Araraquara pela costa de Sergipe



Itaporanga D’Ajuda se localiza ao sul de Sergipe, a sede urbana esta ao lado da BR 101, nordeste do Brasil. As origens mais remotas dela se vinculam ao aldeamento indígena do século XVI, que foi cristianizado pelos jesuítas, entre eles, o Padre Gaspar Lourenço. Itaporanga se tornou vila em 1854, e depois cidade, em 28 de março de 1938. À época, as atividades econômicas dos itaporanguenses assentavam-se na cultura do coco-da-baía, nos engenhos de açúcar e nas fazendas de gado. Rios e manguezais da região ofereciam alimentos e renda para a população mais pobre. Além disso, extraíam-se pedras beneficiadas para transformarem-se em paralelepípedos e meios fios. Também utilizada como britada para construção de cimento armado, revestimento asfálticos e de leito de rodovias.²⁰⁹ A área do município, especialmente, a região costeira próxima à embocadura do Rio Vasa-Barris recebeu salvados e naufragos no tempo da guerra submarina.

O Vasa-Barris é um rio de muitas histórias. Por ser uma embocadura de travessia arriscada e de constantes soçobramentos, a marinhagem lusitana denominou este rio sergipano de “Vasa-Barris”, que de acordo com o português arcaico, significava “enseada ou costa de onde ocorrem muitos naufrágios”. A 7 de abril de 1590, por exemplo, o capitão-mor Gabriel Soares de Souza embarcava do Tejo de volta à cidade do Salvador, trazendo consigo 4 frades Carmelitas e cerca de 364 pessoas, numa urca flamenga chamada “Grifo Dourado”. Dois meses mais tarde, finda a longa travessia do oceano, ocorria terrível desastre: esse navio mercante naufragava na enseada da foz do Rio Vasa-Barris, perdendo-se toda a sua carga. Tripulantes e passageiros que vinham a bordo se salvaram, seguindo longa viagem a pé, para a Bahia. Convém assinalar ainda, que a palavra “Vasa-Barris” também possuía um sentido figurado: “lugar onde havia riquezas secretas”. Em busca destas riquezas da região, outros nautas estrangeiros realizaram incursões à costa sergipana: corsários franceses, piratas ingleses e conquistadores holandeses. Exímios navegadores, estes europeus não se intimidavam em adentrar as áreas estuarinas de Sergipe Del Rey.

Pesa sobre a costa de Sergipe um estigma histórico de naufrágios. Durante a Segunda Guerra Mundial, a embocadura do Rio Vasa-Barris despertou algumas preocupações nas autoridades civis e militares. Especialmente, no tocante aos boatos criados pelos ribeirinhos. O alvo dos boatos era a família italiana dos Mandarino, acusada de: 1 – receber os submarinistas alemães em sua propriedade, em Colégio, Itaporanga; 2 – possuir material explosivo não declarado; 3 – conceder apoio logístico aos ataques navais através do seu

²⁰⁹ Itaporanga In: *Enciclopédia dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas*. Rio de Janeiro: IBGE. XIX Volume. 1959.

radiotransmissor; e por fim, 4 – Nicola Mandarino foi acusado pelos sergipanos de ser o mentor dos torpedeamentos navais.

Em 8 de setembro de 1942, Maria Joana da Conceição foi arrolada como testemunha de acusação no inquérito aberto contra Nicola Mandarino. Ela residia no município de São Cristóvão e afirmou ter avistado a movimentação de um barco estranho à superfície. Graças à fotografia disponibilizada pela Capitania dos Portos, ela confirmou ser semelhante ao submarino alemão. Conforme as suas palavras, “uma embarcação grande, coberta de preto. Lá de dentro saíram dois homens que tomaram um bote e chegaram até a costa. Eles perguntaram a Maria Joana se tinha água, tendo ela respondido que água só tinha na Fazenda Colégio, propriedade de Nicola Mandarino”.²¹⁰

Diante de graves declarações, as autoridades policiais se deslocaram para a área do desembarque. Ilhotas e bordas do Vasa-Barris também foram vasculhadas. Pescadores, barqueiros e práticos interrogados. Ninguém percebeu a movimentação de forasteiros em botes ou de embarcações militares no rio. Por fim, constatou-se no parecer do Inquérito Policial, a “verdade é que, além da ribeirinha [Maria Joana da Conceição], ninguém mais viu o mencionando barco de guerra, que pela sua descrição, tem-se como um submarino alemão”.²¹¹

A passagem dos *u-boats* alarmou as populações litorâneas e contribuiu para potencializar o folclore sergipano. O historiador Jean Delumeau alerta que o medo tem o poder de gerar histórias aberrantes e esclarece: “nada é mais difícil de analisar do que o medo, e a dificuldade aumenta ainda mais quando se trata de passar do individual para o coletivo”.²¹² Ao associar “imaginação” à “angústia”, o pesquisador francês ainda afirma que “a imaginação desempenha um papel importante na angústia, esta tem sua causa mais no indivíduo do que na realidade que o cerca e sua duração não está, como a do medo, limitada ao desaparecimento das ameaças”.²¹³

Os ventos da guerra naval sopravam desconfianças na costa de Sergipe. Uma delas foi captada pelo repórter David Nasser, do jornal O Globo, que veio à cidade Aracaju, e depois, circulou pelas áreas estuarinas do estado, onde coletou histórias alarmantes dos litorâneos. Em sua matéria jornalística, Nasser levantou a seguinte questão: no litoral brasileiro, desde o Rio até o extremo norte do Brasil, existirão bases de abastecimento para os submarinos inimigos?

²¹⁰ SANTIAGO, Enoque. Relatório do inquérito policial sobre o envolvimento dos estrangeiros nos torpedeamentos dos cinco navios brasileiros. Departamento de Segurança Pública de Sergipe. Aracaju, 10 de outubro de 1942, p. 3.

²¹¹ Idem

²¹² DELUMEAU, op. cit, p. 22.

²¹³ Ibidem, p. 25.

Em nome das autoridades locais, o delegado Enoch Santiago, da Chefatura de Polícia de Sergipe, respondeu ao repórter: “no que diz respeito a este estado, afirma que não. Nos outros Estados, afirma-se a impossibilidade de existirem as mesmas bases que não foram jamais vistas pelos pescadores e pelos aviões de patrulhamento”.²¹⁴

Para o prático Zé Peixe, os submarinistas alemães jamais conseguiriam transpor as barras fluviais sozinhos. Cada estuário é repleto de obstáculos naturais, o *u-boat* acabaria encalhado. Ele se recordou das histórias populares de submarino dentro do estuário Vasa Barris. “É conversa! Que nada! Para o submarino entrar tem que ter um prático. O povo falava isso, mas não tinha prova não”.²¹⁵ E foi taxativo: “São Cristóvão entrou, encalha. Não é todo mundo que entra ali. A Barra de Estância, a mesma coisa. A Barra de Aracaju tem trechos que é bem raso. A Barra de São Francisco, ali é mais difícil”.²¹⁶

São Cristóvão foi outro município sergipano envolvido pela Guerra do Atlântico. Os moradores do Povoado Mosqueiro afluíram às suas praias, onde se depararam com salvados, cadáveres e sobreviventes do Araraquara. Enquanto alguns náufragos foram embarcados até o porto de São Cristóvão, outros, na maré baixa, seguiram a linha praiana rumo à cidade de Aracaju. Os sancristovenses zelaram pelo bem estar deles e comunicaram o sinistro às autoridades civis e militares. Logo depois, as vítimas foram levadas à capital sergipana.

Antiga capital de Sergipe Del Rey, São Cristóvão é uma das cidades mais antigas do Brasil. Em virtude de sua singularidade arquitetônica, que remete ao tempo da União Ibérica, a Praça e o Convento de São Francisco foram considerados um Patrimônio Mundial pela UNESCO. Vale assinalar que ao longo de sua evolução histórica, a cidade mudou a sua sede duas vezes. Sempre se afastando das ameaças dos nautas estrangeiros. Até finalmente assentar-se nos outeiros do interior, às margens do Rio Vasa-Barris.

São Cristóvão, nos anos de 1940, detinha uma enorme região praiana que ia do Povoado Mosqueiro até a Atalaia. Contudo, devido às sucessivas intervenções estaduais, o referido município acabou perdendo o seu território costeiro para Aracaju. No tempo da guerra, as atividades econômicas dos sancristovenses giravam basicamente em torno de três áreas: agricultura, pecuária e indústria têxtil. Graças ao canal de Santa Maria e à linha férrea, eles negociavam diretamente com os aracajuanos.²¹⁷

²¹⁴ NASSER, David. Vigilância sem trégua. Jornal *O Globo*, Rio de Janeiro. 1942. Sábado, 22 de agosto de 1942, p.1.

²¹⁵ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 7 de abril de 2004.

²¹⁶ Idem

²¹⁷ São Cristóvão. In: *Enciclopédia dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas*. Rio de Janeiro: IBGE. XIX Volume. 1959.

Estância, Itaporanga e São Cristóvão enviaram os seus naufragos para a cidade de Aracaju. Com a chegada deles, instaurou-se “um clima de guerra”²¹⁸. De forma rara entre as cidades litorâneas do Brasil, Aracaju²¹⁹ foi alçada à condição de vítima da guerra submarina. A gravidade das últimas ocorrências parecia animar o interventor Augusto Maynard, que em clima de guerra, comanda tudo e todos, polícia o litoral e a embocadura dos rios, ouve a massa, prende integralistas, exige que eles assinem compromisso de honra, de como não se colocariam ao lado do inimigo, só depois disso, os mesmos são postos em liberdade.²²⁰

O referido interventor federal sempre que podia embarcava no avião de guerra dos norte-americanos. Normalmente se encontrava ancorado nas águas do Rio Sergipe em frente à Capitania dos Portos ou na pista do Aeroclube. Foram muitas idas e vindas do mar. Até que um dia, o interventor Augusto Maynard Gomes anunciou publicamente que o submarino agressor foi avistado e bombardeado. De acordo com o *Correio de Aracaju*, de 19 de agosto de 1942, tal feito heroico se registrou:

Às quatro horas de ontem, às 50 milhas do litoral brasileiro, foi torpedeado o submarino alemão autor dos afundamentos dos 5 navios brasileiros. O feito heroico foi realizado pelo capitão Jack Lacey, da aviação Naval Norte Americana. Sobrevoou a região a bordo do avião comandado pelo capitão tenente Thomas Callan, o Coronel Augusto Maynard Gomes. Ao saltar sua excia o Interventor Federal do Estado de Sergipe foi calorosamente aclamando pelo povo que se dirigiu em massa à frente do Palácio Presidencial onde o grande sergipano anunciou ao povo o feito memorável. É mais uma vitória das armas das nações unidas a que vem encher de alegria o coração brasileiro que ferido clama por vingança.²²¹

De acordo com a história naval da Alemanha, o submarino alemão não foi destruído. No mesmo dia em que a matéria foi publicada, o *U-507* já espalhava o terror no litoral da Bahia, onde atacou o veleiro Jacira e, três dias depois, o navio sueco Hammaren. Em tempo de anormalidade bélica e de ditadura varguista, era uma prática comum enganar a população civis com notícias falsas. O historiador Carlo Ginzburg questiona tal prática, “isso é ridículo: pois quem deseja encobrir narra coisas falsas em lugar das verdadeiras e, naquilo que narra, deve esforçar-se para que pareça o mais evidente possível”.²²² O *U-507* sofreu pequenas

²¹⁸ Aqui fazendo uso de uma expressão do historiador sergipano, e contemporâneo dos torpedeamentos navais, Ariosvaldo Figueiredo.

²¹⁹ Para saber mais da história naval de Aracaju ver: CRUZ, Luiz Antônio Pinto. & ARAS, Lina Maria Brandão de. Um sonho que naufragou: a história naval de Aracaju. In: *Cadernos UFS*. São Cristóvão: Editora da UFS, 2010, pp. 37-80.

²²⁰ FIGUEIREDO, op. cit., p. 89.

²²¹ Sergipe-Jornal. Aracaju-SE, 19 de agosto de 1942.

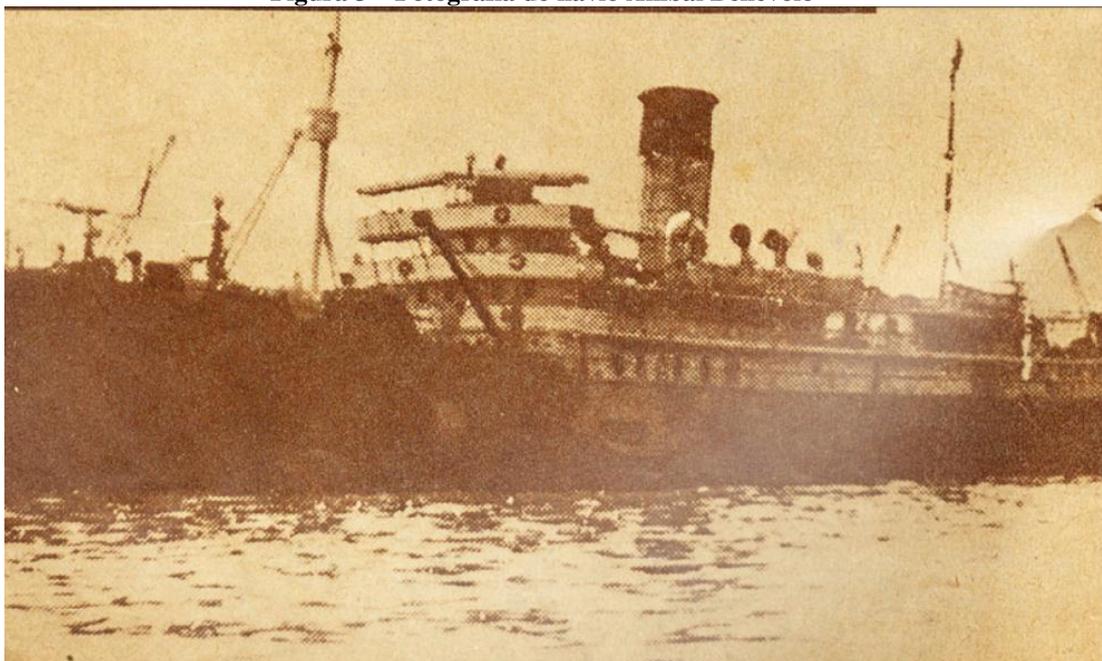
²²² GINZBURG, Carlo. *O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 24.

avarias, mas conseguiu voltar incólume para a Europa, onde se encontra o seu valioso diário de bordo, que permitiu esclarecer como se deu as agressões navais na costa do Brasil.

A história dessas agressões também pode ser contada a partir dos rastros e dos vencidos. Da barra de Aracaju até a barra de São Cristóvão, a primeira escolta da política estadual que chegou à orla do mar, nas proximidades da vila de Mosqueiro, deparou com uma cena chocante: mais de cinquenta cadáveres, alguns já meio devorados pelos peixes, haviam sido atirados à praia de mistura com restos de navio, salva-vidas, fardos e malas. Mas havia corpos de soldados do Exército, inclusive oficiais.²²³

2.3 – OUTRO ATAQUE NA BARRA DE ESTÂNCIA: O ANÍBAL BENÉVOLO

Figura 3 – Fotografia do navio Aníbal Benévolo²²⁴



O U-507 não teve de esperar muito para conseguir nova presa. Aproximou-se mais da costa e, às 4 horas e 5 minutos, já do dia 16 de agosto, atingiu o Aníbal Benévolo²²⁵ que

²²³ SILVEIRA, op. cit., pp. 71-72.

²²⁴ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

navegava só com as luzes de navegação acesas devido à hora morta da madrugada²²⁶. Seguiu para Aracaju, o ataque do *U-507* foi registrado novamente nas imediações onde o *Baependi* fora torpedeado, tendo como referência a foz do Rio Real.

O naufrago Henriques Jacques Mascarenhas Silveira²²⁷, então Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante, e comandante do *Aníbal Benévolo*, teve o seu depoimento recolhido pelo IPM, onde revelou as suas impressões da tragédia naval. Ele disse que viajava de Salvador para Aracaju, tendo saído no dia quinze ao meio dia, quando na posição aproximada de 15 milhas do Farol de Estância a distância de sete milhas da costa quando às quatro horas e cinco minutos do dia dezesseis, mais ou menos, achava-se no passageio quando sentiu forte estrondo na popa do navio. Naquele exato momento não soube discernir o que realmente aconteceu. De repente, uma fumaça espessa o encobriu, tirando-lhe a visão. Ao se mover, notou que o *Aníbal Benévolo* se afundava de popa; que neste momento o imediato Cordeiro fez funcionar a sirene dando sinal de abandono do navio e o depoente procurou botar fora a baleeira número dois mais não teve tempo para coisa alguma, pois o navio se afundava rapidamente e o depoente se viu arrastado para o mar juntamente com o navio. Ainda conforme as suas lembranças:

A submersão do *Aníbal Benévolo* não levou mais de dois minutos, segundo presume; que ao voltar à superfície procurou nadando, se agarrar a qualquer coisa que aparecesse até que avistando uma balsa nadou para ela e aí permaneceu até o amanhecer do dia dezesseis mais ou menos no lugar onde se dera o naufrágio; que ouviu outros naufragos também em balsas, em número de duas pessoas, um moço de convés e um cozinheiro, as quais orientou o caminho da praia, animando-os dizendo que estava próximo e que o mar e o vento os levaria para a costa; que não mais observando outros tripulantes sobre as águas fez uma vela com os recursos que tinha na balsa e com os destroços do navio, utilizando de sua túnica a giza de vela, dirigindo-se para a costa aproveitando o vento que lhes era favorável; que mais ou menos as dez horas da noite depois de lutar com as arrebentações das ondas nas praias, alcançou a terra, isto no dia dezesseis; que aí passou a noite e que na manhã do dia dezessete pôr-se a andar pela costa em busca de pessoas que lhe pudessem dar auxílio, quando às dezesseis horas encontrou com um homem que o orientou para uma região de nome Coqueiro; que daí, digo, que antes de Coqueiro foi porém levado para Mangue Seco, residência do Senhor Salgado, onde achamos o Doutor Barreiras, o Doutor Monteiro, que lhes ministraram os primeiros socorros pois se achava muito fraco, ligeiramente ferido; que de lancha foi conduzido para Estância aonde ficou em casa de uma família; que no dia dezoito foi conduzido para Aracaju;

²²⁵ O navio *Aníbal Benévolo*, ex-Comandante Alvim, foi construído em estaleiro alemão em 1905. Comprimento de 86 m, boca 11,50 m pontal 6.62. A velocidade horária variava entre 10 milhas (máxima) e 8 milhas (econômica). Nas acomodações dos passageiros, a 1ª classe a lotação máxima era de 93 pessoas, enquanto a 3ª classe suportava 61 pessoas. Tonelagem bruta de 1.905 e líquida de 984.²²⁵ Ao meio-dia de 15 de agosto de 1942, o *Aníbal Benévolo* partiu de Salvador com destino à cidade de Aracaju, onde concluiria sua viagem costeira.

²²⁶ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio, op. cit., p. 346.

²²⁷ Henriques Jacques Mascarenhas Silveira com quarenta e um anos de idade, natural do Distrito Federal, filho de Eugênio Jacques Mascarenhas Silveira e D. Laura Silveira, casado, Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante residente na rua das Dálias 93, Jacarepaguá, Distrito Federal.

que presentemente se encontra na casa do Doutor José Tomaz de Ávila Nabuco; que os navios conforme as instruções navegava somente de noite com os faróis de navegação acesos; que viajava; que viajava o mais próximo possível da costa e com os vigias regulamentares em seus postos; que durante a viagem procurou manter minuciosamente manter em perfeitas condições todo o material pertencente às baleeiras, tendo feito o último ensaio de salvamento na barra do porto de Caravelas, constatando o perfeito funcionamento de todos os turcos tendo sido as baleeiras postas a fora no tempo de cinco a sete minutos; que com intuito de melhorar este tempo, manteve as referidas baleeiras acima dos picadeiros a fim de que elas mais rapidamente descessem à água, notando que os cinco minutos gastos foram motivados pela dificuldade de retirar dos seus picadeiros, melhorando assim o seu tempo de utilização; que não sabe mais nada”.²²⁸

Conforme declarações dos seus quatro tripulantes e únicos sobreviventes, o Aníbal Benévolo foi torpedeado sem aviso prévio. Eles não avistaram o navio agressor, somente afirmaram ter ouvido um forte estampido, que fez o navio estremecer. O Aníbal Benévolo afundou em dois minutos, razão pela qual não houve tempo para a execução do salvamento de passageiros e tripulantes. Somente quatro tripulantes deram às praias de Estância, segurando em destroços dos navios.

Tanto o Aníbal Benévolo quanto o Araraquara foram retidos no Porto de Salvador devido a um defeito da rede de água, saindo com horas de diferença. Este fato sugeriu a possibilidade de sabotagem, mas nada foi provado. O atraso forçado dos mercantes, entretanto, auxiliou o trabalho do U-507²²⁹. Estes ataques sequenciados fizeram com que os militares brasileiros denominassem este momento dramático de “Massacre do Rio Real”. Sem dúvidas, foi a maior operação de guerra já realizada por um submarino estrangeiro na história do Brasil. De uma margem à outra do Rio Real, as pequenas povoações e as colônias de pescadores foram tomadas pelo medo do submarino.

Ah aqui o pessoal ficaram com medo muitos saíram daqui com medo porque inclusive o submarino eles entravam aqui nessa barra aqui iam lá pra dentro do Rio Real, é um rio fundo então eles ficavam encostados na sombra do mangue né mas embaixo não ficava em cima não no lume da água não ficava embaixo porque os aviões passava e não conseguia localizar ele porque ele tava ali embaixo da sombra do mangue e dali ele saiu atacaram uma vez um sítio aí com o nome de Batata que tinha uma fábrica de óleo de coco que tinha um senhor por nome de Vitor e então eles iam lá até o pessoal falava que o Vitor era de procedência alemã então o Vitor tinha contato com eles mas isso não foi provocado por ninguém né o pessoal que viram os caras né com bote de borracha debaixo do braço tudo barbudo e pessoas brancas diferente da gente né aí chegava na beira do rio botava um botezinho e ia pro submarino chegava lá entrava e levava um bote também de borracha enrolado²³⁰

²²⁸ Arquivo Histórico do Ministério do Exército, op. cit., 1942

²²⁹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio, op. cit., p. 348.

²³⁰ LIMA, Vidigal de Oliveira. Entrevista a Luiz Antônio Pinto Cruz. Praia de Pontal do Saco, Estância-Sergipe. 2014.

Os três torpedeamentos do *U-507* na costa de Sergipe também repercutiram intensamente em todo o país. Surgiram histórias de guerra em diferentes rincões do país. Na Bahia não foi diferente, de acordo com a historiadora Consuelo Novais Sampaio, quando a notícia dos afundamentos chegou a Cachoeira e São Félix, houve uma violenta manifestação antinazista, com a invasão e depredação do Clube Alemão local. Em Ilhéus, a indignação foi maior, pois o Aníbal Benévolo fazia a linha Ilhéus-Salvador-Aracaju.²³¹ Inúmeros vestígios da memória jazem não apenas nas profundezas do mar, mas dentro das cidades. Graças aos salvados de guerra e suas histórias inventadas.

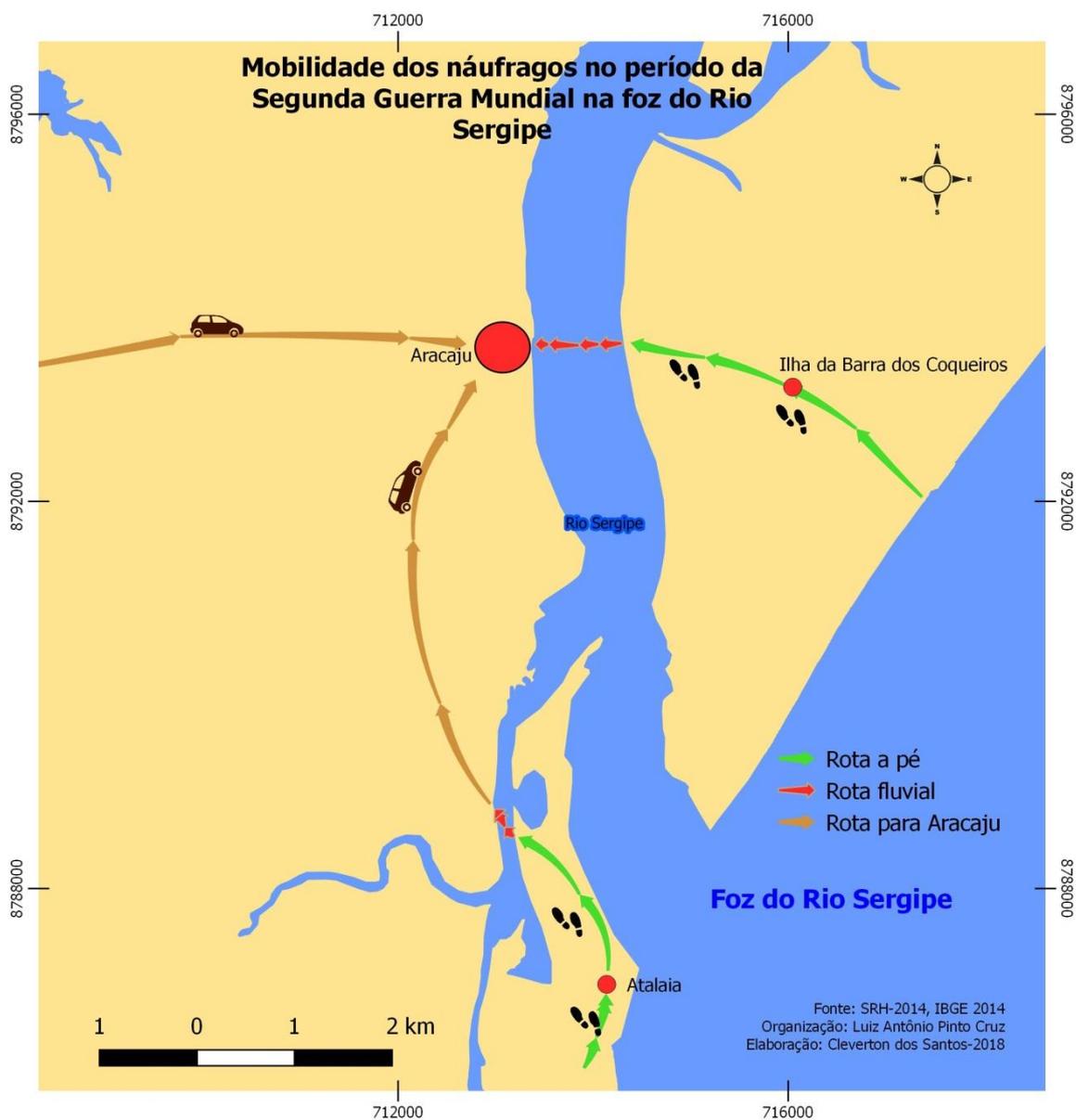
Diante dos rastros, deve-se colocar o acontecimento no centro de sua operação de conhecimento enquanto enigma flutuante, superando as suas condições de emergência, enquanto singularidade e abrindo um mundo novo não redutível a suas explicações, fonte de descontinuidades e ponto de cristalização. O acontecimento age somente tardiamente e sua verdade somente se tornará eficaz no só-depois. O tempo do acontecimento, esclarece Francois Dosse, “não é o mesmo tempo do significado. O significado está inserido no processo temporal no qual o passado não desapareceu, porém torna-se fonte de invenção da mesma maneira que o devir”.²³²

Do litoral de Sergipe, o *U-507* prosseguiu viagem para o litoral da Bahia, onde encontraria outras vítimas. O alto comando da *Kriegsmarine* tinha consciência da fragilidade militar deste trecho costeiro do Brasil, não tendo necessidade de enviar dez submarinos como previa o plano de ataque original. As águas tropicais do Atlântico Sul também serviram, como foi exposto, de cenário para os submarinistas alemães e italianos desenvolvessem ações navais amplas e irrestritas. Eles estavam empenhados em vencer a guerra, mesmo que isto lhes sacrificasse a vida.

²³¹ SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. In: *O olho da História*. Salvador: Oficina Cinema-História, novembro de 1995.

²³² DOSSE, op. cit., p. 115.

Mapa 4 – Os naufragos que apareciam nas praias de Sergipe eram encaminhados para Aracaju



2.4 – ITAGIBA E ARARÁ ATACADOS AO LARGO DE MORRO DE SÃO PAULO

Figura 4 – Fotografia do navio Itagiba²³³

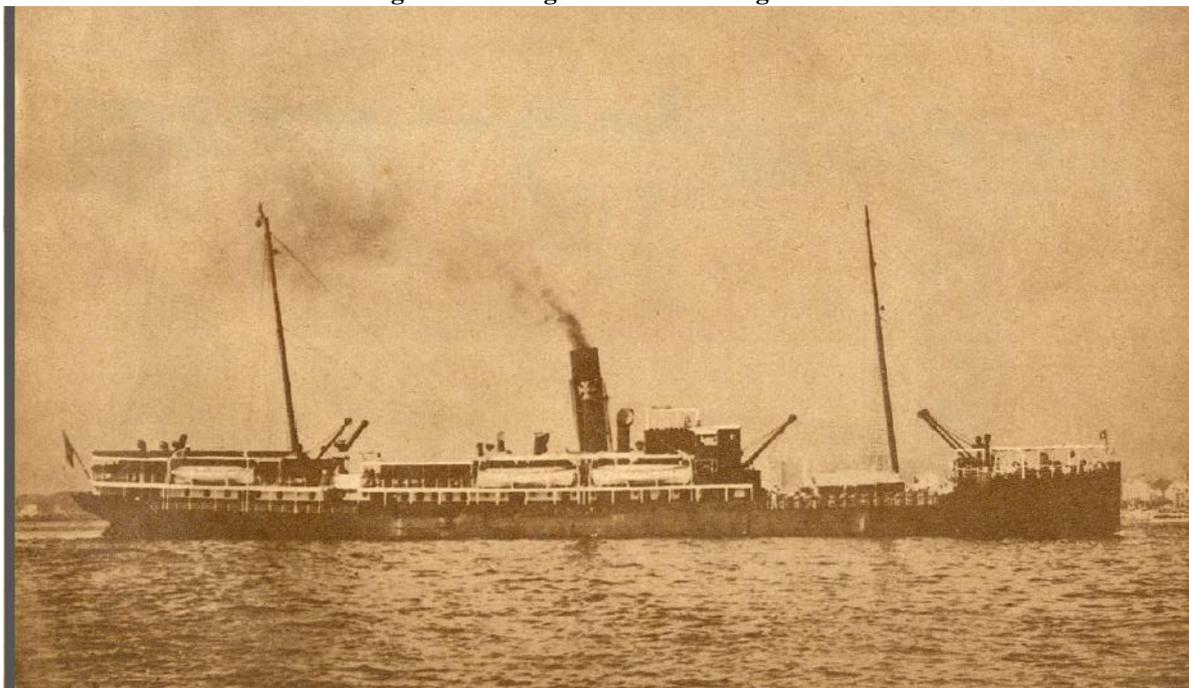


Figura 5 – Fotografia do navio Arará²³⁴



²³³ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

²³⁴ *Idem*.

Na manhã do dia 17 de agosto de 1942, o *U-507* rondava submerso a área marítima de acesso à Baía de Todos os Santos. Seguiu mais adiante, ao sul de Salvador, até a região litorânea de Morro de São Paulo. Era a vez das populações litorâneas da Bahia vivenciar os tempos de guerra. Uma região tropical de beleza singular, a ação do *u-boat* marcou a história dos morristas.

O povoado de Morro de São Paulo está localizado no extremo norte da Ilha de Tinharé, uma das três ilhas que compõem o município de Cairú (Tinharé, Boipeba e Cairú). Administrativamente o povoado pertence ao distrito de Gamboa, constituindo-se a sua maior povoação. A ilha de Tinharé mede 22 km de norte a sul e 18 km de leste a oeste, com relevo do tipo planície costeira. O povoado dista Salvador 30 milhas náuticas e de Valença 10 milhas.²³⁵

Schacht podia estar feliz com o sucesso da campanha na costa do Brasil, mas ainda tinha torpedos em estoque. Informado pela quinta-coluna ou por inspiração própria, decidiu ir mais para o sul, onde poderia interceptar os navios destinados a Salvador e os saídos desse porto em rota costeira ou para ganhar o alto-mar. Teve êxito, em seu campo de visão apareceu o navio *Itagiba*. O naufrago José Ricardo Nunes revelou ao IPM como se deu o ataque na altura do Farol de Morro de São Paulo. Conforme o seu depoimento:

No dia 15 de agosto, às seis horas, saiu do Porto de Vitória, com destino ao Porto de Salvador, e sob o comando, e sob o comando do Capitão de Cabotagem, José Ricardo Nunes, o Vapor “ITAGIBA”; que navegou por dentro do canal de Abrolhos; que montou o Farol de Belmonte à 8 milhas distantes; que navegou costeando; que no dia 17 às 10 horas e 40 minutos marcou o Farol de São Paulo por 47° NW magnética; que, às 10:55 minutos estando no passadiço com o Segundo Piloto que estava no quarto, sentiu uma forte explosão a BE; que abalou toda a estrutura do navio; que foi impossibilitado de entrar no seu camarote e casa de navegação; que, mandou que todos tivessem calma e aguardassem as suas baleeiras; que avistando um Iate e apitou pedindo socorro; que todos foram disciplinados; que somente aos tripulantes da baleeira Nº 2, teve que ameaça-los; que foi muito ajudado pelo Capitão Tito Canto e Tenente Serpa, este já falecido; que, depois de todos salvos nas quatro baleeiras, visto que as duas de ré terem voado com a explosão; que, sendo ele o depoente o único que ficou a bordo, indo ao fundo com o navio; que voltando à superfície ficou nadando até que foi salvo pelo bote do ARARÁ; que era o navio que foi socorrer o “ITAGIBA”; que depois dos salvos foram para bordo do ARARÁ; que nas proximidades do passadiço do “ARARÁ” a 7 metros avistou os seus tripulantes, já salvos os quais gritaram, “aí vem o torpedo” momentos depois verificou-se a explosão a bordo do “ARARÁ”; que os tripulantes do seu bote desapareceram ficando apenas ele depoente e o Taifeiro; que o Vapor “ARARÁ” voou pelos ares e depois submergiu; que, rumou para o Farol de São Paulo; que não pude alcançar o farol no mesmo dia, dada a grande exaustão que os naufragos se achavam; que fundeu a baleeira, chegando ao farol às 7 horas do dia seguinte; que seguiram depois por intermédio do Prefeito, para a cidade de Valença, onde foram

²³⁵ 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, p. 33.

hospitalizados; que regressou a Salvador a bordo do Cruzador “RIO GRANDE DO SUL.”²³⁶

À espreita, o olho mecânico emergiu e acompanhou o drama dos naufragos do *Itagiba*. Por ser bastante afilado e estar distante do sinistro, o periscópio era praticamente invisível para os tripulantes do navio *Arará*²³⁷, do iate *Aragipe* e saveiro *Deus do Mar*, que se aproximaram da área de naufrágio do *Itagiba*. Embora os torpedamentos navais na costa da Bahia tenham gerado poucas perdas humanas se comparado aos registrados Sergipe, isto não significava dizer que tenha sido menos brutal, ou até, que existisse um melhor esquema de salvamento. Convém ressaltar ainda, as realidades oceânicas de Sergipe e da Bahia são complementares e precisam ser lidas juntas, pois ao uni-las, torna-se evidente a missão militar do *U-507* na costa do Brasil.

Três navios se aproximaram para socorrer os naufragos, o *U-507* focou o seu olhar mecânico para o *Arará*. Como era habitual - no procedimento de ataque - estudou o alvo e depois lançou o seu torpedo. Um engenho explosivo, de forma cilíndrica alongada, com propulsão e direção próprias, destinado a afundar embarcação mediante uma explosão submarina. Com o avanço da ciência naval, o torpedo sofreu transformações estruturais. Os principais componentes do torpedo são: 1-Dispositivo para provocar a explosão, 2-Explosivo; 3-Baterias; 4-Motor; 5 – Dispositivo de controle de profundidade; 6 – Giroscópio para o governo automático; 7 – Lemes de direção e profundidade, hélice.

Quando lançado pelo *u-boat*, o torpedo recebe de início uma grande aceleração, antes de seguir em trajetória retilínea. Contudo, a água oceânica, e outras variáveis (viscosidade, temperatura, corrente marítima, etc), interferem na sua trajetória e oferecem resistência ao projétil. Esta resistência será tanto maior quanto maior for a velocidade do torpedo²³⁸. Aí ele perde velocidade paulatinamente, até o seu formato geométrico influencia, porque o torpedo vinha “rasgando” a água e tornando-se perceptível para os tripulantes a bordo do *Arará*, que gritaram: “aí vem o torpedo”!

²³⁶ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedamentos navais de agosto de 1942

²³⁷ O navio *Arara* também torpedeado, mudara de nome várias vezes: *Serra Azul*, *Providência*, *Bos-Taco*. Armado em escuna, para navegação de grande cabotagem e carga. Foi registrado em 1938 na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, sob o número 401. Construído em *Castrie on Tyne*, na Inglaterra, nos estaleiros de *Hawthorn*, de *Leslie & Cia Ltda*, deslocava-se 1.075 toneladas brutas e 655 de registro. De comprimento, média 73.260. De boca, de pontal, 3.960, e mantinha o calado de 2.800. Sua velocidade máxima era de sete milhas e a econômica de cinco. Sua tripulação era de 28 pessoas e comportava 33 passageiros. Pertencia ao *Lloyd Nacional*.

²³⁸ Agradeço ao professor Antônio José de Jesus Santos, mestre em Física pela UFS, do Instituto Federal de Sergipe (IFS), Campus de São Cristóvão, pelos esclarecimentos sobre as variáveis que precisam ser levadas em consideração ao analisar a trajetória de um torpedo.

O depoimento de José Coelho Gomes²³⁹, comandante do Arará, revelou todo o drama vivido na costa da Bahia. Ele disse que no dia dezessete do corrente depois de ter abandonado o porto de Salvador as sete horas da manhã, tomou o rumo do Sul. Quando às das dez horas e quarenta e cinco minutos, estando na ponte de comando, avistou a cerca de seis milhas de distância e um pouco a boreste, um navio em volto em nuvem de fumaça branca; supõe-se que se tratar de uma explosão de caldeira, e por isso procurou observar melhor com o binóculo tendo verificado instantes depois que a popa do navio mergulhara levantando-se a proa, para logo depois também submergir. De imediato rumou para o local do sinistro onde calcula ter chegado uma hora depois, encontrando os vários naufragos, boiando sobre os escombros; que mandou imediatamente arriar duas baleeiras para socorrê-los; que observa em tempo ter avistado quando se dirigia para o local do sinistro um iate que soube depois ser o iate *Aragipe*, rebocando três baleeiras vazias; que este iate navegava em direção ao Morro de São Paulo. Ainda conforme o seu depoimento:

As baleeiras do Arará chegaram a recolher para bordo dezoito naufragos entre os quais está lembrado de ter figurado um sargento e o quarto maquinista do Itagiba a quem pedira informações sobre a causa do desastre ocorrido como Itagiba, sendo então informado de que o navio sinistrado tinha sido torpedeado; que depois disto ficou observando os trabalhos de salvamento, pois ainda eram avistados cerca de quatro naufragos a recolher; que nesta ocasião avistou a cerca de quatrocentos metros e distintamente, um torpedo em movimento na direção normal do navio; que desse instante em diante não guarda lembrança pois supõe te estado sem sentidos, até o momento em que percebeu que estava preso pela perna direita entre os escombros e submerso; que instintivamente, desprende a perna direita dos escombros, fazendo esforço para voltar à terra; que tendo conseguido isso verificou nada mais restar do navio senão escombros e três naufragos nas proximidades; que foi nadando, digo, que foi passando de destroço em destroço, até agarrar-se a uma balsa, onde permaneceu esperando a chegada de uma das duas baleeiras que estava recolhendo naufragos do Itagiba; que ainda em tempo observa ter vindo o torpedo de boreste e portanto do lado de terra; que acomodado no fundo ordenou à tripulação remasse em silêncio para evitar atrair a atenção do submarino; que a baleeira em que se encontrava acolheu os três naufragos que estavam nas proximidades e mais o praticante de piloto, a quem dera anteriormente um salva-vidas e que se encontrava um pouco afastado; que não sendo mais avistado nenhum naufrago para salvar rumou para a costa em direção ao Farol de Morro de São Paulo; que chegou já ao escurecer, digo, já escuro, a pequena enseada do Morro de São Paulo, onde foi acolhido pelos moradores da localidade; que transportado para Valença por uma lancha, lá recebeu os primeiros socorros médicos; que lá permaneceu sobre, digo, permaneceu no hospital em tratamento até o dia vinte pela manhã quando se deslocou para o porto afim de ser transportado para esta cidade, a bordo do Cruzador Rio Grande do Sul; que no dia em que chegou ao Morro de São Paulo, conversando com um dos moradores do lugar, por ele foi informado de que dois dias antes cerca de cinco horas da manhã avistara um “bicho preto” no mar próximo a uma fazenda perto do local em que se encontrava. Perguntado se na ocasião em que avistou o

²³⁹ José Coelho Gomes, cinquenta anos de idade, natural de Minas Gerais, filho de Luciano Coelho Gomes e Maria Augusta de Castro, casado, Comandante da Marinha Mercante, residente na Rua Dezoito de Outubro, N^o 14, na cidade do Rio de Janeiro, e hora em tratamento no Hospital Português

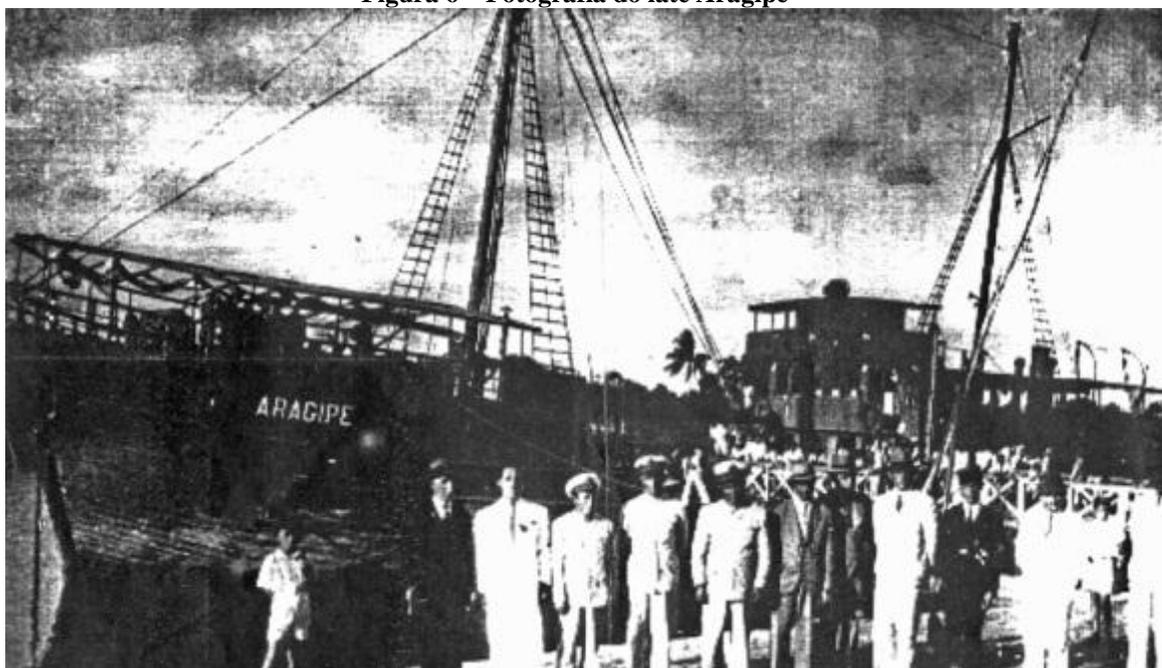
Itagiba sinistrado e durante o tempo em que esteve socorrendo-o algum avião sobrevoando a localidade em que se encontrava, respondeu negativamente.²⁴⁰

O *U-507* navegava na profundidade de periscópio, o que significava dizer que, mesmo submerso, a sua silhueta escura era visível à flor d'água. Uma situação arriscada e corajosa dos tripulantes alemães, pois a “sombra” poderia atrair aviões e navios de guerra. Sem perder mais tempo, então, logo se evadiu dali.

A detonação do torpedo sobre dois os navios foi ouvida em um raio vastíssimo por pescadores, saveiristas e marítimos. Diferente das agressões no litoral de Sergipe, os primeiros ataques navais na costa da Bahia ocorreram à luz do dia e diante de várias testemunhas, um espetáculo assombroso. O capitão-de-converta Harro Schacht parecia estar realmente empenhado em estabelecer o terror em águas baianas e, na verdade, conseguiu.

Do alto das ilhas, os curiosos tinham uma visão privilegiada do mar. Eles conseguiram acompanhar o desenrolar dos fatos beligerantes. Dezenas de náufragos foram, então, socorridos pelas pequenas embarcações e pela comunidade local, os casos mais graves encaminhados aos hospitais dos municípios baianos mais próximos.

Figura 6 – Fotografia do iate Aragipe²⁴¹



Após sucessivas agressões na região de Morro de São Paulo, nada mais natural do que os morristas criassem inúmeras versões sobre o acontecimento. De acordo com o depoimento

²⁴⁰ Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedamentos navais de agosto de 1942

²⁴¹ 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.

do comandante José Coelho Gomes, “conversando com um dos moradores do lugar, por ele foi informado de que dois dias antes cerca de cinco horas da manhã avistara um “bicho preto” no mar próximo a uma fazenda perto do local em que se encontrava”.²⁴² Provavelmente este “bicho preto”, que viu no mar, era um submarino. Um cenário beligerante foi criado duplamente, de um lado um acontecimento militar real, de outro, representações criadas por mentes assustadas.

Guilherme João Batista, mestre do saveiro denominado “Deus do Mar”, viajava de Camamu para o Porto de Salvador, na altura de Morro de São Paulo, onde avistou uma baleeira. Ao aproximar-se, viu que não tinha pessoa alguma a bordo. Mais adiante, verificou com o auxílio de um binóculo,

Uma outra baleeira repleta de pessoas; que supondo tratar-se de náufragos dos navios que foram torpedeados, aproximou-se da mesma, afim de dar socorro, verificando que, a referida baleeira rumava em direção de terra; que não desejava auxílio; que receoso do que presenciara seguiu o seu destino; que deixou a baleeira que estava a matrôca a mercê das ondas; que não trouxe a baleeira que estava vazia, porque a mesma esta muito longe e havia escassez de vento; que supunha ser embarcação de náufragos; que estando fundeado ao norte de Morro, pescando, viu às dez horas do dia 17 de agosto de 1942, um navio que vinha do Sul para este porto, ser torpedeado e logo depois emergir; que em seguida uma outra que vinha em auxílio deste ser, também, após uma hora do acidente do primeiro, torpedeado; que receoso com o fato, que acabara de presenciar, rumou para o porto desta Capital; que não viu o navio agressor; que supunha ser um submarino. Foram realizadas as diligências determinadas pelo inquérito, ficando averiguado:

1º Que, os navios foram vistos pela tripulação do saveiro “DEUS DO MAR”, e postos a pique, eram os vapores “ITAGIBA” e “ARARÁ”;

2º - Por todas as deduções feitas era o agressor submarino alemão;

3º - Que, em consequência desta agressão, houve prejuízos totais do navio, carga que o mesmo conduzia e perdas de vida.²⁴³

De súbito, os marinheiros brasileiros perderam a liberdade de navegar em seu próprio mar. Diante das sucessivas agressões navais, a Marinha de Guerra do Brasil emitiu um sinal de alerta em caráter de urgência aos comandantes navais. A ordem era que todos os navios em curso deveriam atracar imediatamente no cais mais próximo na costa do Brasil. Além disso, as embarcações surtas nos portos brasileiros foram proibidas de zarpar, por isso foi “suspensa a partida do navio Bagé e do navio Cuiabá”.²⁴⁴

O historiador Augusto César M. Moutinho, ao estudar a história dos morristas no tempo dos torpedeamentos navais, percebeu que o clima de insegurança se generalizou no povoado baiano. Os dois eventos dramáticos se tornaram produtores de sentidos no interior da

²⁴² Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedeamentos navais de agosto de 1942.

²⁴³ CAVALCANTI, Luiz Bezerra. Relatório da Capitania dos Portos do Estado da Bahia sobre o depoimento de Guilherme João Batista. Salvador, 29 de agosto de 1942.

²⁴⁴ O Globo. Rio de Janeiro-RJ, 18 de agosto de 1942.

vida social. Em sua pesquisa embasada na memória coletiva, Moutinho dedicou uma atenção particular à maneira pela qual os morristas se apropriaram dos acontecimentos de guerra.

Os entrevistados se referem a uma “grande explosão”, seguida de destroços na praia e uma mobilização intensa para o salvamento das vítimas. O acontecimento, narrado de forma tão presente e detalhada pelos depoentes, contribui decisivamente para modificar o cotidiano daquelas pessoas. A escola do povoado, por exemplo, passou a se chamar Escola Vapor Arará do Morro de São Paulo após os torpedeamentos. Independente de o novo nome ter sido ou não oficializado pelo governo, a mudança é indicativo de que a tragédia repercutiu de maneira significativa na vida dos nativos, que tentaram imortalizar o fato, tornando-o uma referência urbana no povoado. As atitudes diante do novo adquiriram novas formas e valores a partir daquele momento. Um sentimento generalizado de insegurança e medo repercutiu na vida local, alterando até mesmo atividades tradicionais como a pescaria, como saliente D. Elze Wense: “Durante a guerra não se pescava (...) Havia um medo constante de submarino alemão na baía do Morro.”²⁴⁵

Através da leitura do texto foi possível perceber como os acontecimentos navais repercutiram no interior da vida social e geraram bruscas transformações no cotidiano dos morristas. Além disso, o medo do submarino era um sentimento universal, que os baianos passaram a conviver diante das agressões promovidas pelo *U-507*. A Bahia se transformou na terra da sabotagem, conspiração e traição. Apesar de já serem conhecidos os ataques dos dias anteriores, por que se permitiu que o *Arará* zarpasse do porto de Salvador?

2.5 – VELEIRO JACIRA: CANHONEADO NO LITORAL DE ITACARÉ

Da região de Morro de São Paulo, o *U-507* navegou sentido sul da Bahia até o início da chamada “costa do cacau”, mas precisamente ao largo de Itacaré. À noite, protegido pela obscuridade, emergiu para refazer a energia de seus acumuladores e renovar o ar dentro do barco. Os tripulantes do veleiro Jacira recordaram ter ouvido um som forte de máquinas em funcionamento, mas não conseguiram discernir do que se tratava. O barulho vinha do motor convencional, a base diesel do referido submarino.

Conduzindo o leme do Jacira, o marítimo Arcelino Bispo de Jesus²⁴⁶ descreveu como se deu aparição fantasmagórica do *u-boat*, e, especialmente, da sensação de insegurança ao

²⁴⁵ 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, p. 39-40.

²⁴⁶ Arcelino Bispo de Jesus, com quarenta e sete anos de idade, natural do Estado da Bahia, filho de Pedro Calixto Bispo de Jesus e Dona Raimunda Próspera dos Reis, solteiro, marítimo e residente na Vila do Coqueiro, Município de Maragogipe e atualmente ao largo da Fonte Nova, número quatro.

ficar cara a cara com os alemães abordo do seu barco. Ele disse que, “como marinheiro que é, saiu no dia dezoito do corrente, do porto de Belmonte, tripulando a barça Jacira com destino ao porto desta cidade”. E continuou: “ a viagem transcorreu sem incidentes até que no quarto de meia noite para duas horas estando ele o depoente no leme e já por volta de uma hora ouviu uns ruídos esquisitos produzidos por motor e água batendo no costado da embarcação; que prestou atenção e reparou que pela popa e pelo mesmo rumo da embarcação navegava um navio esquisito”. Diante da aparição do submarino, seu depoimento revela a dramaticidade da ocasião:

Chamou a atenção do contra-mestre que se encontrava perto de vigia e que este observando também verificou que se tratava de um navio de guerra; que o depoente quando observou o navio referido notou que ele estava na flor d’água era baixo e tinha uma gabiña (periscópio); que o contra-mestre foi imediatamente chamar o mestre comunicando o ocorrido; que este saiu da câmara imediatamente e observado o navio, que já se encontrava bem próximo disse tratar-se de um submarino; que nessa ocasião, partiram de bordo do submarino dois tiros de canhão para o lado do mar e uma carga de metralhadora também; que o mestre tomou logo a direção do barco cambando para a terra e mandando apagar a luz da bitácua; que navegaram assim cerca de vinte a trinta minutos e já se supunham a salvo quando perceberam o submarino novamente próximo da barça e do lado do sul; que nesta ocasião o submarino deu mais dois tiros para o ar que foram interpretados pelo comandante da barça como intimidação para parar; que o comandante mandou arriar as velas imediatamente, parando a barça, atendendo a intimidação; que o submarino se aproximou até cerca de dez metros parando então e arriando um bote pequeno e escuro o qual foi tripulado por três homens armados; que tendo havido dificuldade na atracação o comandante da barça mandou atirar um cabo para o bote afim de facilitá-la; que desembarcaram na barça três homens alvos e robustos, um deles parecendo oficial e armado, digo, parecendo oficial e de revolver em punho; outro armado de metralhadora; que os homens falavam uma língua esquisita como não fossem compreendidos gesticularam parecendo querer mandar a tripulação abandonasse a barça; que o comandante mandou então arriar o bote de bordo; que ouviu o comandante perguntar aos estrangeiros de que nacionalidades eram, se era alemão; que viu e ouviu um deles, que parecia ser oficial, mexeu a cabeça, afirmativamente repetindo a palavra alemão; que a tripulação abandonou a barça tripulando o bote dirigindo-se a força de remos para a terra; que pouco depois de se afastarem da barça perceberam que os alemães corriam a barça utilizando-se de lanternas elétricas, vistoriando-a; que navegavam e já não avistavam mais nem a barça nem as luzes, cerca de meia hora quando perceberam clarões e estampidos de três tiros seguidos; que com mais força remaram procurando ganhar a terra fugindo a ação do submarino; que já dia claro e próximo a Itacaré fizeram sinais para um saveiro de pesca; que saía daquele porto o qual atendeu dando reboque ao bote e conduzindo daquela cidade aonde chegaram de oito para nove da manhã do dia dezoito.²⁴⁷

Para afundar navios na costa do Brasil, os tripulantes *U-507* não fizeram uso apenas de torpedos. Conforme o depoimento Arcelino Bispo de Jesus, eles contaram também com a

²⁴⁷ Inquirição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barça Jacira no Quartel General da 6ª Região Militar. Depoimento de Noberto Hilário dos Santos. Salvador-BA, 31 de agosto de 1942. Documento oficial In: IPM – Inquérito Policial Militar. 1942. Rio de Janeiro-RJ. Arquivo Histórico do Exército. Rio de Janeiro. Palácio Duque de Caxias.

artilharia acoplada à embarcação militar. A barçaça Jacira soçobrou devido a tiros de canhão e rajadas de metralhadora, gerando um barulho estrondoso a dez milhas da Barra de Itariri. Era um alvo fácil, dentro de uma região vulnerável, onde as circunstâncias militares não exigiam a necessidade de se gastar um torpedo. Os naufragos atingiram a costa baiana, mas precisamente, a praia de Serra Grande, cerca de 8 milhas ao sul de Itacaré.

O contra-mestre da barçaça Jacira, Antenor Hilário dos Santos²⁴⁸, recordou que a viagem transcorreu sem incidentes todo dia; que depois de ter recebido do mestre o quarto de meia noite a duas horas e quando se encontrava a sotavento do homem do leme, assentado no salto da barçaça fazendo a vigilância, foi avisado pelo rapaz que se encontrava no leme de que estava ouvindo uma azoada parecendo de navio a motor, que prestou atenção e verificou que por boreste se aproximava um navio que lhe pareceu de guerra. Logo foi imediatamente chamar o mestre de bordo, dando-lhe a notícia; que este saiu da sua câmara imediatamente e ao chegar à popa da barçaça recebendo do marinheiro o punho do leme e já se encontrava nessa direção quando foram ouvidos dois tiros de canhão e uma descarga de metralhadora, que não atingiu o barco. Ele revelou como se deu o contato com os submarinistas alemães em águas baianas, conforme se depoimento:

O mestre mandou apagar a luz da bitácula e guiou para terra cambando todos panos; que navegaram assim cerca de vinte minutos e já se supunham salvos do submarino quando perceberam-no novamente pela pôpa e quando aproximando este deu dois tiros de canhão para ar; que o mestre interpretando-os como uma intimidação para parar, mandou arriar todos os panos, que o submarino, uma vez parado o barco, justou-se ao lado e abalroamento; que avistaram, então, do submarino, um pequeno bote escuro parecendo de borracha, o qual foi tripulado por três homens; que o mestre atirou um cabo para que o bote pudesse atracar à barçaça com facilidade; que os tripulantes do bote penetraram na barçaça, um deles com revolver em punho que parecia ser o oficial tendo em um dos braços um distintivo bem visível, outro empunhando na mão direita um canudo preto esquisito que o depoente supõe ser uma metralhadora e na mão esquerda uma lâmpada elétrica e outro homem ficou a retaguarda dos dois primeiros com as mãos aparentemente livres; que tais homens eram alvos, louros, robustos e falavam uma língua estrangeira; que os estrangeiros não sendo compreendidos no que diziam, fizeram gestos que foram interpretados como ordem para abandono do navio pela tripulação; que nessa ocasião o mestre perguntou de que nacionalidade eles eram se eram inglês ou alemão, respondendo o oficial com a cabeça afirmativamente repetindo a palavra alemão; que a tripulação passou para o bote depois do depoente ter ido buscar uma muda de roupa para o mestre; que rumaram então para a terra, tendo os alemães logo depois que a tripulação abandonou a barçaça começado a dar busca na mesma, utilizando-se de lâmpadas elétricas, o que era percebido distintamente pelo pessoal que se encontrava no bote; que navegavam nessa direção Já por cerca de meia hora, não avistando mais a barçaça nem as luzes das lâmpadas elétricas, quando perceberam um clarão e imediatamente o estampido de um tiro de canhão seguido de outros dois; que redobraram então de energias para alcançar a terra fugindo a ação do submarino; que depois disso nada mais de extraordinário sucedeu tendo o bote navegado para terra

²⁴⁸ Antenor Hilário dos Santos, com 38 anos de idade, natural do Estado da Bahia, filho de Felismino Hilário dos Santos e Dona Maria Salomé dos Santos, casado, marítimo, residente a rua da poeira, número 89.

até as sete horas da manhã, quando assovios partidos dele, um saveiro de pescaria que saía de Itacaré, deu-lhe reboque conduzindo-o até o porto da cidade de Itacaré; que aí foram socorridos e muito bem tratados, prestando depoimentos nos inquéritos instaurados; que cerca de dois a três dias depois começaram a dar a praia destroços reconhecidos como pertencentes a barçaça Jacira, a que leva a acreditar ter sido a mesma afundada pelo submarino alemão nas primeiras horas do dia dezoito quando foram ouvidos os três já mencionados tiros de canhão;²⁴⁹

Os cinco tripulantes e o passageiro, todos foram convocados a prestar esclarecimento às autoridades militares na cidade de Salvador. Eles se recordaram que, ao longo da viagem, passaram por Maiaú, Valença, Nazaré e São Roque. No entardecer do dia 28 de agosto de 1942, eles chegaram à capital baiana. Cada vez mais, as Forças Armadas do Brasil suspeitavam que estes marítimos brasileiros ajudaram no abastecimento do submarino inimigo.

O *U-507* fez uso de várias rotas, especialmente no trecho litorâneo compreendido entre Aracaju e Itacaré, logo se criou a impressão assustadora que vários submarinos atuaram na costa do Brasil. A guerra dos *u-boats* mudou a história dos saveiristas, pescadores e viajantes oceânicos. Quem teve a sua vida afetada diretamente pelos torpedos. Jamais se esqueceu do drama e dos prejuízos financeiros que tiveram que arcar. Dentre todos os depoentes arrolados no IPM, a fala de Noberto Hilário dos Santos²⁵⁰ – comandante e proprietário da barçaça Jacira – apresentou várias irregularidades e contradições. Assim descreveu a agressão naval:

No dia 18 de agosto de 1942, pelas sete e meia da manhã deixou o porto de Belmonte a bordo da barçaça Jacira, de que era comandante e proprietário, com destino ao Porto de Salvador, conduzindo cacau, piaçava e caminhão; que viajou o dia inteiro sem incidente algum; que depois de uma hora da manhã do dia dezoito e quando já se encontrava no quarto, o contramestre, perto das duas horas, fui despertado por este e avisado de que vinha pela popa da barçaça e na direção em que viajavam, um navio de guerra; que atendeu imediatamente o seu chamado e saindo de sua câmara verificou que realmente era uma embarcação de guerra, reconhecida pelo depoente como sendo um submarino, encontrava-se na altura da barçaça a cerca de dez metros, por boreste; que tentou imediatamente a direção da barçaça guiando para terra no propósito de fugir do submarino; que nesta ocasião foram disparados da embarcação de guerra, dois tiros de canhão e uma rajada de metralhadora, tiros esses feitos para o mar como intimidação, certamente; que continuou a navegar para a terra e já supunha estar livre do submarino, quando cerca de vinte a trinta minutos depois, percebeu que o submarino aproximava-se novamente para a barçaça; que nessa ocasião, do submarino foram dados dois tiros de canhão para o ar; que interpretando esse fato como intimidação para parar; mandou arriar as velas, atendendo a intimidação feita; que o submarino aproximou-se então da barçaça,

²⁴⁹ Inquirição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barçaça Jacira no Quartel General da 6ª Região Militar. Depoimento de Noberto Hilário dos Santos. Salvador-BA, 31 de agosto de 1942. Documento oficial In: IPM – Inquérito Policial Militar. 1942. Rio de Janeiro-RJ. Arquivo Histórico do Exército. Rio de Janeiro. Palácio Duque de Caxias.

²⁵⁰ Noberto Hilário dos Santos, comandante e proprietário da barçaça Jacira. Com cinquenta e nove anos de idade, natural da Bahia.

ficando a distancia de cerca de dez metros por bombordo, arriando um bote de borracha, ao que parece, onde embarcaram três tripulantes, parecendo um deles oficial, que antes de desembarcar do submarino para o bote, os homens da tripulação do submarino estiveram falando língua estrangeira; que já então a bordo, reconheceu nos três estrangeiros, indivíduos brancos e louros, que o oficial manteve-se de revolver em punho, um dos seus camaradas com uma espécie de tubo escuro com cerca de oitenta centímetros de comprimento e outro com as mãos livres; que os desconhecidos fizeram sinais com as mãos, interpretado pelo depoente como ordem para o abandono da embarcação; que nessa ocasião deu ordem para ser arriado o bote de bordo e enquanto isso era feito dirigiu-se ao oficial acenou com a cabeça afirmativamente repetindo a palavra alemão; que depois de arriado o bote, fez toda a tripulação, constituída de quatro homens e um passageiro, embarcar dirigindo-se o depoente a sua câmara onde pretendia arrecadar os papeis de bordo; que teve dificuldade em encontrar a chave da gaveta onde os tinha guardado e como se demora-se e fosse chamado insistentemente pelos camaradas de bordo, resolveu abandonar o navio deixando que ficasse a bordo os seus papéis; que embarcado no bote, dirigiu-se para terra, a força de remos, constatando que os alemães que se encontravam a bordo da barçaça utilizando-se de lanternas de pilhas elétricas, revistavam o navio; que cerca de meia hora depois, percebeu o lampejo das lâmpadas, digo, cerca de meia hora depois os lampejos de lâmpadas elétricas se extinguiram a bordo da barçaça e depois disso constatado, uns três minutos após, ouviu o despejo de três tiros de canhão seguidos; que nada mais viu nem ouviu que tivesse relação com os fatos que acaba de descrever; que pelos seus cálculos, deviam ser três horas da manhã do dia dezanove quando foram disparados os três últimos tiros de canhão de bordo do submarino; que o depoente chegou cerca das oito e meia da manhã a Itacaré, já então, a reboque de um saveiro de pescaria, que alcançara o seu bote quando regressava a Itacaré; que em Itacaré, a tripulação da barçaça Jacira foi acolhida pelo pessoal da prefeitura municipal e pela população com todo o carinho sendo agasalhada convenientemente até viajar por terra até Marahú, daí à Valença, de Valença à Nazaré, depois a São Roque e Bahia, onde se encontram todos desde o dia vinte e oito, às quinze e meia horas; que ainda em Itacaré respondeu aos inquéritos feitos pelo coletor, pelo delegado de polícia e pelo secretário da prefeitura; que cerca de três dias depois de ter abandonado a barçaça, foram encontrados nas praias de Itacaré destroços a ela pertencentes e reconhecidos pelo depoente, o que leva a convicção de que na manhã do dia dezanove, o submarino de nacionalidade alemã afundou a embarcação de sua propriedade com três tiros de canhão.²⁵¹

No rol dos navios destruídos pelo *U-507*, ao longo da Segunda Guerra Mundial, o veleiro Jacira se destacou como sendo o de menor proporção, com apenas 89 toneladas. Apesar de ser o menor alvo, o naufrágio do Jacira tornou-se extremamente emblemático para os militares brasileiros, justamente porque o testemunho dos naufragos apresentou contradições sobre a sequência dos fatos. Na análise dos depoimentos ficou perceptível, para os investigadores, que o contramestre mentiu. O inquérito instaurado, então, no Tribunal Marítimo para apurar naufrágio do Jacira gerou uma punição ao seu proprietário, o contramestre Norberto Hilário dos Santos, uma vez que largara do porto de Itacaré sem autorização da Capitania dos Portos, transportava um passageiro clandestino, havendo, além

²⁵¹ Inquirição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barçaça Jacira no Quartel General da 6ª Região Militar. Depoimento de Noberto Hilário dos Santos. Salvador-BA, 31 de agosto de 1942. Documento oficial In: IPM – Inquérito Policial Militar. 1942. Rio de Janeiro. Arquivo Histórico do Exército. Rio de Janeiro. Palácio Duque de Caxias. Folhas de 6 a 8.

disso, indícios que tivesse abastecido o submarino alemão, sendo a embarcação afundada para encobrir o crime.²⁵²

Itacaré, situado no litoral sul da Bahia, é um lugar de muitas históricas náuticas. O encontro das águas do Rio de Contas com as do Oceano Atlântico modelou uma paisagem costeira singular, a exemplo da área da Coroinha (defronte ao centro urbano) e a da Concha (um espaço estuarino que se encurva até o farol). Nos anos de 1930 e 1940, os itacarenses travaram uma verdadeira luta contra o assoreamento da sua região portuária, o encalhe de navios foi um obstáculo ao livre acesso do comércio fluvial-marítimo. Esta luta titânica se justificava porque Itacaré era uma das principais vias de escoamento do cacau, comunicando-se outros portos da costa baiana por meio de saveiros, barcaças e vapores.

A destruição da barcaça Jacira foi um acontecimento emblemático para a sociedade baiana, justamente por se tratar de um barco nativo. A região cacauera ficou em estado de alerta, os itacarenses mais católicos clamavam pela proteção divina de São Miguel Arcanjo. O medo do submarino e a falta de dragagem do porto afastaram as embarcações. Isto quase asfixiou o pequeno comércio local e contribuiu para isolar ainda mais a cidade de Itacaré.

Da área costeira defronte a cidade Aracaju (SE) até ao largo de Itacaré (BA), os submarinistas alemães souberam tirar proveito da Corrente Marítima do Brasil, que se movimenta no sentido norte-sul, auxiliando-o até na economia combustível diesel. Além disso, sabiam se situar geograficamente graças à carta náutica e à disposição dos faróis ao longo deste trajeto oceânico. Como o submarino agressor parecia “descer” à costa do Brasil, as autoridades militares temiam que os confrontos navais desembocassem na Baía da Guanabara. De acordo com Cláudio Moreira Bento, mereceu especial atenção a defesa do Rio de Janeiro, sede do governo brasileiro, que foi protegida por uma rede de aço antissubmarino que era lançada entre a Ilha de Villegaignon e a Praia de Boa Viagem, em Niterói, além de minas flutuantes que eram lançadas e recolhidas pela fortaleza de Santa Cruz.²⁵³ A rede de aço não pescou nenhum lobo cinzento, mas gerou acidentes nos navios brasileiros. O navio Aratimbó, por exemplo, foi de encontro, em 1º de fevereiro de 1944, à rede antissubmarina, que protegia o Rio de Janeiro.

²⁵² Ver no Arquivo do Tribunal Marítimo os Processos no 668/42 (Baependi), 684/42 (Araraquara), 685/42 (Aníbal Benévolo), 671/42 (Itagiba), 670/42 (Arará) e 737/42 (Jacira).

²⁵³ BENTO, Cláudio Moreira. *Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Disponível em: < <http://www.ahimtb.org.br/FAMM2GM.htm#defterr> >

2.6 - HAMMAREN TORPEDEADO AO LARGO DE SALVADOR

Figura 7 – Fotografia do navio sueco Hammaren²⁵⁴



De nacionalidade sueca, o *SS Hammaren* se tornou o último alvo do *U-507* na costa do Brasil. Um naufrágio emblemático pelo seu silêncio, mistério e esquecimento. Este navio cargueiro foi interceptado justamente quando se aproximava do seu destino: “a Baía de Todos os Santos”. A tripulação desconhecia os ataques recentes (*Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará* e *Jacira*) nesta região litorânea. Então, por que *Hammaren* não foi alertado pelas autoridades brasileiras? Será que somente a navegação de cabotagem nacional foi orientada a aportar de imediato? Talvez as mensagens telegrafadas em português fossem algo indecifrável para os estrangeiros.

Ainda há acontecimentos navais sem história e naufragos sem nomes nas águas do Atlântico Sul. Olhando a sua frente, os marinheiros suecos do *Hammaren* perceberam a movimentação de barcos pesqueiros, vindos da Vila de Itapuã, ao norte de Salvador. Por precaução, eles resolveram acionar as luzes de navegação com intuito de evitar abalroamento. Olhando mais à frente ainda, a luz do Farol de Santo Antônio indicava a aproximação crescente da cidade de Salvador. De súbito, o *U-507* apareceu e abriu fogo contra o cargueiro.

²⁵⁴ Fotografia do navio sueco Hammaren disponível em <[http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3\)hammaren](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3)hammaren)> Acessado em 14 de janeiro de 2017. 15:56

O livro *História Naval Brasileira* apontou caminhos investigativos para se compreender vários ataques navais no tempo da Batalha do Atlântico. Para tanto, oportunizou um rico dossiê intitulado *A Marinha na Segunda Guerra Mundial*, escrito a duas penas, por Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins. A respeito do sinistro envolvendo o *Hammaren*, eles assim analisaram:

Mais tarde, o U-507 passou pela área [ao largo de Itapuã] um cargueiro de 4 900 toneladas, não identificado nos arquivos alemães (era um navio sueco), sendo também atingido por um torpedo que não explodiu, mas o impacto pôde ouvido dentro do submarino, 35 segundos após o lançamento.

No dia 18 [de agosto de 1942] nada pôde fazer o U-507. Um defeito no revestimento da tampa do tubo do torpedo da proa obrigou-o a vir à superfície, sendo atacado por avião norte-americano, reagindo com os canhões de bordo. Teve em seguida um vazamento na câmara de submersão, defeito que foi reparado, apesar do mar agitado e dos ventos fortes. Estava à vista da costa de Itapuã, de onde poderiam surgir outros aviões.²⁵⁵

A partir da análise deste documento foi possível perceber algumas indicações. Em primeiro lugar, o nome *Hammaren* não foi citado no dossiê, mas sim, representações vagas: “um cargueiro” e “era um navio sueco”. Outras fontes militares nacionais e estrangeiras também o ignoravam. Com efeito, o sinistro acabou marginalizado pela imprensa brasileira da época, tanto as matérias jornalísticas quanto os programas radiofônicos do país raramente o mencionavam. E quando faziam, denominavam-no de “navio não identificado”. Sem identificação, sem história e sem importância, por quê? O que justificou o esquecimento ou o silêncio em torno do naufrágio do *Hammaren*?

Segundo aspecto, houve nitidamente um esforço do aparelho de Estado e das Forças Armadas do Brasil em controlar as fontes oficiais tudo corria em sigilo absoluto. As autoridades varguistas procuraram apagar esta história trágica. Como se o *Hammaren* não tivesse se movimentado pela costa do Brasil, ou, até pior, que o acontecimento militar nunca existisse. A manipulação das informações, no meio civil, também se dava por meio da censura férrea do DIP e seus DEIPS.

Terceiro lugar, o esforço de apagar os rastros de memória se justificava pelas razões estratégicas: 1- proteger a cidade de Salvador, pois os espiões nazifascistas e os quintacolonistas, que atuavam dentro do estado, não poderiam saber que o *u-boat* aproximou-se da capital baiana. Contudo, a carta náutica e o Farol de Santo Antônio indicavam a posição de Salvador para os submarinistas alemães; e por fim, 2 – impedir que os soteropolitanos tivessem acesso às histórias do *Hammaren*, pois poderia criar um clima de insegurança generalizado na cidade.

²⁵⁵ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, pp. 348.

A princípio, o esforço do Estado Novo foi bem sucedido, porque este acontecimento militar caiu no esquecimento, e a maioria dos baianos ignorava esta realidade beligerante. Até recentemente, o Brasil não se dava conta dos “sete navios atacados pelo U-507”. Diferentes gerações de intelectuais reproduziram o discurso oficial dos “cinco navios mercantes torpedeados”.

A barcaça *Jacira* e o cargueiro *Hammaren* não fizeram parte das estatísticas oficiais. O primeiro barco acabou punido pela Capitania dos Portos da Bahia, por transportar passageiro clandestino e ter suprido o submarino alemão com frutas tropicais (bananas, cocos e cacau). Já o segundo, como foi dito, por ser estrangeiro e, especialmente, devido à proximidade de Salvador. Graças ao IPM, souberam-se mais detalhes das agressões navais como um todo.

Os naufragos do *Hammaren* foram convocados a depor. Os militares brasileiros e o observador norte-americano perceberam a gravidade deste sinistro. Carl Gunnar Herman Clase, então comandante, relatou os últimos momentos do seu navio. Conforme o seu depoimento:

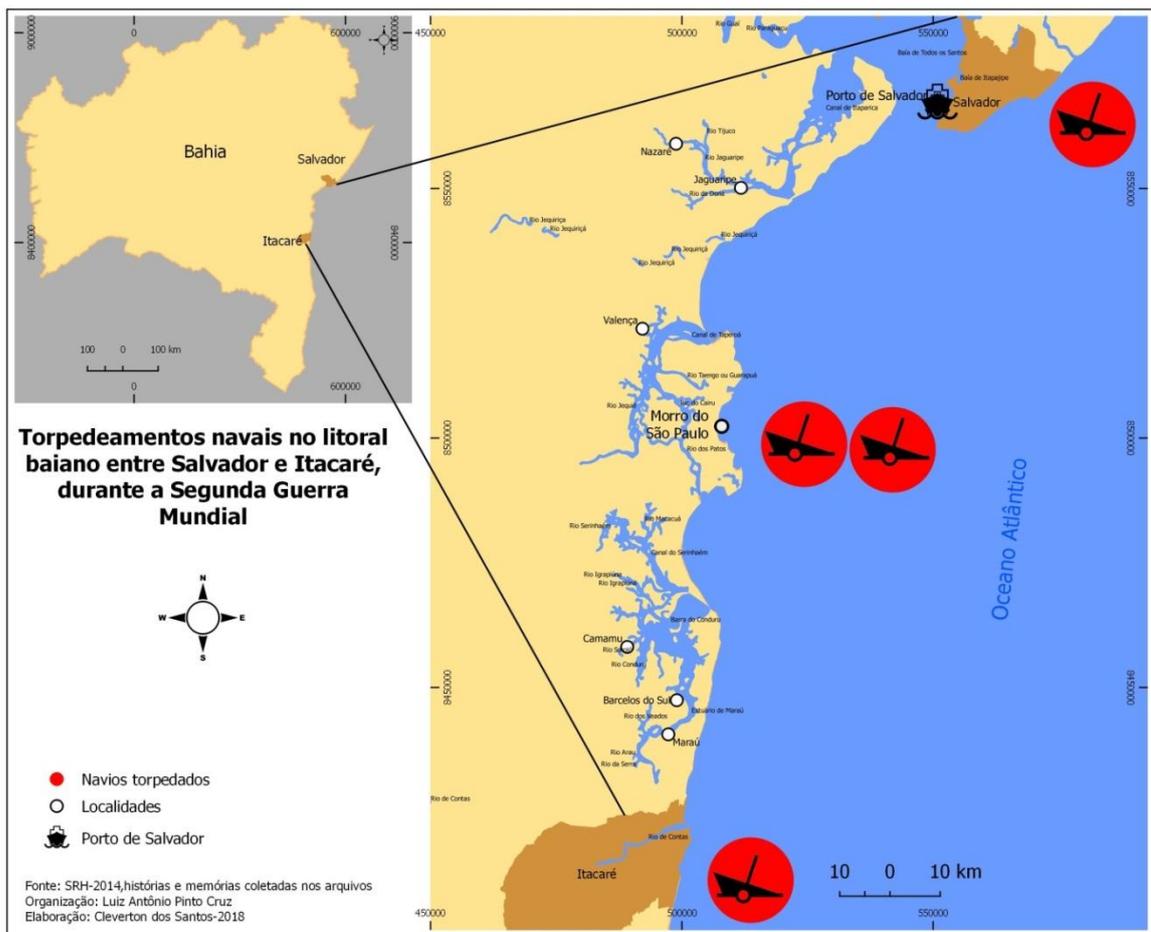
GUNNAR CLASE, Capitão de Longo Curso, Comandante do Vapor Sueco “HAMMAREN”, saiu de Liverpool, no dia 31 de julho de 1942, com destino ao porto da Bahia, que até 6 milhas do Farol de Santo Antônio, viajou sem nenhuma anormalidade; que as 4:45 minutos do dia 22 de agosto de 1942, recebeu o vapor um tiro de canhão; que ao receber o 2º tiro, é que pôde divulgar que era um submarino depois de ter atingido o BB do navio, guinou, colocando-se a BE, lançando nesta ocasião um torpedo; que todos os projéteis eram granadas incendiárias; que, por este motivo o navio ardeu-se em chamas imediatamente; que, deu ordens para parar as máquinas e arriar as baleeiras; que, uma das baleeiras já se achava completamente estragadas, pelos tiros que recebera; que a tripulação embarcou em uma baleeira, com exceção de 4 tripulantes que morreram a bordo e um que falecera da queda que levava de bordo para a baleeira; que desapareceu pela sucção dos redemoinhos formados pela imersão dos navios; que o Comandante só abandonou o navio quando o mesmo ser achava imergindo; que mandou a baleeira e uma balsa rondarem as imediações do local do sinistro, afim de apanhar naufragos; que, pondo todos na baleeira mandou rumar em direção ao Farol de Santo Antônio; que fez o percurso até o Iate Clube a pano; que nesta ocasião chegando uma lancha da Capitania, rebocou aquela baleeira para esta Repartição; que os feridos em número de 4 seguiram imediatamente para o Hospital Português; que, 20 dos tripulantes foram para a Escola de Aprendizes de Marinheiros; que o Comandante e o Imediato foram entregues ao Observador Naval Americano; que atualmente 20 dos tripulantes estão hospedados no Hospital Meridional; que notado pela gaiuta da máquina que havia incêndio a bordo, correu ao local com um extintor de incêndio; que ai chegando, notou que o incêndio estava em grandes proporções; que não podendo alcançar seu bote, sentou-se em uma balsa, ficando até o navio emergisse e a mesma flutuasse; que depois foi recolhido para bordo de uma baleeira; que depois rumou em direção ao Farol de Santo Antônio.

Foram realizadas as diligências determinadas pelo inquérito, ficando averiguado.²⁵⁶

²⁵⁶ CAVALCANTI, Luiz Bezerra. Relatório da Capitania dos Portos do Estado da Bahia sobre o depoimento do naufrago Gunnar Clase, comandante do Hammaren. Salvador-BA, 31 de agosto de 1942.

A notícia do torpedeamento do *Hammaren* foi recebida com profunda preocupação pelo Comando Naval Leste, o Almirante Lemos Bastos procurou os meios possíveis para militarizar a Baía de Todos os Santos e salvaguardar a cidade de Salvador. Através da análise do depoimento de Gunnar Clase se percebe alguns aspectos dramáticos: 1 – o *u-boat* fez uso de seu arsenal bélico: tiros de canhão, granadas incendiárias e torpedo; 2 – A luz do Farol de Santo Antônio estava no campo de visão dos marujos suecos e dos submarinistas alemães. 3 – a tripulação do cargueiro foi surpreendida, sofrendo cinco baixas; 4 – os salvados de guerra (corpos dos marujos e destroços navais) apareceram nas praias da capital baiana; 5 – além dos representantes da Marinha de Guerra do Brasil, os baianos de instituições civis também entraram em contato com os náufragos suecos, a exemplo do Iate Clube, do Hospital Meridional e do Hospital Português. Este recebeu quatro tripulantes em estado grave, sendo que o engenheiro chefe não suportou os ferimentos e veio a óbito.

Mapa 5 – A ação beligerante do U-507 na costa da Bahia



De Sergipe até a Bahia, o *U-507* fez uso de todo o seu arsenal bélico. Torpedos, canhões, tiros e granadas incendiárias, evidenciando assim, a sua versatilidade para impor o maior ataque naval da costa do Brasil no tempo da Segunda Guerra Mundial. Para uma realidade distante do epicentro europeu, o referido submersível empreendeu um feito notável ao desenvolver operações navais sequenciadas em áreas sul-atlânticas pouco guarnecidas pelos Estados Unidos e pelas Forças Armadas do Brasil. Contudo, as baixas da Marinha Mercante demonstraram toda a fragilidade militar do país. Além disso, a mobilização²⁵⁷ para resgatar os naufragos foi executada à base do improvisado pelos litorâneos.

Para compreender a guerra dos *u-boats* na costa do Brasil, o historiador precisa compreender as circunstâncias de cada naufrágio. O ato de torpedear nunca será um evento igual, em outras palavras, a história não se repetiu. Cada acontecimento militar se revestiu de dimensões implícitas, envolveu diferentes tipos de barcos, apresentou circunstâncias aquáticas singulares e contou com experiências individualizadas e coletivas.

Após o estudo do barco (rota, carga, tripulantes e passageiros), o historiador também precisa ampliar sua escala de visão para o todo, ou seja, para o conjunto de navios atacados pelo *U-507*, relacionando-os às referências da geografia costeira e tradições litorâneas. Somente assim, ficará claro uma logística militar ambiciosa da *Kriegsmarine*, que procurou estrangular as linhas navais entre os portos brasileiros.

Os êxitos se acumularam numa sequência triunfal para o *U-507*. Entre os aspectos que facilitaram a atuação dos submarinistas alemães na costa do Brasil, destacaram-se: 1 – A corrente marítima do Brasil, que facilitou a movimentação do *U-507* no sentido norte-sul; 2 – Os faróis dispersos pelo litoral sergipano e baiano indicavam as coordenadas geográficas e ajudaram no posicionamento de ataque; 3 – O espaço costeiro entre Aracaju e Salvador era pouco habitado e com várias praias desertas; 4 – O porto de Salvador atraiu a atenção da *Kriegsmarine*, pois o litoral baiano registrou vários torpedeamentos navais em suas adjacências; 5 – A água doce do Rio São Francisco poderia suprir as necessidades dos submarinos alemães, tanto para o consumo de sua tripulação quanto para a manutenção da maquinaria; 6 – A vulnerabilidade militar desta região costeira, somente um submarino foi capaz de espalhar o caos para todo o país.

²⁵⁷ A mobilização de forças civis e militares foi geral em Sergipe. Os naufragos foram levados à cidade de Aracaju. Da capital sergipana partia regularmente alguns automóveis a beira mar, na vazante da maré, para recolher os salvados e corpos. Do campo do Aero clube de Sergipe, por sua vez, saíram aviões civis para vasculhar a região praiana. Tanto a F.A.B. quanto a Marinha do Brasil destinaram aviões e navios de guerra para a Costa de Sergipe.

TABELA 1 – O U-507 e as referências costeiras do Brasil

| NAVIOS TORPEDEADOS | DIA e HORÁRIO | REFERÊNCIA COSTEIRA DO NAUFRÁGIO | ESTADO |
|------------------------|------------------|---|---------|
| <i>Baependi</i> | 15/08, às 19:00 | Farol de Estância, próximo à foz do Rio Real. | Sergipe |
| <i>Araraquara</i> | 15/08, às 21:00 | Farol da Cotinguiba, na cidade de Aracaju. | Sergipe |
| <i>Aníbal Benévolo</i> | 16/08, às 04:05 | Farol de Estância, próximo à foz do Rio Real. | Sergipe |
| <i>Itagiba</i> | 17/08, às 10:55 | Farol de Morro de São Paulo | Bahia |
| <i>Arará</i> | 17/08, às 11: 40 | Farol de Morro de São Paulo. | Bahia |
| <i>Jacira</i> | 19/08, às 02:00 | Praia de Itacaré | Bahia |
| <i>Hamaren</i> | 22/08, às 04:45 | Farol de Santo Antônio, cidade de Salvador. | Bahia |

Tabela elaborada a partir das informações do IPM por Luiz Antônio Pinto Cruz. 2016

A movimentação dos naufragos à deriva no mar, nas praias e nos rios, também gerou impactos sociais ao espalhar histórias dramáticas entre as populações litorâneas. O tempo dos sobreviventes geralmente ficava bloqueado no momento do trauma, Imre Kertész esclarece que como não havia meios de esquecer, eles viviam mesmo para lembrar. “Como um disco arranhado, é aí que fica bloqueado o pensamento, proibindo a ocorrência de reflexões, sentimos afetos, impedindo as ligações entre o antes e o depois, entre os seres mortos e aqueles que sobreviveram”²⁵⁸.

Os ataques do U-507 aos navios de cabotagem chamaram a atenção das autoridades para a vulnerabilidade da cidade do Rio de Janeiro, em relação a um bombardeio vindo do mar. O assunto foi estudado, chegando mesmo o Conselho de Segurança Nacional a concluir pela conveniência de remover provisoriamente a sede do governo federal para Belo Horizonte. Contudo, o Ministro da Marinha, consultado, opinou negativamente quanto a essa medida.

A tabela a seguir dialoga tanto com a geografia costeira do Brasil quanto os dados coletados em documentos militares com o intuito de expor o crescente envolvimento dos litorâneos com a Guerra do Atlântico.

²⁵⁸ KERTÉSZ, Imre apud DOSSE, op. cit, p.120.

TABELA 2 – A mobilidade dos náufragos na costa do Brasil

| NAVIOS TORPEDEADOS PELO U-507 | DESTINOS DOS NAVIOS | NÚMEROS DE SOBREVIVENTES | MOBILIDADE DOS NAUFRAGOS | ÁREA COSTEIRA DO BRASIL |
|-------------------------------|---------------------|--------------------------|---|-------------------------|
| Baependi | Recife-PE | 36 | Indiaroba, Santa Luzia do Itanhy, Jandaíra, Estância, Itaporanga, São Cristóvão, Aracaju e Recife/PE. | Sergipe-Bahia |
| Araraquara | Maceió-AL | 12 | Itaporanga, São Cristóvão e Aracaju. | Sergipe |
| Aníbal Benévolo | Aracaju-SE | 4 | Indiaroba, Santa Luzia do Itanhy, Jandaíra, Estância, Itaporanga, São Cristóvão, Aracaju. | Sergipe-Bahia |
| Itagiba | Salvador-BA | 145 | Morro de São Paulo, Valença e Salvador. | Bahia |
| Arará | Salvador-BA | 15 | Morro de São Paulo, Valença e Salvador. | Bahia |
| Jacira | Salvador-BA | 6 | Itacaré, Marahú, Valença, Nazaré, São Roque e Salvador | Bahia |
| Hammarén | Salvador-BA | 25 | Salvador | Bahia |

Tabela elaborada a partir das informações do IPM por Luiz Antônio Pinto Cruz. 2016

Os historiadores tradicionais não se preocuparam em ouvir os marinheiros vitimados e nem concederam a devida atenção aos pequenos navegadores da costa nordestina. No entanto, quando o Brasil caiu em desgraça em relação à guerra naval, felizes foram os náufragos que acabaram resgatados por saveiristas, canoieiros, iatistas e outros barcos. Além dos aviadores do Aeroclube de Sergipe, que também se destacaram.

A leitura desta tabela permitiu compreender não apenas a trajetória dos náufragos à Aracaju e Salvador, mas também em perceber como as notícias de guerra marcaram o interior da sociedade brasileira. Urge trazer as populações litorâneas do nordeste para o centro do debate histórico sobre a realidade sul-americana, afinal de contas, a Guerra do Atlântico se desenhou de forma devastadora no horizonte oceânico do Brasil.

Sete navios mercantes foram atacados traiçoeiramente, tendo as praias do nordeste como pano de fundo. As vidas sacrificadas, os sobreviventes traumatizados e os salvados de guerra expuseram cada torpedeamento naval. De acordo a posição do governo brasileiro, “a agressão da Alemanha e Itália à soberania nacional veio, assim, estender a guerra, inesperadamente, à América do Sul. E o Brasil houve de reconhecer a situação de beligerância criada pelos dois países agressores, cujos súditos, no momento, gozavam de segurança e benevolência das autoridades nacionais” E conclui: “entramos na guerra provocados, em defesa da nossa soberania e da nossa dignidade afrontosamente ofendidas”.²⁵⁹

²⁵⁹ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1943.

Tabela 3 - Ações beligerantes do U-507 na costa do Brasil. 1942

| NAVIOS | LOCAL | DATA DO ATAQUE | Nº DE TRIP. | Nº DE PASS. | SALVOS | | DESAPARECIDOS | | TOTAL DE DESAPARECIDOS |
|------------------------|---------|----------------|-------------|-------------|------------|------------|---------------|------------|------------------------|
| | | | | | TRIP. | PASS. | TRIP. | PASS. | |
| <i>Baependi</i> | Sergipe | 15/08/1942 | 73 | 233 | 18 | 18 | 55 | 215 | 270 |
| <i>Araraquara</i> | Sergipe | 15/08/1942 | 74 | 68 | 8 | 3 | 66 | 65 | 131 |
| <i>Aníbal Benévolo</i> | Sergipe | 16/08/1942 | 71 | 83 | 4 | | 67 | 83 | 150 |
| <i>Itagiba</i> | Bahia | 17/08/1942 | 60 | 121 | 50 | 95 | 10 | 26 | 36 |
| <i>Arara</i> | Bahia | 17/08/1942 | 35 | | 15 | | 20 | | 20 |
| <i>Jacira</i> | Bahia | 19/08/1942 | 5 | 1 | 5 | 1 | | | |
| <i>Hamaren</i> | Bahia | 22/08/1942 | 31 | - | 26 | - | 5 | - | 5 |
| TOTAL GERAL | | | 349 | 506 | 126 | 117 | 223 | 389 | 612 |

Fonte: SERAFIM, Carlos Frederico Simões & BITTENCOURT, Armando de Senna. *A Marinha na República. A Importância do Mar na História do Brasil*. Brasília: Ministério da Educação. 2006, p. 151.

Os números da tabela ajudaram a entender por que o conjunto de agressões navais impactou a sociedade brasileira e obrigou o Presidente Getúlio Vargas a declarar guerra à Alemanha e à Itália. Das 855 pessoas, entre tripulantes e passageiros, que seguiam a bordo dos navios atacados pelo U-507, somente 243 sobreviveram e 612 desapareceram em águas abertas. Entre os naufragos desaparecidos, alguns enlouqueceram quando estavam à deriva na costa sergipana e acabaram por tirar a própria vida. Um tripulante do *Hammaren*, o engenheiro chefe, não suportou os ferimentos indo a óbito no Hospital Português, dez dias depois da tragédia. O corpo de Karl Hellquist, também tripulante do navio sueco, de apenas 22 anos, apareceu na praia de Salvador. Ambos foram sepultados no cemitério da cidade.

A impossibilidade de exatidão nos dados da tabela pode ser atribuída à falta de rigor no controle dos passageiros. À época, o governo varguista anunciou que 652 brasileiros pereceram vítimas dos inomináveis torpedeamentos. Para Joel Silveira, o número de vítimas pode ser bem maior, “os mortos anônimos (os que nunca foram identificados, gente pobre que viajava na terceira classe dos navios afundados) que lá ficaram ou foram enterrados na deserta praia sergipana.”²⁶⁰ Sobre os passageiros e os tripulantes do *Aníbal Benévolo*, que seguiam viagem de Salvador à Aracaju, Joel Silveira concluiu, “tudo acabou na madrugada do dia 16 de agosto de 1942, quando sobre todos eles se abateu o duplo silêncio da morte e do anonimato”.²⁶¹ Neste sentido, depreende-se do que foi exposto anteriormente, que o número de vítimas pode ter sido maior do que o anunciado pela Marinha do Brasil.

Nesta época, uma das críticas endereçadas ao presidente Getúlio Vargas após a passagem beligerante dos submarinos alemães e italianos pela costa do Brasil, além da péssima eficácia do socorro aos naufragos, foi a de ele não ter ido aos locais da catástrofe em Sergipe e na Bahia.

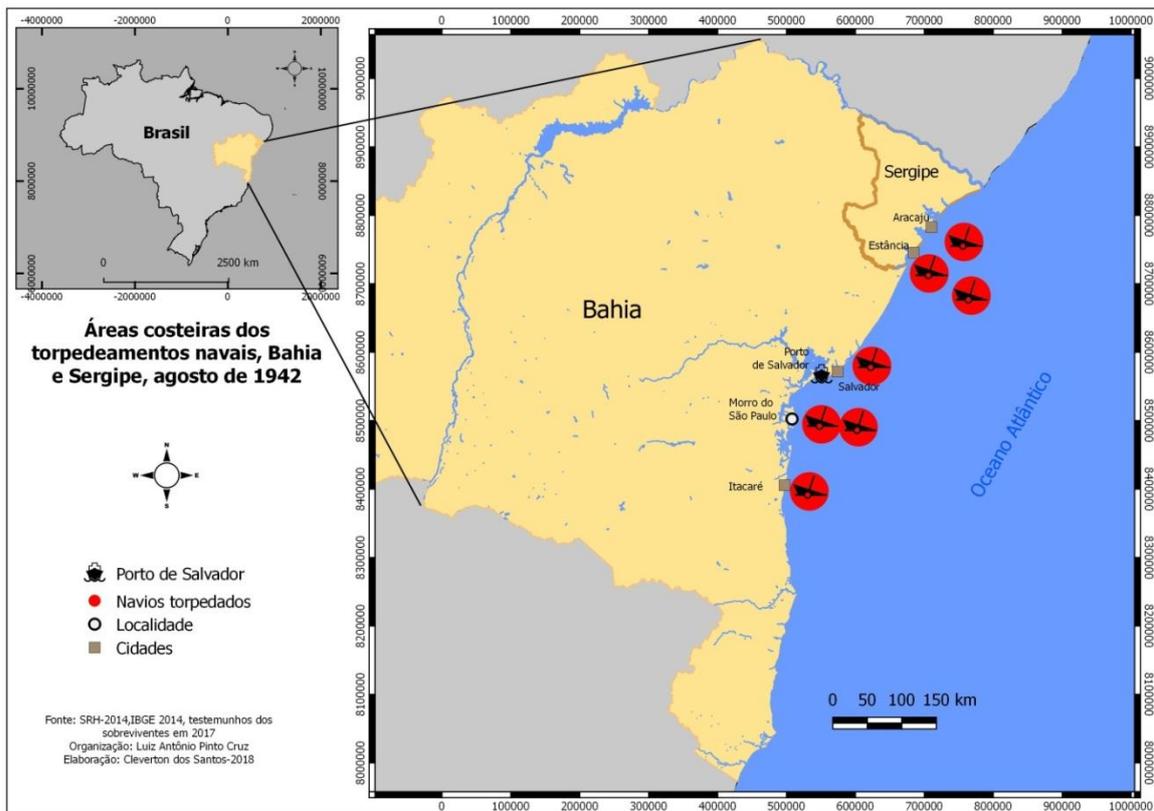
Entre erros e acertos no comando do seu submarino, a missão de Harro Schacht na campanha do Brasil foi qualificada como excepcional e digna de reconhecimento por seus

²⁶⁰ SILVEIRA, op. cit, p. 74

²⁶¹ Idem.

superiores da Kriegsmarine. O ataque bem-sucedido do *U-507* abriu caminho para que outros *u-boats* viessem caçar nos trópicos da América do Sul. Tanto em Sergipe quanto na Bahia os embates navais persistiram em 1943 e 1944, revelando a configuração de batalha naval. Graças à experiência dos estadunidenses em sua campanha antissubmarino no Atlântico Norte, os militares brasileiros aprenderam com os “bons vizinhos” a desenvolver ações defensivas e contraofensivas.

Mapa 6 – A área de influência do Porto de Salvador sob ataque



A ação beligerante do *U-507* se deu em uma vasta área oceânica da costa do Brasil. Ao observar no mapa a posição de cada torpedeamento naval, entender o itinerário das embarcações e visualizar a tragédia em seu conjunto espacial, pode-se perceber a capital baiana literalmente no olho do furacão, ou melhor, em meio às catástrofes. Tal condição ameaçadora permitiu-se inferir que a missão logística do *u-boat* era atacar a região marítima de influência direta do porto de Salvador. Um lugar vulnerável, conhecido e com intenso fluxo naval, onde apenas um submarino alemão foi capaz de gerar um grande estrago na Marinha Mercante do Brasil.

“TEMPOS DUROS”

*[...] O mar furioso devolve à praia
Alianças de casamento dos torpedeados
E a fotografia de um assassino,
Aos cinco anos – inocente – num velocípede. [...]*

*Longas filas de homens e crianças
Caminham pelas mornas avenidas
Em busca de ração de sal, azeite e ódio.*

*E a morte vem recolher
A parte de lucidez
Que durante tanto tempo
Esconderá sob os véus.*

MENDES, Murilo. *Poesia completa e prosa*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994. P. 4008-4009.

CAPÍTULO III
A ESCALADA DE TENSÕES NA PRAIA: COISA ACHADA,
VILIPÊNDIO DE CADÁVERES E CONFLITOS SOCIAIS

“Aí está o golpe mais traiçoeiro e terrível vibrado contra o
 coração da nacionalidade”.
 Placa em bronze.

Cemitério dos Náufragos, ou seja, das vítimas brasileiras da
 2ª Guerra. Praia do Mosqueiro, Aracaju-SE. 1972²⁶²

Somente após a passagem devastadora do submarino alemão *U-507*, os principais símbolos da Segunda Guerra Mundial se tornaram cada vez mais visíveis para os sergipanos e os baianos, especialmente aos que conseguiram se mover até as regiões remotas do litoral ou aos que já residiam lá. Em meio às paisagens tropicais do nordeste homens, mulheres e crianças se depararam com um cenário desolador: os escombros navais, as bagagens dos viajantes, as mercadorias avariadas, os materiais bélicos e os náufragos mortos. Enquanto vigoraram as batalhas navais pelo mundo – e, até mesmo, depois de 1945- a aparição de objetos salvados nas praias se dava de forma esporádica, ao sabor das correntes marítimas e sendo um fenômeno comum nas bordas atlânticas, pacíficas, índicas e mediterrâneas.

O olho praiano que vê é órgão da tradição²⁶³. Linha limítrofe entre o mar-em-guerra e as populações litorâneas, as praias do Brasil logo se transformaram em “espaço de experiências” e “horizonte de expectativas”, aqui fazendo uso de categorias históricas desenvolvidas pelo historiador alemão Reinhart Koselleck. Estas categorias se encontram estreitamente vinculadas aos conceitos de linguagens das fontes e as suas novas abordagens para o historiador, e assim, metodologicamente, fundamentaram o desenvolvimento de uma história social dos rastros. Em outras palavras, o que faltava era uma compreensão da importância dos objetos salvados para o entendimento das narrativas populares dos nordestinos sobre a Guerra do Atlântico na costa do Brasil.

Normalmente, as narrativas militares a respeito dos embates navais se baseavam nas experiências vividas pelos náufragos e nas expectativas conjunturais criadas pelos combatentes que sofreram, acudiram ou atuaram no *front*, indicando assim, o ato de combater

²⁶² Cemitério dos Náufragos dos Navios Mercantes Baependi, Araraquara e Aníbal Benévolo. Este monumento faz parte do patrimônio histórico do município de Aracaju. Erguido com recursos do Ministério da Marinha e do Governo do Estado de Sergipe. Povoado Mosqueiro. 1972.

²⁶³ Princípio boasiano. SAHLINS, Marshall. *Ilhas de História*. Tradução de Bárbara Sette. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.

no mar enquanto uma condição essencialmente naval-militar. Em outras palavras, a história da Marinha de Guerra do Brasil era estudada por si mesma, sem levar em consideração o olhar dos civis, ou seja, de quem estava a bordo dos navios mercantes ou na praia. Em virtude disso, ao analisar especificamente a história dos acontecimentos militares sob a ótica dos litorâneos e dos salvados de guerra, pretendeu-se aqui acrescentar uma outra maneira de entender o envolvimento do Brasil na Guerra do Atlântico.

Os relatórios do Aeroclube de Sergipe evidenciaram este envolvimento, que começou em águas abertas, atingiu a praia e deixou os pilotos sergipanos perplexos. Ao conceder uma entrevista à *Revista Voo*, em 1966, o piloto Walter Batista contou que sobrevoou o litoral sul de Sergipe até o norte baiano e não encontrou o Aníbal Benévolo. Quando decidiu voltar à Aracaju, percebeu a sessenta quilômetros da costa: “os raios de sol incidiram sobre esquisitas manchas que refletiam a luz na água”. E resolveu se aproximar delas, a partir daí a tragédia saltou aos seus olhos: “as manchas, que pareciam enormes vitórias régias, não passavam de gigantescas manchas de óleo, entorno das quais, espalhados, homens, mulheres e crianças lutavam contra as ondas, em meio a uma infinidade de destroços”. Concluiu em tons assombrosos: “era uma imagem assustadora e uma sensação desconhecida: um quadro dantesco e de horripilante dramaticidade”.²⁶⁴

À luz do pensamento de Koselleck, “experiência” dos aviadores do Aeroclube de Sergipe e “expectativa de guerra” gerada no meio social são duas categorias adequadas para se compreender os desdobramentos da ação dos *u-boats* no mundo praiano dos brasileiros, pois elas conseguiram entrelaçar: mar e praia, guerra e sociedade, passado e futuro, barbárie e restos, longe e perto. Os versos populares na cidade de Aracaju, dos anos de 1940, também expressavam o poder bélico dos submarinos alemães em trazer a realidade beligerante da Europa para dentro da costa do Brasil, onde gerou uma crescente inflação nos preços alimentares. Em outras palavras, longe e perto se fundiram nos versos rimados de um português arcaico: “a guerra lá das Oropa, bateu também no Brasi; cum ela nas nossas costas, danou- se tudo a assubi, e inté mermo o qui é dos pobres: feijão, bejú, sarnambi”.²⁶⁵ A palavra “costa” aparece nesta rima popular com um duplo significado: sentido de “ombro” (simbolizando a carestia dos produtos e o racionamento de alimentos) e sentido de “batalha naval”.

²⁶⁴ Entrevista de Walter de Assis Ferreira Baptista a Irênio de Araújo Faro. *Revista Vôo*. Rio de Janeiro. Ano I. Nº3. 1966.

²⁶⁵ Trova popular dos aracajuanos da década de 1940. No modo como as palavras foram escritas, é possível perceber a feição de um Brasil arcaico e uma cultura nordestina dos homens do litoral. MONTEIRO, Exuperio. ABC Poético. In: Revista de Aracaju. Aracaju: Prefeitura Municipal de Aracaju. Ano III. Nº 2. 1949.

A experiência de guerra naval dialogou com a expectativa de dificuldades econômicas sentidas no transporte marítimo, na circulação de mercadorias, nos hábitos alimentares, dentre outros problemas sociais gerados na era da catástrofe. Ambas as categorias de análise foram, portanto, pertinentes ao dimensionar o abrasileiramento da Segunda Guerra Mundial. O historiador Reinhart Koselleck assim as definiu:

A experiência é o passado atual, aquele no qual acontecimentos foram incorporados e podem ser lembrados. Na experiência se fundem tanto a elaboração racional quanto as formas inconscientes de comportamento, que não estão mais, ou que não precisam mais estar presentes no conhecimento. Além disso, na experiência de cada um, transmitida por gerações e instituições, sempre está contida e é conservada uma experiência alheia. Neste sentido, também a história é desde sempre concebida como conhecimento de experiências alheias.

Algo semelhante se pode dizer da expectativa: também ela é ao mesmo tempo ligada à pessoa e ao interpessoal, também a expectativa se realiza no hoje, é futuro do presente, voltado para o ainda-não, para o não experimentado, para o que apenas pode ser previsto. Esperança e medo, desejo e vontade, a inquietude, mas também a análise racional, a visão receptiva ou a curiosidade fazem parte da expectativa e a constituem.²⁶⁶

O ataque do submarino gerava uma maré de salvados. E a cada onda de salvados arremessada na praia, as histórias das agressões navais se renovavam para civis e militares. O sergipano nunca teve ao seu dispor tantos malafogados como no tempo da Segunda Guerra Mundial. Por isso, esta palavra passou a ser usada frequentemente pelos litorâneos com o sentido de “salvado de guerra”. Antes dos torpedeamentos navais, os malafogados faziam alusão aos “objetos alijados” dos navios encalhados no estuário do Rio Sergipe.

Manejada por pescadores, barqueiros, saveiristas e comerciantes, os objetos malafogados chegavam às pontes fluviais de Aracaju, e logo se dispersavam pelo comércio urbano. Em virtude desta singularidade, o malafogado também pode ser considerado uma prática social de beira de rio ou de mar, oriundo do português arcaico e sincronizado à sabedoria náutica dos pequenos navegadores. Com o passar do tempo, assumiu novas formas e sentidos²⁶⁷, que poderiam ter desaparecidos no esquecimento se não fosse o desenvolvimento de uma abordagem histórica pautada nas lembranças dos mais velhos e suas memórias da Rua da Frente, ou melhor, das pontes fluviais de Aracaju.

²⁶⁶ KOSELLECK, Reinhart. Espaço de experiência e horizonte de expectativa: das categorias históricas. In: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto/ Editora PUC-Rio, 2006, pp. 309-310.

²⁶⁷ À luz da memória social, o conceito de malafogados é tão fugidio. Urge, então, distinguir os objetos flutuantes em três categorias: 1 - “mercadorias alijadas”; 2 - “salvados de guerra”; e 3 - “malafogados”. Na primeira categoria, os objetos vinham dos navios encalhados, quando a tripulação via-se forçada a alijar a carga ao mar, visando aliviar o peso e desprender o casco naval do banco de areia. Já a segunda, também emergia de uma situação dramática, os salvados de guerra seriam tudo aquilo que se desprende dos navios torpedeados e foram arrastados pelas correntes marítimas até as praias locais. E a terceira, os malafogados poderiam ser tanto as cargas alijadas quanto os salvados que foram apropriados socialmente, carregando em si a identidade cultural dos sergipanos do litoral.

O conceito de memória desenvolvido por Margarida Neves ajudou a analisar as informações emanadas das entrevistas com os velhos sergipanos e baianos. Conceito abrangente e polifônico, mas sincronizado com a dimensão social dos acontecimentos militares. Conforme a sua aceção:

O conceito de memória é crucial porque na memória se cruzam passado, presente e futuro; temporalidades e espacialidades; monumentalização e documentação; dimensões materiais e simbólicas; identidades e projetos. É crucial porque na memória se entrecruzam a lembrança e o esquecimento; o pessoal e o coletivo; o indivíduo e a sociedade, o público e o privado; o sagrado e o profano. Crucial porque na memória se entrelaçam registro e invenção; fidelidade e mobilidade; dado e construção; história e ficção; revelação e ocultação.

Ao se tratar de história recente, apontou Ecléa Bosi, feliz o pesquisador que pode se amparar em testemunhos vivos e reconstituir comportamentos e sensibilidades de uma época. Justamente porque a história que se apoia unicamente em documentos oficiais, não pode dar conta das paixões individuais que se escondem através dos episódios. O historiador precisa ficar mais atento às tensões implícitas, aos subentendidos, ao que foi só sugerido e encoberto pelo medo. As fontes orais tiveram um papel fundamental na reconstrução das histórias praianas da Segunda Guerra Mundial. A memória parte do presente, “de um presente ávido pelo passado, cuja percepção é a apropriação veemente do que nós sabemos que não nos pertence mais. A fonte oral sugere mais que afirma, caminha em curvas e desvios obrigando a uma interpretação sutil e rigorosa”²⁶⁸.

Outro aspecto imprescindível para o avanço desta pesquisa foi analisar os torpedeamentos navais através do olhar da Geografia Costeira com o intuito de perceber como o “universo da Batalha do Atlântico” reverberou nas suas populações litorâneas. Para tanto, seguiu-se a dinâmica de movimentação das correntes marítimas favorável à costa e às interferências das águas estuarinas, pois ambas confluíram para que os restos²⁶⁹ das operações militares chegassem às praias, ilhas, baías, rios e manguezais.

A “realidade” da guerra nua e crua despejou-se sobre a esfera pública, sem qualquer possibilidade de maniqueísmo dos fatos por parte governo varguista ou de sigilo das informações militares, em nome da segurança nacional, pelas forças armadas. Contudo, todo

²⁶⁸ BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: T. A. Queiroz/EDUSP, 1987, p. 20.

²⁶⁹ Os restos da Guerra do Atlântico ainda existem, e estão por aí, encobertos na região costeira do país. 1 – Nas profundezas do oceano descansam as carcaças de aviões alvejados, navios torpedeados e submarinos bombardeados; 2 – As areias praianas de Sergipe guardam as ossadas dos naufragos mortos, sepultados em covas isoladas ou coletivas, como demonstraram as fotografias de época; 3 – Alguns sergipanos ainda detêm os objetos malafogados dentro de suas casas, mas para a maioria deles, restaram apenas as lembranças das coisas. 4 - Somente o cemitério dos naufragos esta acessível, como uma espécie de guardião da memória das vítimas de guerra. Coisas, monumentos e pessoas servem de ligação histórica com os torpedeamentos navais.

evento investigado e representado historicamente, ainda sob a perspectiva de Reinhart Koselleck, nutre-se da ficção do factual, mas a realidade propriamente dita já não pode mais ser apreendida. Com isso não quer que o evento histórico seja estabelecido sem cuidado ou de maneira arbitrária, uma vez que o controle das fontes assegura a exclusão daquilo que não deve ser dito. Pode-se considerar que o historiador, de um ponto de vista negativo, está sujeitado pelos testemunhos da realidade passada. Por outro lado, de um modo positivo, quando interpreta um evento a partir das fontes, ele se aproxima daquele narrador literário que se submete à ficção contida nos fatos para tornar mais verossímil a sua narrativa.²⁷⁰

Numa narrativa pautada na cultura material²⁷¹, por exemplo, os restos dos naufrágios e os rastros dos *u-boats* não teriam nenhum valor em si, mas só se ativassem a memória dos mais velhos para o acontecimento militar que os gerou. E também caso eles revelassem algo útil para esta investigação científica. O termo rastro, ambigualmente, apontava para uma presença (destroços navais, cadáveres dos naufragos e vítimas desesperadas) e também para uma ausência (o submarino agressor, navio torpedeado ou guerra naval como um todo). Na acepção teórica de Walter Benjamim, o rastro é a aparição de uma proximidade, por mais longínquo que esteja aquilo que o deixou. A aura é, por sua vez, a aparição de algo longínquo, por mais próximo que esteja aquilo que a evoca. No rastro, apoderamo-nos da coisa; na aura, ela se apodera de nós.²⁷²

A Guerra do Atlântico também se exprimiu de diferentes maneiras, também nos, através e pelos objetos salvados. Vale assinalar que até mesmo o cadáver do naufrago pode ser considerado um objeto material à luz das ciências sociais. Jean-Marie Pesez esclareceu, então, a importância de uma pesquisa histórica pautada na cultura material, conforme o seu olhar:

A cultura material tem uma relação evidente com as injunções materiais que pesam sobre a vida do homem e às quais o homem opõe uma resposta que é precisamente a cultura. No entanto, não é todo o conteúdo da resposta que se acha envolvido pela cultura material. A materialidade supõe que, no momento em que a cultura exprime de maneira abstrata, a cultura material não está mais em questão. Isso designa não apenas o domínio das representações mentais, do direito, do pensamento religioso e filosófico, da língua e das artes, mas também as estruturas socioeconômicas, as relações sociais e as relações de produção, em suma a relação entre os homens. A cultura material faz parte das infraestruturas, mas não as recobre; ela só se exprime no concreto, e nos e pelos objetos. Em suma, a relação entre o homem e os objetos

²⁷⁰ KOSELLECK, op. cit., p. 141.

²⁷¹ Para se aprofundar nesta perspectiva material ler ROSA, Roberta da Silva. *Sergipe no Contexto da Segunda Guerra Mundial (1942): uma abordagem da Arqueologia de ambientes aquáticos*. Laranjeiras, 2015. (Dissertação de Mestrado em Arqueologia/UFS)

²⁷² BENJAMIM, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2006, p. 490.

(sendo, aliás, o próprio homem, em seu corpo físico, um objeto material), pois o homem não pode estar ausente quando se trata de cultura.²⁷³

Além de ampliar o sentido de objeto material, o historiador também precisa perceber as singularidades do ato de se guerrear no mar. Os salvados surgiram em consequência de um acontecimento dramático em águas abertas, que, por sua vez, agiu como um elemento detonador na praia. Assim, a chegada do objeto flutuante se tornava um micro-acontecimento social. Em virtude disso, para que a “aura da guerra submarina” prosseguisse em terra-firme, entre as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia, foi preciso que elas ouvissem as histórias dramáticas dos naufragos ou que encontrassem algum elemento material que as permitissem “imaginar”, “associar” ou “decifrar” os símbolos envoltos d’água.

Pensar a realidade aquática enquanto campo de batalha não era algo novo na história do Brasil, pois marinhas estrangeiras (Portugal, Inglaterra, França, Espanha e Holanda), tanto na época colonial quanto a imperial, já empreenderam investidas militares ousadas sobre a costa nordestina, especialmente sobre a cidade de Salvador e a cidade de São Cristóvão. Por conseguinte, o mar jamais deve ser visto como se fosse o fim, pelo contrário, era “o elemento transitório”, “meio para se atingir algo” ou até, “o despertar social para a guerra”. Atento à estratégia metodológica maritimista²⁷⁴ e ao simbolismo do espaço líquido, o historiador social preencherá lacunas historiográficas e ampliará o seu campo de visão porque

“reconhecerá na água, na substância da água, um tipo de intimidade, intimidade bem diferente das que as ‘profundezas’ do fogo ou da pedra sugerem. Deverá reconhecer que a imaginação material da água é um tipo particular de imaginação. Fortalecido com esse conhecido de uma profundidade num elemento material, o observador compreenderá enfim que a água é também um tipo de destino, não mais apenas o vão destino das imagens fugazes, o vão destino de um sonho que não se acaba, mas um destino essencial que metamorfoseia incessantemente a substância do ser”.²⁷⁵

A água enquanto senhora da linguagem fluida, da linguagem sem brusquidão, da linguagem contínua, continuada, da linguagem que abranda o ritmo, que proporciona uma matéria uniforme a ritmos diferentes²⁷⁶. Águas subjetivas à parte, diante de um inimigo invisível, que só deixou rastros navais e memoriais, natural que os brasileiros da época não tivessem certeza de nada. Talvez por isso, ainda existam mistérios em torno dos malafogados.

²⁷³ PESEZ, Jean-Marie. História da cultura material. In: LE GOFF, Jacques. *A História nova*. São Paulo: Martins Fontes. 1990, p. 180-181

²⁷⁴ Maritimista: diz-se estratégia metodológica em que se apoia basicamente em atividades, forças e operações marítimas. O Brasil dos anos de 1940 era dependente do transporte marítimo e as atividades econômicas de várias localidades giravam em torno do ir e vir dos navios. Fazer uso do olhar maritimista também significou perceber como os brasileiros desenvolveram uma cultura atlântica desde os tempos mais remotos.

²⁷⁵ BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos*. São Paulo: Martins Fontes. 1997, p.6.

²⁷⁶ *Ibidem*, p. 191.

Estes projetavam de um lado, indicações dos acontecimentos navais, e, de outro, o interior do mundo social dos sergipanos.

Enquanto evidências materiais, os malafogados ajudaram na compreensão social da Segunda Guerra Mundial. Num contexto amplo, cada navio torpedeado pelos submarinos alemães ou italianos na costa do Brasil não pode ser lido como um evento isolado em um mar distante. Urge atentar, com base nas informações emanadas da memória coletiva, para os seus desdobramentos no interior da sociedade brasileira. E num contexto mais amplo ainda, o navio torpedeado estava integrado às operações militares da Guerra do Atlântico cujas extremidades faziam fronteiras a outras batalhas navais (Pacífico e Mar Mediterrâneo) e terrestres (Europa e Norte da África), juntas se conectavam ao confronto de escala global.

Outras conexões reveladoras dizem respeito ao conhecimento dos espões alemães sobre a aproximação do Brasil com os Estados Unidos, especificamente dos trâmites secretos nos acordos bilaterais. Amparados pela política de boa vizinhança, geólogos ingleses e norte-americanos encontraram no subsolo brasileiro uma variedade de minérios²⁷⁷, considerados essenciais para indústria bélica dos Aliados: ferro, quartzo, titânio, zircônio, dentre outros, e, para os países do Eixo, era vital cortar essa linha de suprimentos. Ao relatar as origens da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942, e o início da extração de ferro em Itabira/MG, Emília de Caux recordou:

²⁷⁷ ZIRCÔNIO – Várias e importantes são as aplicações deste metal na indústria bélica. Emprega-se na fabricação de fulminantes para explosivos, de pó para lanternas elétricas e em tubos de vácuo. As ligas de zircônio com ferro e silício são empregadas para reduzir os efeitos prejudiciais que ocorrem na fabricação do ferro fundido, por causa do oxigênio, do nitrogênio, do fósforo e do enxofre. O Brasil é uma das maiores fontes de zircônio do mundo. TITÂNIO – O minério de titânio tem muitos usos relacionados com a guerra. Ilmenita, o mais comum dos minérios do titânio, é extraído da areia do mar, e o rútilo, outra fonte do mesmo minério, é encontrado em jazidas. O titânio é usado, sobretudo na forma de ferrotitânio, para ligar com o aço. Em ligas de bronze-aluminado, de titânio e cobre e de titânio e carbono, é utilizado nas máquinas de cortar. Na forma de óxido, serve para colorir cerâmica. Os Estados Unidos produzem minério de titânio, mas as praias do Espírito Santo, no Brasil, produzem maior quantidade. MANGANÊS – Metal importantíssimo para a fabricação de armas. Na produção do aço o manganês é usado de duas maneiras: adicionando o minério de baixo teor ao ferro gusa, nos altos fornos, e em forma de ferro-manganês, que é a mais útil. Serve para eliminar e neutralizar as impurezas do ferro e para produzir aço destinado ao trabalho em máquinas e a ser convertido em lâminas para outros propósitos. No continente americano, as principais fontes de manganês são o Brasil e Cuba, de grande valia para a vasta indústria de armamentos das Nações Unidas. CRÔMIO – Este é um dos metais mais raros. Ocorre somente em cinco por cento da crosta da terra que não tiver elementos comuns, isto é, cobre, sódio, silício e cálcio. Com a liga de crômio se produz o aço de várias qualidades, de grande utilidade bélica na fabricação de chapas para blindagem, de máquinas cortantes de alta velocidade, de peças para máquinas e para veículos. O sulfato de crômio é essencial para o curtume de certas peles, e o bicromato de sódio é usado como colorante de uniformes militares. O Brasil é, presentemente, o segundo país produtor. QUARTZO – Este é um dos minerais mais abundantes do mundo, mas o Brasil é a única fonte comercial de quartzo de alta qualidade. O quartzo tem a propriedade de gerar, sob forte tensão, um potencial elétrico e por isso é utilizado para transmissores e receptores radiotelefônicos, para televisão e telefonia sem fio. Os cristais de quartzo, usados nas comunicações aéreas e nos visores de bombardeio são de efeito incomparável. O quartzo brasileiro tem desempenhado um papel integrante no sucesso dos bombardeios de precisão contra objetivos na Europa. Em Guarda – Para a defesa das Américas. Ano 3. N^o 1. 1944, p. 32-33.

A Vale [do Rio Doce] começou, primeiro, a tirar o minério do rolamento. Do Cauê para baixo, a carga vinha no cavalo. Depois, transportava no caminhão até Drummond. De lá, é que ia para Vitória e, depois, para os Estados Unidos. No primeiro carregamento, o navio foi torpedeado pelos alemães. Então, o primeiro minério de Itabira está no mar.

A presença dos *u-boats* na costa do Brasil, de certa forma, demonstrava que a Alemanha nazista estava atenta ao comércio exterior do país e às alianças militares de Getúlio Vargas, pois o Brasil, inúmeras vezes, feriu o princípio de neutralidade. No Mapa Mundi da Segunda Guerra Mundial, elaborado pelo historiador francês Georges Duby, foi possível perceber que dos portos brasileiros zarpavam navios mercantes carregados de víveres diversos, considerados imprescindíveis para a indústria bélica dos aliados.²⁷⁸ Por esta razão, é compreensível que os *u-boats* viessem com a missão de obstruí-la. Uma “ação militar do Eixo” geraria também uma “reação aliada”, pois os Estados Unidos seriam obrigados pelas novas circunstâncias a aumentar a contingência de armas e homens na América do Sul e, assim, patrulhar a extensa da costa do Brasil.

A ação do *U-507* se tornou “extraordinário” para o Brasil porque envolveu localidades costeiras do nordeste, marcou a posição do país na guerra e evidenciou operações militares de relevância internacional. Por ser um evento incomum, como já foi dito, os naufrágios se transformaram em um acontecimento-monstro, que por sua vez, gerou sucessivos desdobramentos dentro da sociedade brasileira e esta também precisou criar as suas respostas para a ameaça exterior. Até mesmo fora do mar, a simples aparição de um objeto salvado nas praias sergipanas, e baianas, também pode ser lida sob o olhar microhistórico como algo “extraordinário”, porque estava revestido pela atmosfera aurática da guerra naval.

Com os torpedeamentos verificados em quaisquer pontos do Atlântico Sul, chega, constantemente, às nossas praias, entre destroços das naves afundadas, apreciável quantidade de artefato de borracha, matéria esta de importância tão grande para as necessidades de guerra tanto os próprios armamentos de defesa. Nós mesmos, aqui, nas costas de Sergipe, temos encontrado pneus, bombas, câmaras de ar e até botes de borracha, consoante às informações de pescadores que habitam a praia de Pirambu a Arambepe..²⁷⁹

As aparições de salvados de guerra nas praias de Pirambu ampliaram o olhar desta pesquisa. Normalmente, a historiografia local se volta mais para a Barra de Estância e São Cristóvão. Contudo, as fontes documentais apontavam toda a orla estadual. Ao ser perguntado se apareceu algo no litoral-norte de Sergipe, Zé Peixe recordou, “Deu uma mina e a mina era

²⁷⁸ DUBY, Georges. *Atlas historique*. Paris: Larousse, 1987. p. 94-95.

²⁷⁹ Correio de Aracaju. Aracaju-SE, 30 de setembro de 1943.

alemã. Deu uma mina alemã em Pirambu. Aquela bolsa de ferro com os picos de chumbo. Eu ainda tinha um pico de chumbo”. E o que senhor fez com eles? Respondeu: “teve uma empregada que arrumando tudo, vendeu o chumbo que poderia ter até hoje (...) Aí veio o aviador americano para desmontar a mina alemã. Foi desmontada aí na Capitania. A mina ficava na água, mas a mina deu em Pirambu, na praia, na costa. O navio passava para bater e bater explodir, aí o navio ia a pique”.

Alguns trechos costeiros do Brasil foram transformados em áreas minadas como estratégia de defesa antissubmarino. No entanto, algumas minas marítimas se desprenderam. Um flutuavam ao sabor das ondas e outras deram às praias nordestinas. Como já foi mencionado na fala de Zé Peixe, havia a desconfiança que as minas fossem “soltas” pelos submarinos alemães com o objetivo de gerar colisões e afetar a navegação de cabotagem. Contudo, a orientação geral emitida do Comando Naval do Centro foi a seguinte: “todas as minas avistadas, deveriam ser neutralizadas ou canhoneadas pelos navios”²⁸⁰.

Os navios de guerra circulavam com o intuito de localizar as minas e destruí-las. Um artefato bélico apareceu na praia da Barra de Estância, em Sergipe, alarmando os moradores do Povoado Saco, que pensavam se tratar de uma bomba aerodinâmica. O registro fotográfico dela permitiu desvendar o que era o artefato e qual a sua função. Graças às investigações dos historiadores da DPHDM – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, foi possível descobrir que a imagem se tratava, na verdade, de uma “paravana”, ou seja, um artefato hidrodinâmico, tipo flutuador e rebocado por navios, que faz parte de um sistema de varredura de minas navais. Este sistema foi aplicado em diferentes pontos da costa do Brasil no tempo da Guerra do Atlântico.

A atmosfera aurática da guerra naval pode ser percebida, de um lado, pelas experiências rememoradas pelos civis e militares. E, por outro, através dos registros fotográficos da época aqui analisados dentro da perspectiva “cultural visual”. Desta maneira, o historiador se depara com aquilo que Carlo Ginzburg denominou de “ciência do vivido”. O olhar binário da microhistória ajudou a decifrar imagens dos salvados, memórias dramáticas e histórias de guerra dentro do território nacional. A este respeito, Ginzburg esclarece que:

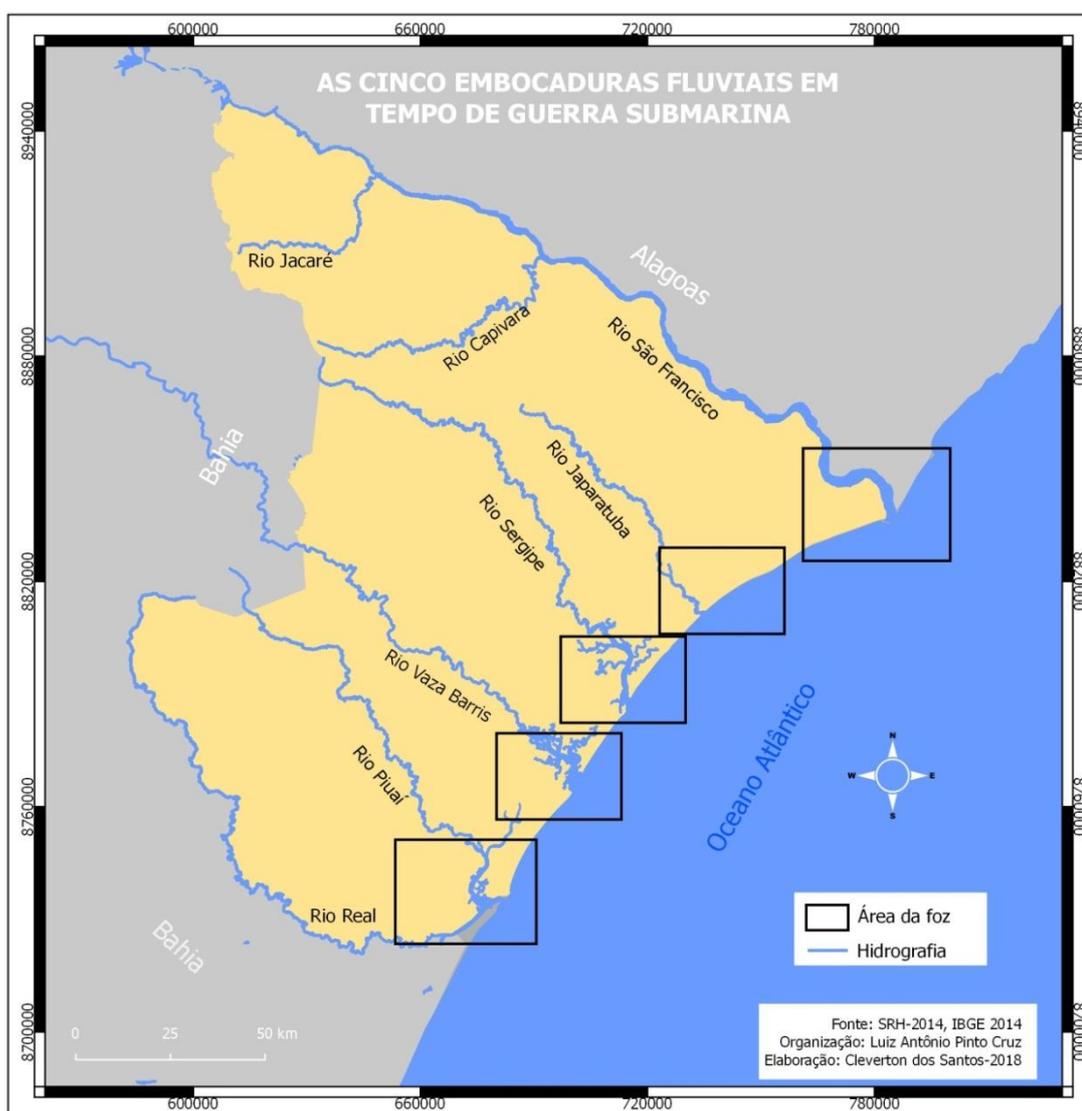
Por um lado, movendo-se numa escala reduzida, permite em muitos casos uma reconstituição do vivido impensável noutros tipos de historiografia. Por outro lado, propõe-se indagar as estruturas invisíveis dentro das quais aquele vivido se articula. [...] Por isso propomos definir a micro-história, e a história em geral, ciência do vivido: uma definição que procura compreender as razões tanto dos adeptos como dos adversários da integração da história nas ciências sociais – e assim irá desagradar a ambos.²⁸¹

²⁸⁰ Circular Nº 6, de 26 de julho de 1943, do Comando Naval do Centro. Rio de Janeiro-RJ, p. 374

²⁸¹ GINZBURG, op. cit., pp. 177-178.

O olhar binário permitiu a “reconstituição do vivido” por meio das memórias coletivas e da constatação de uma “presença ausente”: o submarino agressor. Para as Forças Armadas do Brasil, os salvados de guerra ajudavam a compreender a dimensão bélica das operações navais. De certo, eles deveriam ser periciados pelas autoridades competentes do lugar, neste caso específico, pelos representantes das Capitânicas dos Portos a fim de esclarecer os pormenores do sinistro. Além disso, os restos materiais também os colocariam no rastro dos inimigos invisíveis, indicando assim, a trajetória do submarino, a missão militar a ser desenvolvida e as áreas em que deveriam atuar a contraofensiva aeronaval dos aliados.

Mapa 7 – As embocaduras fluviais de Sergipe e a guerra submarina²⁸²



²⁸² Nas embocaduras de Sergipe foram montadas “pontos de observação e vigilância”. Alguns acampamentos militares nas praias tinham homens armados e canhões instalados por entre as dunas.

O Coronel Augusto Maynard Gomes, então interventor federal de Sergipe, designou a formação imediata de diligência do Exército para se dirigir ao litoral sul de Sergipe e ao extremo norte baiano. Esta diligência oficial, comandada pelo aspirante Clóvis Camelyer, teve como missão militar: vistoriar povoados das bordas do Rio Real e Rio Piauí, a fim de coletar informações sociais da tragédia naval; nomear responsáveis para informar as novidades ao Exército; conscientizar dos riscos de se pescar no mar; e por fim, recolher os objetos salvados, especialmente o material bélico. Conforme o seu relatório, o aspirante Camelyer apresentou as seguintes considerações:

- a) CRASTO – Desloquei-me às 13 horas do dia 18 do corrente com um cabo e dois praças para Crasto na cidade de Estância onde estabeleci numa casa do Estado, então desocupada, um depósito para o material recolhido. Procedida a busca na localidade foram encontrados pranchões de escotilhas, flutuadores de balsa, salva vidas e caixotes vazios. Deixei dois soldados de destacamento local guardando o material e com a missão de examinarem as canoas que chegassem.
 - b) TERRA CAÍDA – Na manhã de 19 segui de lancha para Terra Caída, onde quase nada foi encontrado; ficando o senhor Durval (proprietário de uma fábrica de coco) responsável pelo que fosse encontrado até ser entregue às autoridades competentes.
 - c) PONTAL – Nesta localidade foi encontrado, após a busca, grande quantidade de destroços, ficando responsável pelos mesmos o Senhor Argemiro Cardoso de Oliveira – Delegado local.
 - d) COQUEIRO – Estabeleci depósito ficando responsável pelo mesmo o Senhor Salgado. Aí foram recolhidos injeções, do Instituto de Veterinária, um pacote de estrelas e um pedaço de encerado que se achava em poder de senhor Francisco Arnupo. As tábuas encontradas foram colocadas no depósito.
 - e) MANGUE SECO – Ficou encarregado do material (grande quantidade), o senhor Marinho Barbosa.
 - e) SACO – No Saco foram encontrados 2 cantis, 4 capacetes, 2 caixões grandes, uma mala do correio e um barril de óleo. Ficaram respondendo pelo que fosse encontrado o senhor Tito e o subdelegado local.
- Regressei ao quartel na manhã de 20, conduzindo carga que já foi relacionado pelo Almojarifado.²⁸³

O vilarejo Crasto, situado às margens do Rio Piauí, no município de Santa Luzia do Itanh, extremo sul de Sergipe. Quando Clóvis Camelyer chegou lá, de imediato, deparou-se com os destroços navais espalhados na área do atracadouro: pranchões de escotilhas, flutuadores de balsa, salva-vidas e caixotes vazios. Embora alguns nativos insistissem em dizer que foi a maré quem arrastou estas coisas até os domínios do povoado, o referido militar não deixou persuadir-se por este discurso. A circulação de militares representava, na verdade, uma ameaça aos catadores de objetos.

Com um olhar aguçado, Clóvis Camelyer percebeu o vaivém suspeito de barcos à vela no leito do rio Piauí, sempre abarrotadas de coisas a bordo. À noite, a frota de canoas ficava

²⁸³ CAMELYER, Clóvis. Relatório da missão ao litoral sul de Sergipe. Quartel do 28º BC, Aracaju 21 de agosto de 1942.

perfilada, sempre à mercê dos seus condutores. Então, em seu relatório-final, o observador foi taxativo: “posso assegurar-vos que, ainda existe grande quantidade de material escondido, assim como a possibilidade de vir a dar na praia uma maior quantidade de material bélico, devido ao arrebitamento dos porões”²⁸⁴. O antigo trapiche do povoado foi utilizado para guardar o amontoado de salvados. Camelyer ainda sugeriu que o Exército enviasse suas tropas às regiões visitadas, “comunico-vos que a pilhagem continua intensa por parte dos praianos, dificultando o arrecadamento do material”²⁸⁵.

A extensão praiana da área dos salvados era maior do que os militares sergipanos imaginavam. Terra Caída, situada às margens do Rio Cajazeiras e o Rio Piauí, integra o município de Indiaroba. À beira do Rio Real, o Povoado Pontal se localiza em frente às dunas do Mangue Seco. Ainda conforme o parecer de Clóvis Camelyer, a onda de destroços atingiu o povoado Mosqueiro, no município de São Cristóvão. “Recolhemos um cadáver de cor branca, 1,70 de estatura com o anel com a seguinte inscrição ‘Gilza 22-03-42’, um relógio parada em 4 horas e uma cueca com as iniciais VR.”²⁸⁶

Vale assinalar que no mundo estuarino do Rio São Francisco, Rio Japarutuba, Rio Sergipe, Rio Cotinguiba, Rio Vasa-Barris, Rio Real e Rio Piauí surgiram organizações sociais ribeirinhas pautadas em tradições atlânticas: cultura de mangue, extrativismo de frutas tropicais, cultivo de coqueiros, antigas salinas, criação de gado, plantio da cana-de-açúcar e, especialmente, arte náutica. Com o olhar mais aguçado para a arte náutica, o historiador perceberá a importância da canoa ou do saveiro no desenvolvimento de várias práticas sociais. Diante dos salvados de guerra, por exemplo, a tradição atlântica dos malafogados logo se impôs, em outras palavras, os canoeiros ou saveiristas jamais deixariam aquelas coisas escaparem de suas mãos. Em virtude disso, o historiador Fernand Braudel alertou que “a vida majoritária é constituída pelos objetos, as ferramentas, os gestos do homem comum; só essa vida lhe diz respeito na cotidianidade; ela absorve seus pensamentos e seus atos. Por outro lado, ela estabelece as condições da vida econômica, ‘o possível e o impossível’”.²⁸⁷

À luz do pensamento benjaminiano, esse caráter de comunidade entre os vilarejos de pescadores e a palavra malafogados apoia-se ele próprio na organização pré-capitalista do trabalho, em especial na atividade artesanal das canoas e nos interesses comerciais dos objetos. O artesanato permite, devido a seus ritmos lentos e orgânicos, em oposição à rapidez do processo de trabalho industrial, e devido a seu caráter totalizante, em oposição ao caráter

²⁸⁴ CAMELYER, op. cit., 1942.

²⁸⁵ Idem

²⁸⁶ Idem.

²⁸⁷ PESEZ, Jean-Marie. História da cultura material. In: LE GOFF, Jacques. op. cit., pp. 184-185.

fragmentário do trabalho em cadeia, por exemplo, uma sedimentação progressiva das diversas experiências e uma palavra unificadora. O ritmo do trabalho artesanal das comunidades ribeirinhas se inscreve em um tempo regido pelas marés ou em um tempo mais global, onde ainda se tinha justamente, tempo para contar. Ainda de acordo com as reflexões de Walter Benjamin, os movimentos precisos do artesão que faz a canoa, que respeita a madeira que transforma, têm uma relação profunda com a atividade narradora do pescador: já que esta também é, de certo modo, uma maneira de dar forma à imensa matéria narrável, participando assim da ligação secular entre a mão e a voz, entre o gesto e a palavra, a canoa e o mar, o salvo e a guerra.

Sob a ótica das autoridades políticas de Sergipe, especialmente, a interventoria federal e das prefeituras municipais, os funcionários públicos também deveriam auxiliar os militares e formar diligências para as regiões litorâneas a fim de socorrer os naufragos e dar conta do que apareceu na praia. Em uma nota oficial emitida pelo Palácio Olímpio Campos, que circulou na imprensa de todo o país, foi possível perceber estas indicações fenomênicas:

As providências do Interventor Augusto Maynard Gomes ordenaram à Força Policial e aos funcionários públicos que se mantivessem em diligência em todas as praias de Sergipe, onde é possível que cheguem os naufragos dos navios afundados. Os destroços que tem dado na costa são recolhidos e entregues no Palácio do Governo, no 28º B.C. e na Capitania dos Portos de Sergipe.

Ontem [18 de agosto] foram encontrados três cadáveres junto à praia de Atalaia, um do sexo feminino e os restantes do sexo masculino. O primeiro destes traz os seguintes objetos que servirão para a identificação: um relógio com o nome Lourdes, um anel de pérolas falsas e um cordão de metal não precioso. Os outros dois cadáveres estão completamente em tal estado de decomposição, que se torna impossível identificá-los. Os naufragos foram transportados para o necrotério de Aracaju, presumindo-se que tenham sido passageiros do Araraquara.²⁸⁸

Em tempos de ultranacionalismo do Estado Novo e de fazer frente à guerra naval, os restos e rastros seriam objetos insignificantes para o discurso oficial do varguismo. Aqui ganhou destaque porque tiveram o poder de multiplicar incertezas, acirrar conflitos e alimentar o imaginário social. Frequentemente, da praia, “o fato imaginado” pelos brasileiros às vezes era tido como mais importante do que o “acontecimento real”. Do território praiano até as páginas dos jornais, surgiram versões aterrorizantes para os leitores. “Dentre os cadáveres encontrados hoje pela manhã, na praia do Mosqueiro, acha-se o do 2o piloto do Araraquara. No cinto da cortiça, de que se utilizava para salvar-se, nota-se, conforme observou o nosso repórter, duas perfurações produzidas”.²⁸⁹ Na visão do *Correio de Aracaju*, estas perfurações foram “provavelmente, por balas de metralhadoras, o que fez ver como

²⁸⁸ *A República*. Cidade de Natal-RN, 20 de agosto de 1942, p. 6.

²⁸⁹ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 1º de Setembro de 1942.

agem os sicários do Eixo, torpedeando navios e metralhando aqueles que se procuram salvar”.²⁹⁰

As relações entre as explicações jornalísticas e as militares encontraram, nos restos navais, um dos pontos fundamentais e controvertidos. Outro exemplo dramático das impressões jornalísticas veio do *Sergipe-Jornal*, que não só descreveu estado dos mortos à beira-mar, como também, o repórter tirou conclusões alarmantes do que viu. Era a barbárie da guerra estampada na imprensa cidadina:

No lugar denominado Mosqueiro, os militares retiraram do mar três baleeiras vazias, de No 1, 2 e 4, do vapor Araraquara, além de 3 cadáveres que apresentavam horríveis mutilações. Um deles, do sexo masculino, tinha o tronco amputado, chegando à praia apenas os membros inferiores. Acredita-se que a inditosa vítima fora atingida por um dos torpedos lançados pelo submarino agressor.

Os demais cadáveres também se achavam irreconhecíveis.

As autoridades providenciaram a remoção dos corpos para esta capital, a fim de serem sepultados, após as formalidades legais. No cadáver de uma criança encontramos uma pulseira de metal com a inscrição Aleide.

Durante as últimas horas da manhã de hoje, foram retirados do mar 14 corpos, alguns dos quais já bastante deteriorados.²⁹¹

A leitura do texto permite perceber: “a perplexidade” diante das horríveis mutilações; “a falta de organização dos tripulantes quanto às regras de abandono do navio”, as baleeiras vazias do Araraquara poderiam ter salvado dezenas de náufragos; “a importância dos objetos salvados” como meio de identificar os cadáveres irreconhecíveis, a exemplo da pulseirinha da menina Aleide; “a remoção” dos corpos deteriorados para o necrotério de Aracaju; e, por fim, as “narrativas inventadas” em torno de uma vítima, com o tronco amputado, atingida em cheio por um dos torpedos lançados pelo submarino agressor.

Impossível mensurar o impacto desta matéria nos os leitores do *Sergipe Jornal*, mas podem-se inferir alguns esclarecimentos. As horríveis mutilações dos corpos eram - com base em informações de outros documentos analisados - indícios da atuação de peixes, siris, caranguejos, raposas, teiús ou urubus, atraídos pelo forte odor dos cadáveres. A morte de tantos náufragos se constituiu, de fato, em uma experiência de desordem da realidade. De acordo com as análises de Juliana Schmitt, os homens reagem diante da morte com bastante perplexidade. Não apenas do fato biológico em si – verdade incontornável da natureza – mas do que ele representa: é a percepção da finitude que leva o ser humano a procurar compreender, com todos os meios possíveis, o sentido de sua existência²⁹².

²⁹⁰ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 1º de Setembro de 1942.

²⁹¹ *Sergipe Jornal*. Aracaju, 19 de agosto de 1942, p.2.

²⁹² SCHMITT, Juliana. *Mortes Vitorianas – Corpos, luto e vestuário*. São Paulo: Alameda, 2010, p. 21.

Diante de tantas mortes, foram-se os dedos, mas ficaram os anéis. Graças a uma tipologia diversificada de documentos foi possível fazer uma lista das coisas de valor recolhidas: anéis (ouro, prata, de pérolas e de pedras brilhantes), correntes (de ouro, de prata e de ferro), carteiras (com documentos e dinheiro), relógio (de pulso e de bolso), brincos, medalhas de prata, moedas e pulseiras. Ainda se tem muita coisa de valor dentro dos navios torpedeados, a nota do Departamento dos Correios e Telégrafos evidenciou isso ao declarar que toda a correspondência postal, com ou sem valor declarado, destinada aos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Piauí, Maranhão, Pará e Amazonas, pelos vapores Baependy, Araraquara e Itagiba que zarparam do Rio de Janeiro respectivamente a 8, 10 e 12 do corrente mês foi considerada perdida em virtude do torpedeamento daqueles navios.²⁹³ A carga, a correspondência e as bagagens que seguiam a bordo do Aníbal Benévolo, de Salvador para Aracaju também foram consideradas perdidas.

Os objetos de valor ou não vindos juntos aos corpos ajudaram, como já foi mencionado, a descobrir a identidade das vítimas naufragadas. Na costa de Estância, disse o *Correio de Aracaju*, apareceram mais dois cadáveres. Um arrastado pelas correntes estuarinas para dentro da Barra do Rio Real, encontrado na praia do povoado Crasto. Era um rapaz, de cor branca e cabelos pretos, lisos, tendo na roupa as iniciais R. V.. Além disso, usava na mão direita uma aliança onde foi possível lê o nome Zilah. Na mesma mão tinha um relógio de pulso, dourado, marcado 4 horas. O outro náufrago não foi possível ser identificado, tendo sido ambos sepultados no cemitério de Estância²⁹⁴.

O que deve ter sido para os moradores de Mangue Seco, Coqueiro, Moita Verde, Saco, Pontal, Crasto e Terra Caída testemunhar a chegada dos náufragos, a movimentação de militares e a circulação de aviões e navios de guerra? Situadas nas bordas do estuário do Rio Real – áreas costeiras remotas na divisa entre Bahia e Sergipe - a maioria dos seus habitantes não tinha condições de produzir relatos escritos dando sua versão do que aconteceu no tempo da guerra. Contudo, não se deve refutar a importância destes litorâneos na reconstituição de histórias e memórias navais. Sem os pescadores, barqueiros, canoeiros, saveiristas e aviadores, muitos dos náufragos teriam morrido na lonjura da desgraça aonde se encontravam.

Estancianos e aracajuanos se deslocaram às principais regiões afetadas, onde produziram textos e fotos das coisas à beira-mar. Os objetos salvados não falavam, mas indicavam pistas e caminhos investigativos. Ajudaram a identificar os mortos e a contribuir para o esclarecimento dos eventos navais. O nome Zilah nortearia os seus parentes a encontrar

²⁹³ Ver nota da Agência Nacional do Brasil. *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 21 de agosto de 1942.

²⁹⁴ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 20 de agosto de 1942.

a sepultura do náufrago anônimo no cemitério de Estância. Já o seu relógio, que marcava 4 horas da madrugada, indicava dois aspectos perturbadores. Primeiro, que estava a bordo do navio Aníbal Benévolo, pois o *U-507* o atacou neste horário. Segundo aspecto, e o mais tenebroso, o relógio de pulso ao marcar 4 horas provavelmente também significou o registro de sua morte.

No dia 18 de agosto de 1942, a caminhonete do Serviço de Luz e Força chegou à Aracaju com três corpos de passageiros que se presumia serem do Araraquara. Era uma senhora e dois homens de cor branca. Achavam-se mais seis cadáveres no necrotério da capital sergipana. Apenas foi identificado o corpo de nome Renato Cardoso de Mesquita. Outro cadáver era de uma professora, ela tinha um anel com 5 pedras e 1 pérola, tendo gravado na parte interna do aro: “Lourdes S. R. – 10/12/1935”. Entretanto, muitos corpos chegaram às praias sergipanas em estado de decomposição, irreconhecíveis. As autoridades anunciavam nos jornais: A identificação possível está se procurando fazer e o sepultamento imediato tem de ser feito na própria praia.²⁹⁵

A ação dos *u-boats* desnaturalizou a paisagem tropical do Brasil, especialmente quando as sucessivas vagas passaram a arremessar os cadáveres nas praias. Esta carnificina era algo inimaginável para os litorâneos. João Martins do Nascimento recordou o que viu: “*deu muita gente morta na praia. Ave Maria, foi gente muita. Foi gente muita. Foi gente muita mesmo*”.²⁹⁶ As vítimas de guerra foram sepultadas nos cemitérios de Estância, de Itaporanga, de São Cristóvão e de Aracaju. Salvelina Santos de Moraes, outra entrevistada, indicou como os mortos eram sepultados no Cemitério dos Cambuís, no centro de Aracaju.

Eu cheguei a ver na praia os mortos. Meu pai [faroleiro Teodoro Moraes] pegava os mortos. E aí nesse cemitério dos Cambuís, não fazia cova não. Eram aquelas valetas. Abriam aquelas valetas e traziam aqueles mortos e sacudiam nas valetas. Porque não dava pra fazer a cova de cada um não. Agora tinha muita gente que ia pra praia pra ver se viam algum conhecido [que vinha a bordo do Aníbal Benévolo]. Algumas pessoas até encontraram [os parentes].

(...)

O sepultamento nos Cambuís era assim. O caminhão da Marinha chegava com aquela ruma de mortos em cima. Aquelas valetas já estavam abertas. Eles pegaram uma coisa chamada banguê. Você sabe o que é? Um assim e outro atrás. Aí botava aquele morto em cima e jogava na valeta. Porque não dava pra fazer uma cova individual.²⁹⁷

“Os corpos iam chegando macilentos e esfarrapados, a bestial tragédia refletia nos olhos cheios de espanto e angústia”, rememorou Mário Cabral. Quando as populações das

²⁹⁵ CRUZ, Luiz Antônio Pinto. “A guerra já chegou entre nós!”: o cotidiano de Aracaju durante a guerra submarina (1942/1945). Salvador: UFBA, 2012. (Dissertação de Mestrado em História Social)

²⁹⁶ Entrevista de João Martins do Nascimento realizada no Povoado de Pontal, município de Indiaroba. 7 de julho de 2005.

²⁹⁷ Entrevista de Salvelina Santos de Moraes realizada em Aracaju-SE, 19 de julho de 2006.

áreas urbanas de Sergipe se depararam com o estado dos mortos, estabeleceu-se o caos social: quebra-quebras de residências, perseguições aos estrangeiros, espancamentos e outros atos de violência. Muitos queriam fazer justiça com as próprias mãos. Casas, lojas e indústrias de estrangeiros foram saqueadas pelos manifestantes, estes objetos roubados também ajudam a contar a história de Aracaju no tempo da Segunda Guerra Mundial.

Diante da escalada de tensões, os militares e os policiais das diligências receberam instruções para não trazerem mais os corpos dos náufragos à Aracaju. Eles deveriam ser sepultados na praia. O prático Zé Peixe também se referiu aos corpos estragados e às covas abertas. Covas individuais ou coletivas como demonstraram as imagens tiradas pelos fotógrafos, expostas aqui mais adiante. Elas eram feitas de forma improvisada à beira-mar, por entre dunas, vegetação de restinga e coqueiros.

Atualmente não se sabe a localização precisa de todas as áreas de sepultamentos, pois a região costeira de Sergipe sofreu intensas transformações paisagísticas de 1942 para cá, embora a memória de Zé Peixe indicasse como área de sepultamento: o singelo cemitério situado na Rodovia dos Náufragos e o cemitério do Robalo, na área de expansão de Aracaju. Conforme as memórias do velho prático:

Enterravam lá na praia mesmo. Tudo estragado já. Os corpos já estragados. Foi tudo na praia. Tinha o Cemitério dos Náufragos, nunca foi lá não? Agora tem um cemitério do Mosqueiro que é um navio. O Cemitério não era aquele. O senhor vai caminhando lá um dia e pode perguntar. Onde é o Cemitério dos Náufragos na praia? Ali, enterrava muita gente ali. Agora muita gente em estado de putrefação não dava mais pra pegar uma pessoa daquela pra trazer pra lugar nenhum. Aí, onde pegava, enterrava, entendeu?²⁹⁸.

Neste cenário desolador, as autoridades militares se depararam com alguns questionamentos: - como identificar os corpos estragados? De que maneira responder aos clamores dos familiares²⁹⁹, que queriam notícias dos náufragos desaparecidos? Por que a chegada dos cadáveres impactou o cotidiano? Como superar o luto sem um corpo para sepultar? De acordo com os estudos benjaminianos de Jeanne Marie Gagnebin, um rastro permite pensar a respeito daquilo que escapa à consciência. Pensar num estudo sobre os brasileiros que desapareceram nos naufrágios significa evocar através da memória coletiva uma história de dor. Gagnebin apontou para onde reside a contribuição dos estudos de Walter Benjamin:

²⁹⁸ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 07 de abril de 2004.

²⁹⁹ Autoridades políticas sergipanas e baianas receberam telegramas oriundos de várias cidades brasileiras solicitando informações sobre os náufragos. Alguns familiares se dirigiram às áreas costeiras dos naufrágios no afã de descobrir notícias do seu parente desaparecido. A tragédia sergipana, e baiana, tornou-se nacional.

A historiografia crítica de Walter Benjamin procura por rastros deixados pelos ausentes da história oficial, à revelia da historiografia em vigor e, também, por rastros de outras possibilidades de interpretação de uma imagem imutável dos acontecimentos e das obras passadas, tal como é transmitida pela tradição em vigor; Procuram por aquilo que escapa ao controle da versão dominante da história, introduzindo na epicidade triunfante do relato dos vencedores um elemento de desordem e de interrogação. Esses rastros são geralmente pouco visíveis num duplo sentido não se destacam, não são os traços dominantes de uma época, como se costuma dizer, e também são muito mais detalhes que parecem aleatórios, restos insignificantes que, à primeira vista, poderiam e deveriam ser jogados fora.³⁰⁰

O desaparecimento de embarcações brasileiras, e de pessoas a bordo, criava uma demanda urgente por notícias, mas em tempo de guerra em particular, as notícias jamais poderiam circular livremente. Então, os sergipanos e os baianos criam os seus boatos, “essas conversas do perigo iminente, de assalto às nossas costas para o dia marcado, bem próximo, do aparecimento de homens loiros em tais lugares escusos, fazem parte do programa que compreende a guerra de nervos³⁰¹”. E a nota do DEIP conclui dizendo, “estejamos alertas, é verdade, porém tenhamos cuidados ainda maior com esses sutis boateiros, autênticos quintacolonista disfarçado”³⁰² Em Salvador, mais precisamente na praia de Itapuã, os baianos também criaram suas histórias sobre os loiros, ou melhor, galegos de Adolf Hitler.

Ao estudar o fenômeno dos boatos, Jean-Noël Kapferer afirma que quando um acontecimento se produz é importante se divulgar o mais rápido possível o máximo de informações³⁰³, senão os amedrontados ou os oportunistas criarão as suas próprias conjecturas. Os boatos pós-torpedeamentos nasceram de perguntas espontâneas colocadas pelos sergipanos e baianos e para questões que eles não tinham respostas. Eles satisfizeram à necessidade de compreensão do fenômeno naval, pois as informações oficiais não se apresentavam de forma clara para a população. Além disso, fazer boato era uma forma de rebeldia, pois suas histórias corriam livres da censura férrea exercida pelo DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda, e das imposições policiais do DOPS – Departamento de Ordem Pública, afinal inexistia liberdade de expressão naqueles tempos ditatoriais do Estado Novo.

Com o objetivo de controlar e reprimir os boateiros, as autoridades militares e políticas faziam lembrar, como base do Artigo 29 do Decreto Penal, que era proibido divulgar notícia que possa gerar pânico ou desagravo público, pena de reclusão de seis meses a um ano. Outra

³⁰⁰ GAGNEBIN, Jeanne Marie. Apagar os rastros, recolher os restos. In: SEDLMAYER, Sabrina & GINZBURG, Jaime, p. 33.

³⁰¹ *Correio de Aracaju*, Aracaju-SE, 04 de setembro de 1942.

³⁰² *Correio de Aracaju*, Aracaju-SE, 04 de setembro de 1942.

³⁰³ Ver KAPFERER, Jean-Noël. Boatos – a mais antiga mídia do mundo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993, p. 8.

forma de inibir os boatos foi permitir a publicação de matérias jornalísticas e o registro fotográficos do que apareceu na praia.

Muitas famílias aracajuanas não deixavam de pensar em seus parentes, no que aconteceu com o navio Aníbal Benévolo, no que eles sentiram lutando pela sobrevivência em meio às ondas. Entre tripulantes e passageiros dos outros navios torpedeados também havia muitos sergipanos. Talvez por isso, Aracaju se transformou em uma das poucas cidades brasileiras alçadas à condição de vítima da guerra submarina. Boatos, rumores e documentos escritos evidenciaram como a atmosfera de guerra encobriu o litoral nordestino.

Voltando às questões dos salvados de valor. Os relatos de joias publicados na imprensa e as conversas sobre as mercadorias avariadas à beira-mar tiveram o poder de atrair muitos curiosos para a região litorânea de Sergipe e da Bahia. Quando se ouviu rumores populares que os corpos dos naufragos estavam sendo profanados, a escala de problemas se tornou alarmante e descontrolada. Objetos vilipendiados dos naufragos mortos se transformaram em batalhas judiciais e ganharam repercussão nacional. Quando as vítimas eram identificadas por meio das joias, os seus parentes logo acionavam a justiça e exigiam o seus direitos sobre elas.

À medida que o drama dos naufragos se desdobrava dentro das cidades mais relatos de saques vinham a público. Para citar um exemplo que impactou a sociedade sergipana. No Arquivo do Judiciário de Sergipe se encontra uma apelação criminal, onde foi possível perceber que o mundo dos malafogados era uma prática socialmente compartilhada pelos sergipanos, independente da condição social e gênero. Membros da elite aracajuana criaram os seus esquemas de apropriação das joias. De acordo com a apelação criminal:

“No dia dezoito de agosto deste ano, quando uma justa indignação pública a todos assaltava pelo covarde e traiçoeiro torpedeamento de cinco pacíficas unidades da nossa marinha mercante em águas territoriais brasileiras. Horácio Nelson Bittencourt, mais conhecido por Nelson de Rubina, acompanhado de pessoas outras, dirigiu-se de automóvel à Praia de atalaia velha, no município da Capital, a ver se dentre os naufragos encontrava um viajante de nome Fonseca, conhecido de Josefina Matos, sua companheira de viagem. Às dez horas mais ou menos, de volta da Barra de São Cristóvão, nas proximidades do lugar onde está assentada a torre da “Itatig”, Nelson de Rubina desce do carro, e, puxando para a praia o cadáver de uma mulher alva, muito inchada e semi-nua, já agora identificado como sendo o da excelentíssima senhora D. Virgínia auto de Andrade (documento de folha 53), dele subtraiu três anéis, furtando-os assim, cientemente, aos herdeiros de uma das vítimas das muitas atrocidades hitleristas, vilipendiando mais o cadáver a que deveria antes honrar e respeitar, em sinal de educação e de acendrado patriotismo, porque nele se refletia, naquele instante como ainda hoje, a mais torpe e ignominiosa afronta lançada contra a soberania nacional”.³⁰⁴

³⁰⁴ *Apelação Criminal*. Documento. 17 de dezembro de 1942. 2ª vara da Comarca de Aracaju. 1942.

Ao subtrair os anéis de naufraga morta Virgínia Auto de Andrade, que seguia viagem a bordo do Araraquara, Nelson de Rubina não cometeu o crime de furto, mas o de vilipêndio. De acordo com o artigo 212 do Código Penal Brasileiro, lei Nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940, o ato de vilipendiar cadáveres é considerado crime contra o respeito dos seres humanos mortos e à memória dos seus familiares. O infrator poderia, então, sofrer detenção, de um a três anos de reclusão, e pagamento de multa.

No romance *Essa Menina*, a escritora sergipana Tina Correia entrelaçou história e memória, realidade e fantasia, guerra e os malafogados. Tudo isso dentro de uma narrativa rica e envolvente, que teve como pano de fundo, a Segunda Guerra Mundial. Através do seu olhar literário foi possível perceber o impacto das primeiras notícias dos torpedeamentos navais na cidade de Aracaju, e conseqüentemente, como se construiu uma memória coletiva da catástrofe. As notícias de guerra vinham do que aparecia na praia, mas o olhar da escritora permitiu destacar dois detalhes importantes. Primeiro lugar, os comportamentos das mulheres, sempre tratadas com invisibilidade em tempos de guerra. Segundo, a “gente fina” catando os afogados (aqui denominamos de malafogados). Eis o trecho do seu romance *Essa Menina*:

A história principiou como um boato, de boca em boca como pólvora, e logo as mulheres largaram suas ocupações domésticas e saíram desembestadas, em bandos, para a beira da praia. Precisavam conferir a notícia que tio Bé e tia Suça espalhavam: vários corpos boiavam na orla junto com malas, sapatos, joias e demais objetos pessoais.

Eu fui com titia conferir o sucedido. Medrosa, evitei chegar muito perto e só de longe vi o amontoado de gente a chorar, rezar e discutir. Soubemos depois que os alemães haviam afundado um navio brasileiro bem na nossa cara. Minha tia afirma que naquele dia flagrou muita gente fina remexendo nas malas e se apossando dos bens dos mortos sem a menor cerimônia. Sempre que falava daquela tragédia, repetia que em tempos de combate o ser humano costuma liberar o aspecto mais sombrio de sua personalidade e fazer coisas de que até o Diabo duvida.

_ É a guerra... É a guerra... – repetia, suspirando.

Com a chegada do Exército à praia, os curiosos foram afastados. Nós corremos de volta para casa e ligamos o rádio. O Repórter Esso interrompeu a programação para anunciar que diante da agressão, o Brasil resolvera declarar estado de beligerância. Minha tia, ao tomar conhecimento de que o Brasil entrara na guerra, postou-se diante de seu oratório para fazer contatos com seus santos de proteção. Nos dias seguintes, três assuntos rechearam as rodas de conversas: o episódio dos afogados, a depredação da casa de um italiano – suposto traidor, aliado dos nazistas – e a convocação de tio Bé como integrante da gloriosa expedição militar.³⁰⁵

A escrita de Tina Correia registra o que ouviu, nas conversas entre os seus familiares e amigos mais próximos, na sua infância em Aracaju. Tina é “essa menina”, ou seja, a menina e a escritora se confundem nos entrelaçamentos do ato de recordar, criar e recriar. Por mais que o mundo da literatura seja um território subjetivo, sem dúvidas, as suas informações ajudaram a lançar luz sobre as penumbras daquilo que a história oficial ou a sociedade aracajuana

³⁰⁵ CORREIA, Tina. *Essa Menina: de Paris a Paripiranga*. Rio de Janeiro: Alfaguara, 2016, p. 139.

tentou esconder, ignorar ou marginalizar. Com o estilo literário marcante e jeito feminino de recordar das coisas (mal)afogadas, ela evidenciou os desdobramentos da ação submarina sob o olhar das mulheres, aqui vistas como atrizes atuantes em histórias de guerra.

Na medida em que as coisas se tornaram mais críticas em relação à prática dos malafogados, os militares resolveram adotar medidas mais enérgicas e repressivas junto à população civil. Em 6 de outubro de 1942, o secretário da Capitania dos Portos de Sergipe, José Augusto Diniz de Aguiar Dantas elaborou um edital que circulou pela imprensa escrita, e radiofônica, com o objeto de conscientizar a população sergipana de que os objetos achados tinham donos e precisavam ser entregues aos militares. Acrescentou-se ainda a insistência da adoção do blecaute como forma de não denunciar a posição costeira para os inimigos no mar e a proibição de cortar os manguezais que envolviam a cidade de Aracaju, porque eles serviriam de proteção natural, caso houvesse um desembarque de soldados nazifascistas nas praias de Sergipe. De acordo com o referido edital da capitania:

“De ordem do Senhor Capitão de Corveta Gentil Homem de Menezes, Capitão dos Portos deste Estado, comunico a todos a quantos possa interessar que esta Capitania dá por muito bem recomenda a proibição do corte de lenha de mangue por quem não esteja para isso legalmente habilitado, bem como a sua compra e venda fora de tais condições; a proibição de detenção em poder de particulares de quaisquer salvados de náufragos ou qualquer objeto ou embarcação que dê à praia; a obrigação que é imposta a quem quer que encontre objetos, salvados ou embarcações em tais condições, de promover a sua guarda e comunicar o encontro a esta Capitania com maior brevidade; que na forma das disposições do decreto 4557 de 10 de agosto último, todo movimento dos portos e águas interiores bem como a sua fiscalização e vigilância além da orla marítima, são a cargo desta Capitania e das entidades federais e estaduais que com ela colaborem, com o fim comum; que pelo cumprimento de disposições análogas às presentes e anteriormente tornadas públicas têm sido aplicadas às sanções regulamentares e multas a grande número de contraventores. Esta Capitania em benefício de serviço público e no cumprimento de suas atribuições não pode deixar de ser rigorosa com os infratores nem estes podem alegar ignorância das disposições legais”.³⁰⁶

A ênfase no documento era a “proibição de detenção dos salvados” pelas populações litorâneas. Ao procurar demarcar posições sociais e limitar o acesso dos civis à região praiana, os militares acabaram por despertar uma “guerra pelos malafogados” com os sergipanos. Por esta razão, o litoral se transformou em lugar de conflito. Em defesa da posse deles, a população realizou suas incursões às áreas proibidas e criou artimanhas para catarem os salvados: 1 – conheciam o ciclo das marés, sabendo o momento em que as águas jogavam os artefatos; 2 – preferiam agir na madrugada, para recolhê-los antes da primeira ronda militar; 3

³⁰⁶ DANTAS, José Augusto Diniz de Aguiar. Edital da Capitania dos Portos de Sergipe. Aracaju, 6 de outubro de 1942.

- entocavam por entre as dunas e lá escondiam os objetos catados, marcando o local com cocos ou galhos; e por fim, 4 – sabiam dos horários e comportamentos dos marinheiros.

Pelo exposto nestes comportamentos sociais, os sergipanos se sentiam donos dos salvados de guerra. Ora, foram eles que os encontraram “perdidos” na praia, e assim, queriam conceder um fim mais digno ao que seria em tese tratado com lixo naval. Legalmente, a coisa achada deveria ser entregue aos seus verdadeiros proprietários: os familiares dos viajantes oceânicos, as companhias navais ou as instituições militares. No entanto, na maioria dos casos, não houve devolução. O objeto malafogado foi entendido socialmente como um presente precioso do mar³⁰⁷, como rememorou Salvelina Santos de Moraes:

Malafogados? Era porque era do mar. Porque foi do mar! Foi o mar quem trouxe né? Chamavam de malafogados! Foi o mar quem trouxe e ele pegou dos navios torpedeados. Olhe fulano peguei isso do mar, isso assim, dos malafogados. Alguns diziam que era do mar, do tiburão e não diziam malafogados sabe? O mar era o malafogado porque trazia tudo isso. As pessoas iam beirando o mar, catando. Não tinha rodagem naquela época. Iam para o Mosqueiro. Deu mais coisa na praia de Estância e do Mosqueiro para cá.

A partir da análise desta memória pode-se perceber que as populações litorâneas possuíam a incrível habilidade de inventar histórias sobre o sinistro. Elas buscaram entender o sinistro dentro de suas tradições culturais. O mundo dos malafogados nasceu como resposta a uma luta contra o invisível. Contudo, a justificativa que “o mar trouxe os malafogados para a população carente” jamais seria acatada pelas autoridades da Capitania dos Portos de Sergipe, que criaram uma regulamentação de acesso ao litoral e apontaram restrições aos salvados tentando frear a prática dos malafogados. Contudo, os aracajuanos jamais os deixariam escapar de suas mãos.

Insatisfeito em ver a desobediência dos civis em ir ao litoral e catar as coisas, o capitão Gentil Homem de Menezes ficou indignado. Ele não escondia a vontade de arrancá-los à força dali. A tensão aumentou transformando a praia num território de conflitos. Os litorâneos trataram de assenhorar-se dos objetos com desprezo à autoridade naval. De acordo com as memórias de Zé Peixe, se eles encarassem o capitão dos portos “com jeito”, ele afrouxava:

Quem quisesse pegar, pegava. Ia lá pro oceano, a costa era cheia de mercadorias. O povo ia catando, mas quando a Capitania via proibia. O Capitão dos Portos era homem valente, mas tinha caso que ele afrouxava. Quando ele via o povo na praia

³⁰⁷ Havia uma “cultura atlântica” enraizada entre os sergipanos do litoral, especialmente entre os mais pobres, que tiravam o seu sustento do mar, estuários, praias e manguezais, a exemplo: 1- a catação do caranguejo, siri, aratu, ostras, ovos de tartaruga, dentre outros; 2- as pescarias nos rios e oceano; 3 - o extrativismo do coco, mangaba, caju e outras frutas; 4 – A arquitetura das casas de palhas, bastante comuns nos anos de 1940; 5 – O estilo linguístico do sergipano do litoral, que preservou palavras e expressões do português arcaico, além de fazer uso de figuras de linguagem onomatopeicas; e 6 – As extensas salinas nas bordas dos estuários, marcadas pela produção artesanal. A força desta cultura do mar marcou hábitos alimentares, estilos de construção e práticas sociais no tempo da Segunda Guerra Mundial.

dizia: - ‘Bandido! Ladrão! O que vocês estão fazendo aqui? Vão embora porque é proibido tá na praia!’ Quando o camarada o enfrentava, ele afrouxava.³⁰⁸

Esta atitude de enfrentar o capitão dos portos expõe o mundo praiano em seu interior social, pautado por conflitos que não chegavam a soluções e impasses sem conciliações. Onde a estranheza, ao invés de se desfazer, se acentuava. Um objeto ou um pedaço do navio deixava de ser salvado porque era algo que marcava a identidade cultural dos sergipanos. A este respeito Roger Chartier entende que as identidades sociais se impõem como uma relação de força entre as representações impostas pelos que detêm o poder de classificar e de nomear e a definição, de aceitação ou de resistência, que cada comunidade produz de si mesma.³⁰⁹ Ao serem chamados de “bandidos” ou “ladrões”, os homens e as mulheres com as máscaras de resistência social responderam com brabeza, então, o capitão dos portos afrouxava. Um comportamento cultural genuinamente brasileiro, para Sérgio Buarque de Holanda, armado dessa máscara, o indivíduo consegue manter sua supremacia ante o social. E, efetivamente, a polidez implica uma presença contínua e soberana do indivíduo³¹⁰.

Mais do que uma prática, malafogado era um objeto-símbolo ou uma palavra-som (tibungo ou tibum) ou um código linguístico socialmente partilhado dentro da tradição naval dos aracajuanos. Mesmo assim, vale esclarecer, que o ato de catar os malafogados também poderia ser considerado crime. Tal conduta se ajustaria ao tipo penal de “apropriação de coisa achada”, caso os sujeitos não os devolvessem ao legítimo possuidor, ou se não os entregassem às autoridades competentes, dentro do prazo de 15 dias. Publicado em 07 de Dezembro de 1940, o Código Penal versava sobre orientações jurídicas em relação à coisa achada. Eis o conteúdo do artigo 169 na íntegra:

Art. 169 - Apropriar-se alguém de coisa alheia vinda ao seu poder por erro, caso fortuito ou força da natureza:

Pena - detenção, de um mês a um ano, ou multa.

Parágrafo único - Na mesma pena incorre:

Apropriação de tesouro

I - quem acha tesouro em prédio alheio e se apropria, no todo ou em parte, da quota a que tem direito o proprietário do prédio;

Apropriação de coisa achada

II - quem acha coisa alheia perdida e dela se apropria, total ou parcialmente, deixando de restituí-la ao dono ou legítimo possuidor ou de entregá-la à autoridade competente, dentro no prazo de 15 dias.³¹¹

³⁰⁸ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 07 de abril de 2004.

³⁰⁹ CHARTIER, Roger. O mundo como representação. *Estudos Avançados*. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados/USP. V. 5, n. 11, jan./abr.1991, p.183.

³¹⁰ HOLANDA, Sérgio Buarque de. O homem cordial. In: *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 147.

³¹¹ *Código Penal*, Decreto Lei No 2.848 de 07 de dezembro de 1940.

Por caso fortuito de uma agressão naval e por força da natureza oceânica, como já foi dito, os salvados de guerra atingiram as praias. Convém esclarecer, que para se configurar de fato delito o infrator deveria estar de posse da coisa. Como averiguar a posse ou detenção se Capitania dos Portos de Sergipe e a Chefatura de Polícia não dispunham de um efetivo de homens capaz de monitorar toda a orla? Então, formou-se uma conjugação de forças militares e policiais nas praias de Sergipe. Além da patrulha com os aviões do Aeroclube, os cavalos do esquadrão policial e a caminhonete de recolhimento, os militares também inspecionaram palhoças, sítios e fazendas da região litorânea.

Baianos e sergipanos, que se apropriaram dos objetos salvados, estavam sujeitos às punições previstas no artigo 169 do Código Penal. Contudo, não haveria espaço prisional nas delegacias e presídios. Muita gente levou os salvados de guerra para dentro de suas casas. Do interior das palhoças do litoral às residências mais luxuosas dos centros urbanos, os seus moradores ostentavam alimentos, roupas, calçados, utensílios, móveis e joias. As orientações do Código Penal ainda eram novas para os brasileiros e o que realmente ditavam as normas populares eram as práticas sociais, os hábitos culturais e costumes consuetudinários.

Em Aracaju, “fulano” sabia que “sicrano de tal” melhorou de vida subitamente devido à comercialização dos malafogados, a notícia se espalhou e estes passaram ser tratados como se fossem “verdadeiros tesouros”. Ao ser entrevistada para esta pesquisa. Salvelina Santos de Moraes se recordou destas caças ao tesouro à beira-mar, “teve muita gente que ficou rica no povoado Mosqueiro, no Robalo e Aracaju. De comprar sítio e tudo, com esse negócio dos naufrágios dos navios viu?”.³¹² Dos pescadores aos membros da classe média, urge uma caracterização de quem eram “o José e a Maria Malafogados”? É preciso ampliar a visão sobre esses sujeitos, que estiveram à margem da história oficial da Guerra do Atlântico na costa do Brasil.

Uma maneira de tomar conhecimento “do que chegou às praias”, “de quem pegou o quê?” e “o que se fez com o malafogado?”. Era atentar para o que o aracajuano dizia um ao outro. Armazéns, barbearias, bares, bodegas e botequins eram espaços masculinizados de sociabilidade, locais úteis para o propósito de “ficar por dentro literalmente das coisas”. A este respeito, Murillo Melins recordou alguns “causos de juventude” em seu livro *Aracaju romântica que vi e vivi*. Este memorialista ajudou a iluminar esta pesquisa indicando quem mais “pescava” os malafogados. Eis as suas impressões:

“À noite na praia de Formosa, os veranistas e pescadores misturavam-se no armazém de Seu Guimarães, Bar do guarda Barbosa e no Botequim de Dona Lila.

³¹² Entrevista de Salvelina Santos de Moraes realizada em Aracaju-SE, 19 de julho de 2006.

Papo sobre pescarias, estórias dos torpedeamentos dos cinco navios, dos naufragos que davam na praia de Atalaia. Casos de pescadores que acharam caixas cheias de cédulas de grande valor que, depois de secas ao sol, fizeram alguns mudarem suas vidas, para melhor. Uns compararam casas, outros se estabeleceram no comércio”.³¹³

As estratégias de apropriação dos salvados eram ágeis, sigilosas e secretas. Contudo, após algumas doses de cachaça limpa, aquilo que acontecia no anonimato se tornava conhecido na mesa de bar. Como já foi dito, cobrir o objeto com areia da praia e com cascos de cocos secos nos sítios eram tentativas de despistar a varredura policial. Salvelina Santos de Moraes rememorou estas estratégias do Zé Malafogados:

O povo escondia coisas nas praias e nos sítios. Assim, muitos sítios mesmo. Faziam assim, botavam as coisas no buraco e acabar cobria com casca de coco. Escondiam lá para poder ficar. Quando descobria de fulano, era só pressionar, porque este dizia que sicrano também tem e tá em tal lugar. Quando um era descoberto sempre entregava o outro.

Tinha gente que chegava assim pro meu pai, chamava e dizia: - Seu Teodoro, fulano tá com isso, isso e isso escondido! Tá dentro de uma valeta num buraco e tá escondido coberto com casca de coco. Aí quando ele ia com os soldados ele já ia certo ali, aonde tava aquele negócio todo sabe?

Ele dizia assim: - Não negue! Porque eu já sei! Já sei o que tem aqui porque já me disseram! Já me falaram! Ele não dizia quem era, mas dizia: - Eu já tô sabendo que aqui tem! Ele achou latas de manteiga, móveis, muita coisa deu na praia, como caixa de louças.³¹⁴

A busca pelo que estava escondido – e como foi encoberto – coube ao faroleiro Teodoro Moraes. Era preciso atentar para a sutileza dos detalhes e pensar a praia enquanto espaço de representações. Assim, a teia de quem pegou o quê se formava quando um entregava o outro. Em meio à raiva de ser descoberto e à inveja de ver alguns se darem bem, o Zé Malafogado indicava o caminho percorrido pelos salvados de guerra e como esconderam. Cobrindo as coisas com casca de coco nos sítios ou cavando um buraco na areia da praia e depois marcar o local com galhos.

Mais do que faroleiro, Teodoro Moraes era morador da região praiana e conhecido pela gente litorânea, esta condição o fez adentrar com facilidade em um mundo social que também era seu, mas que seria fechado para os forasteiros disciplinadores (policiais, marinheiros e militares). Além disso, ele percebeu os buracos dos malafogados também nas praias a partir das seguintes evidências: a areia remexida, as pegadas ao lado de um morrinho e galhos suspeitos. Apesar de se recuperar alguma coisa, a maioria dos salvados se espalhou entre os moradores do litoral sergipano.

³¹³ MELINS, Murillo. *Aracaju romântica que vi e vivi*. Aracaju: UNIT. 2007, p. 314.

³¹⁴ Entrevista de Salvelina Santos de Moraes realizada em Aracaju-SE, 19 de julho de 2006.

Os objetos de valor caíram num mercado clandestino. No centro de Aracaju, os malafogados eram tratados como mercadorias. Eles representavam muito mais do que um pedaço do navio ou um objeto do naufrago, a sua posse poderia oportunizar uma melhoria de vida. Algumas pessoas de origem humilde conseguiram ascender socialmente, tal mudança gerou suspeita ou indicativo da comercialização dos salvados às escondidas. Com o dinheiro em mãos, eles quitavam dívidas ou compraram casa, sítio ou bodega. Por meio dos desvios das coisas de valor, dos saques aos cadáveres, do comércio ilegal, houve, sem dúvidas, o enriquecimento ilícito.

Nesta época, a praia de Formosa voltou a ser a mais frequentada pelos aracajuanos em fins de 1942. Além de deter uma paisagem tropical agradável, ela tomou o lugar da praia de Atalaia Velha, que já tinha um forte poder de atração desde os anos de 1920. As circunstâncias que favoreceram o afastamento dos aracajuanos de Atalaia Velha incluíam: 1 – a atmosfera de medo e incerteza provocada pela ação dos *u-boats*; 2 – a angústia dos militares, que num primeiro momento, acreditavam que tropas alemãs ou italianas poderiam desembarcar nas praias oceânicas; 3 – a restrição do acesso de civis ao litoral; por isso, 4 – as praias estuarinas do Rio Sergipe voltaram a ocupar um papel de destaque na cultura balneária de Aracaju, com destaque a praia de Formosa, a praia do Aracajuzinho e as praias situadas na Barra dos Coqueiros.

Cada salvado seria, então, uma evidência da agressão ou um documento histórico importante para revelar o mundo encoberto da Guerra do Atlântico. Pelo caráter secreto dessa missão, pela dificuldade de se ter acesso às informações militares e pela censura férrea do DIP, nem tudo veio a público nos anos de 1940. Em nome da segurança nacional, alguns brasileiros ficaram sem entender a ação dos *u-boas* em suas águas territoriais e nem porque tinham que contribuir para o esforço de guerra. Tanto segredo e cautela justificavam-se, na época, pelo temor de haver espões estrangeiros ou adeptos do quinta-columismo infiltrados dentro da sociedade brasileira.

Após a avaliação dos objetos salvados, o interrogatório com os naufragos e a identificação do sinistro, os militares ampliavam os horizontes investigativos dos acontecimentos navais na costa do Brasil. A noção de “valor” pode variar de um objeto para outro, de uma pessoa para outra e de uma instituição para outra. Um exemplo disso: a aparição de um pé de bota na praia de Atalaia, no dia 1º de setembro de 1942, gerou um reboliço nos leitores do jornal o Correio de Aracaju:

Em plena costa sergipana, o subdelegado de polícia do povoado Atalaia Velha, na sua ronda habitual, encontrou um pé de bota, todo de borracha. É de cano bem alto, do tamanho da perna de um homem de estatura normal, número 41 calculadamente.

É de cor amarela e em regular estado de conservação. Na parte externa do cano, têm-se a etiqueta: Ozark Ripley – Made in U.S.A.
 Não se sabe a procedência ou os motivos que originaram a aparição desse objeto. Alguns “entendidos” opinam que pertence a algum dos navios torpedeados. Porém, nada de exato se sabe ao certo, reinando uma atmosfera de mistério em torno do fato. Afinal, quem será o dono da Bota?³¹⁵

Os objetos malafogados também geraram polêmicas políticas, que dividiram a sociedade brasileira. Entre os intelectuais dos anos de 1940, havia fortes divergências sobre a nacionalidade dos agressores navais. Uns apontavam para a Alemanha nazista ou Itália fascista. Outros, para a Inglaterra. E havia quem vislumbrasse os Estados Unidos não como bons vizinhos, mas sim, suspeitos potenciais. Em jornais sergipanos e baianos, de diferentes orientações ideológicas, estas desconfianças eram estampadas nas páginas dos diários. Afinal, como nasceu e se espalhou o suposto envolvimento dos norte-americanos nos torpedeamentos navais?

Os *u-boats* deixaram rastros de sua passagem, mas os brasileiros os leram à sua maneira. Entre os militares, a desconfiança com os submarinos norte-americanos ou ingleses nasceu logo após os torpedeamentos navais na costa de Sergipe, naquele trágico mês de agosto de 1942. À época, o naufrago Firmino Gomes da Silva³¹⁶, primeiro cozinheiro do Aníbal Benévolo, revelou em seu depoimento. “Quando caiu na água se agarrou ao pau e já à tona ouviu lhe perguntarem em inglês, se ele falava aquela língua, isso no momento de aflição, partindo aquele som de uma direção em que existia uma, digo, duas luzes e que conhece algumas palavras em inglês porque confeccionava os menus do navio, como primeiro cozinheiro que é”³¹⁷ Ao que parece, havia razões para suspeitar dos americanos.

Nem todos foram tomados pela surpresa com tal revelação. Alguns representantes do Exército Brasileiro – que preferiram não se identificar – declararam que até hoje desconfiam dos norte-americanos ou ingleses, mesmo com toda a documentação alemã revelada por Mauro Santayanna na década de 1970. Como um fio condutor, os malafogados ajudaram a entender como se deu a construção social da suspeita em relação aos estrangeiros na cidade de Aracaju.³¹⁸ Estes representantes ainda disseram que “além da Marinha Mercante, o Exército Brasileiro também foi agredido. A quem interessava a não dispersão de tropas militares pelo

³¹⁵ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 1º de setembro de 1942, p. 4.

³¹⁶ Firmino Gomes da Silva, com quarenta anos de idade, natural do Rio Grande do Norte, filho de Manoel Gomes da Silva e Belarmina Conceição, casado, marítimo, primeiro-cozinheiro do Aníbal Benévolo.

³¹⁷ SILVA, Firmino Gomes da. Depoimento sobre o naufrágio do Aníbal Benévolo. *Inquisição Sumaria das testemunhas*. Hospital de Cirurgia, Aracaju-Sergipe. 19 de agosto de 1942.

³¹⁸ Para saber mais ver: CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. Submarinos alemães ou norte-americanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)? In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Número 17. V. 9, 2013.

litoral nordestino? Os alemães ou norte-americanos, hein professor?” Contudo, urge pensar em outras possibilidades. A experiência traumática do naufrágio Firmino e a sua luta pela sobrevivência à deriva também poderiam ter contribuído para afetar a sua sanidade mental, pois entre as testemunhas arroladas, somente ele identificou a língua inglesa nos inimigos. Em tempo de guerra, tudo era possível, até mesmo o submarinista alemão fingir se passar de americano.

Do Hospital de Cirurgia, onde o naufrágio Firmino foi inquirido, as informações polêmicas logo ganharam as ruas aracajuanas. Então, nos burburinhos populares, os cidadãos passaram a questionar a versão oficial do Estado Novo e a desconfiar dos estadunidenses ou ingleses. Então, o DEIP-SE procurou defender o governo varguista e esclarecer que os submarinos ceifadores de vidas brasileiras eram alemães. “Há quem diga em público que o atentado corre por conta de submarinos americanos ou ingleses. Tudo isso revela, o jogo da quinta-coluna em suas formas mais insidiosas e mais venenosas. Denunciamos aqui esse jogo”. E prossegue, “os submarinos que afundaram os navios brasileiros até agora sempre foram teutos. Submarinos ceifadores de vidas brasileiras, assaltantes embuçados nos mares traiçoeiros, espreitadores da morte e da destruição, na covarde tocaia sem fim daquilo que o “eixo” denomina inconscientemente de Guerra Submarina”.³¹⁹

A suspeita dos sergipanos com os submarinos estadunidenses ganhou força quando apareceu uma baleeira norte-americana, do navio “S.S. George Clymer”, na Ilha da Barra dos Coqueiros, tendo a bordo objetos suspeitos. Alguns chegaram a acreditar que houvesse um desembarque de estrangeiros na praia, mas a ronda policial não identificou nenhum forasteiro e nada de anormal. De acordo com o Correio de Aracaju, de 19 de agosto de 1942:

A bordo dessa embarcação, a autoridade policial da Barra – Sr. Antônio Prudente – encontrou os seguintes objetos: uma pequena metralhadora portátil com bastante munição, um foguete de sinalização, 3 bússolas, sendo um pequeno, outra maior e uma grande, ainda encontra aquela autoridade mantimentos, bastantes para 30 dias, bem como 2 barris com água, uma carta de navegação, uma carteira de piloto, com um recibo de sindicato da classe, e ainda as seguintes peças de vestuário: 1 paletó de mescla, 1 pedaço de lona escura, cosido em forma de saco, 1 calça de marujo, também de mescla, 1 blusa de flanela azul-marinho, bastante espessa, com vários orifícios, 1 caneca de aghata, 1 pedaço de lona, com ilhozes de metal amarelo, tendo a uma das extremidades a inscrição S.S. George Clymer”. Ainda 2 calças de brim de ótima qualidade (...) 1 calção e 1 camisa seda, completamente aos farrapos.³²⁰

³¹⁹ *Folha da Manhã*. Aracaju-SE, 26 de agosto de 1942, p. 2.

³²⁰ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 19 de agosto de 1942, p.4.

Por que essa baleeira apareceu na Praia da Costa, no município da Barra dos Coqueiros, se o navio *SS George Clymer*³²¹ não foi torpedeado pelo *U-507*? Este sinistro ocorreu no meio do Atlântico Sul e a corrente marítima trouxe a uma das baleeiras para a costa de Sergipe. Com título “Chegou a Baleeira”, o Correio de Aracaju apresentou novos detalhes sobre o barco, que foi encaminhado à Capitania dos Portos de Sergipe e gerou expectativa entre os cidadãos. “Quando íamos encerrar a nossa edição de hoje, chegava a este porto, puxada pelo Rebocador Coió, a baleeira que, apareceu na praia da Barra dos Coqueiros com a inscrição *SS Clymer*. Um caminhão foi buscá-lo na praia até defronte desta capital”.³²² Novos objetos foram periciados: um maço de recibos de um sindicato, todos com o nome W. Hadmmond, e um cartão impresso, com os seguintes dados: “Sam L. Levison. Attonney At Law. 1602 Northern Life Tower. Seattle Ellioto 626”.³²³

Nesta era da catástrofe, os historiadores, contemporâneos tardaram a entender a importância dos objetos salvados, porque estes indícios materiais não eram vistos enquanto documentos, mas mero entulho à beira-mar. Atualmente, graças às contribuições filosóficas das ciências sociais, houve uma mudança de enfoque negativo para positivo em relação a este fenômeno dos salvados. A partir deles, sergipanos e baianos desenvolveram suas

³²¹ O navio da Classe Liberty *George Clymer* partiu de Portland, dos pátios da Empresa de Construção Naval do Oregon, em 19 de fevereiro de 1942. Ele era um dos 330 navios da Classe Liberty construídos nessa companhia durante a Guerra; ele foi entregue para uso em 8 de abril de 1942. Logo depois, rumou à Cidade do Cabo. O navio passou pelo Canal do Panamá sem incidentes e navegou pelo Atlântico em direção ao sul. Em 30 de maio, a cerca de 400 milhas (aproximadamente 645 quilômetros) de Ascensions, e fora do campo de cobertura aérea oferecida pela base aérea de lá, os rolamentos do eixo principal e do bloco de apoio do cargueiro quebraram, impossibilitando-o de mover-se com o auxílio do motor. Imediatamente, um aviso de socorro, com sua localização, foi enviado. A Cidade do Cabo respondeu a esse sinal, mas o cargueiro pouco pôde captar.

Sem poder operar com o auxílio do motor, o *George Clymer* passou a ser controlado pelas correntes do oceano, e, durante os dias subsequentes, permaneceu à deriva, ficando mais de 200 milhas (cerca de 320 quilômetros) distante de sua posição original. Em 2 de junho, outro aviso de socorro foi transmitido, na esperança de que houvesse algum navio nas proximidades que pudesse auxiliar. Desta vez, o sinal foi captado pelo cargueiro *Michel*, que estava a cerca de 900 milhas (aproximadamente 1.450 quilômetros) ao norte. *Ruckteschell* considerou a possibilidade de o sinal ser uma armadilha, mas resolveu investigar. Ao rumar à posição do *George Clymer*, o *Esau* foi baixado para dentro d’água e enviado à frente do corsário.

O barco-torpedo aproximou-se do cargueiro em 6 de junho, encontrando apenas o que havia sido reportado, um Liberty carregado, à deriva. O *Esau* lançou dois torpedos contra o cargueiro, e então retirou-se para além do horizonte, para esperar pelos eventos. Tristemente, para cada um daqueles homens, vários membros da tripulação rapidamente baixaram as baleeiras e abandonaram o navio, sem esperar por ordens. Para trás ficou o restante da única arma do *George Clymer*.

Na manhã seguinte, com o cargueiro ainda à deriva, os homens da tripulação retornaram a ele, e as tentativas de consertá-lo continuaram. Mais tarde, na mesma manhã, um avião de verificação britânico sobrevoou a área, e avisou que a ajuda estaria a caminho. No início da noite, o navio mercante armado britânico *Alcântara* chegou para remover a tripulação. Como o navio Liberty estava muito danificado para ser guinchado até o porto, ele foi afundado pelo *Alcântara*. Acreditando que o Liberty havia sido afundado por um submarino que ainda poderia estar rodeando a área, o *Alcântara* deixou a cena apressadamente; uma sábia decisão, pois, minutos depois, o *Michel* aproximou-se, ainda a tempo de ver os mastros gêmeos do *Alcântara* partindo rapidamente. DUFFY, James P. *Hitler’s Secret Pirate Fleet: The Deadliest Ships of World War II*. Publicação original: Westport. Conn/Praeger, 2001, pp. 171-172.

³²² *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 21 de agosto de 1942, p. 4.

³²³ *Idem*.

interpretações históricas e começaram a entender a sua maneira o relacionamento beligerante entre os navios nacionais e os submarinos alemães, sendo que sob a ótica popular, os nazistas agiam sob a intervenção do demônio e o flagelo da guerra se resumia, então, em duas palavras: Adolf Hitler.

Ademais, o medo dos brasileiros e a morte dos náufragos afrontavam o discurso ultranacionalista do Estado Novo, que vangloriava os grandes vultos históricos e o espírito de bravura deles. Tudo em sintonia com a postura de patriotismo bastante cultivado nas aulas de Educação Moral e Cívica, onde o sentimento de coragem era exaltado em detrimento do medo. No entanto, quando os representantes do DIP perceberam o poder de comoção dos salvados de guerra, passaram a explorá-los em cartazes, fotografias, jornais e revistas.

Ao fazer uso do terror gerado pelo *U-507*, o Estado Novo procurou mobilizar a sociedade brasileira na luta total contra o nazifascismo. Por meio de discursos nacionalistas, desfiles cívicos e fotos de náufragos, o presidente Getúlio Vargas queria não apenas comover a opinião pública, mas também, fortalecer a sua liderança política ameaçada com o ressurgimento dos movimentos sociais naqueles tempos ditatoriais. A análise histórica de Peter Burke ajuda a compreender a realidade brasileira da época ao esclarecer que “a violência política é tão velha quanto a guerra, mas a preocupação de manipular o terror para propósitos políticos é mais recente.”³²⁴

Sobre as fotografias e outras imagens de época, “não tenho nada a dizer. Somente a mostrar. Não vou me apropriar de nenhuma formulação intelectual, nem vou furtar nada valioso. Somente a miséria, os desejos; não vou descrever, mas exibi-los”.³²⁵ Que os olhos do leitor circulem por entre as imagens dos escombros navais aqui selecionadas e reunidas. Que possam também resgatar uma atmosfera beligerante perdida na costa do Brasil.

Convém esclarecer ainda, que os torpedeamentos navais não ficaram restritos ao mês de agosto de 1942, as ações dos *u-boats* prosseguiram nos anos seguintes e diferentes regiões costeiras do Brasil. O Comboio BT-6, em 1º de março de 1943, era escoltado em sua saída de Salvador, pelas *Corvetas Rio Branco, Carioca e Caravelas*. Às 3 horas do dia 1º, o Comandante do navio *Caravelas*, Capitão-de-Corveta Carlos Paraguassu de Sá, avistou sinais confusos de uma guinada para bombordo partido do último mercante da coluna da esquerda, o qual estava muito atrasado na formatura. Tratava-se do navio *Fitz John Porter*, que fora

³²⁴ BURKE, Peter. *O historiador como colunista: ensaios da Folha*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2009, p. 268.

³²⁵ BENJAMIN apud ARRIADA, Eduardo. “Uma história dos sem nomes”: a visão de história em Walter Benjamin. *História da Educação, ASPHE/FaE/UFPel*. Pelotas, N^o 14, setembro de 2003, p. 199.

atingido por torpedo do *U-518*. O Comandante do Carioca, Capitão-de-Corveta Pedro Paulo de Araújo Suzano, que recolheu os náufragos, assim narrou o episódio em seu relatório:

“O Fitz John Porter zarpara de Salvador como o último navio da coluna da esquerda do BT-6; embora fosse navio tipo Liberty, com potência de máquinas para 14 nós, não aguentou a marcha; durante a noite de 28 de fevereiro para 1º de março próximo passado, caiu de tal modo que ficou a 3 metros na popa da escolta da retaguarda, a Caravelas. A noite sendo de luar, e não dispondo nenhum navio da escolta de radar, foi ele atacada por um submarino emerso, o qual lhe lançou três torpedos, tendo apenas o último atingido o alvo. O primeiro torpedo passou na superfície, na proa do navio, pensando o vigia tratar-se de uma toninha e, como tal, nenhum sinal o fez. Ao ser atingido, o navio não fez os sinais convencionais, limitando-se a disparar no ar traçadores de 20 mm, que ocasionaram confusão, pois foram todos tomados como sinais de guinadas de emergência para BB. Não fosse a minha decisão de ir investigar o fato, os náufragos teriam sido deixados à própria sorte. Resolvi deixar o Rio Branco sozinho na vanguarda e deparei, depois de alguma procura, com as embarcações salva-vidas do navio torpedeado. O Fitz John Porter tinha, pois, desgarrado do comboio e não se achava em posição quando foi torpedeado. A posição do afundamento foi: Lat 12º 20’S e Long 37º 01’W.³²⁶

Em abril de 1943, as águas brasileiras foram declaradas limpas de submarinos pela Quarta Esquadra Norte-americana, determinando por isso o Comandante da FNNE do Nordeste que os navios de cabotagem navegassem sem proteção. O Chefe do Estado –Maior da Armada, entretanto, ao tomar conhecimento dessa decisão, pronunciou-se contra, na seguinte mensagem cifrada: “Política Governo, consequente afundamentos recentes nossa costa, recomenda manterem escolta, exceto para navios pequenos de fraca velocidade, quando não se pode deixar de arriscar”.³²⁷

No dia 31 de julho de 1943, o *Bagé* foi torpedeado pelo U-185. Neste ano, o navio sueco *Indústria* foi torpedeado na foz do São Francisco. Nesta mesma região, o U-161 afundou um navio mercante *não identificado* na foz do Rio São Francisco, em 20 de setembro de 1943. Rumou em seguida para o norte e posicionou-se na Barra de Maceió, onde, a 26 afundou o mercante brasileiro *Itapagé*. A 27, foi atacado por um avião PBM norte-americano, a leste de Salvador, onde aguardava novos alvos. Sendo bombardeado, mergulhou, pode ter sido destruído. Como comunicaram haver indícios da presença de um submarino na área, talvez tenha escapado.³²⁸

Em 24 de abril de 1944, o navio-frigorífico Nebraska viajava de Gilbratrar para Buenos Aires, quando recebeu quatro torpedos, na posição Lat 15º 55’S e Long 19º 51’W. A baleeira com 25 náufragos seguiram ao sabor das ondas durante muito tempo, desprovidos de água e alimentos. Até que a baleeira foi avistada na Barra Nova do Rio São Francisco, no lado de Sergipe. Através de uma manobra arriscada, o Caça-Submarino Juruena, comandado pelo

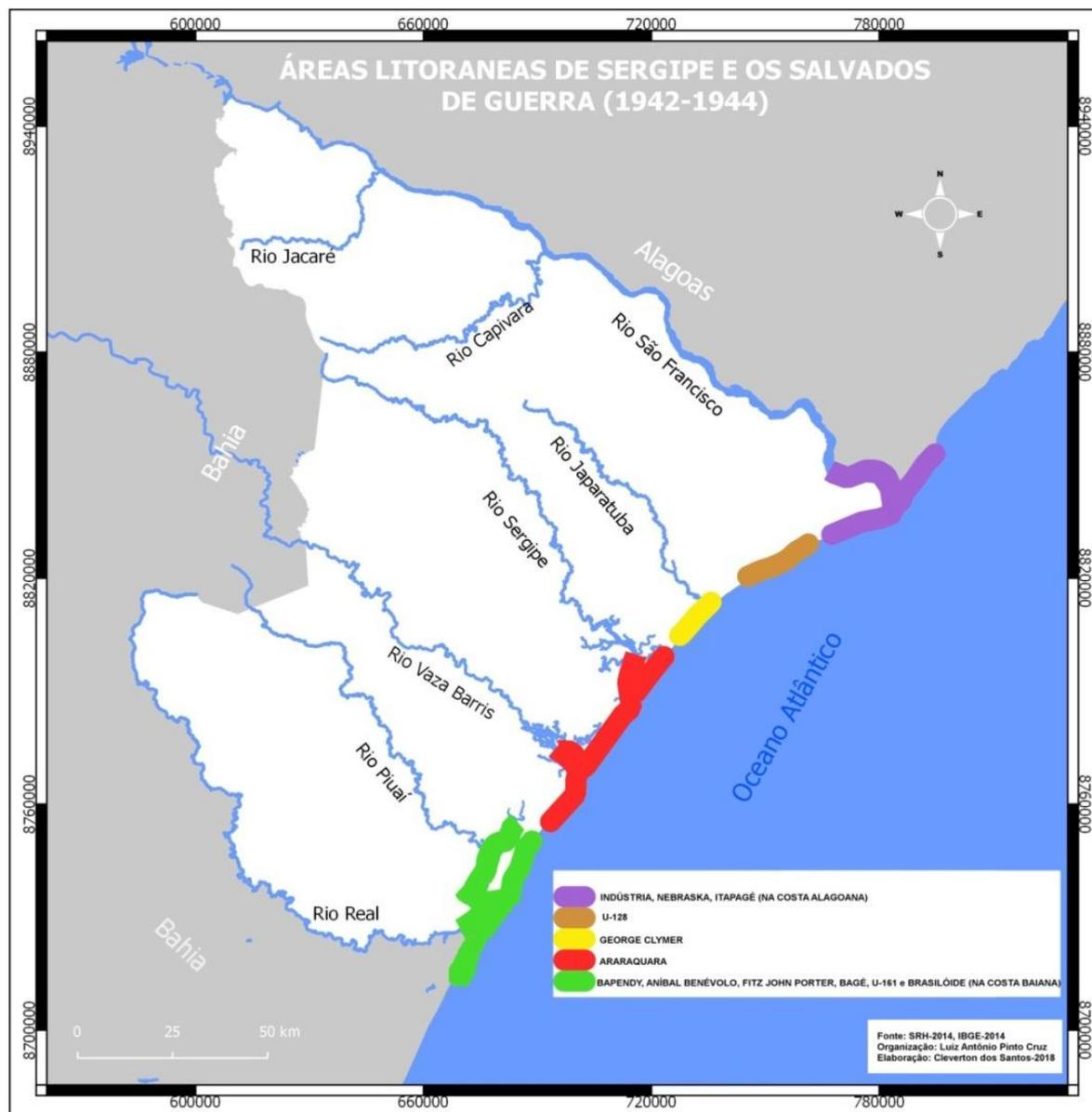
³²⁶ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio, op. cit., pp. 378-379.

³²⁷ Ibidem, p. 369.

³²⁸ Ibidem, p. 386.

Capitão-Tenente Hélio Leôncio Martins, com grande habilidade marinheira (nenhum navio havia jamais penetrado por aquela passagem) entrou na Barra Nova e recolheu os homens prostrados de inanição.³²⁹

Mapa 8 – Áreas litorâneas de Sergipe e os salvados de guerra (1942-1944)



³²⁹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Helio Leôncio, op. cit., p. 375.

Diante da anormalidade gerada pela guerra submarina, Aracaju se transformou em uma *Cidadela dos Malafogados*. Desta forma, a situação de beligerância comprovada fez essa pesquisa adotar a palavra “cidadela”: *lugar aquartelado* onde se alojaram tropas militares no estabelecimento da defesa antissubmarino; *centro* de socorro, de busca e de assistência aos naufragos; *cenário* de enfrentamentos, mortes e sobreviventes; *território* do medo; *área atlântica* que reuniu os salvados que deram à costa sergipana; *local de trabalho* do capitão de corveta Gentil Homem de Menezes, donde ele expedia suas ordens aos corpos que estavam subordinados; enfim, *pequena cidade* que se sente encurralada por um inimigo invisível no mar (o submarino) e outros, de múltiplas faces (o espião, o quinta-coluna, o integralista, o estrangeiro, etc.). Ao tornar o medo enquanto objeto de estudo, Jean Delumeau parte da ideia de que não apenas os indivíduos, mas também as coletividades estão engajadas num diálogo permanente com a menos heroica das paixões humanas.³³⁰ Ainda de acordo com o historiador francês, “o medo faz parte da condição humana, todos os medos levam ao medo da morte. E estamos todos submetidos à morte”.³³¹ E conclui: “mas os medos mudam no tempo e no espaço em função dos perigos que se apresentam à Humanidade. Não podemos raciocinar sobre o medo sem levar em conta a necessidade de segurança, fundamental ao ser vivo”.³³²

³³⁰ C.f. DELUMEAU, Jean. *História do medo no ocidente: 1300-1800*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

³³¹ Ver entrevista em <http://ensinandoartesvisuais.blogspot.com.br/2007_09_20_archive.html> acessado e, 18 de novembro de 2013, às 11:25.

³³² *Idem*.

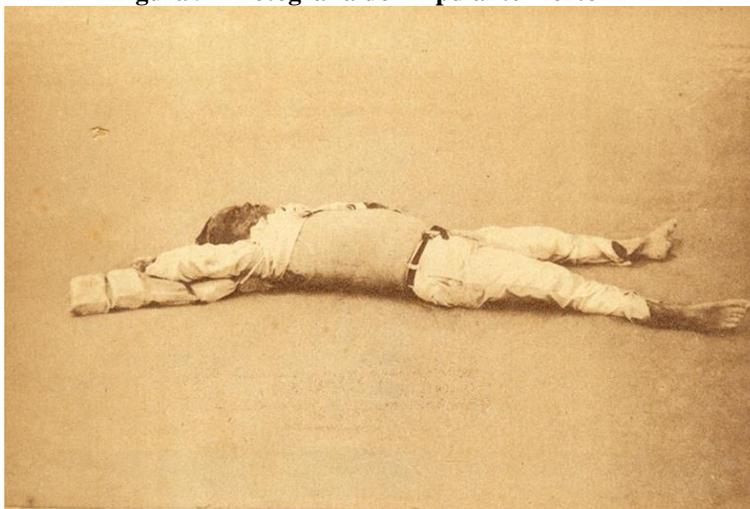
3.1 – NÁUFRAGOS MORTOS: AS VÍTIMAS DE GUERRA DO BRASIL

Figura 8 – Fotografia do tripulante morto³³³



A letra “T” no braço esquerdo e o estilo de roupa marinheira apontam que este náufrago era um tripulante de um dos navios torpedeados. Enrolado ao corpo se encontrava uma boia.

Figura 9 – Fotografia do Tripulante morto II³³⁴



Outro ângulo do tripulante morto da foto anterior. Percebe-se a camisa de manga comprida, camiseta, cinto e calça comprida. Vestimenta comum para quem enfrenta o frio em águas abertas.

³³³ Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

³³⁴ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

Figura 10 – Fotografia de náufraga morta³³⁵



A vítima, de média estatura e vestido florido, tinha o corpo inchado e em avançado estado de putrefação. Fotografia do Instituto de Identificação de Sergipe.

Figura 11 – Fotografia de náufrago morto³³⁶



Difícil precisar se trata de um homem ou mulher, mas percebe-se claramente uma interferência na imagem, ao acrescentar um short ou cueca branca na vítima.

³³⁵ Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

³³⁶ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

Figura 12 – Fotografia de criança morta³³⁷



Esta criança provavelmente seja Aleide, identificada através da sua pulseirinha de metal. A foto sofreu um tratamento ao acrescentar uma calcinha para encobrir a nudez da vítima.

Figura 13 – Fotografia de vítima enrolada às cordas³³⁸

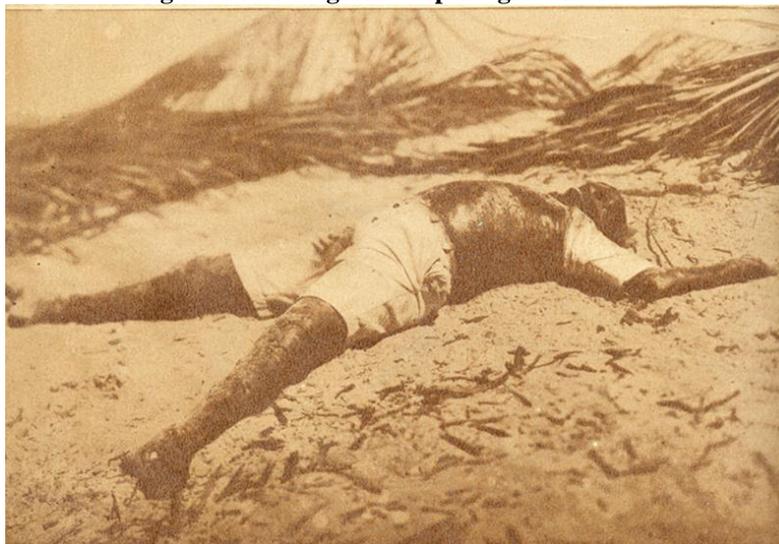


Náufrago do sexo masculino enrolado em cordas e outros destroços, evidenciando a sua luta pela sobrevivência em águas abertas.

³³⁷ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943

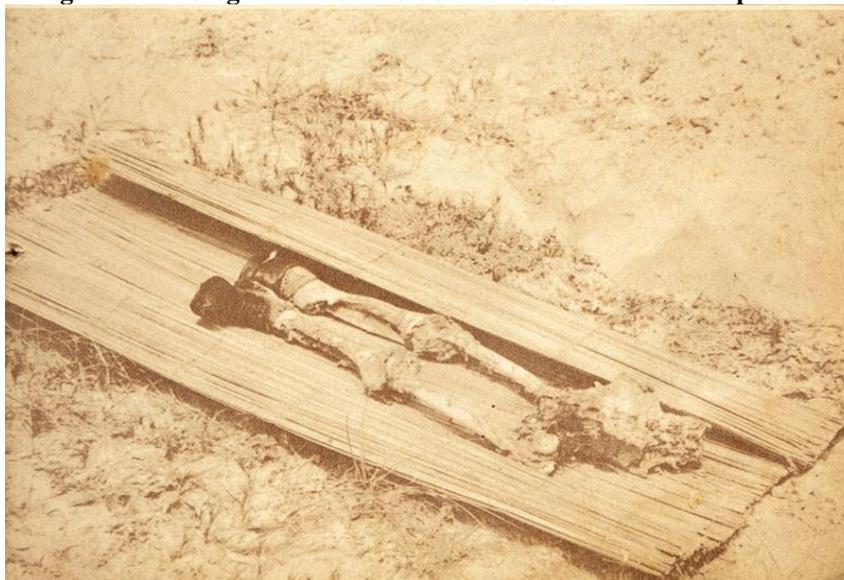
³³⁸ *idem*.

Figura 14 – Fotografia de passageiro morto³³⁹



Náufrago negro em avançado estado de decomposição. Apresentava-se vestido de bermuda, camisa de manga curta e calçado.

Figura 15 – Fotografia de ossada dos membros inferiores e sapatos³⁴⁰



Esta vítima de horríveis mutilações ganhou destaque na matéria do Sergipe-Jornal, de 19 de agosto de 1942, corpo do “sexo masculino, tinha o tronco amputado, chegando à praia apenas os membros inferiores. Acredita-se que a inditosa vítima fora atingida por um dos torpedos lançados pelo submarino agressor”.

³³⁹ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

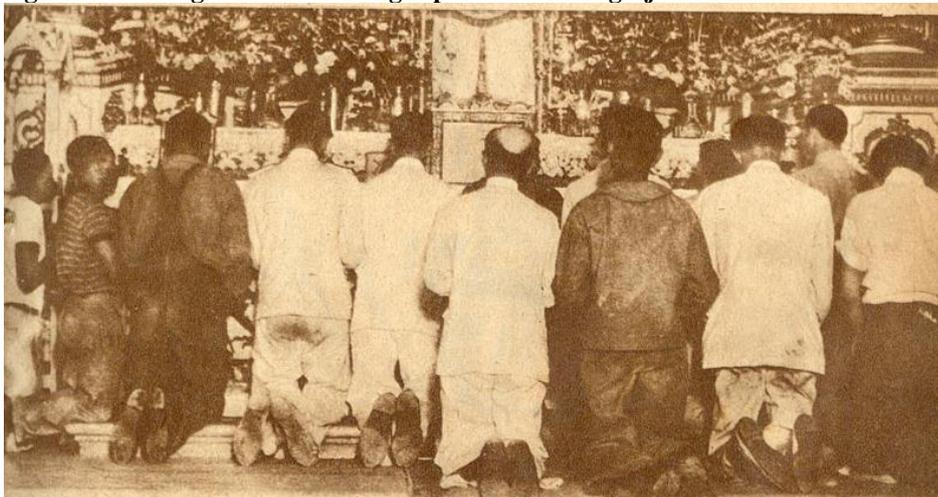
³⁴⁰ *idem*

Figura 16 – Fotografia dos naufragos no Hospital Amparo de Maria.³⁴¹



No pátio do Hospital Amparo de Maria, Monsenhor Freitas, religiosas, médicos, enfermeiros, naufragos e membros da comunidade estanciana, após a celebração da Santa Missa alusiva às vítimas dos torpedeamentos navais na cosa sergipana.

Figura 17 – Fotografia dos naufragos prostrados na Igreja do Senhor do Bonfim.³⁴²



Náufragos (do Itagiba e Arará) prostrados em agradecimento à divina providência por salvá-los. Cidade de Salvador. 1942.

³⁴¹ ALMEIDA NETO, Dionísio de. A luz da fé no Jardim de Sergipe: aspectos históricos do catolicismo em Estância-SE (1623-2003). Curitiba: Editora Prismas, 2016, p. 227.

³⁴² *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

3.2 - VILIPÊNDIO DE CADÁVER: A HISTÓRIA DE UMA NÁUFRAGA

Figura 18 – Fotografia da náufraga Virgínia Auta de Andrade³⁴³



Passageira do navio Araraquara, a vítima provavelmente morreu afogada após o ataque do *U-507*. Dias depois, o seu corpo apareceu nas praias do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão, Sergipe. Curiosos vindos de Aracaju retiraram os anéis dos seus dedos.

Figura 19 – Fotografia das joias roubadas³⁴⁴



As joias ajudaram a identificar a náufraga.

³⁴³ Apelação Criminal referente ao furto de anéis da náufraga morta, Virgínia Auto de Andrade, passageira do Araraquara. O crime de vilipêndio ocorreu na praia do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão. Aracaju-SE, 17 de dezembro de 1942. Arquivo do Judiciário de Sergipe.

³⁴⁴ Idem.

Figura 20 – Fotografia do anel: de uma guerra à outra³⁴⁵

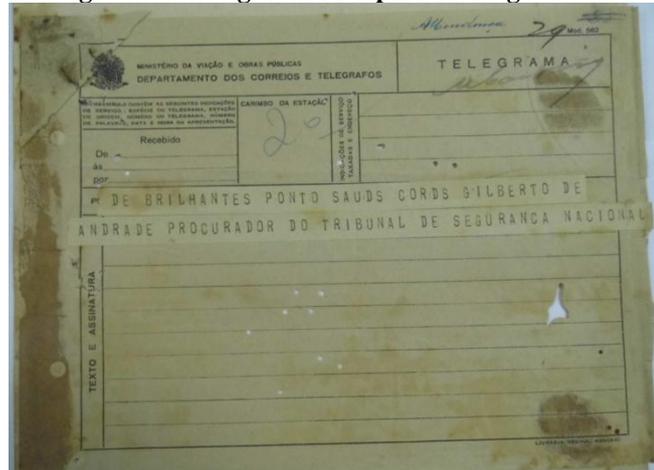


Um dos anéis da naufraga faz alusão à Revolta Constitucionalista de São Paulo, de 1932, mas especificamente à campanha “Ouro Para São Paulo”.

Figura 21 – Telegrama do esposo de Virgínia³⁴⁶



Figura 22 - Telegrama do esposo de Virgínia II³⁴⁷



Através do telegrama, o esposo detalha as coisas de valor que a sua esposa levava a bordo do navio. Além de um cofre prata, tendo na superfície da tampa desenhos artísticos que faziam alusão ao Rei Luís XV. Dentro dele havia brincos de brilhantes e outras joias.

³⁴⁵ Idem

³⁴⁶ Idem

³⁴⁷ Idem

Figura 23 – Fotografia do gatuno³⁴⁸



Figura 24 – Boletim prisional³⁴⁹

DELEGACIA POLICIAL _____ Boletim Individual N. *447*

Comarca de Aracaju Termo de Aracaju

I – QUANTO AO REU

Nome Horacio Nelson Bitencourt A alcunha Nelson de Rubim filho legítimo de Rubem Bitencourt e de Rubem Bitencourt

Sexo Masculino Idade 39 Ano do nascimento 1.903

Estado civil Casado Nacionalidade Brasileira Naturalidade Maroim

Instrução Secundária Profissão Comerciante Religião ou culto Catolica

Residência (Aracaju) Rua Maroim 51 Cônjuge Morene Tem filhos? Sim Quantos? (1)

São legítimos, ilegítimos ou legitimados? Legítimo Iniciado o processo em 23/10/1942 por infração prevista no artigo 155 do § 4º, I, do Cod. Pena Identificado em 28/11/1942

Preso? _____ em _____ (Em flagrante ou preventivamente?)

Recolhido _____ sôto em virtude de fiança, no valor de _____ (Declarar a prisão onde foi recolhido)

O Delegado Leão Lima e Matty

³⁴⁸ Idem

³⁴⁹ Idem

Figura 25 – A repercussão do caso na imprensa regional³⁵⁰

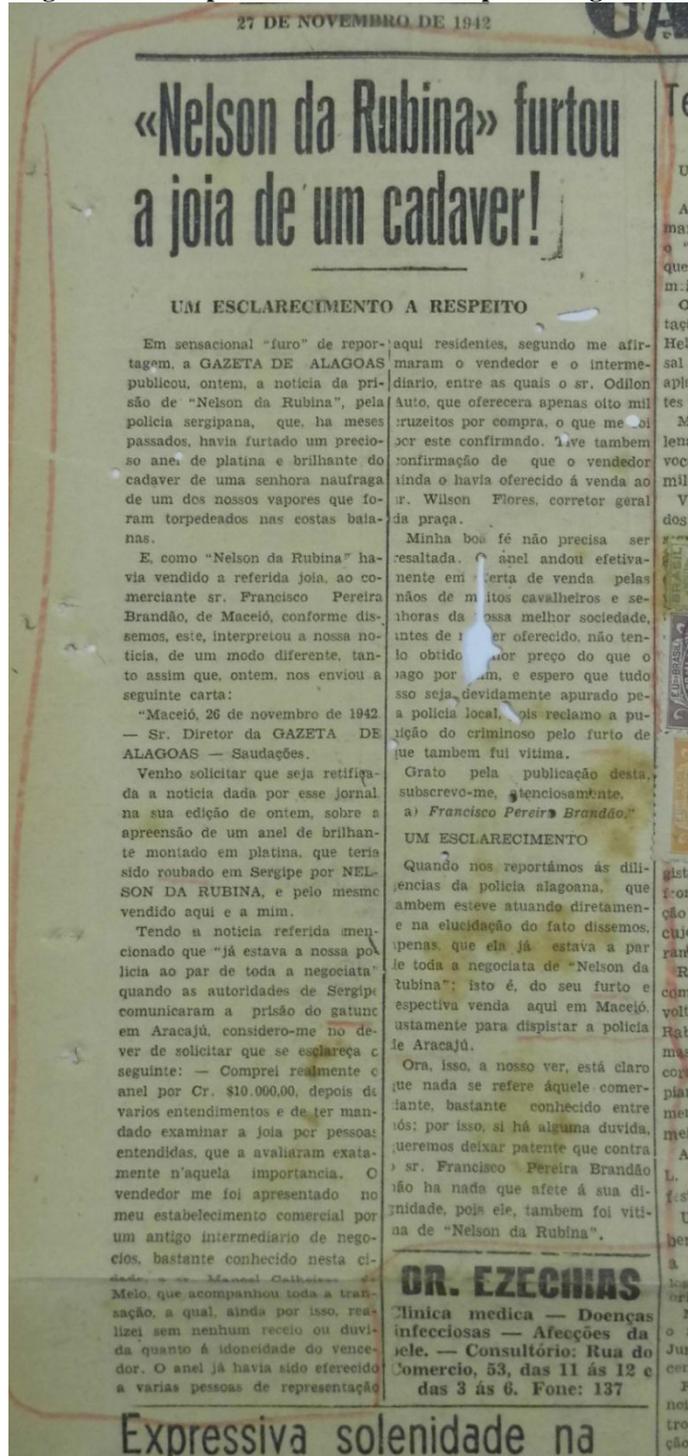
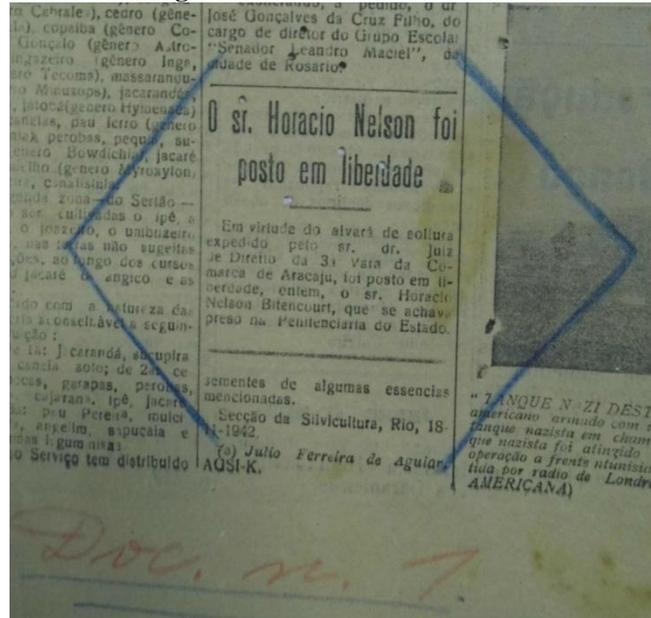
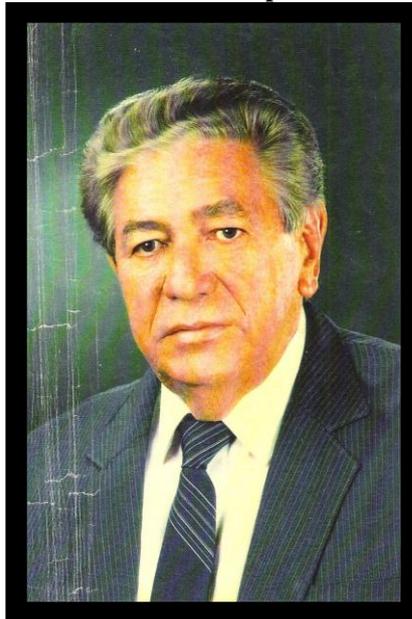


Figura 26 – O criminoso solto³⁵¹



3.3 – ENTRE IDAS E VINDAS DE ARACAJU: IMAGENS À BEIRA-MAR

Figura 27 – Fotografia de Walter Batista: piloto do Aeroclube de Sergipe³⁵²



Jovem piloto no tempo da Guerra do Atlântico e presidente do Aeroclube de Sergipe, Walter Batista e seus colegas realizaram várias patrulhas aéreas ao litoral sul de Sergipe e norte da Bahia, em praias remotas. Ajudou a indicar as áreas dos naufrágios, a resgatar sobreviventes feridos e indicar a localização dos mortos. Ele produziu fotografias, relatórios e documentos sobre os acontecimentos militares.

³⁵¹ Idem

³⁵² Acervo particular da família de Walter Baptista.

Figura 28 – Fotografia aérea da praia, baleeira e pessoas.³⁵³



Difícil precisar se trata de uma praia sergipana ou baiana, e se as pessoas em volta da baleeira são naufragos ou praianos curiosos. Percebe-se ao fundo, a disposição das dunas, vegetação de restinga e árvores tropicais, provavelmente cajueiros.

Figura 29 – Fotografia aérea da praia, baleeira e pessoas II³⁵⁴



Comparando a foto aérea anterior com esta, percebe-se uma seqüência e uma preocupação do piloto em inclinar a aeronave para oportunizar um bom ângulo para a fotografia

³⁵³ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

³⁵⁴ Foto aérea dos naufragos na praia de Sergipe. Preto e Branco. APWB. 1942.

Figura 30 – Fotografia do naufrago desolado³⁵⁵



O naufrago José Castelo Branco Vercoso, tenente do exército, caiu em desespero ao se deparar com os seus parentes mortos. O vazio no centro da imagem funcionou como mediadora entre a “realidade da morte” de um lado, e, “a dor do militar” de outro.

Figura 31 – Fotografia aérea da diligência de resgate aos naufragos.³⁵⁶



A caminhonete do Serviço de Luz e Força ia e vinha das praias sergipanas trazendo naufragos e salvados à cidade de Aracaju. Ela aproveitava a maré baixa, pois a praia se transforma em uma rodovia improvisada.

³⁵⁵ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

³⁵⁶ *idem*

Figura 32 – Fotografia aérea da caminhonete do Serviço de Luz e Força.³⁵⁷

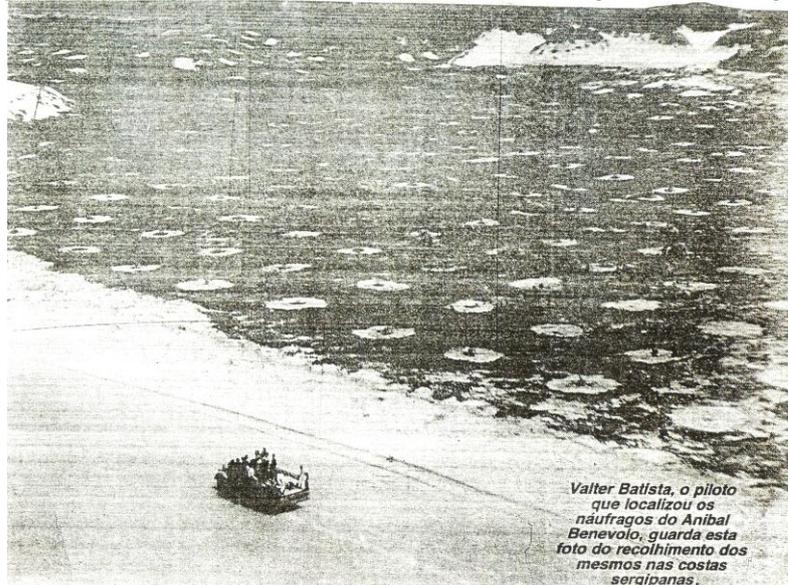


Figura 33 – Fotografia do naufrago morto a bordo da caminhonete.³⁵⁸



³⁵⁷ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

³⁵⁸ Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

Figura 34 – Fotografia de naufraga morta em avançado estado de putrefação.³⁵⁹



Outra vítima a bordo da caminhonete, difícil precisar se era um homem ou uma mulher, mas é possível observar no canto superior, do lado direito, alguns policiais com lenços sobre os seus narizes devido o forte fedor exalado pelo cadáver.

Figura 35 – Fotografia dos pilotos do Aeroclube e o interventor Augusto Maynard Gomes³⁶⁰



Os pilotos do Aeroclube de Sergipe foram recebidos no Palácio Olímpio Campos e homenageados pelo interventor federal Augusto Maynard Gomes.

³⁵⁹ Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

³⁶⁰ Acervo particular da família de Walter Baptista.

Figura 36 – Fotografia do Ministro Salgado Filho inspecionando os aviões do Aeroclube de Sergipe³⁶¹

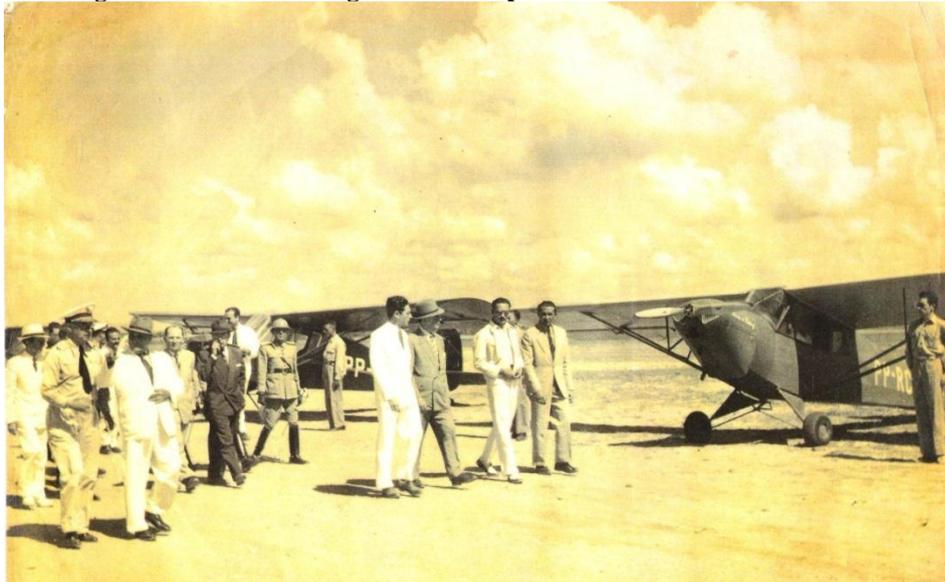


Figura 37 - A condecoração de Walter Batista em Brasília³⁶²



O importante serviço da aviação civil na costa do Brasil no tempo da Segunda Guerra Mundial foi reconhecida através do “Mérito Santos Dumont” ao piloto Walter Batista, então presidente do Aeroclube de Sergipe.

³⁶¹ Acervo particular da família de Walter Baptista.

³⁶² idem.

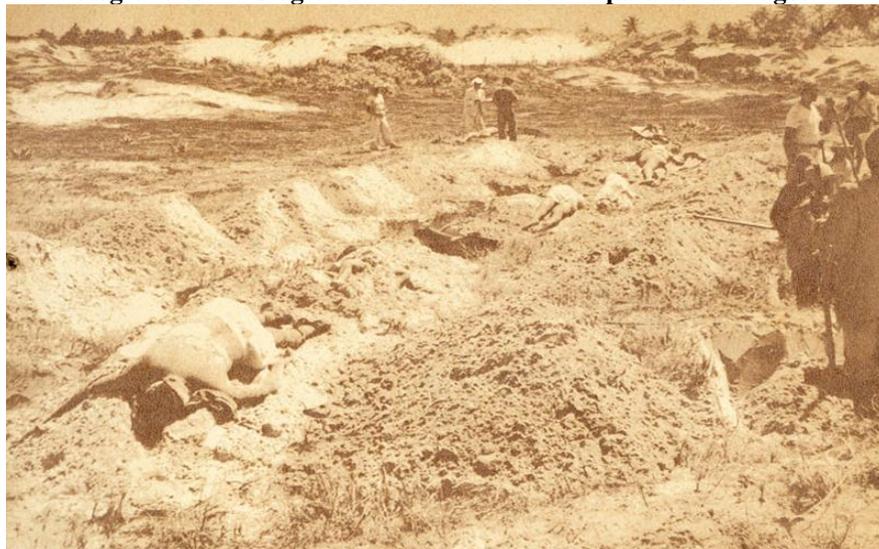
3.3 – CEMITÉRIOS DOS NÁUFRAGOS: COVAS INDIVIDUAIS E COLETIVAS

Figura 38– Fotografia da sepultura individual à beira-mar³⁶³



De Aracaju/SE a Morro de São Paulo/BA, valas individuais ou coletivas foram abertas em áreas pontuais na praia. Houve casos de sepultamentos dos náufragos nos cemitérios de povoados e cidades.

Fotografia 39 – Fotografia de uma vala coletiva para os náufragos³⁶⁴



A fotografia da vala coletiva concede uma dimensão social mais ampla do que foi a ação do *U-507* na costa de Sergipe em agosto de 1942.

³⁶³ Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

³⁶⁴ *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

Figura 40 – Fotografia do cemitério dos naufragos³⁶⁵



A cruz dialoga com o mar e juntos constroem uma atmosfera dramática numa área de intensa bela natural.

Figura 41 – Fotografia para o interior do Cemitério dos Naufragos³⁶⁶



Os entrevistados para esta pesquisa apontaram, a exemplo de Zé Peixe, este como o “verdadeiro” cemitério dos naufragos.

³⁶⁵ Cemitério dos Naufragos. Disponível em < <http://adcarroballo.blogspot.com.br/2012/10/missa-em-cemiterio-clandestino.html> >. Acesso em: 01 out. 2017.

³⁶⁶ Outro Cemitério dos Naufragos. 2010. Acervo particular do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

Figura 42 – Fotografia do cemitério de todos³⁶⁷



Como se pode observar na foto, todas as cruzes das sepulturas são recentes e nenhuma remete aos anos de 1940. O que aconteceu com as ossadas dos náufragos? Foram retiradas ou sobrepostas?

Figura 43 – Fotografia do cemitério oficial³⁶⁸



A arquitetura do Cemitério dos Náufragos remete a um navio, onde se vê a bordo vários símbolos do acontecimento naval: o mastro em forma de cruz, a âncora ao fundo e cada gaveta do náufrago morto corrobora a montar a estrutura da embarcação. A placa em bronze à frente remete a importância das novas gerações não se esquecerem das agressões navais que fizeram o Brasil oficializar a sua participação na Segunda Guerra Mundial.

³⁶⁷ Outro Cemitério dos Náufragos. 2010. Acervo particular do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

³⁶⁸ Cemitério dos Náufragos. Disponível em < <http://conhecendocesad.blogspot.com.br/2011/06/cemiterio-dos-naufragos-manifestacao-e.html> >. Acesso em: 01 out. 2017.

Figura 44 – Fotografia do barco-cemitério³⁶⁹



Visita técnica com os alunos da turma 95.1, da turma de Introdução à História, ministrada pela Professora Dra. Terezinha Oliva, da Universidade Federal de Sergipe, em 1995.

Figura 45 – Fotografia da tragédia materializada em bronze³⁷⁰



A memória da guerra submarina a serviço de outra ditadura, dessa vez, em total sintonia com o ufanismo militar, em 1972.

³⁶⁹ Cemitério dos Naufragos, Povoado Mosqueiro. 1995. Acervo particular do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

³⁷⁰ Placa do Cemitério dos Naufragos. Disponível em < <http://conhecendocesad.blogspot.com.br/2011/06/visita-ao-bairro-industrial-no-dia-18.html>>. Acesso em: 10 out. 2017.

Figura 46– Fotografia da âncora do cemitério³⁷¹



Olhar as partes do Cemitério dos Naufragos ajuda a entender o seu projeto arquitetônico. O ato de construir enquanto uma forma de preservar uma memória e contar a sua história.

Figura 47 – Fotografia da Placa da Rodovia dos Naufragos³⁷².



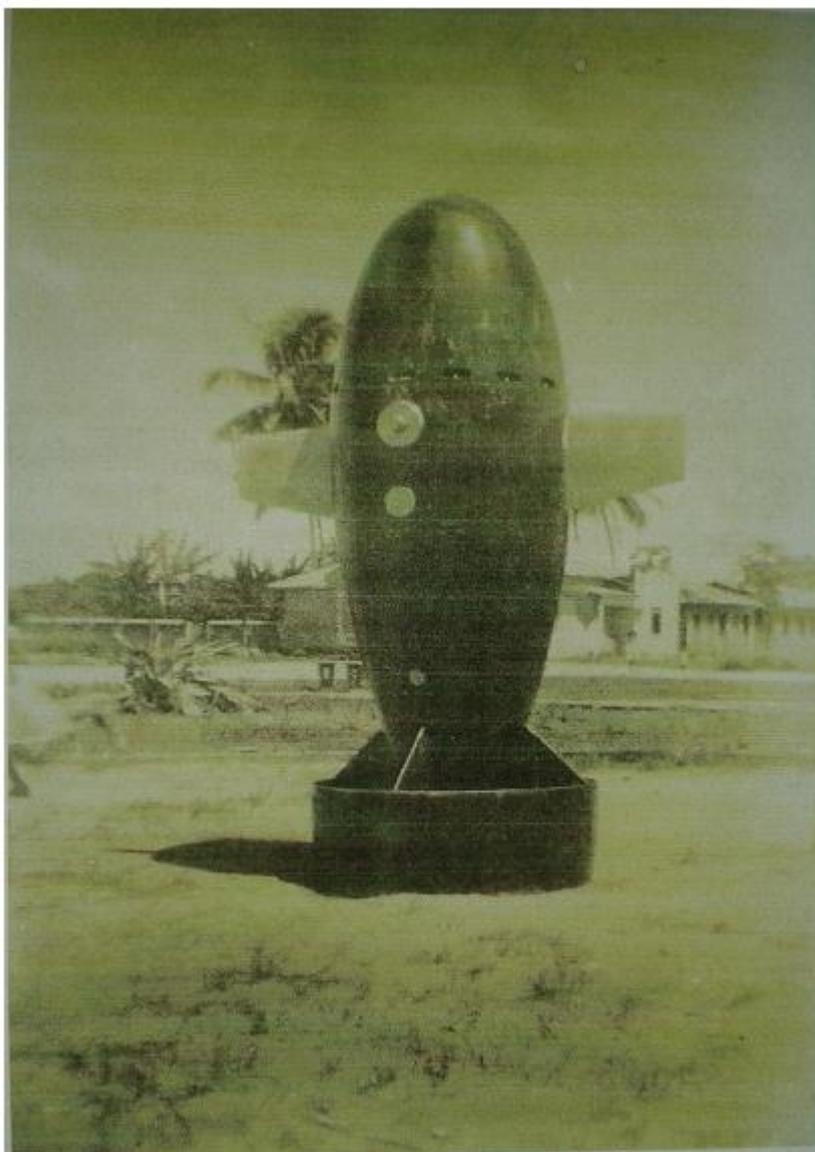
A memória coletiva dos sergipanos flexibilizou o conceito de “naufragos”. De vítimas dos navios torpedeados, a referida palavra também passou a designar rodovia, praia, cemitério, monumento e prédio.

³⁷¹ Âncora do Cemitério dos Naufragos. Disponível em < <http://conhecisergipe.blogspot.com.br/2011/06/relatorio-da-excurcao-aracaju.html> >. Acesso em: 01 out. 2017.

³⁷² Cemitério dos Naufragos. Disponível em < <http://conhecendocesad.blogspot.com.br/2011/06/cemiterio-dos-naufragos-manifestacao-e.html> >. Acesso em: 01 out. 2017

3.5 – PARAVANA: ARTEFATO BÉLICO NA BARRA DE ESTÂNCIA

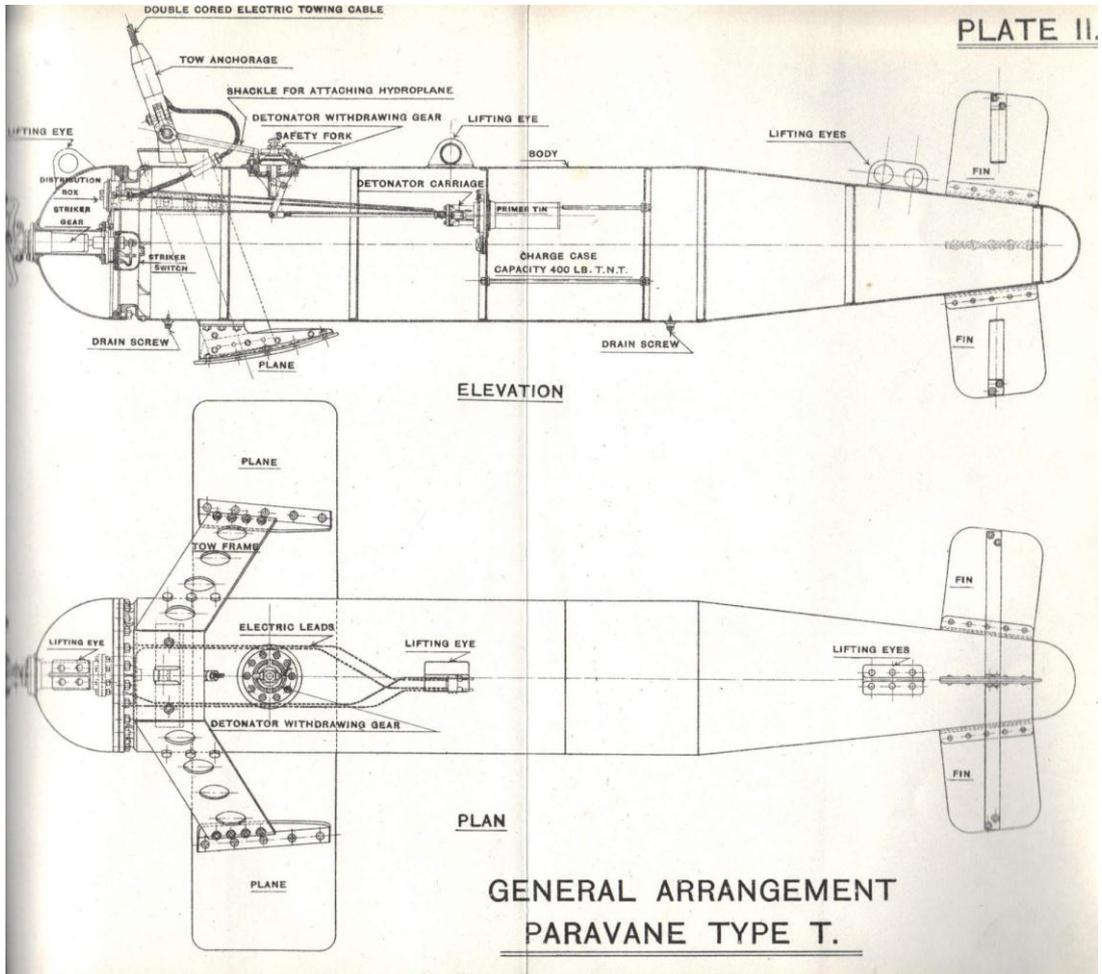
Figura 48 – Fotografia de artefato bélico na praia do Saco³⁷³



Paravana. Objeto em formato hidrodinâmico, tipo flutuador. Rebocado por navio de patrulha e integrado ao sistema de varredura de minas. Sustentada ao longe por um cabo, a sua função era detectar as áreas minadas no oceano. Quando localizada a mina, um arranjo cortava o cabo de aço que a prendia ao solo marinho. Livres dos cabos, a força do empuxo trazia a mina à flor d'água. Avistada pela tripulação, logo era detonada a tiro de canhão. E assim, o navio "limpava" uma área marítima ou abria um canal de acesso, onde as embarcações poderiam trafegar sem o perigo de se chocarem com elas.

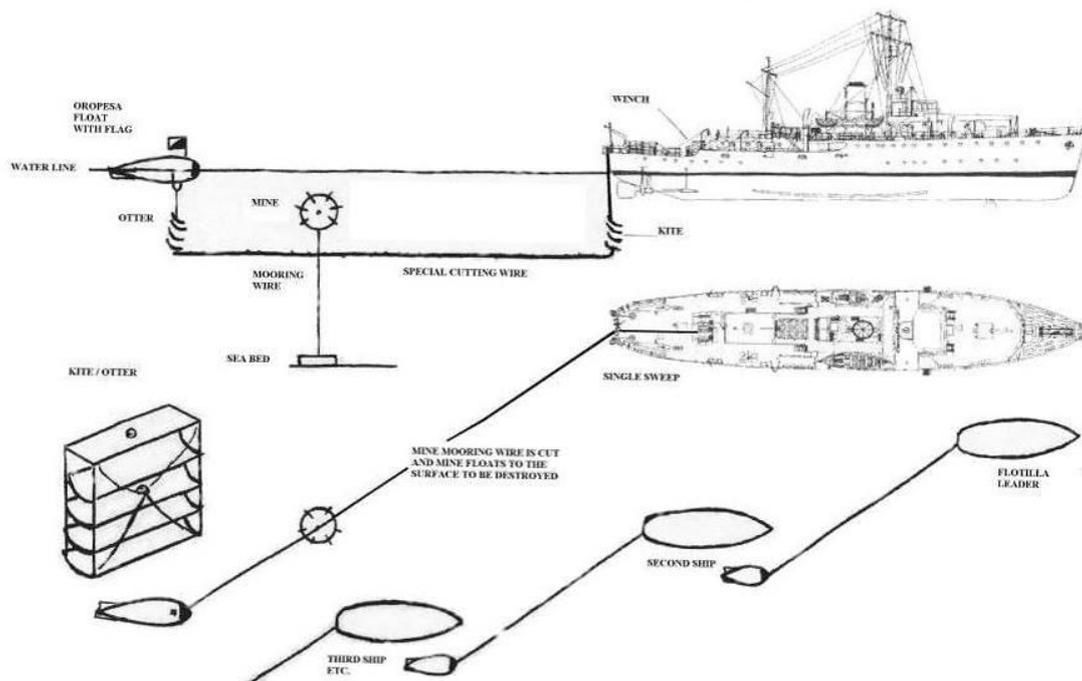
³⁷³ Paravana na praia do Saco, município de Estância, no tempo da guerra submarina. Acervo do Prof. Msc Dionísio de Almeida Neto.

Figura 49– Desenho da Paravana



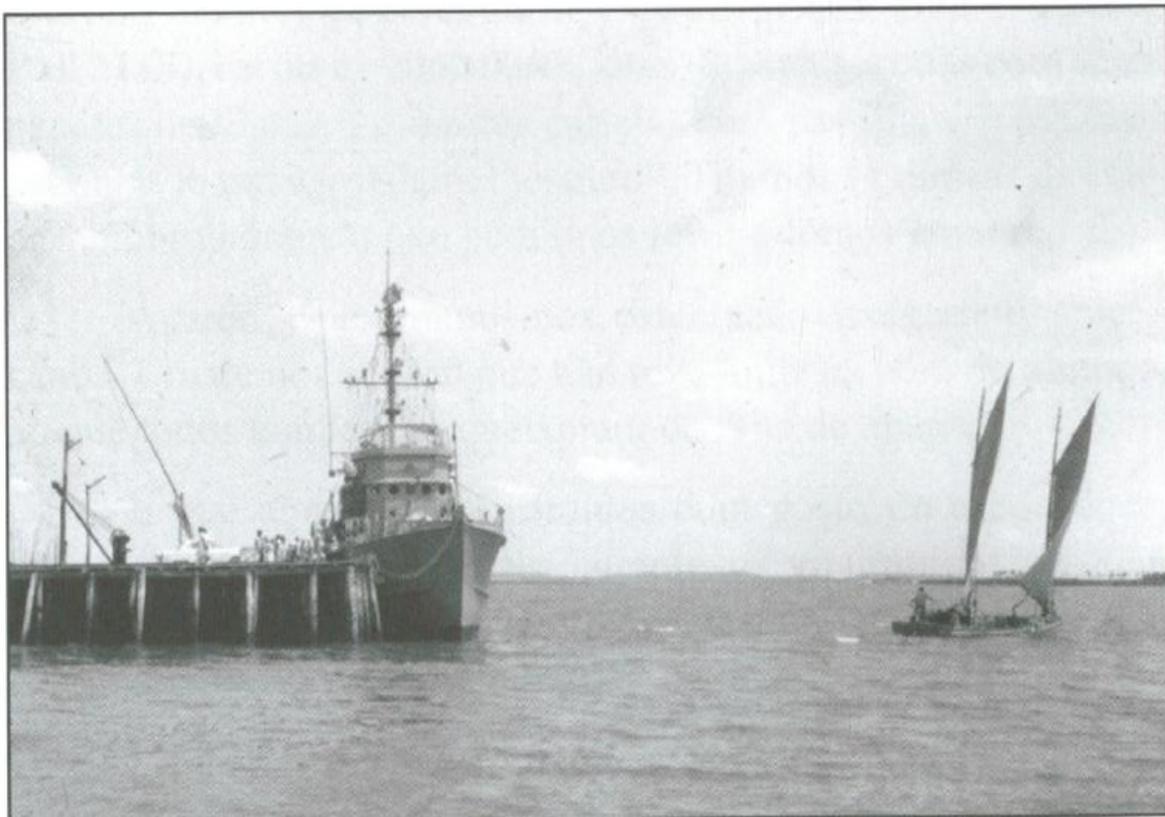
Desenho de uma paravana inglesa encontrada no manual de guerra antissubmarino da Primeira Guerra Mundial. Imagem disponibilizada pela DPHDM – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Figura 50 - Desenho esquemático da paravana



Desenho esquemático, onde é possível perceber como os navios varredores se utilizavam da paravana. Imagem disponibilizada pela DPHDM – Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha.

Figura 51 – Fotografia do navio de guerra na ponte fluvial de Aracaju³⁷⁴

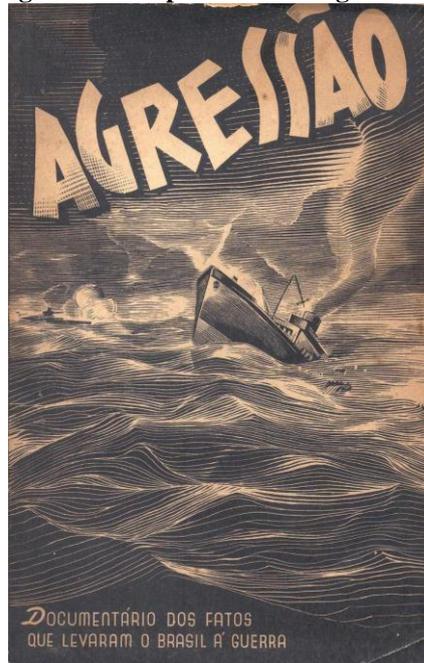


Navio de patrulha da Marinha de Guerra do Brasil atracado na ponte de Aracaju. Ao seu lado, também em águas estuarinas do Rio Sergipe, movimentava-se um saveiro de duas velas, embarcação bastante comum nesta região costeira do Brasil.

³⁷⁴ MELINS, op. cit., p. 303.

4.6 – MEMÓRIAS DO TERROR: IMAGENS A SERVIÇO DO ESTADO NOVO

Figura 52 – Capa do livreto *Agressão*³⁷⁵



Navio torpedeado fumegando e sendo tragado pelo mar. À boreste, o *u-boat* de soslaio ao alvo, e, à bombordo, os destroços flutuantes e naufragos a bordo de baleira em águas abertas. Através deste livro-documentário o governo procurou esclarecer o sinistro, mas também evidenciar os fatos que levaram o Brasil à guerra, visto que os anti-varguistas tratavam os torpedeamentos navais como um “não-acontecimento” e questionavam qualquer tipo de informação que emasse da imprensa censurada.

Figura 53 – Cartaz: o olho mecânico à espreita e as suas cinco vítimas navais³⁷⁶



O DIP trouxe a guerra submarina para os seus cartazes visando sensibilizar a sociedade brasileira à campanha do bônus de guerra. Os cinco navios torpedeados, diante do submarino alemão à espreita através do olho mecânico do periscópio e o tubarão em alusão ao início arrebatador da ação beligerante dos *u-boats* na costa do Brasil. O drama das vítimas naufragas foi explorado pelo governo: “isto não se esquece”.

³⁷⁵ *Agressão*, op. cit., 1943.

³⁷⁶ *Nosso Século. A Era Vargas (1930-1945) 2ª Parte*. São Paulo: Abril S.A. Cultural. 1985, p. 89.

Figura 54 – Cartaz a mão, a boia e o navio.³⁷⁷



O sofrimento do naufrago do Baependi veio atrelado a um passado não esquecido: os navios torpedeados na costa de Sergipe e da Bahia. O conjunto de agressões foi explorado pelo governo varguista como forma de obter apoio financeiro da população ao aderir a campanha do bônus de guerra.

Figura 55 – Cartaz: a mão patriótica esmagando o inimigo³⁷⁸



Cartaz ufanista do DIP, “abrindo caminho para a vitória”: - esmagando o submarino alemão que invadiu a costa do Brasil. Em qualquer época, analisa Jean Delumeau, a exaltação do heroísmo é enganadora: discurso apologético, deixa na sombra um vasto campo da realidade.

³⁷⁷ *Nosso Século*. o. cit., p. 89.

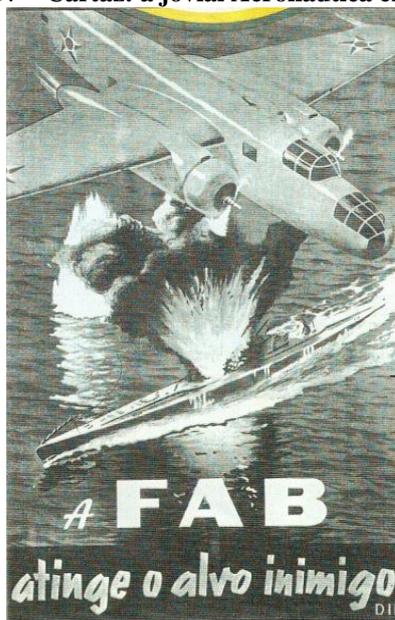
³⁷⁸ Cartaz do DIP, acervo do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

Figura 56 – Cartaz: a Marinha de Guerra do Brasil em ação.³⁷⁹



A missão da Marinha Brasileira exaltada no cartaz do DIP.

Figura 57 – Cartaz: a jovial Aeronáutica em ação³⁸⁰



Mais do que uma propaganda estadodonovista, os pilotos brasileiros se esforçaram a dominar uma tecnologia aeronáutica ainda nova para eles. E se atribui a um avião da FAB o bombardeio de um submarino alemão na costa de Sergipe.

³⁷⁹ *Nosso Século*. Op. cit., p. 83.

³⁸⁰ *Idem*.

Figura 58 – Gravura: o esforço de guerra dos brasileiros³⁸¹



A guarnecer a imensa costa do Brasil foi um desafio para as suas forças militares. O Exército brasileiro montou uma das maiores linhas defensivas na Batalha do Atlântico. Além disso, a mobilização dos nordestinos convocados para retirar o látex na Amazônia.

Figura 59 – Emblema: a cobra está fumando³⁸²



Dizia-se após os torpedeamentos navais, dizia-se entre os brasileiros, que era mais fácil a cobra fumar do que o Brasil ir para a guerra. “A cobra está fumando”, em outras palavras, o Brasil oficializou o Estado de Beligerância.

³⁸¹ O francês Jean Pierre Chabloz desenhou cartazes de propaganda: os militares protegiam o litoral enquanto os soldados da borracha cumpriam seu dever na Amazônia. NEVES, Marcos Vinícius. A heroica e desprezada Batalha da Borracha. *História Viva*. São Paulo: Ediuoro. Junho de 2004, p. 75.

³⁸² Cartaz do DIP, acervo do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

Figura 60 – Fotografia do pracinha embarcando para a guerra³⁸³



Várias motivações levaram homens e mulheres do Brasil ao front do Mediterrâneo, uma das justificativas mais fortes foi, sem dúvidas, a ação beligerante do *U-507* na costa de Sergipe e da Bahia.

³⁸³ BITTENCOURT, Alberto. A conquista de Monte Castelo. Apresentação em PowerPoint. Comando da 7ª RM/7ª DE. 15 de fevereiro de 2012.

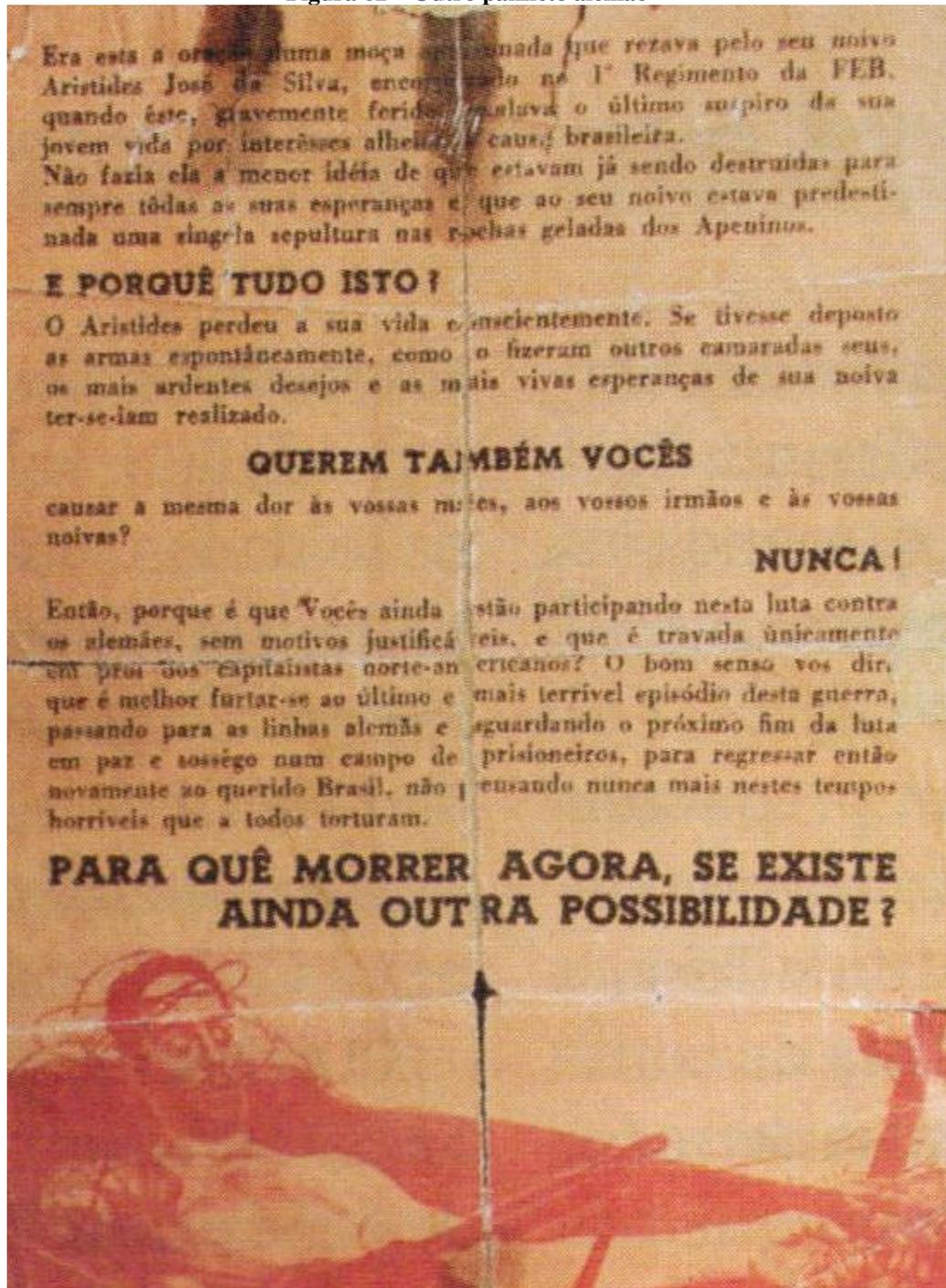
4.7 – GUERRA PSICOLÓGICA: BRASILEIROS BOMBARDEADOS

Figura 61– Panfleto lançado pelos alemães na Itália³⁸⁴



Um dos vários panfletos lançados pelos alemães, em granadas de artilharia, sobre as posições de combate da FEB. Enquanto os pracinhas morriam no *front* italiano, os verdadeiros inimigos circulavam pela costa do Brasil com os seus submarinos. A dúvida foi semeada no interior dos quartéis brasileiros.

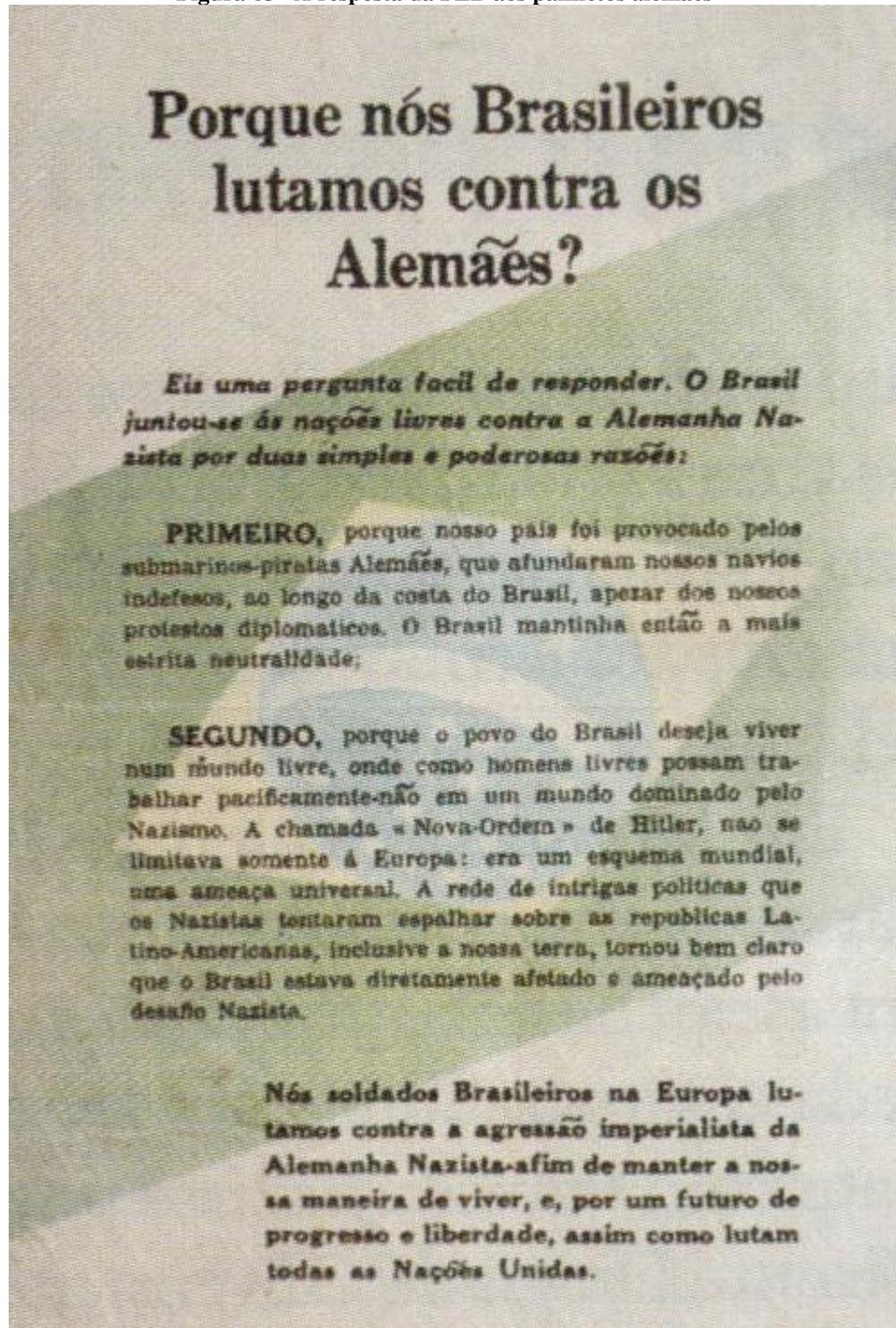
³⁸⁴ PINHEIRO, José Juarez Bastos. *A Força Expedicionária Brasileira na Segunda Guerra Mundial*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Ivo Antônio Nunes Comércio de Livros LTDA. 1980, p. 46.

Figura 62 – Outro panfleto alemão³⁸⁵

Ao longo do panfleto, pode-se perceber que os alemães, de um lado, não entendiam os motivos justificáveis para que os brasileiros entrassem na guerra. De outro, procura claramente intimidar os pracinhas com uma guerra psicológica.

³⁸⁵ TOTA, Antônio Pedro & MAXIMIANO, Cesar CAMPIANI. FEB: os pracinhas vão à guerra. In: Revista National Geographic – Brasil. Edição especial da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Editora Abril. Edição 63-A. 2005, p. 22.

Figura 63– A resposta da FEB aos panfletos alemães³⁸⁶



Os brasileiros respondiam aos alemães com panfleto em tons nacionalistas, apontando a guerra dos *u-boas* como um dos motivos para os militares brasileiros atuarem no *front* do Mediterrâneo.

³⁸⁶ TOTA, Antônio Pedro & MAXIMIANO, Cesar CAMPANI. Op. cit., p. 22.

Figura 64 – EUA: de vizinho a irmão do Brasil³⁸⁷

A foto dos dois soldados representa a irmandade militar que se construiu entre os Estados Unidos e o Brasil. Uma parceria consolidada através da política da boa vizinhança e dos acordos bilaterais no tempo da Segunda Guerra Mundial. Numa via de mão dupla, um foi importante para o outro ao longo das ações da Batalha do Atlântico e no *front* italiano.

³⁸⁷ Cartaz pregado pelas ruas das capitais do Brasil como parte do esforço de propaganda da guerra promovido pelo *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*, órgão do governo americano chefiado, à época, pelo bilionário Nelson Rockefeller. Acervo de Alexandre Battibugli. TOTA, Antônio Pedro & MAXIMIANO, Cesar CAMPIANI, op. cit., p. 22.

Ao longo de cada etapa desta investigação histórica, tornou-se desafiante entender como a ação beligerante dos *u-boats* reverberou nas populações litorâneas de Sergipe, e da Bahia, e também, como estas responderam à atmosfera avassaladora da guerra. Normalmente quando se estuda a historiografia clássica da Segunda Guerra Mundial, a costa do Brasil poucas vezes era envolvida nas abordagens históricas sobre a Batalha do Atlântico. Com efeito, a América do Sul se apresentava enquanto uma realidade geográfica distante, esquecida ou revestida de uma participação meramente nominal em relação aos confrontos navais. No entanto, com base nos documentos militares, nas memórias dos civis e nas imagens produzidas no tempo da Batalha do Atlântico, aqui reunidas e analisadas, pode-se sim, aprender sobre as histórias da Segunda Guerra Mundial nas praias do Brasil.

"O HERÓI DE ABETAIA"

...E a notícia correu, levando esse desfecho:
- "O Brasil declarou-se em guerra contra o Eixo!..."

O Sargento Luiz ouvia o rádio em casa;
E diante dessa nova, o coração lhe abrasa:
Pensou no Baipendi e nos outros navios,
afundados de noite, em meio aos desafios,
dos agressores vis, cobardes, desalmados,
que metralhavam rindo os botes apinhados,
de desvairadas mães, de filhos que choravam
e de esposas que ainda as ondas perscrutavam.
- Quem sabe? - para enviar um vislumbre de paz
aqueles que - talvez - não voltariam mais...

E, cômico do dever que a disciplina exige,
farda-se incontinente e ao quartel se dirige,
para se apresentar e ter o seu fuzil
com que defenderia a honra do Brasil...

Alguns meses depois, com a gloriosa F.E.B,
nalgum porto da Itália, ele também recebe,
de outros povos irmãos, a homenagem primeira
ao canto do hino pátrio, em frente da bandeira...
Nesse instante febril sua alma se extasia,
na ânsia de defender essa democracia,
que, em nome da justiça, acena para o mundo,
prometendo um futuro esplêndido e fecundo.
Onde o Direito e o Bem, irmanados no Amor,
fazem da vida um céu de primavera em flor...
(...)

*(Ao Regimento Sampaio e ao heroísmo do Sargento
Luiz Rodrigues Filho e do Capelão João Soren.)*

Icarai -1947

CAPÍTULO IV
“MILITARES EM COMBATE”:
A GUERRA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL

“Posso assegurar a vossência que sejam quais forem os perigos que a Marinha do Brasil tenha de enfrentar, a gola azul do marinheiro e o botão dourado do oficial serão sempre motivo de orgulho para o povo brasileiro”.

Almirante Henrique Aristides Guilhem³⁸⁸

Desde muito vinham os submarinos alemães penetrando pelo Atlântico Sul e percorrendo o litoral brasileiro, e pelo sul e pelo norte pescadores, às vezes, e barcos veleiros, avistavam indícios de suas operações belicosas.³⁸⁹ Assim, o *U-507* não foi o primeiro a circular pela costa do Brasil, outros *u-boats* estudaram a movimentação naval da marinha mercante nacional, a geografia costeira sul-americana e as suas áreas tropicais mais vulneráveis. Esta questão foi muito bem percebida pela historiadora Andrea Helena Petry Rahmeier, que analisou uma variedade de documentos militares na Alemanha, em seu trabalho intitulado *Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)*, onde esclarece:

Desde 5 de maio de 1942 três submarinos (U-126, 128 e 161) operavam na costa brasileira, próximo à Fernando de Noronha.⁸⁷⁰ Em 25 de maio, estes submarinos foram encarregados pela marinha alemã de investigar o tráfego no Litoral Norte do Brasil (nomenclatura de hoje da região Nordeste e Sudeste). No dia 30, consta que os submarinos operaram com facilidade dentro da área de segurança continental do litoral brasileiro.³⁹⁰

A Guerra do Atlântico foi um fenômeno militar que atingiu, em maior ou menor escala, praticamente toda a costa do Brasil. Através das quadrículas do periscópio, muitos navios nacionais e estrangeiros foram avistados pelo U-126, U-128 e U-161. Os marinheiros brasileiros não se aperceberam do inimigo oculto ao seu lado. Para a alcateia, ainda não era o tempo de impor-lhes a barbárie.

Com o raio de visão mais ampla, os aviões de guerra da FAB – Força Aérea Brasileira perceberam a movimentação dos referidos submarinos. Então, a partir de 28 de maio de 1942, constavam em diversos jornais brasileiros, argentinos e estadunidenses reportagens sobre uma

³⁸⁸ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 14 de setembro de 1942.

³⁸⁹ WYNNE, op. cit., p. 92.

³⁹⁰ RAHMEIER, Andrea Helena Petry. *Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)*. Porto Alegre: PUCRS. 2009, p. 228. (Tese de Doutorado)

investida militar de aviões brasileiros a três submarinos dos países do Eixo e o afundamento de um. Ainda conforme as análises de Andrea Helena Petry Rahmeier:

Nos registros das ações dos submarinos não consta nenhuma ação da Força Aérea Brasileira. Fato que possibilita duas hipóteses: primeira, ou, o departamento que fazia o registro no *Kriegstagebuch* somente registrava ações com sérias implicações no contexto de guerra, e se aviões brasileiros tentaram atacar submarinos eixistas, estes não foram atingidos pelo ataque, não tendo consequências mais graves, tanto que não relataram esta ação; segunda, ou, a Força Aérea Brasileira simulou uma ação, para adquirir credibilidade. Gomes Filho, sem ter conhecimento da documentação alemã, considerou que os pronunciamentos de Salgado Filho tiveram um desejo de conquista, de reconhecimento e de glórias militares.³⁹¹

Se a FAB destruiu ou não o *u-boat*, aos olhos dos diplomatas e militares alemães o que realmente importava era perceber as ações beligerantes dos brasileiros, tanto no discurso jornalístico quanto na prática antissubmarino, antes mesmo de ter sido declarada a guerra. Contudo, Rahmeier observou que “não foi este fato em si que iniciou o processo de planejamento do ataque aos portos brasileiros, principalmente, porque a declaração de Salgado Filho e o primeiro registro sobre o ataque aos portos brasileiros, ocorreram simultaneamente”.³⁹²

O crescente envolvimento do Brasil na guerra e a sua contribuição com minérios imprescindíveis para a indústria bélica dos Aliados foram avaliados em várias reuniões logísticas dos nazistas, algumas contando até a presença de Adolf Hitler. Havia o nítido desejo da Alemanha de atacar os portos de Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos. Contudo, o plano de ação sobre as regiões portuárias exigiram o deslocamento de grande contingente de tropas e a invasão foi deixada de lado, voltando-se para os frágeis navios mercantes nacionais em diferentes mares do Atlântico.

Para a Alemanha, o Brasil era um dos maiores fornecedores de matéria-prima para os Estados Unidos, tendo a maior frota mercante latino-americana. Por isso era necessário barrar esta atividade. O ministro da Aeronáutica brasileiro divulgou que, em maior, haviam sido executadas ações de guerra contra submarinos do Eixo. O Brasil estava prendendo cidadãos alemães sem um motivo explicável. Todo este contexto fomentou entre os militares alemães o desejo de uma ação de retaliação. Todavia, no final de contas, analisou-se que a repercussão desta ação teria consequências maiores do que as desejadas, principalmente em relação ao Chile e à Argentina.³⁹³

Alguns navios a vapor da frota mercante do Brasil foram torpedeados em meio à consternação dos submarinistas, porque muitos deles eram alemães e acabaram

³⁹¹ RAHMEIER, Andrea Helena Petry. *Op. cit.*, p. 331-332.

³⁹² *Ibidem*, p. 228.

³⁹³ *Ibidem*, p. 336.

nacionalizados pelas autoridades brasileiras após a Primeira Guerra Mundial. Diante de tal situação desconfortável, era melhor vê-los nas profundezas do mar do que a serviço dos inimigos.

Ao longo da Segunda Guerra Mundial, as unidades da Marinha Mercante do Brasil viveram tempos de aniquilamento. Como já foi dito, oficialmente, a guerra para os brasileiros se irradiou de fato em agosto de 1942, quando um “submarino inimigo” invadiu as suas águas territoriais e afundou sete embarcações entre a costa sergipana e baiana. Convém ressaltar que as autoridades militares da época desconheciam a nacionalidade dos agressores navais e também o número de submarinos envolvidos na referida operação militar. De certo, o conjunto de naufrágios representou uma súbita imersão da costa do Brasil na Guerra do Atlântico. Além de ser “um desrespeito” à soberania da Marinha de Guerra do Brasil e “uma afronta” ao Exército brasileiro, porque este tinha homens, tropas e artefatos bélicos a bordo dos navios torpedeados, onde todos acabaram tragados pelo mar da guerra.

O Exército brasileiro como um todo se sentiu torpedeado, vítima da ação não apenas dos inimigos das profundezas, mas também da espionagem do quinta-colunismo. A guerra dos *u-boats* na costa do Brasil pode ser compreendida na ótica institucional dos militares, na perspectiva social dos litorâneos e dentro dos acordos secretos da diplomacia brasileira. Por isso, o entendimento da batalha naval se construiu através de diferentes percepções de mundo, desde o olhar naval mais técnico até o modo mais popular de se analisar as coisas: “era presepada do diabo nesse tempo em Aracaju”, revelou Edmundo Cruz.

O medo do submarino teve o poder de unificar as diferentes percepções atlânticas dos brasileiros. O baiano João Palma Netto prestou vários serviços à Marinha do Brasil no tempo da guerra e lembrou criticamente a vigilância montada na Baía da Guanabara, onde se temiam incursões mais ousadas dos submarinos alemães. Ele foi “um via de mastro” e compartilhou a sua experiência de sentinela:

Não sei como passou pelos beligerantes miolos de um oficial da Esquadra a ideia de colocar vigia no mastro do Belmonte, para observar a barra do Rio de Janeiro. Escolhido para o Belmonte porque o de mastro mais alto dentre os navios da Esquadra. A travanca de serviços de recuperação do navio já se findara. Guindaram-me, na segunda divisão, para o serviço de vigia de mastro. O inverno não tinha rival nos últimos vinte anos. Eu ficava longas horas gurupitado no mastro, costurado dentro de uma japona curta, tiritando de frio. Permanentemente o nevoeiro encobria as montanhas, os arredores e a barra a vigiar, ensombrado, inclusive, os navios que estavam a pequena distância do Belmonte, atracados no mesmo cais. A visibilidade tornava-se impossível sempre, mas permanecia o serviço, gelando os vigias, insensibilizando mãos, narinas, orelhas. Anestesiados pelo terrível frio daqueles dias, portava-me, cumprindo ordens, de binóculo embaciado, atentando se, por algum rasgo de ingenuidade “lá vinha algum submarino nazista” entrando pela barra do Rio de Janeiro, navegando à superfície.

Dê-se de barato que entrasse um submarino como queria o oficial da Esquadra. O vigia não o poderia ver a trezentos metros de distância. Mas, o vigia estava ali para ver o submarino, que “se safasse”, veria-o, precursor que era do radar. Acontecendo este absurdo, o vigia deveria avisar às autoridades, certamente para que um navio da Esquadra levantasse ferro cinco horas depois, quando houvesse acendido os fogos, para dar combate. Submarino paciente deveria ser, também, para não estragar tão genial plano. Sentinela perfeitamente habitada era a Fortaleza da Lage, postada na entrada da barra, em situação que, pelo raciocínio do dito oficial, nela encaharia o desprevenido submarino nazista. Nesta época, qualquer submarino imerso entraria na Baía de Guanabara e nela permaneceria quantos dias quisesse sem que a Marinha tivesse meios de localizá-los. Mas estávamos em guerra, e este serviço era importantíssimo, por cima de argumento, neblinas e senso de ridículo.³⁹⁴

A vida no alto do mastro em tempo de inverno era um verdadeiro martírio. Segundo João Palma Netto, “passar duas horas guruputado no mastro esmorecia-me o corpo, dava-me calafrios, regalava-me até a alma, irando-me na impotência de sustar tão absurdo serviço”. Ainda disse: “a gripe progredia, escumando dentro do peito, ajudada pela insensatez dos treinos puxados e apadrinhada pela navalha de frio que cortava no alto do mastro do Belmonte”.

Os militares do Exército incumbidos de vigiar a região litorânea do Brasil, aqui chamados de “soldados da praia”, também sofreram com as intempéries climáticas: calor, frio e umidade das praias nordestinas. Enquanto uma parte adquiriu infecções respiratórias variadas: resfriado, gripe, bronquite, pneumonia e tuberculose. Outra desenvolveu tensões psíquicas por temer um desembarque de inimigos nazifascistas nas praias. Os documentos da época apontam para a atuação militar da 1ª Bateria Independente, o 19º Batalhão de Caçadores, o 28º Batalhão de Caçadores e etc. Zé Peixe conviveu com os soldados que guarneceram o estado de Sergipe. “Quem veio guarnecer aqui a costa e o estado foi a Bateria do Rio Grande do Sul. Aí a Bateria veio pra cá para Aracaju. Aí ele, tinha aqueles caminhões. E aquele povo veio do Rio Grande do Sul, veio pro exército daqui. Eram os gaúchos. Iam pra costa dia e noite.”³⁹⁵ Zé Peixe, ao longo da entrevista, também reconheceu o papel dos homens da Capitania dos Portos, pois eles também prestaram importantes serviços na costa sergipana e fez questão de ser solidário aos seus antecessores, citando um a um: “Seu Pereira, Miguel, Rafael, João Torquato, Seu Francisco Barros, João Alves Cavalcante, Miguel Alves Cavalcante, Seu Valito. Eles saíam pelo litoral, não tinha hora para voltar”.³⁹⁶

Nos primeiros anos da década de 1940, interpretações reais ou fantasiosas surgiram e abalaram as bases estruturais de povoados, colônias de pescadores e cidades costeiras. A ameaça exterior se infiltrou no interior social, para depois responder as agressões navais

³⁹⁴ NETTO, João Palma, op. cit., 1983.

³⁹⁵ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE. 07 de abril de 2004.

³⁹⁶ Idem

“dentro para fora”, tornando-se uma via de mão dupla. Em virtude destas questões socioculturais, o antropólogo Marshall Sahlins, em seu livro *Ilhas da História*, alertou para a importância da “reprodução do acontecimento”. Conforme as suas análises, “um acontecimento não é simplesmente algo que acontece por si mesmo que como tal, ele tenha suas próprias razões de ser, foram de qualquer estrutura simbólica determinada”. E conclui: “um acontecimento torna-se acontecimento quando ele é interpretado. Ele somente adquire uma importância histórica se estiver adequado à estrutura cultural, e assimilado através dela”³⁹⁷

A Guerra do Atlântico sob a perspectiva dos latino-americanos coloca os historiadores diante de um amplo leque temático e que, por isso, requer a contribuição de novas pesquisas de diferentes ciências do conhecimento. O submarino alemão ainda navega nas narrativas históricas da memória coletiva. Seu Eliseu Timóteo, por exemplo, recordou da versatilidade dos inimigos escondidos debaixo d’água. Os nordestinos do litoral “sabiam o que era um submarino. Porque a história que se contava era que o submarino vinha por debaixo d’água. Era uma embarcação que andava por debaixo d’água. E de vez em quando ele subia, entendeu? Era o que o povo dizia”.³⁹⁸

4.1 – ESTADO DE GUERRA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

A ação beligerante do *U-507* foi a gota d’água para os brasileiros, pois a sua neutralidade³⁹⁹ foi torpedeada literalmente. Em resposta às sucessivas agressões navais e à inoperância do governo federal, imensas manifestações populares se formaram nas principais cidades do país, exigindo o desafrentamento imediato. Mesmo diante desse cenário de protestos, Getúlio Vargas estranhamente adia a decisão de entrar na guerra. Acreditava-se na época que tal postura se justificava pelas tensões internas entre os homens fortes do Estado Novo. De um lado, a ala germanófila (Eurico Dutra, Góis Monteiro e Filinto Müller), que se utilizou de artifícios variados para se manter a neutralidade. E de outro, o ministro Oswaldo Aranha, pró-Aliados, que viu sua posição fortalecida diante das agressões submarinas.

³⁹⁷ DOSSE, op. cit., p. 148.

³⁹⁸ Entrevista de Eliseu Timóteo realizada em Aracaju-SE, 28 de maio de 2005.

³⁹⁹ Convém esclarecer que o Brasil perdera a condição de neutralidade bem antes de agosto de 1942, e por vários motivos: 1 - ao permitir que uma nação beligerante erguesse bases aeronavais no nordeste; 2 - ao abastecer com víveres estratégicos a indústria dos Aliados; 3 - ao promover perseguição aos imigrantes taxados de eixistas; 4 - ao romper diplomaticamente com a Alemanha, a Itália e o Japão. Os sinais de guerra do Eixo para as autoridades brasileiras foram muitos, mas a população civil, que dependia da navegação a vapor, não foi devidamente informada dos riscos de empreender viagens pelo Atlântico Sul no tempo da Segunda Guerra Mundial.

Tanto em Salvador quanto em Aracaju se viu a formação: dos quebra-quebras nas casas e lojas comerciais dos estrangeiros; das passeatas nacionalistas dos estudantes; dos grandes comícios públicos; de grupos de perseguição aos adeptos do quinta-colonistas; enfim, da mobilização geral para a guerra. A ira de baianos, e sergipanos, era com a resistência do presidente Vargas em não declarar guerra. Tertuliano Azevedo, assim rememorou este momento de grande expectativa social: “a população brasileira se revoltou de tal ordem, de tal maneira, que começou a depredar tudo, a casa de italiano, de alemão”. E continua, “como o governo de Getúlio Vargas começou a demorar a declarar guerra à Alemanha e à Itália, nós fomos à rua exigir a declaração de guerra”.⁴⁰⁰ Exigir a materialização da vontade popular, em tempos de ditadura, era um paradoxo. Mais do que conseguir uma “declaração de guerra”, o ato de ir às ruas e formar imensas manifestações sociais também significou enfrentar o regime ditatorial e pensar em outros projetos políticos para o país. Na verdade, os brasileiros, especialmente os estudantes, queriam ter a história do país em suas mãos, dentro de valores democráticos emanados pela propaganda dos Aliados.

O presidente Getúlio Vargas não se fez de ouvidos moucos diante de tanta pressão popular. Em 22 de agosto de 1942, convocou uma reunião ministerial para avaliar os torpedeamentos navais na costa sergipana e baiana. Então, compareceram os ministros: o General Eurico Gaspar Dutra (Guerra), Almirante Guilhem (Marinha), Joaquim Pedro Salgado Filho (Aeronáutica), Alexandre Marcondes Filho (acumulando as pastas da Justiça e do Trabalho), Artur de Sousa Costa (Fazenda), Oswaldo Aranha (Exterior), General João de Mendonça (Viação), Gustavo Campanema (Educação) e Apolônio Sales (Agricultura). Ao término do encontro, designou-se Oswaldo Aranha, então Ministro das Relações Exteriores do Brasil, a apresentar oficialmente a posição do país. Então, um documento foi elaborado e destinado aos governos da Alemanha e da Itália. Eis seu conteúdo na íntegra:

A orientação pacifista da política internacional do Brasil manteve-o, até agora, afastado do conflito em que se debatem quase todas as nações inclusive deste hemisfério. Apesar das declarações de solidariedade americana, votadas na Oitava Conferência de Lima, e na Primeira, Segunda e Terceira Reuniões de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, efetuadas, respectivamente, no Panamá, 1939, em Havana, 1940, e no Rio de Janeiro, 1942, não variou o Governo brasileiro de atitude, embora houvesse sido, insolitamente, agredido o território dos Estados Unidos da América, por forças do Japão, seguindo-se o Estado de Guerra entre aquela República irmã e o Império agressor, a Alemanha e a Itália.

Entretanto a Declaração XV da segunda daquelas reuniões, consagrada pelos votos de todos os Estados da América, estabeleceu “Que todo atentado de um Estado não americano contra a integridade ou a inviolabilidade do território e contra a soberania ou independência política de um Estado americano será considerado como

⁴⁰⁰ Entrevista de Tertuliano Azevedo concedida ao programa Terra Serigy. Aracaju. 2010.

um ato de agressão ao Brasil, determinando a nossa participação no conflito e não a simples declaração de solidariedade com o agredido, seguido algum tempo depois, da interrupção das relações diplomáticas com os Estados agressores”.

Sem consideração para com essa atitude pacífica do Brasil e sob o pretexto de que precisava fazer guerra total à grande nação americana, a Alemanha (Itália) atacou e afundou, sem prévio aviso, diversas unidades navais mercantes brasileiras, que faziam viagens de comércio, navegando dentro dos limites do “mar continental”, fixados na Declaração XV do Panamá.

A esses atos de hostilidade, limitamo-nos a opor protestos diplomáticos tendentes a obter satisfações e justa indenização, reafirmando porém nesses documentos propósitos de manter o estado de paz. Maior prova não era possível da tolerância do Brasil e de suas intenções pacíficas. Ocorre, porém, que agora, com flagrante infração das normas de Direito Internacional e dos mais comezinhos princípios de humanidade, foram atacados, na costa brasileira, viajando em cabotagem, os vapores Baependi e Anibal Benévolo (do Lóide Brasileiro, Patrimônio Nacional), o Arará e o Araraquara (do Lóide Nacional S.A.) e o Itagiba (da Cia. Navegação Costeira), que transportavam passageiros, militares e civis, e mercadorias, para portos do Norte do país.

Não há como negar que a Alemanha (Itália) praticou contra o Brasil atos de guerra, criando uma situação de beligerância que somos forçados a reconhecer na defesa da nossa dignidade, da nossa soberania e da nossa segurança e da América. Em nome do Governo brasileiro, peço, Senhor Ministro, se digne Vossa Excelência levar esta declaração ao conhecimento do Governo alemão (italiano) para os devidos efeitos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.⁴⁰¹

A leitura deste documento evidencia um dos episódios mais dramáticos na história contemporânea do Brasil, pois revelou como a guerra veio das “águas sul-atlânticas” e expandiu-se para todo o “território nacional”. Ao comparar este documento escrito após a reunião ministerial com os produzidos pelos militares ainda sob o calor dos torpedeamentos navais, foi possível perceber que a morosidade de Getúlio Vargas em declarar guerra ao Eixo se justificava por várias razões. Primeiramente, pela “postura de cautela”, as Forças Armadas do Brasil abriram uma investigação pormenorizada dos sinistros. De forma prudente, o presidente aguardou as averiguações do IPM – Inquérito Policial Militar, um tipo de processo amplo e sumário, pelo qual as autoridades do Exército e da Marinha de Guerra investigaram os acontecimentos militares nas cidades de Aracaju, Salvador e Recife.

A agilidade para compreender os acontecimentos navais foi imediata. Então, vários atos e diligências foram empreendidos nestas localidades a fim de recolher o depoimento dos naufragos nos hospitais, hotéis e quartéis, visando apurar a realidade dos fatos. Até que ponto a pressa atrapalhou a conclusão das análises? Quais fatos mencionados pelos naufragos foram deixados de lado? Como o IPM teve um papel crucial na circulação da suspeita com os estadunidenses?

⁴⁰¹ ARANHA, Oswaldo. Declaração do Estado de Beligerância em todo o território nacional. Documento oficial. Rio de Janeiro. 22 de agosto de 1942.

Em segundo lugar, o Brasil não sabia qual a nação beligerante ousou invadir as suas águas territoriais e atacar a sua Marinha Mercante.⁴⁰² A desconfiança social não surtiu da concha do mistério, porque os brasileiros criaram várias versões. Contudo, o governo varguista sabia que a ordem de ataque partira do bloco beligerante do Eixo, restava apenas saber a “nacionalidade” dos agressores. No documento que anunciou o Estado de Beligerância em todo o território nacional, o ministro Oswaldo Aranha apresentou “três digressões” em seu texto, evidenciando esta dúvida: 1 - “(...) a *Alemanha (Itália)* atacou e afundou, sem prévio aviso, diversas unidades navais mercantes brasileiras” 2 - “Não há como negar que a *Alemanha (Itália)* praticou contra o *Brasil atos de guerra*,” 3 - “(...) levar esta declaração ao conhecimento do Governo *alemão (italiano)* para os devidos efeitos”.⁴⁰³ Então, foi o submarino alemão ou italiano que promoveu o maior ataque naval na história do Brasil?

Terceiro aspecto se justificava “pelo despreparo tecnológico do país”, afinal, de que maneira a Marinha de Guerra do Brasil faria frente aos mordenos submarinos alemães e italianos? Mais do que nunca, as Forças Armadas do Brasil precisavam da ajuda financeira, tecnológica e militar dos Estados Unidos. Graças à política de boa vizinhança e a crescente ameaça dos u-boats na orla da América do Sul, os norte-americanos ampliaram a sua área de atuação para toda a costa do Brasil. Há muito tempo, a espionagem alemã já acompanhava a aproximação secreta deles, e depois, escancarada publicamente, a tal ponto, que o Brasil era considerado pelos nazistas uma espécie de protetorado americano.

As sucessivas investidas dos inimigos navais e a oficialização da guerra incorporaram o litoral brasileiro ao Teatro de Operações Navais do Atlântico Sul, em outras palavras, recrudesciu-se ainda mais o campo de batalha na orla da América do Sul. Diante da crescente militarização costeira, urge entender de um lado como marinheiros, pilotos e militares brasileiros construíram uma memória coletiva sobre as agressões navais no Atlântico Sul. De outro, como as populações litorâneas do nordeste foram envolvidas nesta batalha naval. De uma margem à outra, as vivências dramáticas carregavam fortes marcas subjetivas e ajudaram a perceber como a guerra naval marcou direta e indiretamente a vida de milhares de brasileiros. À luz do pensamento benjaminiano, a emergência da guerra submarina alemã pode ser compreendida como algo de sobre-humano, desmedido, gigantesco, algo que lembra um processo vulcânico, uma erupção elementar. Uma onda colossal de vida, dirigida por uma

⁴⁰² Somente em 1972, os brasileiros tomaram conhecimento da nacionalidade do submarino agressor e das histórias dos torpedeamentos navais no litoral de Sergipe e da Bahia, graças às investigações do jornalista Mauro Santayana.

⁴⁰³ ARANHA, Oswaldo. Declaração do Estado de Beligerância em todo o território nacional. Documento oficial. Rio de Janeiro. 22 de agosto de 1942.

força dolorosa, coercitiva, unitária, transbordando sobre os campos de batalha, que hoje já se tornaram míticos, canalizada para tarefas que ultrapassam os limites do que hoje pode ser compreendido.

Diante deste cenário comprovadamente beligerante, as Forças Armadas do Brasil logo se preocuparam em salvaguardar a sua região costeira e dar continuidade à total mobilização total do país. Pela primeira vez na história do Brasil, as suas três forças (Marinha, Exército e Aeronáutica) agiram conjuntamente em operações defensivas, ofensivas e contraofensivas em suas águas territoriais. Ainda foi preciso criar entre os civis um “sistema de defesa passivo”: adoção do blecaute, racionamento de gêneros alimentícios, vigilância do mar, praias e estuários.

4.2 - AFINAL, O QUE É QUE O PORTO DA BAHIA TEM?

Se o “saliente nordestino” era apontado pelos militares estadunidenses como sendo uma área litorânea do Brasil cobiçada pelos alemães, e por isso, em caráter de urgência, precisava ser guarnecida. No entanto, o que se viu, de fato, nas hostilidades navais do *U-507*, foi que os submarinistas alemães tinham como referência costeira do Brasil, o “porto de Salvador e o seu mundo sul-atlântico circundante”. As águas abrigadas da Baía de Todos os Santos, tão cobiçadas no tempo colonial e imperial, voltaram a ser cenário de disputas entre os nautas estrangeiros e brasileiros, dessa vez, ao longo da Segunda Guerra Mundial.

A presença das tropas militares do Eixo no norte da África e, especialmente, a circulação dos seus navios de guerra pelo o litoral africano, mar das guianas, costa brasileira e platina fizeram a logística dos estadunidenses reconhecerem a possibilidade da Alemanha tramar uma investida bélica mais ousada na costa do Brasil. Então, a Comissão de Planejamento dos Estados Unidos sugeriu, em 1941, o deslocamento de um contingente militar para a América do Sul.

Nesta época, também foi assinada a Lei de Empréstimo e Arredamento (*Lend Lease*), aprovada pelo Congresso, que transformava os Estados Unidos no “Arsenal das Democracias”. Após ajudar militarmente a Grã-Bretanha, os estadunidenses estavam dispostos a ajudar qualquer país do globo que desejasse enfrentar as nações beligerantes do Eixo. Contudo, o caso do Brasil era singular, não era uma democracia e nem um governo fascista, e os seus mandatários inspiravam desconfianças.

Até que ponto seria seguro armar os brasileiros? O presidente Getúlio Vargas seria realmente um chefe de Estado confiável? O que pensar de parte do seu ministério que se declarava simpaticamente do Eixo? Não havia consenso entre as autoridades políticas e militares dos Estados Unidos, então a saída foi impor medidas mais severas, aprovar acordos com exigências mútuas e gradativas. Em 24 de julho de 1941, por exemplo, foi aprovado o regulamento da *Comissão Militar Mista Brasil - Estados Unidos*, que consistia em um tratado de defesa mútua. O Itamarati alertou ao governo varguista que este e outros acordos poderiam comprometer a neutralidade brasileira. Contudo, para a Marinha do Brasil, não havia inconveniência em ser depositado, em portos brasileiros, óleo combustível para os navios de guerra norte-americanos, tendo em vista não se tratava de uma nação beligerante.

Aparentemente de “passagem” pelos portos brasileiros, os militares estadunidenses se tornaram uma presença constante e marcante nas cidades litorâneas nos primeiros anos da década de 1940. Trouxeram novos hábitos e valores culturais. Estudaram a geografia costeira do Brasil e avaliaram as riquezas minerais do seu subsolo. Eram, notadamente, engenheiros e geólogos. Se por um lado eles se maravilharam com a paisagem tropical, por outro, assustaram-se com as condições de vida da população mais pobre. Nos anos de 1930 e 1940, a maioria dos litorâneos brasileiros não tinha acesso à infraestrutura básica (oferta de água encanada, rede de esgoto, pavimentação das ruas e luz elétrica) e nem a serviços públicos essenciais (como o escolar e o hospitalar).

A região leste⁴⁰⁴ do Brasil e costa leste dos Estados Unidos eram áreas simbólicas para ambos os países, lugares costeiros que marcaram o início da história colonial e, conseqüentemente, fizeram nascer identidades culturais distintas numa ponta à outra das Américas. Além disso, havia uma imensa disparidade socioeconômica entre elas. Mais do que fornecer armamento para as Forças Armadas do Brasil, ao se intitular o “Arsenal das Democracias”, os estadunidenses também promoveram vários programas sociais nas áreas de educação, profissionalização técnica e saúde para áreas mais carentes.

Outros países da América Latina, contudo, não viam com bons olhos qualquer forma de auxílio dos Estados Unidos. A intervenção militar do *Big Stick*, à luz da ideologia do monroísmo, ainda causavam ressentimentos entre alguns chefes de estado. Através da política do dólar, da forte propaganda hollywoodiana e das conferências diplomáticas, houve

⁴⁰⁴ As autoridades intelectuais, políticas e militares procuraram dividir o território do Brasil em regiões no tempo do Estado Novo. Sergipe e a Bahia, por exemplo, integravam a Região “Este” (1938-1943), em seguida, passou a denominá-la de Região “Leste”. Uma divisão regional decretada pelo governo varguista nos termos da Lei Nº 311, de 2 de março de 1938, para vigorar de 1944 a 1948. O Leste brasileiro envolvia os seguintes estados: Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

notadamente um esforço dos Estados Unidos em criar uma imagem de “bom vizinho”. Apesar de agirem com mais cautela, barganha e intrepidez, as repúblicas da América Latina tinham consciência das fragilidades de sua economia, até então, pautada no tripé: agrário-mineradora-exportadora.

Com as intensas batalhas na costa europeia e os naufrágios de navios americanos, negociar com as autoridades políticas dos Estados Unidos apresentava-se como a única solução para equilibrar as finanças da América Latina. Os militares brasileiros pressionavam o Presidente Vargas por armamentos, os agricultores queriam comercializar os seus produtos com o exterior e os estrategistas estadunidenses queriam o nordeste brasileiro. Afinal, “o Brasil era de importância crucial para sua política latino-americana em geral, para a defesa hemisférica, e para sua mobilização econômica”.⁴⁰⁵

Pressionado por todos os lados, Getúlio Vargas se viu jogado em um labirinto que não conseguiu atravessar. A astúcia política do presidente não soube tirar proveito, dessa vez, dos acontecimentos históricos e o Brasil era arrastado cada vez mais para o abismo. A guerra estava prestes a virar uma realidade para os brasileiros. Pela primeira vez, o Chefe da Nação se sentiu fragilizado e obrigado a ceder. Ao consultar a documentação da presidência, a historiadora Maria Celina Soares D’Araújo percebeu o clima de tensão da época. Afinal, como garantir a soberania nacional com tantos militares estrangeiros espalhados pelo litoral nordestino? Eis o que Vargas escreveu: “a concessão das bases do Nordeste foi por ele percebida como uma imposição: ou o Brasil cedia parte do seu território ou seria considerado inimigo dos Aliados”.⁴⁰⁶ Diante destas imposições, “o Brasil era, segundo Vargas, jogado em uma aventura que não escolhera e que não controlaria”.⁴⁰⁷

Esta imposição não agradou a maioria dos militares brasileiros. Contudo, sem presença de aviões e navios de guerra dos Estados Unidos, o Brasil não tinha como defender a sua costa dentro do Teatro de Operação do Atlântico Sul. Oficial do Exército da Reserva, o aracajuano Francisco Moura nos recebeu em sua casa e concedeu uma entrevista sobre a crescente militarização do litoral nordestino, onde participou da vigilância praiana. Prestou serviços militares no litoral da Bahia, Sergipe e Alagoas. Aproveitou a oportunidade para criticar a negligência das escolas em não abordar a realidade brasileira no tempo da guerra.

O Brasil não tinha condições de enfrentar a Alemanha. Veja o caso da Argentina, não entrou na guerra e o país ficou neutro, um país sem dono! Neutralidade é não ter

⁴⁰⁵ HILTON, op. cit., p. 241.

⁴⁰⁶ D’ARAÚJO, op. cit., p. 49.

⁴⁰⁷ Idem.

dono, então, era passe livre para os submarinos alemães entrarem lá né? O Brasil se aliou ao americano e foi pra Itália lutar, incorporado ao 5º exército americano que já estava lá, mas os outros países aqui da América do Sul, a princípio, ninguém quis entrar na guerra.

O Brasil tem história na Segunda Guerra Mundial, mas não se ensina direito isso nas escolas. Se você perguntar quem descobriu o Brasil em um grupo [de estudantes brasileiros], quem é que não responde: Pedro Álvares Cabral? Né assim? A primeira missa Brasil, todo mundo sabe! Então por que o Brasil na Segunda Guerra Mundial também o professor não conta essa história? Dos americanos empurrarem o Brasil para guerra? E não empurrou, melhor dizendo, foi negociada [a entrada do Brasil na guerra]. O americano chegou a dizer ao Presidente Getúlio, entendeu? Que se o Brasil não cedesse iria entrar em Fernando de Noronha e invadiria o nordeste. Dizia-se que tudo era para evitar que o alemão atingisse o Brasil.⁴⁰⁸

A maioria dos brasileiros visualiza a história da Segunda Guerra Mundial como uma realidade distante de sua vida social. Isto também é uma realidade dos livros didáticos. Contudo, entre os militares da reserva e os velhos litorâneos, que foram contemporâneos da Guerra do Atlântico, as memórias da guerra naval ainda são perceptíveis nas carcaças dos navios, no recolhimento dos salvados e nos cemitérios dos naufragos.

A costa do Brasil foi uma área sul-atlântica de intensos combates entre os aliados e o eixo. Após conseguir permissão para a instalação de bases aeronavais no nordeste, as autoridades estadunidenses procuraram um lugar para servir de sede para a Força do Atlântico Sul. Duas áreas costeiras do Brasil chamaram a atenção deles: Salvador e Recife. Com base na documentação analisada da época, o brasilianista Stanley E. Hilton, em seu livro *Suástica sobre o Brasil*, explicou o porquê dos Estados Unidos escolherem a capital pernambucana:

O governo Getúlio Vargas concordara em permitir que a Força do Atlântico Sul utilizasse os portos de Recife e Salvador para reparos e reabastecimento. Das duas cidades nordestinas, Recife era a mais importante. “Este porto é bem situado estrategicamente para operações na vizinhança de Cabo de São Roque, que é o mais vital ponto estratégico na região sul-americana”, o Almirante Jonas H Ingram escrevera. Salvador, ele reconhecia, era “muito superior a Recife em todos os sentidos como base naval, menos posição. A diferença de quatrocentas milhas em distância faz uma grande diferença”, explicou.⁴⁰⁹

Apesar de possuir notadamente melhores condições navais, o porto de Salvador foi eclipsado pelo o de Recife⁴¹⁰ dentro da avaliação logística dos militares estadunidenses. Além disso, a Bahia estava à margem do tão propagado “Saliente Nordestino”, uma área sul-

⁴⁰⁸ MOURA, Francisco. *Minha origem, minha vida*. Aracaju. 2006.

⁴⁰⁹ INGRAM, Jonas H. Relatório sobre a Área Equatorial, 4 setembro de 1941. In: MORISON, Samuel E. *History of United States Naval Operations in World War II*. Boston. 1948.

⁴¹⁰ Convém esclarecer ainda, que nesta época, 4 de setembro de 1941, tanto os Estados Unidos quanto o Brasil eram países neutros diante da Segunda Guerra Mundial. Isto significa dizer que os acordos bilaterais não criariam uma condição de beligerância. À época, era mais interessante se manter afastado operações militares. Contudo, bastaria um país romper a sua neutralidade que arrastaria o outro para a guerra.

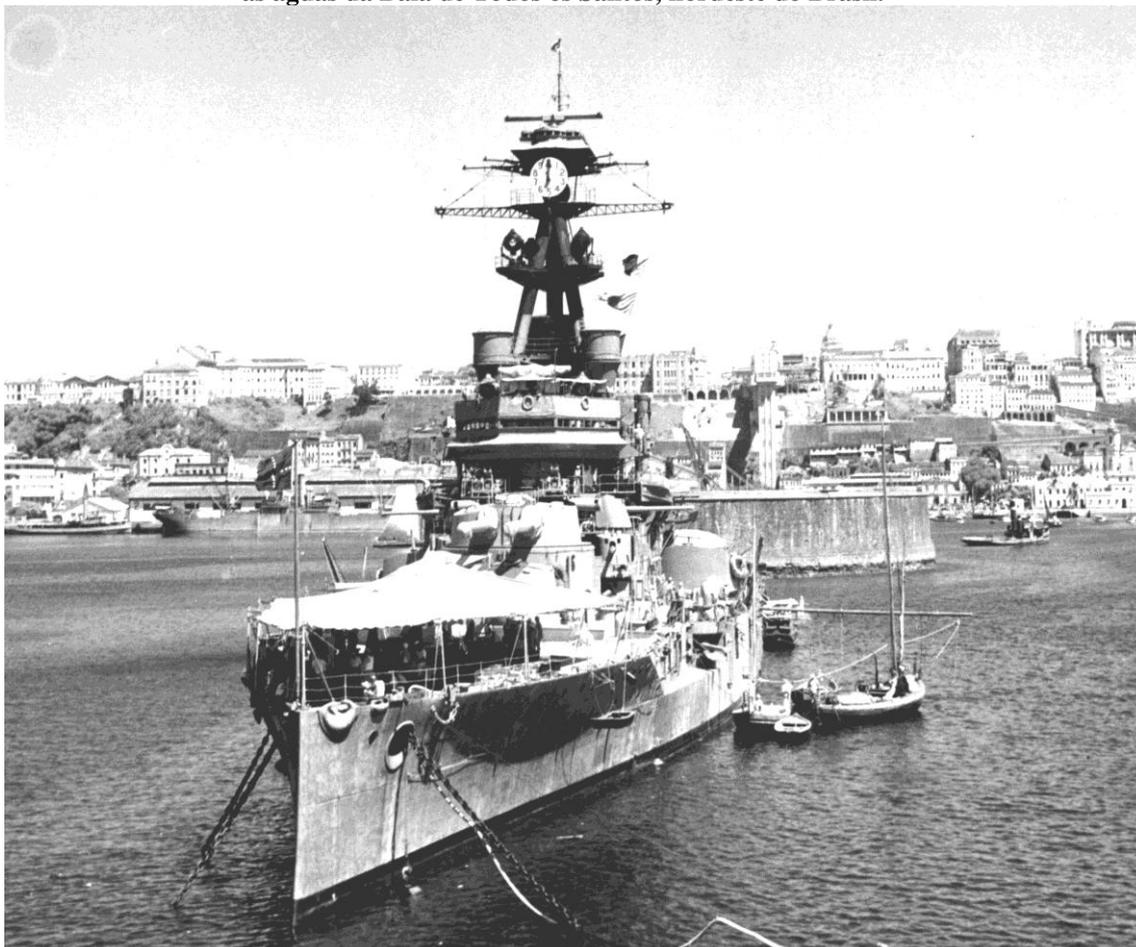
americana supostamente cobiçada pelas tropas nazifascistas, que poderiam vir da África, atravessar o Atlântico e atingir repentinamente sobre o nordeste do Brasil. Em virtude deste risco, os Estados Unidos ergueram, então, várias bases aeronavais nesta região. A 16 de janeiro de 1942, chegava ao Recife parte da Força-Tarefa N^o 3, da Marinha dos Estados Unidos, comandada pelo Contra-Almirante Jonas H. Ingram, incluindo o Cruzados USS *Menphis* e dois contratorpedeiros.

Muitos brasileiros, inclusive homens forte do Exército, não viam com bons olhos a grande presença de estrangeiros no território nacional. Foi preciso criar uma justificativa convincente para acalmar alguns ânimos nacionalistas. Então, criou-se a representação de “Trampolim para a Vitória”, bastante propagado pelo discurso nacionalista do DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda. As bases brasileiras serviriam à causa dos Aliados. Inúmeras vezes, o governo varguista declarou que os militares estadunidenses estariam ali de passagem, pois o foco deles eram as operações militares na África e na Europa. No entanto, eles também promoveram uma ampla cobertura aérea contra os submarinos e socorreram naufragos à deriva. Somava-se ainda, os víveres transportados através da via aérea, que eram imprescindíveis para a indústria bélica dos Estados.

Seria vergonhoso demais para as autoridades varguistas reconhecer publicamente que o Brasil não detinha de tecnologia militar para fazer frente às modernas embarcações dos inimigos. Se a sociedade brasileira tomasse conhecimento desta fragilidade militar, como as Forças Armadas do Brasil poderiam exigir coragem e mobilização? Como proteger a cidade de Salvador diante das ameaças advindas do mar? De maneira se deu o esforço de guerra na costa da Bahia? Enfim, quais as tecnologias navais disponibilizadas pelos Estados Unidos?

Com o avançar da Batalha do Atlântico para a costa do Brasil, a defesa principal do porto de Salvador cabia ao Encouraçado *Minas Gerais*, com a sua artilharia controlada em conjunto com as baterias do Exército, situada na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica. O referido navio de guerra permaneceu atracado junto ao molhe sul e próximo ao Forte de São Marcelo. Ali próximo, no Solar do Unhão, estava aquartelada a 4^a Companhia Regional de Fuzileiros Navais. Na verdade, o Encouraçado *Minas Gerais* funcionava como uma fortaleza flutuante e precisava estar pronto para revidar qualquer ataque do inimigo à Baía de Todos os Santos.

Figura 65 – Fotografia do Encouraçado *Minas Gerais* , protegendo as águas da Baía de Todos os Santos, nordeste do Brasil.⁴¹¹



O encouraçado Minas Gerais protegeu a cidade de Salvador no tempo da guerra submarina (1942 a 1945)

Para o Contra-Almirante Alberto de Lemos Basto, Comandante Naval do Leste, apenas um navio de guerra não dava conta de proteger o litoral, a cidade e os baianos. Além disso, a Marinha de Guerra estava materialmente despreparada, viu-se de repente na contingência de patrulhar o litoral da Bahia e de Sergipe, protegendo os navios mercantes que transportavam cargas e passageiros. Em 2 de março de 1942, enviou uma carta diretamente ao Presidente Getúlio Vargas, queixando-se desta situação. “Mais ou menos na época em que veio para cá o Minas Gerais, começou a formação, neste porto, de comboios destinados a Trindade. Com intervalos de cerca de oito dias, formaram-se e partiram comboios, de vinte a trinta navios. O porto não tem a menor proteção contra submarinos”.⁴¹² E concluiu de forma

⁴¹¹ Fotografia do encouraçado Minas Gerais. Serviço de Documentação Geral da Marinha do Brasil

⁴¹² GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit, 1985

taxativa, “os submarinos navegam em nossa costa há muito tempo. Quem tivesse dúvidas sobre isto deve tê-las perdido com os últimos torpedeamentos”.⁴¹³

Diante das queixas das autoridades civis e militares, o Comando Naval do Nordeste criou um pequeno ponto de apoio, com oficiais e cais de atracação para os caça-submarinos, que foi muito útil, e os estadunidenses, também instalaram, no cais do porto de Salvador, a Base Baker e, na bacia de evolução, circuitos para calibragem dos sistemas de desmagnetização. Os estadunidenses trouxeram para a Baía de Todos os Santos um dique flutuante, enorme e bem equipado, com autossuficiência garantida pela existência de caldeiras, cozinhas, alojamentos e até amamento antiaéreo. Após a rendição da Alemanha, o dique flutuante de Salvador seguiu para o Oriente, a fim de socorrer os navios de guerra norte-americanos, vítimas dos Kamikazes.⁴¹⁴

Em abril de 1943, os Monitores *Parnaíba* e *Paraguçu* foram movimentados de Mato Grosso para Salvador, por solicitação do Contra-Almirante Alberto Lemos Basto. Depois de sofrerem algumas modificações no Rio de Janeiro (em especial no armamento), ficaram em condições de operar na Baía de Todos os Santos. Aparelhos de radiogoniometria de alta frequência cruzavam as marcações com equipamentos modernos, a fim de localizar submarinos escondidos nas profundezas oceânicas.

No esforço coletivo de guerra, os marinheiros trabalhavam sem descanso, era uma missão após a outra. Por isso a grande incidência de moléstias nervosas e da estafa. Náufragos dos navios torpedeados e homens do mar com os nervos a flor da pele foram tratados no Hospital da Cruz Vermelha (depois transformado em Hospital Naval de Salvador).

A relação entre a logística militar e as operações de guerra na costa do Brasil foi de acertos, mas de erros também. De repente, o litoral do entorno do porto de Salvador que havia sido preterido, teve sua condição reavaliada. Graças à expansão da guerra dos u-boots, os estadunidenses foram obrigados a rever alguns posicionamentos estratégicos e a capital baiana passou a receber uma atenção especial da Força do Atlântico Sul. Ao longo dos anos de vigência da boa vizinhança, os militares brasileiros aperfeiçoaram a suas operações antissubmarino no Atlântico Sul, ajustaram-se às necessidades costeiras do país e às orientações emanadas pelos estadunidenses.

⁴¹³ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., 1985.

⁴¹⁴ Ibidem, p. 308.

Figura 66 – Fotografia da cidade de Salvador e o encouraçado *Minas Gerais*.⁴¹⁵



Defesa local de Salvador. O Encouraçado *Minas Gerais* amarrado junto ao molhe sul e próximo ao Forte de São Marcelo. No primeiro plano percebe-se a região portuária e comercial da capital baiana.

Sob a responsabilidade da Marinha de Guerra, foram organizados diversos comboios para a proteção dos navios mercantes na costa brasileira, tendo depois até Trindade. Do porto de Salvador chegaram e partiram vários comboios. Esta incumbência, cheia de perigos e sobressaltos, a Marinha de Guerra brasileira soube cumprir com determinação e galhardia. Especialmente o grupo caça-submarinos, que teve de guarnecer os SC (navios de madeira com apenas 33 metros e meio de comprimento, cuja alimentação da guarnição era só enlatados), com um suprimento de água por tripulante de um galão (menos de cinco litros) por dia, que também teria de servir para cozinhar, lavar louças etc. Esses navios, em setembro de 1942, foram substituídos pelos PCs, de 173 pés, os Caça-Ferro, tipo G (Guaporé, Gurupi etc), assim chamados para distinguirem-se dos Caça-Pau tipo J (Javari, Juruá etc.), melhorando um pouco a situação das guarnições. Caça-Pau e Caça-Ferro foram os apelidos dados a esses maiores por serem construídos de madeira ou ferro.⁴¹⁶

⁴¹⁵ Fotografia da região portuária de Salvador. Life Magazine. 1943.

⁴¹⁶ CAMPBELL, op. cit., pp. 63-64.

Vale assinalar, que todos os estados brasileiros, até mesmo os que não são banhados pelo mar, tiveram em seu território várias experiências políticas, militares, diplomáticas e sociais no tempo da Segunda Guerra Mundial, ainda que a opinião pública desconheça atualmente a maioria delas. A história dos soldados da borracha na Amazônia, os interesses imperialistas das nações europeias no Brasil central, praticamente todos os estados tiveram naufragos mortos pela ação submarina, os imigrantes taxados de eixistas que se esconderam no interior, dentre outros aspectos. Não há como negar que a Guerra do Atlântico envolveu a sociedade brasileira como um todo.

4.3 - A GUERRA AERONAVAL NA COSTA BAIANA E SERGIPANA

A Força Aérea Brasileira, à qual cabia desde a sua criação, a 20 de janeiro de 1941, o patrulhamento oceânico e a proteção aérea dos comboios, iniciou suas operações marítimas com o equipamento de que dispunha, incluindo aviões inadequados, armados apenas com bombas de emprego geral e raio de ação restrita. Mas tudo que podia voar e, de certo modo, combater os submarinos ou mantê-los mergulhados, foi posto no ar.⁴¹⁷

Em meio às adversidades, desenvolveu-se a arguta superação dos primeiros obstáculos. O convênio bilateral entre os Estados Unidos e o Brasil, ratificado em 23 de maio de 1942, representou um avanço político-militar para ambos os países, para as Américas e para o esforço de guerra dos aliados. Este documento foi fruto de várias negociações anteriores, desde o “Lend-Lease Act”, de 1º de setembro de 1941. Era a Lei de Empréstimo e Arredamento, pela qual os EUA cederiam ao Brasil U\$\$ 200 milhões em materiais, com um desconto de 65% sobre o valor real de cada item a ser cedido⁴¹⁸. E assim, formalizava-se uma parceria de estreita cooperação voltada para a segurança do Hemisfério Ocidental.

Mais do que armamentos e dinheiro, os norte-americanos também oportunizaram aos jovens do país - selecionados pelas forças brasileiras de terra, mar e ar – cursos e estágios no exterior visando o aprimoramento em atividades militares. À sombra da boa vizinhança, nasceu uma nova cultura militar nos quartéis do país. Convém salientar ainda que o governo brasileiro paulatinamente fez concessão de portos e aeroportos, antes mesmo, de firmar tais convênios. Concedeu à *Pan-American Airways*, por exemplo, após resistências iniciais, a autorização para voar diretamente de Belém ao Rio, via Barreiras, no oeste baiano,

⁴¹⁷ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio. Op. cit., p. 285.

⁴¹⁸ GASTALDONI, op. cit., p. 53.

encurtando em dois dias o tempo de viagem dos Estados Unidos e pondo um ponto final em oito meses de esforços intensos dos representantes da *Pan-American*.⁴¹⁹ Os esforços da diplomacia norte-americana visavam ocupar o lugar dos voos da Lufthansa e da LATI. Para os simpatizantes do Eixo dentro do governo varguista, tal liberação representava, na verdade, uma espécie de submissão injustificável aos EUA.

Com 25 bases espalhadas na costa do Brasil, os militares norte-americanos fizeram o que pode ser chamado de uma intervenção pesada, tornando o maior país sul-americano em uma espécie de “quartel-general” das principais operações aeronavais do Atlântico Sul. Os Estados Unidos enviaram para o Brasil a 4ª Frota Naval e a 16ª Esquadrilha da Força Aérea⁴²⁰. A FNNE foi subordinada à Quarta Esquadra, sendo chamada pelos americanos de Força-Tarefa 46⁴²¹ e coordenada pelo Almirante Jonas Howard Ingram (Comandante das Forças dos Estados Unidos no Atlântico Sul).

Dentre as bases aéreas do Brasil, a de Natal recebeu uma atenção especial dos militares norte-americanos e a revista *Em Guarda*⁴²² justificou as razões para isso:

Grande tem sido o desenvolvimento da rede de aeródromos em todo o território brasileiro. Mas, dentre todas as bases aéreas, nenhum é tão importante quanto à de Natal. A natureza plana do terreno em volta da cidade de Natal é excelente para a construção de campos de aterrissagem para os cargueiros aéreos e para a instrução prática dos pilotos. Por ser o ponto mais a oeste do continente sul-americano, Natal é o ponto de contato aéreo com a África, a 1 260 milhas de distância, com a Itália, com o Oriente-Próximo e o Extremo-Oriente, com a Pérsia, a Rússia e a Índia. Diariamente, aviões cargueiros e de guerra, que se dirigem para as frentes de combate, fazem parada em Natal para o reabastecimento de combustível e para repouso de suas guarnições, antes de iniciarem o voo através do Atlântico. Os aviões transportes chegam carregados de peças sobressalentes, de instrumentos, de medicamentos e plasma sanguíneo necessários aos exércitos em ultramar. Pelas bases brasileiras passaram aviões e os abastecimentos que contribuíram para a vitória dos aliados na África e para o seu subsequente controle da parte central do mediterrâneo. E do Brasil, outros aviões levantam voos com carregamentos de produtos destinados a abastecer as indústrias bélicas nos EE.UU.⁴²³

A Guerra do Pacífico cortou as principais fontes de borracha dos Estados Unidos. A carência de produtos (agropecuários, extrativistas e manufaturados) era imensa. Muitos desses

⁴¹⁹ Araújo a Young, Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1940. Pasta do Brasil (Brazil Folder) 3, Pan-American Archives (New York); Randolph Harrison, Rio de Janeiro, 29 de agosto de 1940, 832.20/220, N.A. In: McCANN JR, Frank D. op. cit., p 164.

⁴²⁰ SÁ, Xico. Arquivo exhibe guerra ignorada no Brasil. *Folha de São Paulo*. Segunda-feira, 29 de junho de 1998, p. 8.

⁴²¹ Forças Armadas. A Defesa Nacional - Estrutura Militar do Brasil. 22 de setembro de 2007. In: <http://defesabrasil.com/site/index.php/A-Estrutura-Militar-do-Brasil/Page-2.html>

⁴²² Para saber mais sobre a Revista *Em Guarda* ver: LOCASTRE, Aline Vanessa. *Projeção do Brasil para o pós-guerra: a “boa vizinhança” estadunidense no Brasil segundo a revista “Em Guarda” (1941-1945)*. Londrina, 2012. (Dissertação de Mestrado em História Social/UEL)

⁴²³ Cooperação Aérea em Natal. *Em Guarda – Para Defesa das Américas*. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/Business Publishers International Corporation of Filadélfia. Ano 3. Nº 6. 1944, p. 38.

produtos se encontravam facilmente no Brasil⁴²⁴, por esta razão, o maior país sul-americano era sempre retratado pelos militares norte-americanos como sendo “um pote de ouro” do outro lado do arco-íris, ou melhor, do outro extremo das Américas. Através da reportagem da Revista *Em Guarda*, pode-se perceber também que a base de Natal dialogava com várias frentes de combate. A África era apenas uma dentre as várias rotas aéreas estratégicas. Talvez, uma das funções mais significativas fosse carregar os aviões norte-americanos com víveres essenciais para a sua indústria bélica.

De 1942 a 1945, o Brasil recebeu 1.288 aviões dos Estados Unidos. Entre eles estavam bombardeiros e aviões de patrulha, capazes de rastrear uma ampla área oceânica em busca de submarinos, como o Catalina, o Hudson e o Ventura.⁴²⁵ O trabalho dos esquadrões sob o comando da Força Naval do Atlântico Sul provocou o afundamento de pelo menos 16 submarinos - 15 alemães e um italiano. Acredita-se que foram mortos nestas operações pelo menos 709 ditos “inimigos”. Junte-se a isso o fato de que tanto o número de submarinos alvejados quanto o de mortos podem ser maior, caso se leve em consideração que outros seis *u-boats* podem ter sido destruídos, mas ainda não se tem uma confirmação histórica.

As ações beligerantes antissubmarino na costa do Brasil se desenvolveram longe dos olhos dos civis. Por isso, não causa estranhamento a ignorância coletiva dos brasileiros em relação a tais acontecimentos aeronavais. Pensar a Segunda Guerra Mundial nas águas do Atlântico Sul requer uma análise da atuação de militares brasileiros e estadunidenses nas bordas sul-americanas e africanas. Os sucessivos ataques navais do *U-507* reverberaram no interior da Força Naval do Atlântico Sul, que teve que repensar a sua logística defensiva, ofensiva e contraofensiva. Antes se pensava que somente o saliente nordestino era uma área de risco extremo. Contudo, após agosto de 1942, ampliou-se o patrulhamento militar para o mar continental do Brasil.

Do Amapá até o Rio Grande do Sul, cada estado litorâneo do Brasil tem histórias atlânticas da guerra submarina a compartilhar. À época, era difícil precisar aonde os submarinistas alemães ou italianos voltariam a atacar, ainda mais dentro de uma área

⁴²⁴ “Quanto às matérias-primas, as minas do Brasil fornecerão ainda em maior quantidade, produtos estratégicos vitais, por isso que dispõe o país da quinta parte do manganês existente em todo o mundo; possui a metade do berilo, elemento importante para o enrijecimento de todos os metais; é rico em bauxita, usada na fabricação de alumínio para os aeroplanos, diamantes industriais, dos quais é a única fonte do continente; e é também o único exportador de titânio, próprio para a fabricação de ferramentas, assim, como é o único produtor no mundo, do quartzo de superior qualidade empregado na fabricação de rádios, de aparelhos reveladores de submarinos e aviões, de alça de mira e periscópios; óleo de mamona, para motores de grande velocidade; cânhamo, para cordas. Couros, de aplicação em aviões, tanques e navio; paina, para salva-vidas e crescente quantidade de borracha”. Revista *Em Guarda*, 1944.

⁴²⁵ O Vôo do Arará - A Primeira e Última Viagem do U-199 ao Rio de Janeiro. In: *Revista da Força Aérea*. Rio de Janeiro: *Action Editora*; N^o 1. Dez/Jan/Fev de 1996.

vastíssima do Atlântico Sul. De certo, Sergipe e Bahia precisavam reforçar a sua segurança costeira. Na mobilização aeronaval, os militares brasileiros aprenderam a manejar diversas armas modernas, a exemplo da tecnologia aeronáutica. Daí em diante, os aviadores nacionais não pararam de aprimorar as técnicas de pilotagem nos céus do Brasil. Embora ainda fosse tudo novo, o início da FEB foi marcado por superação, empenho e coragem.

Inserida brutalmente na Guerra do Atlântico, a cidade de Salvador recebeu investimentos federais e estadunidenses, visando proteger as águas da Baía de Todos os Santos, a costa atlântica do estado e fazer frente aos submarinos alemães ou italianos. Então, foi instalada uma base aérea responsável por guarnecer uma área costeira que se estendia do Arquipélago de Abrolhos até o través da foz do Rio São Francisco, havia torre de tráfego e radiofarol apenas em Salvador. Era precário o apoio logístico às operações de guerra, em termos de pouso, reabastecimento e radiocomunicação de alta frequência. Essas facilidades só existiam nos campos de pouso de Caravelas⁴²⁶ e Aracaju⁴²⁷, que não eram pavimentados, e onde o pouso noturno para o avião Hudson, deveria ser solicitado com antecedência, para que o encarregado do campo tivesse tempo de distribuir lampiões a querosene ao longo das laterais da pista em uso.

O piloto de patrulha Ivo Gastaldoni, em suas memórias, esclareceu que os “torpedeamentos navais” não se tratavam de “eventos bélicos isolados”, mas inseridos em um entendimento logístico mais amplo. Conforme as suas impressões militares:

A Base Aérea de Salvador, caçula do Nordeste, foi criada em novembro de 1942, justamente quando a campanha submarina começa a voltar-se para o mar territorial brasileiro. É que a guerra antissubmarino, atualizada por novas táticas, melhores equipamentos e modernas táticas, infernizava a vida dos submarinistas no lado

⁴²⁶ Entre Salvador e Caravelas havia uma distância de 555 quilômetros, não havia sequer um auxílio rádio para navegação aérea, nem mesmo uma simples radio-emissora comercial, uma rádio “broadcast” como se dizia na época. Para fazer uma avaliação das dificuldades que envolviam, por exemplo, uma cobertura aérea de comboio, prevista para ser iniciada no Arquipélago de Abrolhos, ali pelas seis horas da manhã, basta imaginar que a decolagem seria em torno das três e meia da madrugada e um voo noturno de duas horas sem qualquer contato rádio. Bota umas pinceladas de mau tempo nisso, retirando qualquer referência visual de solo, e dá para sentir o mal-estar, a inquietação e a ansiedade para encontrar Caravelas e dali prosseguir para Abrolhos. E se um motor começar a tossir ou trepidar no meio do caminho? Sabendo que as alternativas seriam Vitória ou Salvador? Haja coração. Aliás, encontrar mau tempo nas proximidades de Camamu e Maraú era tão comum que, sempre que me tocava fazer uma cobertura dessas, preferia me deslocar de véspera e pernoitar em Caravelas. Assim evitava acordar às três da matina e me poupava de um voo que, quando não era difícil, era pelo menos monótono e cansativo. Além disso, eu gostava da quietude e do verde de Caravelas. GASTALDONI, Ivo. *Memórias de um Piloto de Patrulha*. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph. 1997, p. 128-129.

⁴²⁷ Os aviões Hudson pousavam na pista não pavimentada do Campo do Anipum, sede do Aeroclube de Sergipe, situada à margem da estrada de rodagem, cerca de seis quilômetros do perímetro urbano de Aracaju. Os jovens pilotos do Aeroclube exerceram um importante papel na busca por navios, naufragos e destroços. Tanto que a sede recebeu a ilustre visita do ministro Salgado Filho, que inspecionou pessoalmente a esquadra de aviões civis. Hangares, oficina mecânica e aparelhagem de rádio estavam à disposição dos pilotos brasileiros e estrangeiros. O Aeroclube de Sergipe, fundado em 23 de outubro de 1939, teve como membros, os seguintes pilotos: Durval Maynard, José da Rocha Novais, Lindolfo Calazans, Valter Rezende, Walfredo Rezende, José Figueiredo Monte e Evandro Freire.

oriental do Atlântico, barrando-lhes inclusive as rotas de acesso e saída de suas bases. Completando o esforço direto, os ingleses realizam ações estratégicas contra os portos e estaleiros de submarinos, tudo de acordo com o prometido por Churchill em carta dirigida a Roosevelt. Nessa carta, diz o 1º Ministro que os ataques dos bombardeios estão obtendo resultados melhores que os esperados e que o plano de bloqueio do Golfo de Biscaia estava sendo reforçado com mais quatro esquadrões de patrulha. Dessa forma, continua Churchill, os submarinos serão perseguidos e atacados tanto de dia como à noite e aqueles que conseguirem furar o bloqueio serão obrigados a manter-se submersos, aumentando, assim, o seu tempo de aproximação e diminuindo o período de operação nas costas do Caribe e das Américas.

Essa enorme pressão do lado de lá do Atlântico fez com que os alemães repensassem suas prioridades e procurassem obter vitórias com menos perdas, resultando, daí, o direcionamento dos submarinos para áreas menos defendidas e a adoção da tática de reabastecê-los na própria área de operações.

Isto explica o afluxo de submarinos alemães ocorrido no lado de cá do Atlântico em dezembro de 1942. Nessa época a aviação de patrulha engatinhava e a Base Aérea de Salvador ainda não tinha recebido seus aviões.

Nana menos que quatorze grandes navios mercantes foram torpedeados e afundados, dezenas de naufragos vieram à costa brasileira ou foram recolhidos no oceano. Esses naufragos pertenciam aos seguintes navios estrangeiros: City of Cairo, Teesbank, Empire Hawk, Ripley, Ombilin, Scania, City of Bombay, Alcoa Rambler, Suez Star, East Wales, Observer, Oakbank, Dona Aurora e Queen City.⁴²⁸

Era muito mar sob a responsabilidade da Base Aérea de Salvador e a parte do TOM - Teatro de Operações, que lhe cabia defender e proteger, era muito maior do que a parte atribuída a qualquer outra base do nordeste. Enquanto a área de Recife ia do Rio São Francisco até a cidade de João Pessoa, estendendo por cerca de 420 quilômetros, a área de Salvador compreendia uma extensão de 910 quilômetros. Isto quer dizer que, mesmo sem considerar a maior movimentação de navios, haja vista os mercantes que navegavam apenas entre o Rio de Janeiro e Salvador, a área dos pilotos “baianos” exigiu um esforço sobre-humano, pois, enquanto um comboio gastava 62 horas para cruzá-la, esse mesmo comboio atravessava a área de Recife em apenas 28 horas. Portanto, durante a permanência de um comboio JT (Rio de Janeiro – Trindade) em sua área, Salvador deveria lançar pelo menos cinco missões de cobertura aérea e duas missões de varredura ofensiva, enquanto que, para o mesmo tipo de proteção, Recife lançaria apenas duas coberturas e uma varredura.

Pouco a pouco, as operações militares da jovem Base Aérea de Salvador ocupavam as principais páginas dos jornais do Brasil e até as agências internacionais se interessavam em saber o que os submarinistas alemães ou italianos faziam na costa da Bahia. Era 7 de abril de 1943, cidade do Rio de Janeiro. Salgado Filho, então ministro da Aeronáutica, tinha um pronunciamento urgente para a imprensa brasileira. Em virtude disso, reuniram-se em seu gabinete os jornalistas cariocas, os representantes das agências telegráficas estrangeiras e

⁴²⁸ GASTALDONI, op. cit., 1997.

outros correspondentes. Eufórico, o ministro civil relatou “o grande feito da FAB – Força Aérea Brasileira”⁴²⁹: a destruição de um submarino alemão no litoral de Sergipe.

Esta operação de ataque aéreo ocorreu no dia 5 de abril de 1943, às 10 horas e 55 minutos da manhã. As honrarias deste feito se voltaram para o avião *Lock-heed A-28 Hudson*, do Segundo Grupo de Bombardeio de Salvador-BA, pilotado pelo Primeiro-Tenente-Aviador Ivo Castaldoni, tendo ainda como tripulantes os sargentos Ângelo e Sousa, e mais dois praças. O Hudson surpreendeu o submarino inimigo a 60 milhas do litoral, ao largo de Aracaju. Quatro bombas de profundidade enquadraram o alvo, mas nada se soube de forma concreta dos seus resultados.⁴³⁰

Convidei-os a virem ao meu gabinete sem pretender que esta nossa palestra tenha o caráter de uma entrevista. Bem sei que os princípios táticos mandam guardar reserva do que lhes vou dizer. Entretanto, sinto que a opinião pública se rejubilará num justo desafogo, com o que ocorreu e por isto não devo silenciar, no caso presente, e excepcionalmente revelarei sem guardar tempo necessário.⁴³¹

De acordo com os detalhes narrados pelo ministro Salgado Filho, o submarino inimigo foi alvejado mais precisamente a 11° e 25’’ de latitude sul, 36° e 27’’ longitude oeste, ao largo da barra de Estância, Sergipe. O sinistro se desenrolou numa área sul-atlântica, próximo à foz do Rio Real, onde justamente os *u-boats* caçaram os navios mercantes na costa do Brasil. Mais do que bombardear um submarino, havia uma questão política por trás deste pronunciamento oficial, o governo brasileiro por meio dos aviões militares da Aeronáutica começava, por um lado, a contra-atacar os inimigos, e, por outro, exaltar os feitos heroicos dos pilotos brasileiros, e assim, tinha-se informações para alimentar a propaganda varguista. O jornal *Correio de Aracaju* reproduziu a nota emitida pelo DIP, onde se pode perceber o diálogo entre o referido ministro e os jornalistas ali presentes. Eis um trecho:

Ignora se há sobreviventes do barco afundado. Podia apenas adiantar que os destroços vieram à tona, inclusive três salva-vidas. O submarino emergiu para atacar um cargueiro, quando a sua torre foi avistada pelo avião da FAB, que sobre ele lançou quanto bombas, fazendo-o explodir. Um dos presentes indaga quantos submersíveis já foram afundados até agora pela FAB? “-Sete”, respondeu o ministro Salgado Filho. Outros afundamentos já foram anunciados pelo Almirante Ingram, mas esses escapam ao nosso setor. Falo somente pela FAB.⁴³²

⁴²⁹ A Força Aérea Brasileira, criada em 1941, resultante da fusão da Aviação Militar com a Aviação Naval, achava-se em fase de organização e integração, mas parte dela foi destinada à tarefa eminentemente marítima do patrulhamento oceânico e cobertura de comboios. Esta tarefa teve início ainda antes do nosso reconhecimento do Estado de Guerra, durante a fase de neutralidade brasileira. Empregou a FAB todos os tipos de aviões disponíveis, mesmo deficientes em equipamento ou armamento apropriados. Depois operou em conjunto com a Aviação Naval norte-americana, no denominado Agrupamento de Aviões de Adaptação, até dispor dos seus próprios Grupos de Patrulha e Bombardeio, constituídos por aviões modernos: Ventura, Harpoon, Hudson e Catalina. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio. Op. cit., p. 382.

⁴³⁰ Idem.

⁴³¹ Idem.

⁴³² Correio de Aracaju. Aracaju-SE, 8 de abril de 1943.

A guerra dos marinheiros ou pilotos era a mesma guerra para todo brasileiro. Dos céus veio literalmente a resposta às agressões navais sofridas em agosto de 1942. Contudo, a maioria dos civis não tinha conhecimento das operações de guerra em águas abertas. Tanto que o jornalista inquiriu ao ministro varguista quantos submersíveis foram afundados pela FAB? Ele respondeu exageradamente “sete”. A historiografia militar não reconhece tais dados, aliás, pesquisadores questionam ainda hoje se este *u-boat* realmente foi atingido destruído pelo Hudson ou se evadiu dali. No entanto, a forma como o ministro Salgado Filho conduziu o pronunciamento revelava mais uma preocupação em alardear feitos heroicos ao estilo do Estado Novo.

Outro detalhe curioso da entrevista foi perceber que os aviões de patrulha pilotados por brasileiros e estadunidenses pareciam viver em mundos paralelos embora atuassem numa mesma região costeira. Apesar de os Estados Unidos fornecerem recursos materiais, técnicos e humanos indispensáveis para a modernização da FAB, ainda havia muros erguidos dentro das bases. Tanto que o ministro Salgado Filho foi taxativo ao dizer: “outros afundamentos já foram anunciados pelo Vice-Almirante Jonas Howard Ingram, mas esses escapam ao nosso setor. Falo somente pela FAB”. Vale assinalar que a resposta do ministro estava em total sintonia com o que foi acordado logo após o Brasil entrar na guerra. Oficiais superiores das forças naval, aérea e terrestre no nordeste reuniram-se com o Almirante Ingram. Concordaram em que a defesa naval era prioritária; a Marinha do Brasil atuaria sob o comando de Ingram; a Força Aérea atuaria independente, mas em coordenação com os planos de operações conjuntas da Quarta Frota; o Exército estabeleceria a defesa do litoral e, numa emergência, todas cooperariam integralmente.⁴³³

Os pilotos de patrulha do “Teatro de Operações do Nordeste Brasileiro”, fosse estrangeiro ou da FAB, que relataram via rádio o avistamento de um submarino inimigo, seguido pelo lançamento de cargas de profundidades, tinham que prestar esclarecimentos detalhados do sinistro aos observadores americanos. Por isso, o primeiro-tenente Ivo Gastaldoni foi convocado a comparecer na cidade do Recife, “para interrogatório no Quartel General da Força do Atlântico Sul. Após passar pelo Brigadeiro Eduardo Gomes”, diz ele,

⁴³³ McCANN JR, op. cit, p. 235.

“fui levado para outra sala, onde teve lugar o interrogatório conduzido por dois oficiais da Marinha norte-americana”.⁴³⁴

Quando o piloto Ivo Gastaldoni regressou à base aérea de Salvador, na Bahia, vários repórteres locais o aguardavam. Afinal, as publicações na imprensa escrita e os programas radiofônicos locais o qualificaram como “piloto excepcional”. Ele relatou em detalhes como se deu a operação militar que levou a pique o inimigo na costa de Sergipe. Conforme as suas palavras publicadas no *Correio de Aracaju*:

Voamos em serviço de patrulhamento a dois mil e quinhentos pés de altura, quando fui informado pelo observador que havia algo debaixo da asa direita do aparelho. Constando a veracidade da informação mergulhei para investigar, então, eu e toda a equipe vimos o submarino, cuja identificação dada à rapidez da ação não pude imediatamente verificar. Estava claro, entretanto, que se tratava de submarino inimigo. Manobrei para atacar e como talvez não tivesse tempo para repetir o ataque lancei sobre o submarino toda a carga de bomba. Eram quatro bombas de profundidade com o peso total de oitocentas libras. Não posso precisar a distância em que as bombas caíram, mas os círculos, formados pelo deslocamento da água envolveram todo submarino. Dentro desse círculo de espuma vi o corsário se deslocando para a esquerda da mesma profundidade, deixando toda a silhueta a mostra no espaço de um minuto. Depois subiu mais um pouco como que procurando salvar-se para em seguida afundar-se e não voltar mais à tona, deixando no local grande quantidade de óleo estendida por uns quatrocentos metros, além dos destroços que avistamos como pedaços de madeira e três salva-vidas. O tenente Ivo fez essa narração com absoluta seriedade, como se seu feito não tivesse revelado mais um herói da FAB. Prosseguindo disse: - Não enxerguei sobreviventes. Eu mesmo joguei a carga de bombas. O entusiasmo a bordo do avião foi indiscutível. Todos davam “viva ao Brasil!” Havíamos feito alguma coisa pela nossa pátria, vingando ao mesmo tempo o afundamento de nossos navios desarmados. Foi um momento que nunca esquecerei. Foi notável a extraordinária calma que se manteve com o posto de comunicação constante, com a base e outros aviões logo mandados ao local. Da altura em que mergulhei o aparelho, descemos com velocidade superior a quatrocentos quilômetros por hora, gastando o percurso de quarenta segundos. O afundamento deu-se exatamente às dez horas e 55 minutos da manhã. O tenente Ivo informa a seguir que a torre do submarino parecia branca o eu isso talvez constituía novo sistema de camuflagem dos submarinos do Eixo. Finalizando as suas declarações – informou que os destroços do submarino estão dando nas praias de Sergipe, tendo os pescadores encontrados salva-vidas e outros objetos.⁴³⁵

Para fugir do assédio dos jornalistas brasileiros e estrangeiros, o primeiro-tenente Ivo Gastaldoni foi destacado para Aracaju, “onde ficaria dois dias com o NA-18, colaborando nas buscas que estavam sendo feitas pela nossa Marinha. Fiz vários voos sobre o mar, e sempre que via alguma coisa flutuando, circulava no local, voava até o navio da Marinha e regressava ao local”. Tais objetos na flor d’água indicavam algum naufrágio, “dava para notar que tais coisas estavam se aproximando da costa. Alguns dias depois, recebeu-se mensagem

⁴³⁴ GASTALDONI, Ivo apud PINTO, Lenine. *NATAL, USA – II Guerra Mundial: a participação do Brasil no Teatro de Operações do Atlântico Sul*. Natal: RN/ECONÔMICO EMPRESA JORNALÍSTICA LTDA. 1995, p. 106.

⁴³⁵ Como o Tenente Ivo afundou o submarino do Eixo? Depoimento, in: *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 9 de abril de 1943.

informando que o caça-submarino *Gurupi* havia recolhido destroços que, provavelmente, procediam do submarino alvejado⁴³⁶. E por fim, o veredito-final que o Hudson atingiu o submarino alemão foi dado presidente do Aeroclube de Sergipe, o piloto Walter Batista, “em carta documentada com fotografias, informou que alguns corpos dilacerados por peixes tinham dado à praia e estavam sendo sepultados na areia”.⁴³⁷

Nas imediações da foz do Rio Real, alguns ribeirinhos ainda se recordaram da circulação de aviões de guerra nos anos de 1940. À época, foi promovida uma verdadeira caçada aos *u-boats*. João Martins do Nascimento, morador do povoado Pontal, município de Indiaroba/SE, recebeu-nos em sua casa, à beira do Rio Real, região fronteiriça entre Sergipe e Bahia. Ele rememorou o tempo em que as “fortalezas voadoras” jogavam cargas de profundidade sobre o submarino alemão e que as detonações eram ouvidas pelos moradores de Pontal, deixando todos apreensivos.

A foz do Rio Real é um lugar emblemático no tempo da Segunda Guerra Mundial. Se por um lado, nesta região sul-atlântica irrompeu a guerra submarina alemã contra os navios brasileiros. Por outro, os aviões de guerra aperfeiçoaram as ações antissubmarino e os pilotos brasileiros puderam revidar a agressão naval sofrida em 1943. Era um estrondo atrás do outro, uma infernal chuva de bombas, que foi rememorada com sons onomatopéicos por João Martins do Nascimento:

“Você sabe quem evitou a guerra aqui [na costa de Sergipe]? Quem acabou com o movimento do submarino aqui? Um avião de guerra, parecido com um charutão. Não vi, mas ouvi tiroteio por cima da barra, tra tra tra tra tra tra [faz som de tiros sucessivos como se fosse de uma metralhadora]. Dava tiro como o diacho. A gente ouvindo e ele dava descarga [sobre o submarino]. Tum! Tum! Tum! Tum! Eles deram o nome de Fortalezas Voadoras dos americanos (...) Os alemães tomaram medo viu!? Tomaram medo porque ainda chegou a notícia dizendo: - Olhe a Fortaleza Voadora em tal parte botou o submarino a pique. Tal parte assim afundou outro. Aí aquilo foi diminuindo, diminuindo, diminuindo, diminuindo. A guerra foi se retirando das nossas águas, se retirando, se retirando (...). Graças a Deus que a guerra acabou”.⁴³⁸

As águias estadunidenses caçaram e destruíram vários lobos germânicos nos trópicos do Brasil. A Esquadra Aérea Americana exerceu papel relevante no treinamento dos pilotos brasileiros, em modernos aviões de patrulha para a guerra antissubmarino e cobertura aérea de comboios a USBATU (*United States-Brasil Air Training Unit*), unidade de treinamento organizada pelos americanos na base aérea de Parnamirim-Natal a eles cedida pelo Brasil. Ela

⁴³⁶ GASTALDONI, op. cit., p.144.

⁴³⁷ Idem, p.145.

⁴³⁸ João Martins do Nascimento, entrevistado no povoado Pontal, Indiaroba-SE, em 7 de julho de 2005.

instruiu em 3 turmas, 36 oficiais aviadores e 54 sargentos que constituíram unidades de patrulha da 2ª Zona Aérea. O curso durava seis semanas, seguido de estágio prático em aviões americanos. Estas equipes integraram no Recife o 1º Grupo de Bombardeio Médio equipado com 14 aviões PV-I Ventura recebidos, em 30 de março de 1944, e que ali substituiu esquadrão americano. No Recife estagiaram equipes do 4º Grupo de Fortaleza que foi equipado com aviões Lockheed Hudson que logo substituíram os americanos. O 3º Grupo de Salvador, depois de instruído pelo grupo do Recife, foi também equipado com os modernos PV-2 Ventura e logo substituiu os americanos.⁴³⁹

De certo, houve a necessidade de reconfiguração do sistema defensivo da costa do Brasil após os ataques navais do *U-507*. Um dos seus trechos mais icônicos se estendia da Foz do Rio São Francisco, em Sergipe, até a região de Ilhéus, ao sul da Bahia. Como já foi dito, a patrulha ostensiva desta região leste esteve sob a responsabilidade das forças aliadas instaladas na base de Salvador. De onde decolavam e aterrissavam aviões de guerra. Tanto os pilotos estadunidenses quanto os brasileiros participaram de várias operações, que foram amplamente documentadas. Nos arquivos dos Estados Unidos, por exemplo, encontram-se preservadas informações históricas: 1 - cartografias do Atlântico Sul, com destaque para o saliente nordestino; 2 - relatórios dos pilotos; 3 - fotografias dos *u-boats*, dos prisioneiros de guerra, do cotidiano nas bases aéreas na costa do Brasil, etc; 4 - Correspondências, ofícios, fichas, dentre outros.

Uma das histórias mais emblemática aconteceu 16 de maio de 1943. Antes do nascer do sol, o avião de patrulha V74-P-2 decolou da base de Aratu. Naquele dia, deveria sobrevoar o setor⁴⁴⁰ 040 a 080, ao largo da costa leste do Brasil, à distância de 200 milhas⁴⁴¹. Após decolar, percebeu em seu campo de visão, o tempo carregado de nuvens, com chuvas leves e visibilidade⁴⁴² variável entre 2 a 10 milhas ou 3,7 a 18,5 Km. O clima melhorou a nordeste⁴⁴³, céu mais límpido após 40 minutos de voo, resultando em teto⁴⁴⁴ de 2 500 pés⁴⁴⁵, cúmulos com

⁴³⁹ BENTO, Cláudio Moreira. *Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Sd.

⁴⁴⁰ Setor ou setores, no jargão da aviação militar, geralmente, eram espaços designados por os números ou letras, que representavam as áreas costeiras do Brasil.

⁴⁴¹ 1 milha náutica = 1,852 Km. Convém esclarecer que quando se refere às milhas no mundo da aviação, a milha náutica tem a quantidade igual à milha marítima.

⁴⁴² Visibilidade = distância horizontal partindo da aeronave até o ponto mais longe visível. Nesse caso pode ser nuvens, nevoeiro, fumaça ou qualquer coisa quando se referia à meteorologia.

⁴⁴³ Setor nordeste da base a qual o piloto relata. Nesse caso, usa-se a bússola como referência, ou seja, ente 0 a 90 graus em relação à mesma.

⁴⁴⁴ Teto = distância vertical medida em pés entre o solo e a base da nuvem mais baixa em um setor qualquer designado.

⁴⁴⁵ 1 Pé ou *Feet* seria o equivalente a 0,30 metros ou ainda, 1 metro = 3,28 pés.

cúmulo-nimbos dispersas, visibilidade entre 35 e 40 milhas (64 e 74 Km), vento real⁴⁴⁶ de 120 graus, de 8 a 10 nós (14-18 km/h).

Como o tempo melhorou, a altitude⁴⁴⁷ de busca foi elevada de 500 pés para 2 500, em patrulha mesmo em base de nuvem. Tudo transcorria calmamente até o outro tripulante identificado como “1351 FOOTE, R.F., AMM3C”, que estava, no momento, na janela do Operador de Radar reportou um ponto a estibordo, mas precisamente a 45 milhas ou 83 km. De acordo com o relatório do comandante do avião de patrulha:

Eu primeiramente dirigi meu olhar para o bombordo, percebendo a indicação de terra, e, então, eu olhei mais adiante. Cerca de 2 ou 3 segundos se passaram até que eu vi um rastro branco de navio à distância de aproximadamente 15 milhas ou 27 km. Após uma investigação mais cuidadosa, com binóculos, um submarino foi revelado, com as plataformas inundadas, a cerca de 12 nós ou 22 km/h.⁴⁴⁸

A quilha do U-128 cortava as águas da costa baiana, deixando esteira branca em sua trajetória. Codificada como “operação 1353”, esta ação antissubmarino foi uma verdadeira caçada da águia americana contra o lobo germânico. Primeiramente, o piloto alterou a proa da aeronave para 17 graus a esquerda, curso base da mudança de vento real de 042. Já o submarino se localizava sob o curso de aproximadamente a 35-40 graus real. A operação executou-se fora do sol e em ângulo-alvo de cerca de 190 graus em relação ao curso do submarino, ou seja, águia e lobo estavam em proas opostas.

Este encontro beligerante requer alguns questionamentos. Por que o referido *u-boat* navegava à superfície com o dia claro? Por ventura estaria com algum problema técnico em seus equipamentos internos? Ou queria ganhar mais velocidade na linha d’água? Estaria sua tripulação exausta com as missões transoceânicas? Com as plataformas inundadas e a crista das ondas batendo rente à torre, o navio talvez quisesse fugir dos sensores, pois sabiam que o nordeste brasileiro estava à sombra dos Estados Unidos.

O rastro branco deixado pelo *u-boat* poderia não ser percebido à distância pelos navios de guerra, mas do alto foi facilmente notado. De onde, os pilotos de patrulha já avaliavam o comportamento da embarcação inimiga, tanto que eles registraram no relatório militar:

⁴⁴⁶ Vento real significa que a declinação magnética da terra nesse caso foi desconsiderada. Antigamente usava-se o vento real como magnético, hoje em dia normalmente se usa o vento magnético. A declinação magnética existe devido ao campo magnético da terra e é variável a depender de onde a aeronave se encontra. A declinação magnética em Aracaju é de 23 graus para menos. Nesse caso o vento magnético seria de 97 graus. A velocidade dos ventos sempre são medidas em nós ou *knots*. 1 knot = 1,852 km/h ou 1 milha náutica/h.

⁴⁴⁷ Distância vertical entre o nível do mar até a aeronave estadunidense, considerando os efeitos barométricos da atmosfera.

⁴⁴⁸ “Ação antissubmarino na costa de Sergipe” disponível no site: <http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm> acessado as 1:34 27/06/2015

“durante a operação, pareceu-me que o *u-boat* havia, em algum momento antes de ser visto, decidido submergir, uma vez que ele já estava em um lento processo de submersão”.⁴⁴⁹

Diante de tal situação, os pilotos resolveram agir imediatamente, antes que ele evadisse. Aumentou-se a velocidade do avião para 180 nós ou 333Km/h, utilizando-se 45’ M.P.⁴⁵⁰ e 2450 RPM’s (rotações por minutos). Todos os postos estavam prontos para o ataque. De acordo com a percepção do piloto, “a aproximação ocorria muito, muito lentamente e, em algum ponto, parecia que nós chegaríamos ao local no momento em que a torre de comando desapareceria”. E continuou, “foi quando, a aproximadamente 1 milha [1,8 km] de distância, o *u-boat* foi visto desaparecendo, deixando um redemoinho estimado em 75-100 pés ou 246-328 metro de diâmetro”.⁴⁵¹

As forças antissubmarinas agiram imediatamente, então perto do meio dia, uma chuva de bombas foi lançada sobre a região do redemoinho. Seis DCs⁴⁵² MK 44 (modelo da ogiva) foram lançados, altitude de lançamento de 50 pés (15 metros), velocidade aerodinâmica indicada de 165 knots⁴⁵³ (305 km/h), configurações do Intervalômetro⁴⁵⁴ a 180 nós, 75 pés. Espaçamento das bombas, observado pelo Capitão do Avião na meia-nau a bombordo: bomba Nº 1, a 65 pés ou 19 metros de distância da borda do redemoinho, a segunda bomba a cerca 20 a 25 pés ou 6 a 7 metros de distância da borda, a Nº 3 e a Nº 4 levemente à borda estibordo do redemoinho, próximo ao ponto de submersão do submarino. Os pontos de entrada dos Nºs 5 e 6 não foram observados, devido à obstrução pela empenagem⁴⁵⁵.

Uma curva acentuada a estibordo foi realizada e a altitude aumentou para 1200 pés ou 365 metros. Uma mancha da bomba, de profundidade regular, foi observada, na cor marrom, com flâmulas azuis e verdes. A dispersão da mancha foi marcada pelo deslocamento definitivo a estibordo, na direção leste. No segundo círculo, um objeto grande, com cerca de 100 pés ou 30 metros de comprimento e 25 pés ou 7 metros de largura, na cor marrom escuro, foi avistado a cerca de 100 jardas ou 91 metros de distância do local onde a bomba explodiu;

⁴⁴⁹ Ação antissubmarino na costa de Sergipe disponível no site: <http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm> acessado as 1:34 27/06/2015

⁴⁵⁰ 45 polegadas de pressão de admissão. Isso refere-se tanto de potência que está sendo usado no momento. Nesse caso o manômetro mede a pressão. MP: *Manifold Pressure* ou pressão de admissão.

⁴⁵¹ Ação antissubmarino na costa da Bahia e Sergipe disponível no site: <http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm> acessado as 1:34 27/06/2015

⁴⁵² DC: *Depth Charge*, ou seja, carga de profundidade.

⁴⁵³ Velocidade aerodinâmica indicada é a o que o próprio nome diz. É a velocidade que está sendo marcada no velocímetro do avião, a qual é medida por tubos instalados na proa da aeronave.

⁴⁵⁴ Dispositivo usado para sincronizar intervalos de tempo ou distância. Nesse caso, o dispositivo foi configurado para lança as bombas de 75 em 75 pés ou 22 em 22 metros.

⁴⁵⁵ Empenagem ou cone de cauda é o conjunto de comandos verticais e direcionais localizados na parte traseira da aeronave.

o objeto ou mancha não pôde ser identificado. Nenhuma ação evasiva do lobo foi notada, logo os pilotos acreditavam que o submarino não percebeu a aproximação deles.

Então regressaram à base de Aratu, na grande Salvador. Contudo a adrenalina da ação ainda estava na mente dos norte-americanos. “Eu vasculhei a área, mas não consegui ver sinais de destruição. Então aterrissei, após marcar o local com uma mancha bronze, e corrigi a posição de ataque. Realizei a operação por uma hora e meia antes de retornar para a base às 17:35 Peter”⁴⁵⁶. A operação militar foi avaliada como um tremendo malogro, embora o submersível aparentasse estar avariado e ainda à solta na costa leste do Brasil. O patrulhamento da área continuou, diante e noite, de forma ininterrupta. Aproximando-se da fronteira com Sergipe.

O avião 74-P-9 retornou para a costa à tardinha, amerissando no Rio Sergipe, defronte à cidade de Aracaju. Porque era o ponto de apoio mais próximo à área de ataque e o avião precisa reabastecer. Naquela noite, outra aeronave decolou da base de Recife, quando às 23:47, na localização S 11° 07’00”, W 035° 34’00”, o piloto que estava no compartimento da proa viu, na sombra da lua, um rasto na água em formato de V, no curso 300⁰ graus verdadeiro. Uma labareda solta a 1200 pés (365 metros) expôs apenas ondas rebentando na superfície. Tudo era comunicado à base, onde a operação antissubmarino pode ser planejada.

Em diferentes pontos da costa do Brasil, as idas e vindas dos aviões de guerra dos norte-americanos. Conforme as memórias de Zé Peixe, “*os aviões vieram guarnecer a costa. Quem botou o submarino a pique foram os americanos. O Brasil não tinha avião daquele. (...) O avião veio pra aqui, dormia dentro d’água [aponta para o Rio Sergipe]*”. E prosseguiu: “*às vezes atrasavam a viagem porque corria a costa às 5 da manhã já tava voando. Todo dia voava*”. Era arriscado demais amerissar no Rio Sergipe ou aterrisar no campo do Aeroclube à noite. “*Não era o certo deles, não era pra chegar de noite, mas quando via alguma coisa lá, talvez algum submarino que via. Nem luz tinha para acertar o rio, compreendeu? Acerta por causa da Carta de Navegação, mas era um pouco perigoso. Podia ter uma navegação na frente*”.⁴⁵⁷

“*Era avião direto em Aracaju. Ia pra lá, ia pra cá, pelo mar, rodando tudo*”, recordou-se Salvelina Santos de Moraes⁴⁵⁸. O 74-P-9 saiu de Aracaju por volta das 06:30, juntando-se à aeronave 9 e aos contratorpedeiros *USS Moffett* e *USS Jouett*. A operação de

⁴⁵⁶ Ação antissubmarino na costa de Sergipe disponível no site: <http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm> acessado as 1:34 27/06/2015

⁴⁵⁷ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 07 de abril de 2004.

⁴⁵⁸ Entrevista de Salvelina Santos de Moraes realizada em Aracaju-SE, 19 de julho de 2006.

ataque ao U-128 se deu na costa de Sergipe [Latitude S 11°00'00" e Longitude W 035°35'00"]. De acordo com o relatório de ataque número 11:

O tempo na costa do Brasil estava bom, com visibilidade ilimitada, e nuvens esparsas. O contato do radar foi obtido de um submarino totalmente à tona, a 28 milhas [51 km] de distância [ao largo de Sergipe]. Imediatamente depois, o submarino foi visto com binóculos. Uma aproximação de ataque a toda potência foi iniciada sem demora, e em poucos minutos o submarino emergiu. Naquele momento, notou-se que outro avião do esquadrão estava atacando o submarino. Passando sobre o ponto da submersão, cerca de 40 segundos depois de as bombas do primeiro avião explodirem, o piloto conteve suas bombas e começou a circular. Logo o submarino foi visto retornando à superfície, em uma faixa de cerca de uma milha e meia de distância, a estibordo. Um ataque de mergulho foi lançado e, a uma altitude de 100 pés [180 metros], velocidade no ar de cerca de 190 nós [351km/h], e ângulo-alvo de 225⁰, seis bombas Mark 44 com estopins ajustados para funcionar a 25 pés [7 metros] foram lançados, utilizando controle de Intervalômetro com um espaçamento de 72 pés [22 metros] corrigidos.

As explosões resultantes colocaram o submarino logo à frente da torre de comando, e, dentro de um minuto, iniciou-se o cerco: uma série de 20 operações de bombardeio coordenadas. Durante essas operações, uma explosão reluzente com a duração de cerca de um minuto; observou-se, então, que ela ocorreu bem atrás da torre de controle do submarino, que continuou na superfície, sendo puxado para baixo pela popa, manobrando erroneamente e deixando um rastro de óleo. Sessenta e seis minutos depois, parou vagorosamente sobre a água e sua tripulação começou a abandonar o navio. Para prevenir um afundamento proposital ou o manejo de armas da plataforma da tripulação, o avião manteve o bombardeamento contínuo. Cerca de 10 minutos depois de o submarino parar, duas embarcações de superfície que haviam sido trazidos para a cena pelo esforço mútuo dos dois aviões, chegaram e começaram a bombardeá-lo. O piloto desse avião atuou como observador para o atirador do navio. Depois dos ataques, o submarino embicou e afundou. Cerca de 50 sobreviventes foram recolhidos pelos navios de superfície. O avião permaneceu na área por três horas e dezoito minutos após o ataque, depois disso, ele partiu, após ter recebido ordens da base para fazê-lo.⁴⁵⁹

Ao avistar o submarino, o piloto de outro avião disse que ajustou o painel de bombas e prosseguiu a aproximação. Com o alvo sob mira, lançou as bombas. Elas avariaram o *u-boat* justamente quando submergia, obrigando-o voltar à linha d'água. Então,

Observou-se que as seis explosões resultantes cortaram de uma ponta a outra o marca projetada do submarino a cerca de 150 a 200 pés [45-60 metros] à frente do redemoinho. Logo depois disso, uma grande massa de bolhas de ar foi notada, adjacente à borda à frente da borda da mancha da bomba. Alguns minutos depois, viu-se que o submarino subiu à superfície a cerca de ¼ de milha à frente e levemente à esquerda do ponto de ataque em curso reverso. Logo em seguida, outro avião na área operou o ataque mais efetivo. O avião permaneceu na área por mais de cinco minutos após o ataque, tempo durante o qual o piloto coordenou as atividades de bombardeio dos dois aviões presentes, guiou as embarcações de superfície até a cena e indicou a localização do *u-boat* e o resgate dos submarinistas alemães.

Cerca de dez minutos após os submarinistas caírem na água e nadaram para longe do seu barco. Os referidos navios de superfície abriram fogo sobre U-128, que logo depois

⁴⁵⁹ Relatório do VP-74 sobre a ação antissubmarino na costa do Brasil. Aeronave Nº. 11. Documento Confidencial. Base Marítima de Aratu, Salvador, Bahia. 17 de maio de 1943. Disponível em: <http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9-Anl.htm>

imbicou e acabou tragado pelo mar. Na maioria das vezes, a operação naval corria em absoluto sigilo. No entanto, algumas histórias escapavam dos quarteis e chegavam aos ouvidos dos civis. Por ter sua casa próxima à Capitania dos Portos de Sergipe, o prático Zé Peixe disse ter ouvido algumas histórias de bombardeios a submarinos, mas não acreditava em todas elas. “*Dizem que um submarino foi a pique aqui. Bombardeado na barra de São Cristóvão. Dizem né? Não foi coisa muito provada, mas dizem que o avião bombardeou um submarino*”.⁴⁶⁰

Os relatórios de ataque evidenciaram que as forças aeronavais aplicadas – com o apoio das bases dispersas na costa do Brasil - travaram vigorosa, e inteligente, ação conjunta contra o submarino alemão. A destruição do U-128 foi resultado de sete dias de ações logísticas (análise cartográfica, cálculo da rota e possíveis formas de ataque). A movimentação do *u-boat* havia sido captada pelo RDF (Rádio Frequência), sendo encurralado e um alvo fácil. “A execução do ataque foi excelente em todos os aspectos, e a forma como o piloto conduziu atividades subsequentes foi qualificada pelos seus superiores como “notável”. O bombardeiro, que lançou as cargas de profundidade sobre o alvo, mostrou precisão e foi considerado o responsável pela campanha bem-sucedida.

Recolheram-se das balsas infláveis 51 submarinistas alemães, quatro dos quais reagiram, sendo abatidos pelos americanos. No livro *História Naval Brasileira*, Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins ao avaliarem esta ofensiva aeronaval na costa norte de Sergipe desabafaram “infelizmente os náufragos estrangeiros não foram interrogados pelas autoridades militares brasileiras, faltando-nos, por isso, detalhes sobre os acontecimentos anteriores ao afundamento. A presença do U-128 havia sido detectada por marcações radiogoniométricas desde o dia 9 de maio de 1943”.⁴⁶¹ Os prisioneiros de guerra do U-128 foram levados para Recife e de lá para os Estados Unidos.

As campanhas aéreas na costa do Brasil e em outros *fronts* exigiam muito esmero dos aviadores. O brasileiro Pierre Clostermann, piloto francês de caça na R.A.F., soube expressar em seu livro *O grande circo*, o importante papel desempenhado pelos aviadores no tempo da Segunda Guerra Mundial. O ato de combater nos céus europeus tinha as suas peculiaridades. Entrar na cabine já mexia com o piloto, que tinha objetivos militares a cumprir e seu povo francês a libertar. “A excitação infiltra-se nos meus músculos, sobe-se à garganta. Toda apreensão desaparece. Meus dedos vibram em harmonia com os comandos; as asas do avião

⁴⁶⁰ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 07 de abril de 2004.

⁴⁶¹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., 1985.

parecem-me sair dos flancos; as pulsações do motor trepidam-me nos ossos. Começo a subir em espiral⁴⁶² para o inferno.

O desenrolar dos dramas aéreos costumava durar segundos ou até minutos. A depender do alvo (submarino, navio mercante, avião, tanque, trem, indústria, porto, quartel, tropas, cidade etc.), o bombardeio era rápido e devastador. Através da sua narrativa histórica, também foi possível perceber algumas distinções entre o mundo militarizado e a sociedade civil na época de barbárie. Afinal, o que representava a guerra para os aviadores dos países beligerantes? Clostermann assim respondeu:

Para nós, a guerra não era corrida desesperada de milhares de seres humanos, baioneta armada, transpirando de medo, empurrando-se e sustentando-se reciprocamente no massacre anônimo e forçado.

Para nós, era o ato voluntário, individual, previsto, científico, do sacrifício, - era o aguilhão atroz do medo que, sozinhos, deveríamos vencer diariamente - era a vontade que sentíamos abandonar-nos em náuseas amargas, mas que precisávamos reter e reafirmar.

E isso era necessário realizar uma vez, dez vezes, cem vezes, trezentas vezes, e retemperarmo-nos, após cada missão, numa vida normal e sã: atroz regime de ducha escocesa! Encontrar, ao saltar do avião, pessoas como nós, em carne e osso, que se movimentam, amam, vão ao cinema, bebem em bares tranquilos, ouvem o rádio fumando cachimbo, lendo um livro, e que não duvidam de ainda estarem em vida amanhã.

Que nervos de feitos de fibras humanas poderiam suportar por muito tempo semelhante regime?⁴⁶³

Embora fossem orientados a não fraquejar e nem expor as suas emoções, dentro do fardamento militar havia homens e mulheres de carne e osso, ora frágeis ora fortes. Os nervos à flor da pele evidenciavam que eles tinham de suportar as adversidades da guerra em nome de um projeto maior: a luta das democracias modernas contra a tirania do nazifascismo. Os voos dos pássaros metálicos representavam a luta pela liberdade nos céus e no mundo.

À margem do epicentro europeu, a costa do Brasil, como já foi dito, também registrou embates aeronavais, mas de menor intensidade. Tal condição permitiu aos militares estadunidenses relatarem tanto as caçadas aos *u-boats* no Atlântico Sul quanto à cobertura aos comboios dos navios entre os portos de Recife e Salvador. O major John William Buyers, então Capitão da *United States Air Force*, recordou-se de sua maior “aventura” no litoral nordestino: “Voar com o Grupo de Caça para mim foi apenas um prosseguimento sobre a experiência que eu já havia tido aqui no Brasil. Eu voei lá em Recife fazendo patrulha, o que para mim foi a coisa mais perigosa que fiz durante toda a guerra, mesmo em combate”. E prosseguiu: “nós saíamos sozinhos, sem contato de rádio, sem nenhum apoio qualquer, com apenas uma proteção que era um salva-vidas. Eu passava três, quatro horas sobrevoando um

⁴⁶² CLOSTERMANN, Pierre. *O grande circo*. São Paulo: Livraria-Editora Flamboyant. 1961, p. 159.

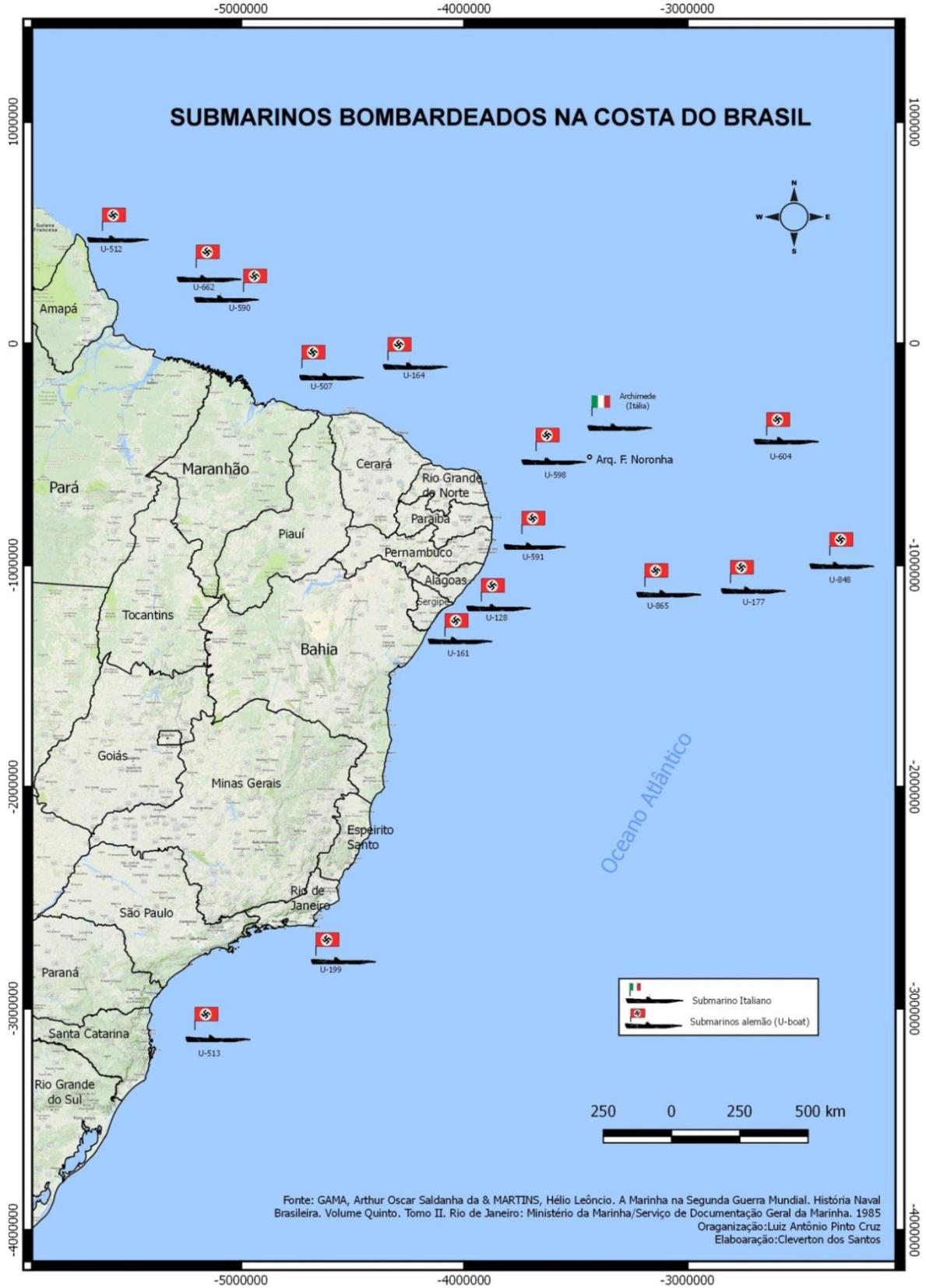
⁴⁶³ *Ibidem*, p. 191.

navio qualquer da costeira, saía de Recife e ia para Aracaju, abastecia em Aracaju, continuava voando, e assim por diante. Então, na realidade, o mais perigoso que eu fiz foi esse voo em Recife mesmo”.

O entendimento da guerra aeronaval na costa nordestina variou de intensidade entre as narrativas dos militares e as dos civis. Apesar de toda vigilância montada, os *u-boats* sempre encontravam uma brecha no comboio e surpreendia o seu alvo. E assim, o mar engolia suas vítimas. O prático Zé Peixe contou que “*sempre chegava avião de guerra, fazendo a vigilância na costa. Olhando se vinha navio, se algum submarino subia. Porque quando o submarino tava subindo. O avião tem um aparelho sob as asas [para detectá-lo]. Mas até a noite tinha vigilância da aviação. Com medo de torpedeamento. Como houve torpedeamento. Mesmo com tudo isso. Morreu muita gente*”.⁴⁶⁴ Em céu, mar e terra, muita gente ainda não se deu conta de quão devastadora foi a Guerra do Atlântico na vida dos brasileiros.

⁴⁶⁴ Entrevista de Jardimino Marques realizada em Aracaju-SE, 23 de agosto de 1999.

Mapa 9 - Submarinos bombardeados na costa do Brasil



Alguns marinheiros alemães conseguiram abandonar o seu submarino avariado. Quanto ao interrogatório destes prisioneiros, esclareceu o Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama: “constitui uma parte importante da guerra”, eis que, através deles, poderia se conhecer os detalhes operacionais sobre o inimigo e, como consequência, melhor preparar as forças nacionais. Reconheceu, no entanto, que os militares brasileiros não interrogaram os prisioneiros, entregando-os aos americanos, que faziam a primeira filtragem em Recife, na qual selecionavam os homens para serem “trabalhados” nos Estados Unidos, acentuando que o serviço americano somente passava aos brasileiros as coisas que lhe interessavam.

Acrescentou ser essa a razão de não se saber até hoje os resultados dos ataques da Marinha de Guerra do Brasil aos submarinos e também se as minas marítimas colidiram com eles no mar aberto. Em relação às minas marítimas dispersas em diferentes pontos da costa do Brasil, emitiu-se uma orientação do Comando Naval do Centro, que todas as minas avistadas, deveriam ser neutralizadas ou canhoneadas pelos navios⁴⁶⁵. Suspeitava-se na época, que algumas dessas operações antissubmarinas foram bem sucedidas, mas o absoluto sigilo das informações militares dos estadunidenses não permitia a divulgação, ficando os fatos históricos ignorados.

Na costa do Brasil, várias minas submarinas foram encontradas e neutralizadas, segundo determinava a Circular 6, de 26 de julho de 1943, do Comando Naval do Centro: - Os navios que as avistassem deveriam destruí-las a tiros de canhão.

4.4 – OS SOLDADOS DA PRAIA

Ainda se sabe muito pouco sobre a história dos “Soldados da praia”. Eles eram os civis que se transformaram em militares às pressas no tempo da guerra submarina. Aos poucos, pequenas informações localizadas em fontes primárias, impressas e orais ajudaram a compor a realidade social sofrida desses homens que vigiaram o litoral brasileiro na II Guerra. Entretanto, quando o confronto mundial acabou e os Soldados da praia voltaram à vida de civis, acabaram esquecidos pelas Forças Armadas e pelo Governo Federal. Afinal, eram vistos como meros “voluntários da Pátria”.

⁴⁶⁵ Circular Nº 6, de 26 de julho de 1943, do Comando Naval do Centro. Rio de Janeiro-RJ.

Os Soldados da praia não queriam ser vistos como voluntários, mas sim como “ex-combatentes”, pois somente assim, teriam a história deles reconhecida. Incansáveis batalhas judiciais foram travadas nos tribunais dos quatro cantos do país. Somente no final do século XX e início do século XXI, esse grupo social conquistou seus direitos plenamente. Infelizmente, muitos dos Soldados da praia, em idade avançada, não presenciaram o parecer favorável da justiça a sua causa trabalhista.

Esses homens seriam uma espécie de “heróis nacionais”? Nem tanto, mas pela forma com que as autoridades militares os trataram durante décadas, talvez o título que mais cabe para eles seja o de “soldados esquecidos”. Longos silêncios e uniformizações marcaram a história deles. Vale assinalar que o termo “ex-combatente”, por exemplo, durante muito tempo foi conferida apenas aos pracinhas. Enquanto se enaltecia os feitos gloriosos dos pracinhas na Itália, obscurecia-se o importante trabalho dos militares que ficaram no Brasil e guarneceram a sua costa oceânica.

Essas e outras manifestações de heroísmo eram tendenciosas e revestiam-se de muitas intencionalidades políticas. A construção de heróis era um instrumento eficaz para garantir a legitimação do poder. Afinal, após a guerra, o Brasil figurava entre as nações vencedoras do nazifascismo e pleiteava ambições maiores no cenário latino-americano. O historiador José Murilo de Carvalho nos alerta que “heróis são símbolos poderosos, encarnações de ideias e aspirações, pontos de referência, fulcros de identificação coletiva. São, por isso, instrumentos eficazes para atingir a cabeça e o coração dos cidadãos a serviço da legitimação de regimes políticos”.⁴⁶⁶

Por que a memória dos Soldados da praia ainda não consta em obras historiográficas? Lutar contra inimigos reais e imaginários, em praias insólitas dos trópicos, parecia não haver nada de aventureiro, grandioso e excitante. Entretanto, a região do Atlântico Sul era reconhecida pelas nações beligerantes dos Aliados e do Eixo como mais uma área de operações navais, chamada oficialmente como *Batalha do Atlântico*. Essa batalha, por sua vez, colocou o brasileiro diante de um mar de possibilidades. Segundo as pesquisas militares de Plínio Pitaluga, o Brasil não ficou indiferente às possibilidades do inimigo atingir o seu território.

Ainda sob o ponto de vista militar, a costa do Brasil se transformou em *front* marítimo, sobretudo a região Nordeste. Mais do que uma agressão submarina, os torpedeamentos dos navios mercantes representaram a chegada da guerra ao país. Guarnecer esse *front* particular

⁴⁶⁶ CARVALHO, José Murilo. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras. 1990, p. 55.

era uma questão de urgência. Muitos homens foram recrutados no tempo da guerra para protegerem o litoral brasileiro.

Os dias pareciam intermináveis para quem vigiava o mar. Longe de casa e diante das intempéries litorâneas, os Soldados da praia estavam sujeitos a várias doenças físicas e transtornos mentais. Sob essa condição adversa, milhares de homens trabalharam no seu limite. Zé Peixe revelou o drama pessoal dos vigilantes costeiros. Apesar de ser um adolescente no tempo da guerra, o velho prático conhecia de perto a experiência dos militares da costa sergipana, porque a sua casa se localizava defronte ao rio Sergipe e ao lado da Capitania dos Portos. Ou seja, um local privilegiado de informação e de convivência com os militares.

Durante a entrevista para esta pesquisa, o prático Zé Peixe foi solidário aos seus antecessores na Capitania e com extrema lucidez prestou uma homenagem aos seus colegas de farda. E pediu-me para colocar um a um neste trabalho de pesquisa. “Seu Pereira, Miguel, Rafael, João Torquato, Seu Francisco Barros, João Alves Cavalcante, Miguel Alves Cavalcante, Seu Valito. Eles saíam pelo litoral, não tinha hora para voltar”.⁴⁶⁷ Para ele, esses os Soldados da praia e tantos outros são ex-combatentes da II Guerra Mundial. Ele ainda comentou que normalmente esses homens estavam expostos a combates incessantes contra inimigos naturais: o vento marinho, o frio noturno na praia, a umidade da chuva e o intenso calor do dia. Diante dessas variações climáticas, os Soldados da praia adquiriam infecções respiratórias variadas: resfriado, gripe, bronquite, pneumonia e tuberculose. Os ventos soprados do mar também acamaram os militares com meningite. Além da tensão psíquica de impedir o território de ser invadido a todo custo, essa percepção gerou neuroses em alguns soldados.

Vencer doenças físicas, transtornos mentais e a solidão angustiante caracterizavam o *front* marítimo. Os militares costeiros tiveram a incumbência de fazer frente às pretensões mais ousadas do Eixo. Essa guerra particular dos Soldados da praia não foi reconhecida, nem mesmo quando a sociedade brasileira exigiu das autoridades um maior respeito aos veteranos de guerra. Através da *Lei Federal Nº 2.579*, de 23 de Agosto de 1955, o Presidente Café Filho concedeu amparo aos ex-integrantes da Força Expedicionária Brasileira, julgados inválidos ou incapazes definitivamente para o serviço militar. Essa mesma lei excluiu os Soldados da praia, em seu Artigo 4º onde consta: “aos que tomaram parte em missões de vigilância, observação e segurança do litoral ou dos portos nacionais, e aos que prestaram serviço, em geral, na zona

⁴⁶⁷ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE. 07 de abril de 2004.

definida pelo *Decreto nº 10.490-A*, de 25 de setembro de 1942, não serão aplicados os dispositivos desta Lei”. Ou seja, os Soldados da praia estavam de fora. Cansados de não ter voz, e ao sentirem o desprezo do governo federal, eles foram à luta judicial.

Diante da preocupante ameaça externa, milhares de soldados ficaram em prontidão na orla atlântica do país. O historiador militar Cláudio Moreira Bento realizou considerações interessantes sobre a mobilização das tropas pela “Saliência Nordestina”, evidenciando as feições dessa “Zona de Guerra Brasileira”. No quadro militar a seguir, a cidade de Aracaju se destacou com um dos principais lugares nordestinos que teve a sua segurança reforçada.

O restante das tropas do Exército do TO Nordeste receberam missões de vigiar o litoral e defender os portos e bases militares em Fortaleza, Luiz Correia, São Luiz, Aracaju, Salvador, Itaparica, Ilhéus, Canavieiras, Santa Cruz, Porto Seguro, Caravelas, Conceição da Barra, Vitória e Marataízes. As maiores concentrações de tropas tiveram lugar em ordem de valor: Recife, Natal, Fernando de Noronha, Fortaleza, Campina Grande (Reserva da 7ª Região Militar), Salvador, Caravelas, Vitória e Aracaju. O resto da tropa foi distribuído por todo o litoral do Nordeste, numa linha tênue e descontínua. Várias unidades do Exército foram deslocadas em missões de guerra, do interior para a vigilância do litoral, onde passaram longos e intermináveis dias padecendo saudades da família e solidão. Nos restantes TO criados houve problemas menores no tocante a operações que se concentraram na proteção de portos, bases militares e vigilância do litoral, daí no final da guerra haver sido editada lei que passou a ser conhecida como Lei da Praia, que trouxe vantagem de mais uma promoção na reserva aos que durante a guerra estavam na Zona de Guerra Brasileira.⁴⁶⁸

Aracaju figurava como uma das áreas mais vulneráveis e por esta razão, ganhou destaque na concentração de tropas. Os documentos da época apontam para a atuação militar da 1ª Bateria Independente, o 19º Batalhão de Caçadores, o 28º Batalhão de Caçadores e etc. Zé Peixe conviveu com os soldados que guarneceram o estado de Sergipe. “Quem veio guarnecer aqui a costa e o estado foi a Bateria do Rio Grande do Sul. Aí a Bateria veio pra cá para Aracaju. Aí ele, tinha aqueles caminhões. E aquele povo veio do Rio Grande do Sul, veio pro exército daqui. Eram os gaúchos. Iam pra costa dia e noite.”⁴⁶⁹

Desterrados do seu lugar de origem e preocupados com a seriedade da missão militar que receberam, centenas de soldados gaúchos foram deslocados para o Nordeste durante a guerra e foram bem recebidos pela sociedade aracajuana. O jornal *Correio de Aracaju* agradeceu a gauchada ao realizar a “Campanha dos Mil Bois” para o abastecimento das forças armadas sediadas em território sergipanos. Um esforço de guerra que ganhou repercussão nacional, pois os envolvidos na campanha nacionalista cobriram esse número em apenas 40 dias.

⁴⁶⁸ Ver BENTO, op. cit. Sd.

⁴⁶⁹ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE. 07 de abril de 2004.

Mapa 10 – Divisão Militar do território brasileiro no tempo da Guerra do Atlântico



Após a comprovação de atos de beligerância no litoral sergipano e baiano, em agosto de 1942, a costa do Brasil foi transformada em Zona de Guerra e dividida em seis teatros de operações. Fonte: BRANCO, Manoel Thomaz Castelo. O Brasil na II Grande Guerra. Rio de Janeiro: Editora da Biblioteca do Exército. 1960, p. 106.

A presença dos soldados gaúchos era uma evidência da gravidade das ocorrências marítimas. Na edificação de um Estado militarizado, milhares de soldados guarneceram o litoral brasileiro no tempo da guerra submarina. Chamamos de "soldados da praia", os milhares de brasileiros civis que se tornaram militares para proteger o Brasil das ambições eixistas. Entretanto, no pós-guerra, esses homens lutaram para serem reconhecidos como "ex-combatentes". Apesar de deixarem de usar o uniforme militar, eles não esqueceram os momentos de privações e obrigações que passaram nas missões litorâneas. No entender da Justiça, era considerado ex-combatente, para efeito de recebimento de pensão especial, todo militar que foi deslocado de sua unidade durante a II Guerra Mundial para fazer patrulhamento da costa em defesa do território brasileiro.

Desde então, esses homens entenderam o valor da palavra "combatente" e lutaram por seus ideais não mais no front marítimo, mas nas audiências judiciais. Em virtude destas questões trabalhistas, pode-se dizer que a guerra não acabou para os Soldados da praia que lutaram pelo reconhecimento da sua história.

A Lei da Praia concedeu visibilidade aos militares que prestaram serviços no mar territorial do país e representou uma conquista de classe. Anteriormente marginalizados das comemorações oficiais da II Guerra e esquecidos pela história oficial, os soldados da praia ganharam reconhecimento do presidente Eurico Gaspar Dutra e dos representantes das Forças Armadas do Brasil. A *Lei da Praia* concedeu vantagens a civis e militares que participaram de operações de guerra, determinou que

Art 1º São amparados pela Lei nº 616, de 2 de fevereiro de 1949, todos os militares que prestaram serviço na zona de guerra definida e delimitada pelo art. 1º do Decreto nº 10.490-A, de 25 de setembro de 1942.

Parágrafo único. Ficam também reconhecidos os direitos dos militares já falecidos.⁴⁷⁰

Cabe ressaltar que essa Lei da Praia não significou o fim de todos os problemas desse grupo social, pois a referida lei gerou interpretações variadas na justiça brasileira, que não sabia ainda como definir um ex-combatente brasileiro? Como entender com pertinência essa especificidade militar? Os soldados da praia lutaram pelo reconhecimento de ex-combatente. Isso causou muita dor, revolta e depressão a esses homens.⁴⁷¹

⁴⁷⁰ Documento Oficial. Lei nº 1.156. Rio de Janeiro, 12 de julho de 1950. Conhecida popularmente como LEI DA PRAIA - Dispõe sobre concessão de vantagens a militares e civis que participaram de operações de guerra.

⁴⁷¹ *Em Guarda – Para Defesa das Américas*. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/Business Publishers International Corporation of Philadelphia. Ano 3. Nº 6. 1944, p. 3.

Antigamente, ex-combatente era apenas o militar que participou de operações bélicas no front italiano, pois a história dos pracinhas ofuscou os praianos. Entretanto, a Lei da Praia representou um reconhecimento aos Soldados da praia. A justiça brasileira adotou uma postura mais taxativa: "militar que patrulhou costa durante a guerra é ex-combatente". Em virtude dessa lei, os Soldados da praia foram incorporados à Associação dos Ex-Combatentes do Brasil, mas no interior dessa instituição havia diferenciações entre seus associados: os que foram para Itália e os que ficaram no Brasil. As muralhas simbólicas continuavam firmes para os soldados da Praia. Estudantes, jornalistas e historiadores contribuíram para a marginalização dos Soldados da praia.

A *Lei da Praia* gerou muita polêmica, mas os soldados não faziam turismo no litoral nordestino, mas executavam missões em áreas denominadas "zonas de guerra". Além de provocar uma enxurrada de pedidos de pensão, de danos morais e de reconhecimento da condição de combatente. Claro que alguns desses pedidos eram solicitações oportunistas, por isso que alguns militares foram apelidados de "marajás da praia". Criou-se uma visão estereotipada dos militares praianos tratados como oportunistas aproveitadores e soldadescos. Muitos brasileiros possuíam um conceito de guerra um tanto limitado. Como se ela nunca tivesse chegado ao país. A costa do Brasil avança para o Atlântico Sul, constituindo-se em "mar territorial dos brasileiros". Uma área oceânica gigantesca onde se deflagrou a guerra submarina para todos.

A imagem de heroísmo comumente atribuída aos pracinhas foi uma construção política e militar, pois ao lutar contra o nazifascismo na Itália e vencer as tropas inimigas, o Brasil passou a figurar entre as nações vencedoras do bloco dos Aliados. Na escalada desses interesses, a Pátria, tão exaltada nos tempos do Estado Novo, virou suas costas para os Soldados da praia. Diante dessas contradições, cabe ao historiador operar a dupla transposição do singular ao plural e do atual ao passado, para compreender por que era tão importante para eles serem considerados "ex-combatentes". Para alguns poderia ser a chance de ganhar uma pensão gorda do governo, mas para outros tantos, era uma questão de recuperar a dignidade ofendida e ter de volta aquilo que lhe foi tomado, o direito de serem chamados de ex-combatentes da Segunda Guerra Mundial.

4.5 – O ESFORÇO DE GUERRA DOS LITORÂNEOS

Homens fortes, de pele bronzeada e músculos encordoados que, dia e noite, arrostavam o grave perigo do mar ignoto⁴⁷². Com estas palavras, Mário Cabral descreveu a fisionomia dos pescadores sergipanos nos anos de 1940, que desenvolveram uma “cultura de beira de rio”. Das casas de palhas às canoas, das tarrafas às sirizeiras, das canoas aos saveiros tudo era fabricado artesanalmente e os litorâneos tinham sua vida ditada pelo ritmo das marés. Várias comunidades pesqueiras se encontravam embrenhadas entre manguezais e coqueirais, especificamente nas regiões estuarinas do Rio Real, Rio Piauí, Rio Vasa-Barris, Rio Sergipe, Rio Japarutuba e Rio São Francisco.

Vale assinalar que nas principais áreas urbanas de Sergipe também havia casas de palhas. Na cidade de Aracaju, por exemplo, Francisco Moura recordou da sua, nos idos anos de 1930. Ele escreveu um livro intitulado *Minha origem, minha vida*, publicado em 2006, onde revelou como era o interior de sua palhoça: “morávamos num barraco de palha, paredes de taipa, chão batido, sem água encanada nem luz elétrica. A placa e o candeeiro, abastecidos a querosene, iluminavam o casebre”. No fundo do casebre, fazia-se a higiene pessoal, e também, se retirava a água de consumo familiar. Conforme as suas palavras, “um buraco escavado no quintal, protegido com palhas de coqueiro, servia de sanitário. Uma bomba manual extraía água do subsolo. Tinha cor avermelhada e cheiro de ferrugem”. E conclui: “a de beber era comprada em latas no chafariz de Dona Cecília. Uma moringa com água, era a nossa geladeira e o baú, nosso guarda-roupas. Eu dormia numa rede na sala da frente.”⁴⁷³

Em 16 de janeiro de 2012, conheci Francisco Moura, militar da reserva, do Exército Brasileiro e proseamos sobre várias temáticas, tais como: a história de Aracaju, a vida militar, a vigilância nas praias do nordeste e a Segunda Guerra Mundial. A princípio, revelou sua infância humilde, mas feliz na periferia de Aracaju:

Eu nasci no dia 25 de março de 1923. Pais pobres, muito pobres, pobres mesmo, analfabetos. Meu pai era padeiro e minha mãe era lavadeira. Morávamos em casa de palha, parede de taipa sem luz e sem água encanada. Era uma pobreza terrível. Meu pai tinha 2 cavalinhos, um chamava Brinquim e o outro Brinquedo e aos sábados eu ía com o meu pai pegar carrego na feira aqui em Aracaju né? Mas eu fui crescendo, fui crescendo e comecei a querer estudar o analfabeto né? Aí meu pai conhecia uma professora chamada Dona Esmeralda Carvalho e ela ensinava os meninos de graça. Os pais não podiam pagar. Ele foi e pediu a ela pra ver se eu me matriculava lá na escola ali na Rua de Lagarto já se aproximando da Avenida Desembargador Maynard na Barão de Maruim. E ela disse traga o menino aqui e no outro dia eu

⁴⁷² CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju: guia sentimental da cidade*. Aracaju: Livraria Regina, 1948.

⁴⁷³ MOURA, op. cit., p. 13.

estava lá na escolinha né vestido com os pés nos tamancos não tinha sapato e comecei a estudar com Dona Esmeralda, aliás, no meu livro eu conto a minha história eu agradeço muito a essa professora Dona Esmeralda que já é falecida porque ela foi que lançou a pedra mais fundamental da minha vida. Fez tudo me alfabetizou entendeu? Mas mesmo, assim eu só estudei até o 3º ano primário.⁴⁷⁴

Ter estudado até o 3º ano primário parece pouco, mas para época em que a maioria dos sergipanos era analfabeta, já significava muito. Eram comuns bairros inteiros de casa de palhas nos anos de 1930 e 1940. A casa de Francisco Moura se situava na Rua Riachão, próximo ao Oratório de Bebê, em Aracaju. Quando jovem, ele aprontava todas: “era traquino demais. Eu bati, eu apanhei, eu roubei caju, manga no sítio de Doutor Leandro Maciel e eu era endiabrado né? Tanto é que quando eu fui para o Exército, antes passei pela Marinha”. Ele rememorou com orgulho, “e ninguém acreditou quando eu cheguei lá, como sargento do exército todo mundo se admirou como é que aquele menino endiabrado sempre foi seria um sargento do exército, aí causou uma grande admiração né?”⁴⁷⁵

A carreira militar se apresentava como uma forma segura de ascensão social para os jovens brasileiros. Francisco Moura sonhava em ser marinheiro, por causa dos folguedos populares de Aracaju, a exemplo da Chegança. Em tempo de Natal ou da festa de Reis, na Praça Fausto Cardoso, centro de Aracaju, a Chegança era um dos atrativos. Ela simbolizava as naus em tempo de guerra entre os cristãos e os mouros. Seus brincantes entoavam cânticos antigos, vindos da tradição oral dos ibéricos. As canções versavam sobre os desdobramentos do confronto naval e também o louvor às figuras heroicas.

Além de brincar e se divertir, em tempo de férias escolares. Participar da Chegança e usar o uniforme da Marinha concediam visibilidade entre os jovens, sendo uma forma de chamar a atenção das aracajuanas. Conforme seu livro de memórias:

Nos ensaios achava bonito. Aqueles cantos, os pandeiros rufando, o barco de madeira ornamentado com bandeirinhas coloridas, os “marujos” vestidos de azul e branco, gola da camisa com duas âncoras e gorro, tudo igual ao nosso marinheiro de verdade, da Marinha de Guerra do Brasil. A farda era o grande atrativo das meninas do meu tempo.

Apressado, pedi a meu pai para que falasse com Zé do Pão afim de conseguir o meu ingresso na Chegança. Embora o efetivo do “navio” já estivesse completo, fui aceito. Iniciava-se assim o meu pendor para a vida militar. “Comandante” ouvimos suas primeiras ordens: - Atenção Marujada! - Doravante sua família é a Pátria e o oceano sua sepultura. O cumprimento do dever está acima de tudo. A ordem será mantida a qualquer preço. Suas vidas pertencem à Pátria. A obediência e o respeito a seus superiores são fatores indispensáveis para a manutenção da disciplina. Onde não há disciplina não há ordem. Os que não desejarem seguir a carreira das armas peçam desligamento. Ouviram bem? Todos respondemos a uma só voz: - Sim, senhor comandante.

Dona Maroca, costureira, encarregou-se de confeccionar a minha farda com boné. Meu pai correu para comprar o pé de anjo (tênis branco). É dia de Natal, lá estava eu, bem fardado e orgulhoso por ter sido designado para hastear o Pavilhão Nacional no convés do navio de

⁴⁷⁴ Entrevista com Francisco Moura. Aracaju, 16 de janeiro de 2012.

⁴⁷⁵ Idem

madeira. Na folga dos intervalos ficava a passear com a namorada na Praça Fausto Cardoso. Uma corrida no carrossel de seu Juvenal, sorriso aberto cumprimentando os amigos que estavam em volta do gradio era mais um motivo de alegria. Êta tempo bom, quanta saudade!⁴⁷⁶

Ao participar das apresentações da Chegança, começava a despertar o seu pendor para a carreira militar. Tanto que já sonhava em ser marinheiro. Então, se inscreveu no exame de seleção da Capitania dos Portos de Sergipe, e preparou-se com a professora Esmeralda. A prova consistia em resolver as quatro operações da matemática e um ditado de vinte linhas, para cerca de 40 candidatos. Os desafios cada vez maiores batiam a sua porta, o menino estava aprendendo a ser homem. Francisco Moura assim rememorou esta época:

Então, eu fiquei depois é que com esse entusiasmo da chegança, o marinheiro falso né? Não era que eu fui fazer o exame da marinha né? Pra ser marinheiro e passei no exame e mandaram pra Recife. Em Recife fui incorporado, fiz natação. Estudei história, geografia, matemática, tudo isso eu tava fazendo. Até que o comandante mandou me chamar, eu fui lá atender ao comandante, e o comandante acho que ele sentiu meu desejo de continuar na marinha né aí ele de cabeça baixa eu mandei lhe chamar porque você ao se inscrever pra fazer o exame da marinha, aqui na capitania você já tinha mais de 18 anos e a lei só permite aos jovens né ingressar na marinha com 18 anos incompletos. E você já completou 18 anos, há 4 meses, portanto, você não pode ficar. Não foi saúde, não foi nada disso é que eu tava além do previsto dos 18 anos incompletos. Entendeu? Então você vai ter que voltar pra casa de seus pais. Vou mandar um carro lá pra Aracaju pra levar você pra lá, te entregar aos seus pais. O carro veio e me trouxe aqui pra Aracaju. Foi um sentimento terrível. Era o meu sonho né? O cabo veio falou com meus pais e me entregou tava devolvendo porque eu realmente estava fora da lei, mas só Deus sabe o sentimento que eu tive. É tanto que eu coloco isso no livro.⁴⁷⁷

Dentro das normas de ingresso na Marinha, ele precisava ter 18 anos incompletos, então, foi conduzido pelo transporte militar até a capital sergipana, onde tudo foi esclarecido pelos superiores aos seus pais. Ao ser perguntado como era a vida cotidiana na cidade quando ele retornou? O que se recorda desta época? Como os homens se divertiam? A entrevista ganhou outro rumo, e Francisco Moura lembrou-se dos cabarés.

Aracaju era uma cidade muito pequena [1942] e após as 22 horas ninguém podia andar na rua a não ser aqueles que trabalhavam entendeu que tinha sua vida profissional né aí eles se identificava com a polícia na hora que a polícia pegava o indivíduo o que é que você está fazendo na rua né essa hora lembro muito bem que era uma patrulha composta de 6 elementos 6 militar né um cabo o comandante da patrulha e mais 5 soldados atrás dele todos montados em cavalos os cavalos fortes altos né e o bicho era danando né então eles chegavam nessas ali pela minha área onde eu morava tinha uns cabarés né e eu falo sobre isto nesse meu livro eu vou lhe oferecer um livro desse então os cabarés chamava o dono do cabaré chamava tava lá o cabaré chamava-se Mamenato e a polícia quando chegava tava lá o cabaré o fole lá rolando né vinha aquele cavalo rum o cabo descia perguntava cadê a permissão pra

⁴⁷⁶ MOURA, op. cit., p. 17-18.

⁴⁷⁷ Idem,

fazer isso lá essa festa né tinha que ter a autorização do delegado de polícia da jurisdição se o cara não mostrasse esse o dono não mostrasse a permissão todo mundo entrava na hora na espada né era mulher pulando a janela só se via o trincar das espadas né e depois isso durava uns 10 minutos né 10 minutos esse quebra-quebra todo mundo pulando logo logo apagavam a luz né a luz não o candeeiro né e aí as mulheres pulavam as janelas era um alvoroço né

Aracaju era, praticamente, a única cidade sergipana defronte ao mar. Estavam dispersas, no litoral, as colônias de pescadores e as povoações ribeirinhas. Na avaliação costeira de Sergipe, José Martins Ribeiro Nunes, mais conhecido como Zé Peixe, “a barra de Estância era o lugar mais deserto de Sergipe em 1942”⁴⁷⁸. Contudo, convém esclarecer que “deserto”, no entendimento dele, não quer dizer um lugar despovoado ou território de ninguém. Havia vilarejos e sítios dispersos. Quando aparecia uma baleia morta ou algo excepcional na praia, a gente simples aparecia do mato, da restinga, dos manguezais. Salvelina, filha do Faroleiro, e que morava no litoral disse “eu morava praticamente na praia, porque o meu pai tomava conta do farol de Aracaju. Se tinha gente morando no litoral? Tinha sim, muita, povo morava cá pra dentro. Quando tinha alguma coisa na praia, aprecia tudo, do mato que nem preá”.

As áreas estuárias de Sergipe eram envolvidas por extensos manguezais, onde as famílias ribeirinhas catavam o caranguejo, o aratu, o siri e ostras diversas. Nelas, costumava-se pescar de linha, tarrafa ou rede grande nos rios, poucos se aventuravam em mar aberto. Subindo o curso fluvial, nas partes de água doce, pescava-se como jereré, uma espécie de rede em formato cômico, presa a um semicírculo de madeira provido de um cabo longo, para a captura de camarões, pitus e peixes miúdos. Havia ainda disperso pelo litoral sergipano currais de peixe e viveiros de camarões.

Em tempo de festa, os pescadores bebiam cachaça, tocavam viola em noites de plenilúnio. Eram fiéis seguidores de Bom Jesus dos Navegantes ou de Nossa Senhora do Mar, mas também havia espaço para o sincretismo religioso nas manifestações à Iemanjá, a rainha do mar. Tanto os homens quanto às mulheres do litoral eram detentores de saberes e segredos sobre o mundo oceânico, que sempre interessou às autoridades marítimas. Por esta razão, as atividades pesqueiras no Brasil estiveram vinculadas à Marinha, através das capitânicas dos portos, criadas ao tempo do Império, com atribuições de polícia naval, conservação dos portos, inscrição do pessoal marítimo, inspeção e administração de faróis e balizamentos.

A participação dos pescadores ingleses e franceses nos episódios da Grande Guerra, empregados nos serviços de varreduras de minas, socorro a naufragos e vigilância da

⁴⁷⁸ Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE. 07 de abril de 2004

costa, com apoio na Convenção Internacional de Haia (1882), que considerava “a pesca um direito exclusivo dos filhos do país, por ser o pescador detentor de segredos que interessam à segurança nacional”, foram fatores que pesaram para que a Marinha do Brasil procurasse fazer com que a pesca voltasse a sua esfera de influência, o que ocorreu em 1920.⁴⁷⁹

Não obstante o empenho da Marinha em desenvolver a pesca paralelamente ao controle dessa atividade, em termos econômicos seus resultados foram insignificantes, considerando o vulto da empreitada e a falta de recursos para isso disponíveis. Esse aspecto foi evidenciado, ainda em 1920, pelo Ministro da Marinha, Dr. Raul Soares, em seu relatório, ao afirmar que os serviços de pesca, quando no Ministério da Agricultura, dispunham de pessoal habilitado e verba de custeio e de desenvolvimento, que desapareceram com a transferência para a Marinha. Por esses motivos, ficava essa última, alvo de críticas acerbadas na imprensa, apontando a inadequabilidade dessa atividade, essencialmente econômica, ser entregue a um órgão militar. Tal campanha teve êxito, levando o governo varguista, em 1933, a mais uma vez retirar a pesca das atribuições da Marinha, devolvendo-a à Agricultura. Mas embora perdendo o controle sobre a atividade pesqueira como um todo, permaneceu na Marinha o controle sobre os pescadores e embarcações de pesca, o que atendia o propósito da fiscalização das águas territoriais brasileiras.⁴⁸⁰

Desde muito tempo, os submarinos alemães penetravam as águas do Atlântico Sul e atravessavam a costa do Brasil em direção à Argentina. Este país sul-americano tinha acordos com a Alemanha Nazista e ambições expansionistas na América do Sul, aspectos político-militares que preocupava as autoridades brasileiras. Os pescadores sempre avistavam indícios de operações submarinas no litoral do país. Por serem exímios contadores de causos, os seus relatos mesclavam o real e o fantasioso. De acordo com as memórias de Mário Cabral,

Sentado no tronco de coqueiro caído, o velho pescador lembrará cheio de horror, uma triste página do nazismo no litoral sergipano, causando a morte a dezenas de crianças, mulheres e homens, cujos corpos davam na praia, dias depois, inchados e corroídos, de mistura com mercadoria avariada e destroços do naufrágio. Ele falará sobre as tempestades, quando, em pleno oceano, a sua canoa luta contra as ondas imensas, contra os ventos esfuziantes, contra as chuvas torrenciais cujas gotas chegam a doer na pele como se fossem alfinetes pontiagudos.⁴⁸¹

De Mangue Seco até Ilhéus, o imenso litoral da Bahia também registrou vários acontecimentos militares no tempo da Segunda Guerra Mundial. Quem se destacou no socorro

⁴⁷⁹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio. Op. cit., p. 249.

⁴⁸⁰ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial. História Naval Brasileira*. Volume Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985, p. 250.

⁴⁸¹ CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju: guia sentimental da cidade*. Aracaju: Livraria Regina, 1948.

aos náufragos foram os pescadores, saveiristas e barqueiros, muitos ainda à deriva em baleeiras ou objetos flutuantes. Estes homens do mar foram reconhecidos e elogiados pela Capitania dos Portos da Bahia. No extremo norte do estado, os moradores de Mangue Seco, Moita Verde e de Coqueiro testemunharam a chegada dos sobreviventes.

Quando um grupo de náufragos percebeu que se aproximava da terra firme, logo resolveu dobrar os esforços. Próximo às 18 horas, do dia 16 de agosto de 1942, eles já conseguiam visualizar os pescadores, que da praia lhes faziam sinais. Só que a arrebentação naquele local era – segundo palavras do Dr. Viterbo – tão forte como a de Copacabana nos dias de ressaca. Um a um foram atirados à água. E Valter Ferreira, o que não sabia nada e o único sem salva-vidas, viu-se também em meio à fúria das ondas. Foi quando o Dr. Viterbo, num gesto de desprendimento, arriou seu salva-vidas para o soldado. Sabendo nadar muito bem e mantendo-se tão tranquilo como antes, o médico deixou que uma onda mais forte o levasse até a praia. Depois foi a vez do sargento Alípio e de Valter Pinto Brandão.

Só faltava Valter Ferreira, que, após tantos esforços, via o mar conduzi-lo para a direção contrária à praia. Por seus pensamentos passaram então as coisas mais incríveis: quase inconsciente, começou a acreditar que os pescadores na praia eram índios que tinham matado os seus companheiros. Imaginava também que uma espécie de linha d'água lhe barrava a passagem, como se fosse uma fortaleza. Mas veio uma onda generosa e Valter conseguiu ficar uns 30 metros do chão firme. E os índios, seus inimigos, deram-se as mãos, numa corrente humana, para tirarem Valter do mar traiçoeiro até mesmo para os experimentados pescadores. Estavam, por fim, na praia de Coqueiros, ao norte da Bahia. Em seu redor, calejados homens do mar, pescadores de jangada, que lhes deram água, comida e calor humano.⁴⁸²

Pescadores confundidos com índios selvagens. Contudo, estes homens calejados do mar foram os primeiros a emprestar os seus ombros para sustentar os seus compatriotas, as primeiras vítimas da guerra dos *u-boats* na costa do Brasil. O náufrago Adolf Artur Kern reconheceu a valorosa ajuda dos nativos. De acordo com o seu depoimento, “fomos recolhidos numa pequena canoa, em uma paragem denominada Mangue Seco, no limite da Bahia com Sergipe, porém, território baiano. Tivemos o primeiro socorro prestado por aquela gente muito humilde e modesta, mas que nos deixou a convicção de que é uma das grandes reservas do país”.⁴⁸³ Logo depois, descreveu o estilo de vida dos ribeirinhos: “gente sem cultura, porém cristã e humana, que sofria tanto quanto nós. O auxílio nos foi prestado por um grupo de pescadores e por uma velha cabocla. Esta, que possuía um oratório, foi logo

⁴⁸² Ver Entrevista de Valter Ferreira, náufrago do Baependi, ao jornalista Narciso Batar. *Jornal do Brasil*. 8 de julho de 1971. Alguns trechos foram publicanos em WYNNE, Jop. Cit., p. 98.

⁴⁸³ Depoimento do Sr. Adolfo Artur Kern, chefe de máquinas do Baependi. *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: imprensa nacional. 1943. Relatório do Estado Novo produzido pelo DIP sobre os torpedamentos ocorridos no litoral sergipano e baiano em 15-16 de agosto de 1942, p. 90.

agradecer à Virgem Nossa Senhora o nosso salvamento. O que eles possuíam ficou logo à nossa disposição”.⁴⁸⁴

Durante a guerra dos *u-boats*, pensou-se nessa possibilidade de considerar a pesca como um elemento auxiliar das forças navais nos serviços de vigilância da costa e socorro aos naufragos. Foram distribuídas pelas colônias de pescadores instruções sobre o serviço de vigilância e observação de navios e aviões encontrados nas áreas de pesca, os quais incluíam silhuetas de unidades aliadas e inimigas, devendo qualquer informação obtida ser comunicada à capitania dos portos, mais próxima, que a avaliaria, a fim de, posteriormente, retransmiti-la para as autoridades navais. O Almirante Antônio Nunes de Souza teve a oportunidade de ver estas instruções, quando Capitão dos Portos de Sergipe. E pelo menos um fato concreto resultou de tais instruções:

Um pescador de Cabo Frio narrou ao Almirante Antônio Nunes de Souza que teve contato com um submarino nas proximidades da Ilha da Aurora sem uma bandeira que o identificasse e um homem de sua guarnição, em português estrangeirado, disse desejar suprir-se de peixe fresco. O fato ocorreu ao cair da noite e foi logo levado ao conhecimento da capitania. Confirmando a ocorrência e o serviço prestado por aquele pescador, foram ele e seus companheiros de pesca agraciados com a Medalha de Serviço de Guerra com uma estrela, entregue na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.⁴⁸⁵

Além dos comandantes, dos oficiais e das guarnições das Forças Navais, os pescadores em diferentes rincões costeiros do Brasil também exerceram um importante papel no cumprimento da defesa nacional e no socorro aos naufragos. Em 15 de outubro de 1942, o Ministério da Marinha trouxe para si as colônias de pesca, colocando-as sobre a direção dos comandos navais e das capitâncias dos portos, a fim de serem empregadas como auxiliares das forças navais na vigilância e defesa das águas territoriais brasileiras. Ressaltou-se, além disso, a vantagem do desenvolvimento da pesca, proporcionando o surgimento de uma população litorânea sadia e ativa, o que constituía excelente fonte de pessoal de reserva para a Marinha.

⁴⁸⁴ Depoimento do Sr. Adolfo Artur Kern, chefe de máquinas do Baependi. *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: imprensa nacional. 1943. Relatório do Estado Novo produzido pelo DIP sobre os torpedeamentos ocorridos no litoral sergipano e baiano em 15-16 de agosto de 1942, p. 90.

⁴⁸⁵ Decreto-Lei 4830 A. Documento oficial. Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1942.

4.6 – AVIAÇÃO CIVIL EM CAMPANHA ANTISSUBMARINO

Aguardado no ancoradouro de Aracaju, o navio Aníbal Benévolo deveria atracar no dia 15 de agosto de 1942, mas problemas técnicos fizeram-no sofrer reparos no porto soteropolitano e atrasar a viagem costeira. O dia 16 começou a raiar e nada do “Benévolo”, como a população aracajuana costumava chamá-lo. Então, as pessoas começaram a buscar informações sobre a chegada do vapor, pois o atraso, fora do comum, despertou preocupação de Gentil Homem de Menezes, então Capitão dos Portos de Sergipe, que teve a ideia de procurar os jovens pilotos do Aeroclube de Sergipe para vistoriar o litoral sul. Os pilotos moravam numa república, vizinha à Capitania dos Portos. Eles acordavam ao alvorecer, por volta das 5 da manhã, porque o curso de pilotagem ocorria logo ao nascer do sol. Enquanto preparavam o café matinal, para depois seguirem para o Aeroclube, perceberam uma movimentação na porta de casa. Quando Walter Baptista abriu a porta, logo visualizou o Capitão dos Portos, nervosamente, andando de um lado para o outro. Este se direcionou até o jovem piloto e disse: “O Aníbal Benévolo deveria chegar a Aracaju há dois dias e não deu entrada na barra. Desconfio de avarias nas hélices. Peço a vocês que efetuem uma busca no mar para ver se encontra o navio”.⁴⁸⁶

Walter Baptista, apesar de bem moço, já era instrutor de pilotagem e presidente do recém-formado Aeroclube de Sergipe. Prontamente, os jovens pilotos atenderam ao pedido do Capitão dos Portos e agilizaram as tarefas domésticas e dirigiram-se para o aeródromo, na zona oeste da cidade. Lá, todo o equipamento aéreo foi checado rapidamente. Com os aviões preparados e abastecidos, estava tudo pronto para iniciar a vistoria costeira.

O Aeroclube de Sergipe se localizava no Campo do Anipum, próximo ao Matadouro, à margem da estrada de rodagem, a cerca de seis quilômetros do perímetro urbano. A ideia de formar um clube civil aéreo partiu da ousada geração de Walter Baptista. Esses jovens aviadores conseguiram, com muito esforço e determinação, erguer o primeiro clube civil aéreo da cidade. Com a sede própria, eles abriram a pista de pouso, construíram hangares e montaram a oficina mecânica. Pouco a pouco o número de aviões aumentou assim como os interessados no curso de pilotagem. Quando solicitados para missões importantes, os aviadores auxiliavam voluntariamente as Forças Armadas e o governo estadual. Faziam parte do clube: Antônio Leite Cabral, Durval Maynard, Eliseu Santos, Evandro Freire, José da

⁴⁸⁶ BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. *Documento*. Aracaju-SE, 30 de agosto de 1982. Acervo familiar.

Rocha Novais, José Figueiredo Monte, Lindolfo Calazans, Osório Ribeiro, Valter Rezende e muitos outros.

A história de Walter Baptista se confundia com a do Aeroclube de Sergipe. De acordo com suas palavras, “inicieu meu trabalho em prol de Sergipe em 23 de outubro de 1939 quando fundei o Aeroclube de Sergipe com uma plêiade de jovens sergipanos”. No tempo da guerra, essa associação ganhou importância nacional e, segundo Walter, “naquele tempo o sentimento de patriotismo era preponderante entre os jovens. O Clube nasceu, e em poucos anos já éramos o 2º colocado em número de horas voadas, ficando a nossa frente apenas São Paulo”.⁴⁸⁷

Durante a guerra, ele voou mais de uma centena de horas sendo que, muitas vezes, a gasolina corria por suas próprias despesas. Naquele tempo do Estado Novo, o espírito nacionalista precisava superar as dificuldades individuais. “Todos os brasileiros deveriam sempre cultivar o seu patriotismo”, pelo menos era isso que defendia o governo ditatorial getulista. Dispostos a cooperar com a Capitania dos Portos de Sergipe, eles aceitaram a missão e aprontaram os aviões e seguiram em direção ao litoral. Simbolicamente, os pilotos representavam a cidade naval à procura do Aníbal Benévolo.

Após a decolagem, o avião de Walter alçou voo rapidamente, acompanhado pelo colega Lourival Bonfim. Enquanto Aracaju ficava para trás, um infinito manto azul se descortinava à medida que o avião ganhava altitude. No cumprimento da missão, eles vasculharam o litoral centro-sul de Sergipe. Como voaram alto e por dentro, a cerca de 30 quilômetros da costa e não encontraram o navio, resolveram mudar de estratégia.

No retorno à Aracaju, alteraram o curso do voo. Dessa vez voaram mais baixo, foi quando começaram a avistar os primeiros sinais de naufrágio. A 60 quilômetros da costa, os raios de sol iniciam sobre “esquisitas manchas”, que mais pareciam enormes vitórias régias. Em torno das quais, pessoas lutavam contra as ondas, em meio a uma infinidade de destroços. Era uma imagem tão assustadora e desconhecida, que o piloto o caracterizou como “um quadro dantesco e de horripilante dramaticidade”. Portanto, Walter Baptista e Lourival Bonfim foram os primeiros a avistarem a luta dos naufragos pela sobrevivência e agonia deles para atingir a praia.

Ambos avistaram, então, um sobrevivente se aproximando da terra firme. Mais adiante, eles localizaram mais naufragos, bem distantes da praia. Voltaram e aterrissaram na

⁴⁸⁷ BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. Palestra concedida aos rotarianos de Sergipe. *Documento Datilografado*. A preleção foi sobre sua vida e o que fez em benefício de Sergipe no tempo da Segunda Guerra Mundial. Na gestão de José Francisco Sobral, Governador do Distrito. S/d.

Praia de Mangue Seco na divisa de Sergipe e Bahia, onde foram ao encontro do viajante insólito. Convém esclarecer, que na maré baixa, a areia úmida da praia se transformava em “pista de pouso improvisada”. Ali em Mangue Seco, os dois o esperaram. Afortunadamente, o náufrago seguiu viagem agarrado a uma grande tábua. À deriva, o corpo dele se tremia ora de frio, ora de medo. Do ponto onde o seu navio afundou até a praia de Mangue Seco, ele teve que se equilibrar diante das ondulações. A situação era desesperadora, as suas mãos estavam engelhadas, respiração ofegante e exausto. Andou meio que cambaleando até jogar-se na areia, pois estava gravemente ferido. Cheio de escoriações, o que ele mais queria era sentir seus pés no chão.

Em busca de respostas, os aviadores foram ao seu encontro e perguntaram quem era e o que aconteceu? O náufrago se chamava Firmino Gomes da Silva, cozinheiro do Aníbal Benévolo. Inicialmente, ele parecia desorientado e exaurido pelo grande esforço. Logo depois, tranquilizou-se. O piloto Lourival Bonfim era médico radiologista, avaliou o estado da vítima, percebeu a fratura na bacia e ofereceu carona. A tudo recusou, afirmando que jamais entraria em um veículo a motor. A experiência vivida no mar o traumatizara. A recusa se justifica porque ele acreditava que a maquinaria do navio, especialmente a caldeira, havia explodido e levado o Aníbal Benévolo a pique, por volta das 04:10 da madrugada.

O cozinheiro Firmino preferiu ficar na praia. Ali, imóvel na dor, exceto nas lembranças, que insistiam em naufragá-lo pela segunda vez. Os pilotos prometeram providenciar socorro e comunicar às autoridades sergipanas sobre o naufrágio “acidental”. Em diferentes ocasiões da sua vida, o piloto Walter Batista rememorou o encontro com marcante que teve como cozinheiro.

o Dr. Lourival Bonfim, meu companheiro de voo, tinha pressa em regressar a Aracaju porque já ultrapassa a hora que deveria chegar ao Hospital de Cirurgia. Já passava das 8 horas da manhã. Voltamos. Em Aracaju comunicamos a ocorrência ao Capitão dos Portos e ao Cel. Augusto Maynard Gomes. O interventor imediatamente providenciou para mandar apanhar o cozinheiro do Benévolo.⁴⁸⁸

Cada náufrago trouxe sua versão da tragédia. A priori, tanto o cozinheiro quanto os pilotos pensavam que o naufrágio do Aníbal Benévolo foi acidental. Essa impressão inicial foi transmitida para os aracajuanos. Essa notícia consternou a cidade. O interventor Augusto Maynard Gomes solicitou que os pilotos continuassem as buscas e trouxessem mais

⁴⁸⁸ BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. Solicitação de Revisão sobre a pesquisa “Baependi?” publicada na Revista O Expedicionário de junho de 1982. *Documento Datilografado e endereçado para Dilton Feliciano Pinto – Diretor Responsável do “O Expedicionário”*. Aracaju/SE. 30 de agosto de 1982, p. 1.

informações da tragédia. O litoral sergipano passou a ser vigiado, especialmente as embocaduras dos rios.

Nunca as “bocas de barras” dispersas pela costa do Brasil foram tão vigiadas como no tempo da Segunda Guerra Mundial. Havia uma nítida preocupação das autoridades militares das águas estuarinas servirem de refúgio para os submarinos alemães e italianos, ou pior, que elas facilitassem o acesso de nautas estrangeiros “do mar” para “o interior” do território brasileiro. A atmosfera de insegurança era tanta, que o *Correio de Aracaju* alertou aos seus leitores, “o inimigo pode realmente estar em todos os pontos do mar brasileiro, no desaguadouro dos rios, nas praias desertas, sob os coqueiros ou sob as areias, esperando o momento de atacar pela traição, de afundar navios, de matar brasileiros”.⁴⁸⁹

Quem veio sentir esta atmosfera de anormalidade de perto foi o jornalista David Nasser, enviado especial do jornal *O Globo*, veio à cidade de Aracaju averiguar as principais suspeitas das populações litorâneas e entender como se deu o sinistro. O delegado Enoch Santiago foi entrevistado por Nasser, eis o trecho da sua matéria. “No litoral brasileiro, desde o Rio até o extremo Norte, existirão bases de abastecimento para os submarinos inimigos?” E prossegue: o Chefe de Polícia de Sergipe [Enoch Santiago], no que diz respeito a este estado, afirma que não. Nos outros Estados, afirma-se a impossibilidade de existirem as mesmas bases que não foram jamais vistas pelos pescadores e pelos aviões de patrulhamento.⁴⁹⁰

A natureza da guerra marítima desafiava a compreensão dos litorâneos e ribeirinhos, pois o u-boat simplesmente aparecia e desaparecia. O seu poder de navegar submerso era encarado como algo sobrenatural e demoníaco. Contudo, alguns sergipanos e baianos da região estuarina do Rio Real relatam histórias de aparição dos submarinos com bastante proximidade. Vidagal afirmou que os pescadores mais velhos disseram ter visto o submarino alemão entrando no canal da foz do Rio Real. “É, teve um cidadão de Mangue Seco, ele tava pescando uma noite quando viu o submarino entrando, então ele quando viu disse que pasou mal, porque ele tinha medo”⁴⁹¹.

Ah aqui o pessoal ficaram com medo. Muitos saíram daqui com medo, porque inclusive o submarino eles entravam aqui nessa barra aqui iam lá pra dentro do Rio Real, é um rio fundo então eles ficavam encostados na sombra do mangue né mas embaixo não ficava em cima não no lume da água não ficava embaixo porque os aviões passava e não conseguia localizar ele porque ele tava ali embaixo da sombra do mangue e dali ele saiu atacaram uma vez um sítio aí com o nome de Batata que tinha uma fábrica de óleo de coco que tinha um senhor por nome de Vitor e então eles iam lá até o pessoal falava que o Vitor era de procedência alemã então o Vitor

⁴⁸⁹ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 30 de setembro de 1942, p. 2.

⁴⁹⁰ *Idem*.

⁴⁹¹ Entrevista de Vidagal de Oliveira. Praia de Pontal do Saco, Estância-Sergipe. 2014.

tinha contato com eles mas isso não foi provado por ninguém né? O pessoal que viram os caras né? Com bote de borracha debaixo do braço tudo barbudo e pessoas brancas diferente da gente né aí chegava na beira do rio botava um botezinho e ia pro submarino chegava lá entrava e levava um bote também de borracha enrolado.⁴⁹²

Histórias, como estas relatadas por Vidigal, eram comuns entre os nordestinos. Contudo, seria arriscado demais para um submarino alemão adentrar águas estuarinas. Primeiramente, porque poderia encalhar nos bancos de areia. Segundo lugar, os ribeirinhos poderiam acionar o sistema defensivo da região. Terceiro, seria um alvo fácil para os aviões de guerra. Quarto, adentrar à noite, somente com um prático da região, e seria um arrisco extremo.

De mar em mar, os submarinos alemães e italianos levaram a guerra pelo mundo. Os relatos populares dos brasileiros sobre a Batalha do Atlântico evidenciaram como o furor maquinal torpedeou navios, destruiu famílias e amedrontou uma nação. Entre o real e o imaginário, nunca o invisível foi tão temido como naqueles anos de guerra na mar.

⁴⁹² Entrevista de Vidigal de Oliveira. Praia de Pontal do Saco, Estância-Sergipe. 2014.

Barco sem rumo

Há muitos anos,
No fim da última guerra,
Mais para o ano de 1945,
Diziam os jornais de um navio-fantasma
Percorrendo os mares e procurando um porto.
Sua única identificação:
-drapejava no alto mastro uma bandeira branca.
Levava sua carga humana.
Salvados de guerra e de uma só raça.
Incertos e sem destino,
Todos os portos se negaram a recebê-lo.
Acompanhando pelo noticiário do tempo
O drama daquele barco,
Mentalmente e emocionalmente
Eu arvorava em cada porto do meu País
Uma bandeira de Paz
E escrevia em letras de diamantes:
Desce aqui.
Aceita esta bandeira que te acolhe fraterna e amiga.
Convive com o meu povo pobre.
Compreende e procura ser compreendido.
Come com ele o pão da fraternidade
E bebe a água pura da esperança.
Aguarda tempos novos para todos.
Não subestimes nossa ignorância e pobreza.
Aceita com humildade o que te oferecemos:
Terra generosa e trabalho fácil.
Reparte com quem te recebe
Teu saber milenar, Judeu, meu irmão.

Cora Coralina

CONSIDERAÇÕES FINAIS
- “Olhos fechados para a história não abrem memórias” -

*Se eu perdesse a vida
 No mar
 Não podia hoje
 T’á ofertar
 Os nevoeiros, as forjas, os Baependis.*

Oswald de Andrade⁴⁹³

Mar, origem da vida, e por isso, o começo de tudo.

Para os marinheiros de ofício e pescadores artesanais, avançar sobre águas abertas do oceano Atlântico, em qualquer tempo, sempre exigiu deles um misto de coragem, necessidade e risco. Afinal, quantos homens, mulheres e crianças arriscaram as suas vidas viajando a bordo dos navios mercantes na costa do Brasil durante a Guerra do Atlântico (1942-1945)? Difícil mensurar⁴⁹⁴, todavia, quem se importou com eles e os seus navios torpedeados? A vida de um marinheiro é um bem preciosíssimo, mas foram necessárias quantas mortes até o presidente Getúlio Vargas finalmente reconhecer o Estado de Beligerância em todo o território nacional? Após a demonstração de força do *U-507*, quem foram os brasileiros anônimos do litoral, que acudiram os naufragos, sepultaram as vítimas e patrulharam as praias? Diferentes gerações de historiadores preferiram fechar os seus olhos para as memórias dramáticas, os restos navais e os rastros dos submarinos, por quê? De que maneira os objetos malafogados ajudaram a contar as histórias da Guerra do Atlântico? Pelo exposto ao longo desta pesquisa, a categoria rastro foi oportuna para se buscar as respostas destes questionamentos. Esses rastros são geralmente pouco visíveis num duplo sentido: não se destacam, não são os “traços dominantes de uma época”, como se costuma dizer, e também

⁴⁹³ O poema *Fabulário Familiar* foi escrito em 1942. Através dele, Oswald de Andrade expressou a dor que comoveu o Brasil diante dos naufrágios na costa de Sergipe e da Bahia. Percebe-se na palavra “Baependis”, redigido no plural, uma clara alusão aos navios torpedeados na guerra e mais, que brasileiros também se sentiram atingidos por essa tragédia naval. Ver: ANDRADE, Oswald de. *Obras completas VII*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971, 11 v, p. 187.

⁴⁹⁴ Difícil mensurar, porque existiam centenas de embarcações das companhias navais nacionais, regionais e estaduais. Acrescentaram-se ainda os vasos militares da Marinha de Guerra do Brasil e as várias embarcações a vela (saveiros, barças, etc.). Das bordas oceânicas ao interior das embocaduras fluviais ou baías, a navegação de cabotagem se apresentava como o principal meio de mobilidade, nos anos de 1930 e 1940. Como vimos aqui, a alma marinheira dos brasileiros, que marcava a identidade cultural de uma coletividade, foi torpedeada bruscamente pelos *u-boats*.

são muito mais detalhes que parecem aleatórios, restos insignificantes que, à primeira vista, poderiam e deveriam ser jogados fora.

Lidar com os rastros exigiu contemplar o que restou do sinistro na praia, tudo diante de um horizonte oceânico ameaçador em que houve perdas. A morte brusca de centenas de tripulantes e passageiros potencializou os salvados de guerra. Afinal, como se pode compreender a “auratização do próprio rastro”? No caso do rastro, esclarece Walter Benjamin, algo “distante”, seja distância topográfica ou temporal, aparece como “próximo”. Aquilo que aquele rastro particular deixou para trás e que vejo na minha frente está “longe”. Benjamin se vê como um leitor de rastros, que percebe os fenômenos próximos, porém concretos, que muitas vezes são insignificantes ou banais, algo distante, algo escondido⁴⁹⁵. Enfim, no rastro, apoderamo-nos da coisa; na aura, ela se apodera de nós⁴⁹⁶. Rastro, aura e história se apresentam como um feixe persistente, como uma presença constante e inquieta, um desafio no pensamento de Walter Benjamin.

Os povoados situados nas confluências hidrográficas do Rio Real e do Rio Piauí, entre os estados de Sergipe e Bahia, por exemplo, tornaram-se uma área estuária sitiada. O clima de insegurança reinou absoluto por lá, como se recordou João Martins do Nascimento. “O povo tinha medo do submarino. Nessa época até nós pescadores desse rio [Real] ficávamos sobressaltados: se íamos pescar de noite, ou se deixava aquela onda perigosa [o clima de guerra] passar. Porque o povo dizia: - Eles vão entrar! Eles vão entrar! Eles vão entrar nesse rio. (...) Naquele tempo o destacamento de Indiaroba era de dois ou três soldados. Como podia vir acudir aqui?”⁴⁹⁷ Então, implantou-se em suas bordas o sistema de defesa passivo, onde os ribeirinhos adotaram o blecaute, com o intuito de não denunciar a localização da embocadura do Rio Real, “no tempo da guerra, o farol [do povoado do Saco] ficou desligado. Sabe o que foi proibido aqui? Não se fazia mais fogo toda noite. Nos povoados, aquele fogo alto [queimadas ou fogão a lenha]. Isso foi proibido no tempo da guerra. Por causa de invasão ne? Por causa de invasão. O farol de luz foi desligado”.⁴⁹⁸

A atmosfera beligerante da guerra submarina marcou os sergipanos e baianos, estabelecendo conexões diretas com as atividades vitais. A fala de João Martins do Nascimento mostra que aura da guerra envolveu os povoados às margens do Rio Real e do Rio Piauí. Para conscientizá-las da obrigatoriedade em adotar o blecaute, a Capitania dos

⁴⁹⁵ SEDLMAYER, Sabrina & GINZBURG, Jaime, op. cit., p. 20.

⁴⁹⁶ ibidem, p. 19.

⁴⁹⁷ Entrevista de João Martins do Nascimento realizada no Povoado de Pontal, município de Indiaroba/SE. 7 de julho de 2005.

⁴⁹⁸ idem

Portos de Sergipe anunciou o edital nos jornais locais, nos programas de rádio e nos diálogos diretos com os litorâneos que “na forma do artigo 106 do Regulamento das Capitâneas, fica terminantemente proibida à queima de roças na orla do litoral, instalação de sinais luminosos ou acender qualquer luz sem consentimento da aludida Repartição, que aplicará ao infrator a multa de 500\$000 sem prejuízo de ação penal a que ficar sujeito”.⁴⁹⁹ E assim, um manto escuro encobriu as praias brasileiras. A princípio, com o escurecimento total, meses depois, o parcial.

Vidigal de Oliveira Lima, morador do Povoado Pontal do Saco, próximo à foz do Rio Real, no município de Estância-SE, também se recordou das histórias dos velhos pescadores no tempo da guerra. Eles falavam que os alemães apareciam em botes inflados dentro do estuário e subiam o curso fluvial. Suspeitava-se que os estrangeiros nazifascistas e brasileiros quinta-colunistas auxiliavam no abastecimento com víveres nas margens. De fato, o medo alimentou impressões reais e imaginárias. As autoridades sergipanas não acreditavam que houvesse algum tipo de aproximação com os submarinos inimigos.

A ação dos *u-boats* fez parte da memória recente dos velhos ribeirinhos, e assim, o fenômeno naval foi sendo entendido dentro das tradições locais. Vidigal de Oliveira Lima se lembrou do clima de apreensão dentro da barra:

Ah, aqui o pessoal ficaram com medo. Muitos saíram daqui com medo, porque inclusive o submarino e seus homens, eles entravam aqui nessa barra aqui. Íam lá pra dentro do Rio [Real]. É um rio fundo, então eles ficavam encostados na sombra do mangue né mas embaixo não ficava em cima não no lume da água não ficava embaixo porque os aviões passava e não conseguia localizar ele porque ele tava ali embaixo da sombra do mangue e dali ele saiu atacaram uma vez um sítio aí com o nome de Batata que tinha uma fábrica de óleo de coco que tinha um senhor por nome de Vitor e então eles íam lá até o pessoal falava que o Vitor era de procedência alemã então o Vitor tinha contato com eles mas isso não foi provocado por ninguém né o pessoal que viram os caras né com bote de borracha debaixo do braço tudo barbudo e pessoas brancas diferente da gente né aí chegava na beira do rio botava um botezinho e ía pro submarino chegava lá entrava e levava um bote também de borracha enrolado.⁵⁰⁰

Na história do Brasil, há numerosos exemplos de navios corsários surgirem de improviso diante de um ponto, para danificarem suas instalações ou amedrontarem suas populações. Do ponto de vista militar, os efeitos dessas incursões foram reduzidos, sendo a ação, na maioria das vezes, executada para desorganizar a vida da localidade e obter efeitos morais. Com o advento da guerra submarina, o perigo tornou-se maior, com a possibilidade de torpedeamento de navios surtos no porto. Para evitar que a ameaça se concretizasse, foi organizada a defesa ativa, atuando em pontos focais da costa do Brasil, com a finalidade de

⁴⁹⁹ *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 29 de agosto de 1942.

⁵⁰⁰ Entrevista com Vidigal de Oliveira Lima. Pontal do Saco, Estância-SE. 6 de janeiro de 2014.

repelir qualquer ataque aéreo ou naval inimigo, por meio de ações coordenadas da Marina de Guerra, da Aeronáutica e do Exército Brasileiro.⁵⁰¹

O Exército jamais ficaria indiferente às possibilidades de o inimigo atingir o seu território praiano com o desembarque de tropas alemãs. A VI Região Militar dispersou parte de seus soldados para os estuários, as baías, as praias e as ilhas oceânicas. Oriundos da 1ª Bateria Independente, 19º Batalhão de Caçadores e 28º Batalhão de Caçadores. Como a sua área costeira era vastíssima, a VI Região recebeu o reforço de tropas gaúchas. Nos tempos áureos da navegação no Rio São Francisco, o vapor *Benjamim Guimaraes* trouxe a bordo tropas sulistas que embarcaram em Minas Gerais, atravessaram o sertão baiano e dirigiram-se para o litoral nordestino. Zé Peixe se recordou desses homens armados nas praias sergipanas. “Quem veio guarnecer aqui a costa e o estado foi a Bateria do Rio Grande do Sul. Aí a Bateria veio pra cá para Aracaju. Aí ele, tinha aqueles caminhões. E aquele povo veio do Rio Grande do Sul, veio pro exército daqui. Eram os gaúchos. Iam pra costa dia e noite”.⁵⁰²

À época dos torpedeamentos navais, o Brasil era um país essencialmente agrário-minerador-exportador, ainda dependente do capital externo. Os Estados Unidos se tornaram o principal mercado dos produtos nacionais. Produtos esses, considerados estratégicos para a indústria bélica dos aliados. Esta condição chamou a atenção dos submarinos alemães e italianos. A bandeira do Brasil no alto do mastro e a condição de neutralidade do país não garantiram a segurança dos seus navios mercantes. O piloto Ivo Gastaldoni criticou a ganância dos empresários, o descaso dos políticos e a irresponsabilidade dos comandantes de longo curso por seguirem as viagens navais sobre as águas beligerantes do Atlântico Norte. A este respeito fez uma crítica sagaz:

“Mais o que queríamos nós? Não estavam nossos navios transportando materiais estratégicos para o esforço de guerra dos EUA? Seriam os comandantes dos nossos navios mercantes tão ingênuos a ponto de admitirem que, pelo fato de não estarmos ainda em guerra, os submarinos permitirem que, pelo fato de não estarmos ainda em guerra, os submarinos permitiriam que materiais tão preciosos fossem entregues ao maior inimigo deles? É óbvio que os navios seriam atacados mesmo que não tivéssemos relações diplomáticas cortadas. Melhor teria sido se os mercantes procurassem se esgueirar no escuro por aquela área que se sabia estar infestada por submarino”.⁵⁰³

Se no âmbito externo, a guerra submarina seguia num crescimento vertiginoso nas bordas das Américas. Internamente, os brasileiros em sua maioria desconheciam as dimensões do seu próprio país. Inexistiam estradas de rodagem amplas e modernas. A principal via de

⁵⁰¹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., p. 276.

⁵⁰² Entrevista de José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) realizada em Aracaju-SE, 07 de abril de 2004.

⁵⁰³ GASTALDONI, op. cit., p. 31.

locomoção ainda era a navegação marítimo-fluvial com uma frota mercante envelhecida. A dependência do mundo naval foi assim lembrada por Ivo Gastaldoni, “tudo vinha de fora: o trem, o automóvel, o navio, o trator e o avião. Produto nacional, da escassa manufatura feita aqui era sinônimo de falta de qualidade”. E continua, “não tínhamos refinaria, nem siderurgia, nem grandes hidrelétricas. A nossa dependência das rotas marítimas era total. Até mesmo a circulação das nossas próprias matérias-primas, dos nossos próprios alimentos e dos nossos próprios bens era feita pela navegação de cabotagem”.⁵⁰⁴

O comércio das principais cidades costeiras do Brasil dependia da navegação de cabotagem. Caso tráfego naval fosse bruscamente interrompido, a economia brasileira entraria em colapso com a perda de receita das exportações. O país ficaria sem energia, remédios, alimentos e outros víveres. Apesar de muito utilizado naquela época, o transporte marítimo-fluvial já enfrentava sérias dificuldades: o estado precário das embarcações; os acidentes navais (encalhes, naufrágios etc); o sucateamento dos portos. Mesmo assim, o Lloyd Brasileiro e a Companhia Comércio e Navegação, duas das principais empresas de transporte marítimo, captavam a maior parte das viagens.

Para salvaguardar a sua costa, a Marinha de Guerra do Brasil teve que se submeter às orientações dos Estados Unidos. Especialmente no tocante aos conhecimentos técnicos e táticos, da cessão de unidades de superfície e aéreas, do apoio logístico (que ia desde o fornecimento de combustíveis, munição, sobressalentes até a instalação de bases em Salvador e Recife), da instrução e do adestramento do pessoal nas atividades especificamente antissubmarino, da orientação operativa (só eles tinham acesso às informações sobre a situação e sobre o inimigo) e da varredura anti-minas dos principais portos. Era preciso unir forças com os militares norte-americanos, mesmo que estes, às vezes, tratassem os marinheiros brasileiros com certa indiferença ou até desprezo. Gama e Martins analisaram esta atmosfera de tensão:

Com a pobreza dos recursos de que dispúnhamos, só nos puderam ser afetas tarefas defensivas, de proteção imediata dos comboios, cabendo aos norte-americanos as operações de caça e destruição durante os períodos críticos de 1942 a 1944. Não tínhamos condições materiais de executar ações ofensivas, com a continuidade necessária para tornar possível a destruição comprovada dos submarinos atacantes, pois se dava toda a ênfase à segurança dos navios mercantes comboiados, os quais, em hipótese alguma, podiam permanecer desprotegidos. Daí não terem tido as unidades da Marinha brasileira oportunidade de lhes ser atribuída oficialmente a destruição de submarinos inimigos, nem se verificarem lances heroicos que fazem a história e criam tradições.

Desta situação de dependência só não resultaram maiores atritos porque realmente a desproporção entre os recursos disponíveis e as responsabilidades existentes era imensa e também, é de justiça enfatizar, devido à habilidade do Comandante-em-

⁵⁰⁴ GASTALDONI, op. cit., p. 27.

Chefe das Forças do Atlântico Sul e da Quarta Esquadra dos Estados Unidos, Almirante Jonas Ingram. Contudo, sempre houve de nossa parte queixas, principalmente em relação à tendência verificada em alguns escalões norte-americanos de ignorarem a existência das forças brasileiras em suas comunicações.⁵⁰⁵

As queixas eram resolvidas a base do diálogo franco e da conscientização dos importantes papéis assumidos por ambos dentro do *front* atlântico. Na verdade, aceitar a presença dos norte-americanos no saliente nordestino nunca foi uma unanimidade entre as autoridades brasileiras. Membros do alto escalão do Exército passaram, por exemplo, a ver a presença deles em terra, céu e mar como uma ameaça à soberania nacional. Antes de irromper a guerra naval para os brasileiros já havia observadores norte-americanos espalhados pelas principais cidades brasileiras. Falta uma pesquisa história pormenorizada de suas atribuições e uma análise dos seus relatórios oficiais.

Outro inconveniente notado no interior da Marinha brasileira foi que, sendo as operações dirigidas pela Quarta Esquadra dos Estados Unidos, e dela dependendo praticamente toda a logística da FNNE, a direção da Marinha no Rio de Janeiro ficou um tanto “marginalizada”, em relação aos navios militares que operavam na área de maior ação, não sentindo em toda a sua intensidade a pressão das exigências bélicas. Manteve por isso muitos de seus procedimentos normais, originando-se assim, uma inconfortável “cisão de mentalidades”, como se houvesse duas Marinhas, uma, “de guerra”, no Nordeste e outra, “quase de paz”, no Rio de Janeiro.

Independente dos conflitos internos e das queixas contra os norte-americanos, urge questionar também uma visão do senso comum ainda em voga, que insiste em atribuir à Marinha do Brasil uma participação meramente simbólica na Guerra do Atlântico. Ao longo da mobilização geral, do esmero das tripulações e da vitória dos aliados em 1945, o Almirante Henrique Aristides Guilhem, então Ministro da Marinha, fez um pronunciamento oficial, onde reconheceu a saga épica vivida pelos seus homens e mulheres do mar.

Ao chegarmos ao término da árdua e sanguinolenta campanha contra a Itália e a Alemanha, com o triunfo das armas das Nações Unidas, que contou com o concurso de nossas forças de mar, terra e ar, dirijo-me à Marinha do Brasil para congratular-me pela vitória, para a qual contribuímos com tanta honra e devotamento. Nesta guerra brutal e impiedosa, coube à nossa pátria uma grande parcela de sacrifícios, irmanada às mais gloriosas e liberais nações civilizadas. Toda a nação, nos dias incertos dessa longa jornada, acompanhou, cheia de fé, as atividades de sua Marinha, quer em nossas águas, quer alhures, e a ela confiou a segurança dos transportes e abastecimentos marítimos. É-me, grato, agora, ressaltar a conduta dos nossos bravos marinheiros, enfrentando as mais duras provocações, com destemor e elevado espírito de civismo, e colocando as suas vidas inteiramente a serviço da Marinha e do Brasil. Desde o primeiro instante, a ação de nossas armas mereceu

⁵⁰⁵ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., 1985.

louvor e a admiração dos chefes e combatentes aliados. A Armada Nacional, mais uma vez, conclui sua missão, nessa árdua campanha, com louros merecidamente conquistados, onde foi possível estar presente e foi necessário lutar. À Marinha Mercante do Brasil, irmã valorosa e digna, tão grande no sofrimento como no devotamento de todas as horas, cabe também as honrarias da paz que conquistamos, Paz e glória aos nossos mortos, sacrificados nesta guerra, bravos servidores da Marinha de Guerra Nacional e da Marinha Mercante Brasileira aos quais rendemos as homenagens de nossa gratidão.⁵⁰⁶

Penalizada com o maior número de mortos, a Marinha Mercante do Brasil se apresenta como coadjuvante no imaginário dos brasileiros naquele tempo da Guerra do Atlântico. Para quem possuía nos mares, e portos, os seus ambientes de trabalho, os torpedeamentos navais representaram um momento de crise conjuntural. Normalmente, os marinheiros mercantes eram retratados de forma caricata e pejorativa. De acordo com um trecho jornalístico: “esses homens não tinham o garbo dos da Marinha da Marinha de Guerra, mas nas suas rudes faces, crestadas pelas intempéries, estava estampada a sua determinação em manter os seus navios no mar, mesmo quando os traiçoeiros inimigos os espreitavam”.⁵⁰⁷ Mesmo sem o garbo dos oficiais navais, os *mercantes* desempenharam um papel destacado, prestando serviços relevantes ao país.

Para aquilatar o sacrifício da Marinha Mercante do Brasil, basta mencionar que o seu número de mortos foi superior aos da FEB, que lutou na Itália. Dia e noite, o medo se tornou um companheiro a bordo. Mesmo após sofrer com o torpedeamento de seu navio, alguns marinheiros retomaram suas atividades. Herbert Campbell rememorou, com humor, desses valentes lobos do mar:

Geralmente, quando se fala em guerra, o que é bastante frequente, há sempre alguém que não consegue dominar a curiosidade e pergunta: - “Você não sentia medo?” E respondia: - “Claro, claro que sim!” A verdade é que, por uma questão de moral, autodisciplina ou simplesmente vaidade, obrigávamo-nos a dominar o tão humano sentimento dito medo, não o deixando, portanto, controlar nossas ações para não entrarmos em pânico. Louvado seja Deus! Conseguimos. No mais íntimo do coração e da alma, sempre alimentávamos a férrea certeza de que, se por ventura algum dia nosso navio fosse atingido, como tantos, sobreviveríamos. Estávamos participando daquela odisseia por uma questão de princípio, convencidos de que, senão o fizéssemos naquele momento, só estaríamos adiando perigo e o sofrimento, que poderiam ser piores quando o domínio nazifascista estendesse seus venenosos tentáculos sobre o mundo. Tivemos companheiros que os navios em que estavam foram torpedeados uma, duas e até três vezes. Ainda assim, eles continuaram embarcados em outro navio, navegando. A esses colegas, costumávamos dizer por mera brincadeira: “-Não venha para o nosso navio porque você é pé-frio...”⁵⁰⁸

Quando os navios mercantes cumpriam seu trajeto até o porto dos Estados Unidos, alguns tripulantes chegaram a abandonar o seu posto, seduzidos pelos altos salários das

⁵⁰⁶ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio. Op. cit., pp. 433-434.

⁵⁰⁷ Imponente desfile das forças navais. In: *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1945.

⁵⁰⁸ CAMPBELL, op. cit, pp 18-19.

guarnições dos navios americanos. A justificativa era de que a situação dos navios brasileiros era muito diferente, já que pagavam menos de um terço e sem ao menos ter direito ao seguro de vida e de acidentes. Em caso de torpedeamento nos navios brasileiros, a família dos que pereciam só iria receber a pensão após três meses. Durante este período, as autoridades não faziam questão de saber com que recursos essas famílias se manteriam.

O abandono dos navios nacionais diminuiu sensivelmente depois que as autoridades varguistas apresentaram uma declaração formal reclamando junto ao Departamento de Imigração dos EUA. Os marinheiros brasileiros que escolheram trabalhar em embarcações estrangeiras foram hostilizados. Eram chamados de “gananciosos”, “traidores da pátria” ou até “desertores”. Em defesa de seus colegas de ofício, Herbert Campbell procurou esclarecer que

Não podemos chamar de desertores os que abandonavam os nossos navios. É bom lembrar que eles procuravam situação financeira melhor e continuavam a colaborar para a derrota de Hitler; não fugiam da luta. Haja vista os que embarcavam em navios americanos para fazer a linha Murmansk, norte da Rússia. Ganhavam muito, porém com pouquíssima oportunidade de sair de lá com vida. Os comboios para Murmansk, partindo da Inglaterra, levavam armamentos aos russos a fim de que estes pudessem conter os avanços nazistas. Foi nessas viagens que se desenvolveu a maior luta contra os mercantes no mar.⁵⁰⁹

A Marinha de Guerra do Brasil, por sua vez, emergiu com uma mentalidade estratégica, moderna e operativa voltada essencialmente para a defesa do tráfego marítimo e, no âmbito dessa defesa, para a guerra antissubmarino.⁵¹⁰ O preparo brasileiro para enfrentar os *u-boats* era praticamente nenhum: técnicas e táticas atualizadas eram desconhecidas, armas e equipamentos inexistentes. Nem nos estudos acadêmicos da Escola de Guerra Naval, ou nos ensinamentos da Missão Naval Americana, cogitava-se a guerra antissubmarino.

Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins, no livro *História Naval Brasileira*, explicaram que quando a guerra submarina chegou aos domínios costeiros do Brasil, um gigantesco esquema de segurança precisou ser montado com o intuito de impedir o desembarque de tropas inimigas e de oferecer resistência às investidas dos submarinos. Em diferentes lugares do mundo, “a praia” se transformou no lugar por excelência do medo. Era angustiante demais pensar que o inimigo, de súbito, poderia vir do mar. Ingleses, estadunidenses, mexicanos, caribenhos e brasileiros salvaguardaram as suas costas. O temor de um desembarque nazifascista era um sentimento de insegurança universal naquela época.

⁵⁰⁹ CAMPBELL, op. cit., p. 53

⁵¹⁰ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., p. 438.

Com a guerra oficializada, o Brasil reuniu recursos militares necessários para enfrentar aqueles tempos difíceis. Então, providências de caráter administrativo, de treinamento, de aquisições e de modificações materiais foram providenciadas. Dentre as ações adotadas dentro da Marinha de Guerra, destacavam-se: “instituir os Comandos Navais [do Norte, do Nordeste, do Leste, do Centro, do Sul e do Mato Grosso] e delimitar a zona territorial subordinada a cada um deles”⁵¹¹; “Definir e delimitar a Zona de Guerra [nas águas do Atlântico Sul compreendidas na faixa de segurança da Declaração do Panamá], aprovada em 3 de setembro de 1939 e mais os municípios que relaciona; a Zona de Guerra subdividida em Teatros de Operações: Amazonas, Nordeste, Este, Centro, Meridional de Mato Grosso”⁵¹²; “dispor sobre a requisição de bens imóveis e móveis, necessários às Forças Armadas e à defesa passiva da população”⁵¹³; “subordinar ao Ministério da Marinha, as colônias de pesca [até então subordinadas ao Ministério da Agricultura, Comércio e Indústria]”⁵¹⁴; “reorganizar o Quadro Ordinário do Corpo de Oficiais da Armada”⁵¹⁵; “declarar de interesse militar vários estabelecimentos fabris civis [fabricantes de produtos de interesse militar-naval]”⁵¹⁶; “fixar normas para visitas a bordo [para desembarço dos navios mercantes nos portos, enquanto as necessidades do estado de guerra exigirem]”⁵¹⁷; “criar a Quarta Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais [sede em Salvador]”⁵¹⁸. Além disso, as autoridades militares se preocuparam com as luzes da praia e dos edifícios próximos aos portos, ou regiões que pudessem silhuetar os navios no mar, alvos dos submarinos inimigos.

O primeiro semestre de 1943 foi de intensos embates navais na costa do Brasil. Tanto que o Comando Naval do Nordeste alertou para a possibilidade de desembarque de elementos isolados, tendo como objetivo realizar atos de sabotagem contra portos, depósito, comunicações e outros pontos vitais do território brasileiro. Em julho de 1944, afastado o perigo de um ataque de submarino aos navios surtos nos portos, suspendeu-se a patrulha externa feita pelos veteranos contratorpedeiros, sendo mantida apenas a vigilância interna, a cargo de rebocador portuário.⁵¹⁹

Pelo exposto, o povo brasileiro respondeu de diferentes maneiras às agressões navais sofridas. No âmbito exterior, uniu-se na luta contra o inimigo nazifascista, e, no interior, a

⁵¹¹ Decreto-Lei 10359. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1942.

⁵¹² Decreto-Lei 10490-A. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 25 de setembro de 1942.

⁵¹³ Decreto-Lei 4812. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 8 de outubro de 1942.

⁵¹⁴ Decreto-Lei 4830-A. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1942.

⁵¹⁵ Decreto-Lei 4966. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1942.

⁵¹⁶ Decreto-Lei 11279. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 8 de janeiro de 1943.

⁵¹⁷ Decreto-Lei 12217. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 9 de abril de 1943.

⁵¹⁸ Decreto-Lei 5446. Documento Oficial. Rio de Janeiro, 30 de abril de 1943.

⁵¹⁹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., p. 276.

favor da redemocratização imediata do país. O Estado Novo acabou torpedeado pelos interesses variados dos grupos políticos. Com a derrota da Alemanha, e mais tarde, do Japão, os brasileiros caíram no samba através dos carnavais da vitória. O clima de euforia ganhou as ruas, as casas, as escolas, as faculdades e os discursos nacionalistas. Em setembro de 1945, o tenente Damião Mendonça de Santana realizou um pronunciamento cívico-festivo em comemoração à vitória dos aliados, no Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe, onde fez uma análise histórica de como o brasileiro honrou a sua tradição de povo combatente diante das ameaças que vieram do mar. Dentro de um estilo narrativo comum naquela época, ele afirmou: “a nossa história está pontilhada de lances heroicos, insculpidos em páginas brilhantes, pelas pontas das espadas e das baionetas dos nossos bravos de todos os tempos”. E prosseguiu a preleção, dentro da perspectiva militar:

“Repelimos os destemidos francês de Truyn, expulsamos os audazes batavos de Van Dorth e Nassau, deitamos por terra os ímpetos expansionistas de López, e, em nossos dias, a desagrar a honra nacional, ultrajada nas praias de Sergipe e da Bahia, içamos pelas mãos fortes dos nossos bravos soldados da FEB, na crista de Monte Castelo, aquela mesma bandeira que submergira, altiva e serena, no topo dos mastros de popa, amarrada à driça do Aníbal Benévolo, do Araraquara, do Baependi, do Itagiba e do Arara”.⁵²⁰

A memória dos navios torpedeados não se apagou quando eles foram tragados pelo mar da guerra. Os sete primeiros navios atacados pelo U-507 marcou a sociedade brasileira de diferentes maneiras, a exemplo do que foi dito pelo tenente Damião Mendonça de Santana. O discurso histórico dele enfatiza que o litoral nordestino sempre foi cobiçado pelas armadas navais estrangeiras. Tal situação exigiu a resistência imediata dos marinheiros brasileiros para repeli-las. Mais do que trazer de volta “a bandeira do Brasil que submergiu no topo dos navios torpedeados”, o historiador precisa desenvolver uma análise micro-histórica, onde agregue a experiência dramática de três grupos, vistos aqui na condição de sujeitos: os marinheiros (nacionais e estrangeiros), os passageiros (civis e militares) e, por fim, as populações litorâneas (sergipanos e baianos na condição de herdeiros da memória).

Entre erros e acertos nas operações navais, formou-se uma geração marinheira que superou as limitações iniciais. O avanço foi tanto, que o Almirante Ingram teceu elogios aos esforços de guerra do comandante, dos oficiais e das guarnições das Forças Navais Brasileiras. O papel da Marinha do Brasil foi qualificado como um trabalho silencioso, constante, pouco conhecido, bravo, embora sem o estímulo dos grandes lances, dos êxitos imediatos, das ações individuais que a História registra. E continua:

⁵²⁰ SANTOS, Damião Mendonça de. *Os pioneiros do serviço militar*. Aracaju: Livraria Regina LTDA. 1945.

Foi consequência de um esforço conjunto, da presença permanente no mar, com vigilância de alerta, sonares funcionando, bombas prontas para lançamento, afastando corsários e mantendo livre a circulação marítima que assegurava a sobrevivência do país. Chamados às armas, os marinheiros do Brasil mostraram-se, mais uma vez, à altura das responsabilidades que lhes foram afetas.

Mas a participação da Marinha brasileira na Segunda Guerra Mundial deixou também um terrível lembrete para o futuro. Com a crescente projeção internacional do Brasil e sua vinculação econômica ao mar, que não representa mais somente uma via de transporte, mas se constitui também em fonte de riquezas energéticas e alimentares, é inaceitável que, por falta de visão dos nossos homens públicos e um perigoso conceito de pacifismo, arrisquemos-nos a que outra situação de emergência nos encontre com o despreparo que caracterizou as ações iniciais da Marinha na Batalha do Atlântico. Da próxima vez a improvisação poderá resultar em inevitáveis derrotas, ou na subordinação de nossos interesses aos dos Aliados, dos quais dependeremos.⁵²¹

Atualmente, a costa do Brasil não está imune de sofrer novos ataques navais. Em suas águas jurisdicionais ainda circulam submarinos estrangeiros, alguns sem serem detectados. De 1945 para cá, a segurança costeira do país sofreu intensas transformações militares e tecnológicas, mas ainda se tem muito a aprimorar, a investir e a crescer. A incumbência de proteger uma área sul-atlântica vastíssima sempre exigiu sacrifícios de homens e mulheres da Marinha de Guerra do Brasil. “O mar é um símbolo de liberdade, e o povo que não defende os seus mares não é digno de viver. O Brasil defenderá as suas águas, guarnecerá as suas costas, na certeza de que, dessa maneira, obedece à tradição da sua história e trabalha pela sua grandeza”.⁵²²

⁵²¹ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio, op. cit., p. 434.

⁵²² Carta do Presidente Getúlio Vargas em Solidariedade aos Marítimos. Rio de Janeiro, setembro de 1942.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 – DOCUMENTOS IMPRESSOS E DIGITAIS

- A Estância. Estância-SE, 30 de agosto de 1942.
- *A República*. Cidade de Natal-RN, 20 de agosto de 1942, p. 6.
- A Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Codex LTDA, 1962.
- A Zona de Segurança, aprovada pela Resolução XV foi definida pelas nações americanas durante a na Primeira Reunião de Consultas de Ministros das Relações Exteriores, no Panamá, em 1939.
- Ação antissubmarino na costa de Sergipe disponível no site:
<http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm> acessado as 1:34 27/06/2015
- Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.
- *Agressão – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.
- *Âncora do Cemitério dos Náufragos*. Disponível em <
<http://conhecisergipe.blogspot.com.br/2011/06/relatorio-da-excursao-aracaju.html> >.
Acesso em: 01 out. 2017.
- *Apelação Criminal*. Documento. 17 de dezembro de 1942. 2ª vara da Comarca de Aracaju. 1942.
- ARANHA, Oswaldo. Declaração do Estado de Beligerância em todo o território nacional. Documento oficial. Rio de Janeiro. 22 de agosto de 1942.
- Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. Coletânea de documentos do Inquérito Policial Militar – IPM sobre os torpedeamentos navais de agosto de 1942.
- BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. *Documento*. Aracaju-SE, 30 de agosto de 1982. Acervo familiar.
- BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. Palestra concedida aos rotarianos de Sergipe. *Documento Datilografado*. A preleção foi sobre sua vida e o que fez em benefício de

- Sergipe no tempo da Segunda Guerra Mundial. Na gestão de José Francisco Sobral, Governador do Distrito. S/d.
- BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. Solicitação de Revisão sobre a pesquisa “Baependi” publicada na Revista O Expedicionário de junho de 1982. *Documento Datilografado e endereçado para Dilton Feliciano Pinto – Diretor Responsável do “O Expedicionário”*. Aracaju/SE. 30 de agosto de 1982, p. 1.
 - BENTO, Cláudio Moreira. *Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante do Brasil na Segunda Guerra Mundial*. Disponível em: < <http://www.ahimtb.org.br/FAMM2GM.htm#defterr> >
 - BITTENCOURT, Alberto. A conquista de Monte Castelo. Apresentação em PowerPoint. Comando da 7ª RM/7ª DE. 15 de fevereiro de 2012.
 - CAMELYER, Clóvis. Relatório da missão ao litoral sul de Sergipe. Quartel do 28º BC, Aracaju 21 de agosto de 1942.
 - Carta do Presidente Getúlio Vargas em Solidariedade aos Marítimos. Rio de Janeiro, setembro de 1942.
 - CAVALCANTI, Luiz Bezerra. Relatório da Capitania dos Portos do Estado da Bahia sobre o depoimento de Gunnar Clase. Salvador, 31 de agosto de 1942.
 - CAVALCANTI, Luiz Bezerra. Relatório da Capitania dos Portos do Estado da Bahia sobre o depoimento de Guilherme João Batista. Salvador, 29 de agosto de 1942.
 - Cemitério dos Náufragos. Disponível em < <http://conhecendocesad.blogspot.com.br/2011/06/cemiterio-dos-naufragos-manifestacao-e.html> >. Acesso em: 01 out. 2017
 - Circular Nº 6, de 26 de julho de 1943, do Comando Naval do Centro. Rio de Janeiro-RJ. 1943.
 - *Código Penal*, Decreto Lei No 2.848 de 07 de dezembro de 1940.
 - Cooperação Aérea em Natal. *Em Guarda – Para Defesa das Américas*. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/Business Publishers International Corporation of Filadelfia. Ano 3. Nº 6. 1944, p. 38.
 - *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro-RJ, 1 de setembro de 1933.
 - *Correio da Manhã*. Rio de Janeiro-RJ, 26 de agosto de 1933.
 - *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 10 de novembro de 1943.
 - *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 14 de setembro de 1942.
 - *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 19 de agosto de 1942.

- *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 1º de setembro de 1942.
- *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 20 de agosto de 1942.
- *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 21 de agosto de 1942.
- *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 27 de novembro de 1943.
- *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 30 de setembro de 1942.
- *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 8 de abril de 1943.
- *Correio de Aracaju*. Aracaju-SE, 9 de abril de 1943.
- DANTAS, José Augusto Diniz de Aguiar. Edital da Capitania dos Portos de Sergipe. Aracaju, 6 de outubro de 1942
- Declaração sobre o Mar Continental. Documento oficial. 3 de outubro de 1939.
- Decretos-lei da Marinha de Guerra do Brasil (1942 – 1945)
- Depoimento do militar Osvaldo Ferreira Ariososa sobre o naufrágio do *Baependi*. Hospital de Cirurgia, Aracaju, 19 de agosto de 1942. IPM – Inquérito Policial Militar.
- *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930*. Rio de Janeiro: Editora da FGV-Fundação Getúlio Vargas, 2001.
- Discurso de Getúlio Vargas no Dia da Marinha, a bordo do encouraçado Minas Gerais. Arquivo de Getúlio Vargas. 11 de junho de 1940.
- Em Guarda – Para a defesa das Américas. Ano 3. 1944. Nº 1. p. 22-25.
- Em Guarda – Para a defesa das Américas. Ano 3. Nº 1. 1944, p. 32-33.
- Encalhe do vapor Comandante Capela. Processo Marítimo Número 915. Decreto de 13 de setembro de 1944. Relatório do Juiz F. Rocha. In: *Anuário de Jurisprudência*.
- *Enciclopédia dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas*. Rio de Janeiro: IBGE. XIX Volume. 1959.
- Entrevista de Tertuliano Azevedo concedida ao programa Terra Serigy. Aracaju. 2010.
- *Folha da Manhã*. Aracaju-SE, 26 de agosto de 1942.
- Forças Armadas. A Defesa Nacional - Estrutura Militar do Brasil. 22 de setembro de 2007. In: <http://defesabrasil.com/site/index.php/A-Estrutura-Militar-do-Brasil/Page-2.html>
- Fotografia do navio Araraquara. Disponível em: <>. Acesso em 08 de janeiro de 2017.

- Fotografia do navio Baependi. Disponível em <
https://www.flickr.com/photos/alex_paixao/5442748664/in/photostream/>. Acessado em 14 de janeiro de 2017, às 16:05
- Fotografia do navio sueco Hammaren disponível em
<[http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3\)hammaren](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3)hammaren)> Acessado em 14 de janeiro de 2017. 15:56
- INGRAM, Jonas H. Relatório sobre a Área Equatorial, 4 setembro de 1941. In: MORISON, Samuel E. *History of United States Naval Operations in World War II*. Boston. 1948.
- Inquirição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barcaça Jacira no Quartel General da 6ª Região Militar. Depoimento de Noberto Hilário dos Santos. Salvador-BA, 31 de agosto de 1942. Documento oficial In: IPM – Inquérito Policial Militar. 1942. Rio de Janeiro-RJ. Arquivo Histórico do Exército. Rio de Janeiro. Palácio Duque de Caxias
- *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1945.
- Lei nº 1.156. Rio de Janeiro, 12 de julho de 1950. Conhecida popularmente como LEI DA PRAIA - Dispõe sobre concessão de vantagens a militares e civis que participaram de operações de guerra.
- Lei Nº 311, de 2 de março de 1938, para vigorar de 1944 a 1948.
- LIMA, Lanuza & ALMEIDA, Luanda. História do bairro de Itapuã. Disponível em: <<http://www.vertentes.ufba.br/bairro-itapua>>. Acesso em 9 de janeiro de 2017.
- Milton Fernandes da Silva. *Relatório da Última Viagem do Navio Motor Araraquara*. Documento datilografado e com matérias jornalistas recortadas e coladas. Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1942.
- *Nosso Século. A Era Vargas (1930-1945)*. São Paulo: Abril S.A. Cultural. 1985.
- *O Globo*, Rio de Janeiro. 1942. Sábado, 22 de agosto de 1942.
- *O Globo*. Rio de Janeiro-RJ, 18 de agosto de 1942.
- O Vôo do Arará - A Primeira e Última Viagem do U-199 ao Rio de Janeiro. In: *Revista da Força Aérea*. Rio de Janeiro: Action Editora; Nº 1. Dez/Jan/Fev de 1996.
- Processos Marítimos Nºs 668/42 (Baependi), 684/42 (Araraquara), 685/42 (Aníbal Benévolo), 671/42 (Itagiba), 670/42 (Arará) e 737/42 (Jacira). Arquivo do Tribunal Marítimo.

- *Relatório das principais atividades do Ministério da Guerra durante o ano de 1943.* Documento Secreto. Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1944
- Relatório do VP-74 sobre a ação antissubmarino na costa do Brasil. Aeronave N^o. 11. Documento Confidencial. Base Marítima de Aratu, Salvador, Bahia. 17 de maio de 1943. Disponível em: <http://www.uboardarchive.net/U-128A/U-128-9-Anl.htm>
- RIBBENTROP, Joachim von. Documento Oficial. Declaração de Guerra Alemã aos Estados Unidos da América. Berlim, 11 de dezembro de 1941.
- SÁ, Xico. Arquivo exhibe guerra ignorada no Brasil. *Folha de São Paulo*. Segunda-feira, 29 de junho de 1998.
- SANTAYANA, Mauro e BALTAR, Tarcísio. *Assim foi iniciada uma guerra*. Jornal do Brasil. 1971.
- SANTIAGO, Enoque. Relatório do inquérito policial sobre o envolvimento dos estrangeiros nos torpedeamentos dos cinco navios brasileiros. Departamento de Segurança Pública de Sergipe. Aracaju, 10 de outubro de 1942.
- *Sergipe Jornal*. Aracaju, 19 de agosto de 1942.
- *Sergipe Jornal*. Aracaju, 19 de agosto de 1942.
- *Sergipe-Jornal*. Aracaju-SE, 19 de agosto de 1942.
- SILVA, Firmino Gomes da. Depoimento sobre o naufrágio do Aníbal Benévolo. *Inquisição Sumaria das testemunhas*. Hospital de Cirurgia, Aracaju-Sergipe. 19 de agosto de 1942.
- Telegrama do Capitão Lauro Moutinho dos Reis (Náufrago do Baependi) ao Comandante da 7^a Região Militar de Recife-PE. Estância-SE, 16 de agosto de 1942
- TORRES, Sérgio. Naufrágio do Araraquara. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 8 de julho de 2007.
- VARGAS, Getúlio. *Diário (1930-1936)*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995. Volume I.

2 - MEMORIALISTAS

- BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira Baptista. Entrevista a Irênio de Araújo Faro. *Revista Vôo*. Rio de Janeiro. Ano I. N^o3. 1966.

- CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na Segunda Guerra – “Recordações de sua luta”*. Rio de Janeiro: Record, 1993.
- GASTALDONI, Ivo. *Memórias de um Piloto de Patrulha*. 2ª Edição. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997.
- MELINS, Murillo. *Aracaju Romântica que vi e vivi*. Anos 1949 e 1950. 3ª edição. Aracaju: Unit, 2007.
- MOURA, Francisco. *Minha origem, minha vida*. Aracaju. 2006.
- NETTO, João Palma. *CS-4 caça submarinos Gurupá – Memórias de um Marinheiro*. Salvador: Jubiabá. 1983.

3 – FONTES ORAIS

- **Edmundo Rodrigues da Cruz** nasceu na cidade de Simão Dias, em 16 de janeiro de 1918. Policial militar, e depois, comerciante. Compôs a tropa do Esquadrão da Cavalaria, que patrulhava o município de Aracaju e exigia da população o cumprimento das medidas de segurança no tempo da Guerra Submarina.
- **Francisco Moura**. Oficial do Exército da Reserva e professor de Matemática. Ele nasceu em Aracaju-SE, no dia 25 de março de 1923. A origem humilde foi superada ao ser incorporado ao Exército. No tempo da Segunda Guerra Mundial participou da vigilância costeira no nordeste do Brasil.
- **Gino Ferreira Santos** nasceu na cidade de Aquidabã, em 18 de julho de 1916. Na juventude, mudou-se para Aracaju, onde se tornou barbeiro. Teve muitos clientes, gente importante da história política de Sergipe, que conversa com ele sobre vários assuntos. “Eu trabalhei aqui na Rua de Itabaiana com Estância, ali na esquina, do lado de lá onde tem aquele bar. Ali que antigamente tinha um salão, ali que era o proprietário que morava ali e tudo eu trabalhei ali muitos anos e o dono sabe mal a pessoa sentava ele já conversava sabia de tudo sabia do governo sabia dos familiares do governo sabia da mulher que traía o marido sabia de tudo né? Quer dizer, eu nunca fui desse estilo de saber a vida dos outros não”.
- **Idalina Lima de Sousa** nasceu na cidade de Aracaju, no dia 30 de julho de 1933. Ainda era adolescente quando se tornou operária na Fábrica de Coco, localizada no Bairro Industrial. Casou-se com o jogador Paulo Otacílio de Souza. Em 1961, o seu esposo foi transferido para Grêmio de Porto Alegre-RS, ganhando a alcunha de Paulo Lumumba. Desde então, eles fixaram residência na capital gaúcha.

- **Jardilino Marques** nasceu no município de Santa Brígida (BA), no dia 12 de janeiro de 1916. Com 14 anos migrou para Aracaju, em busca de uma vida melhor. Na capital sergipana formou família e trabalhou como ajudante de pedreiro e foi integrado momentaneamente à guarda municipal em 1942.
- **João Martins do Nascimento** nasceu no povoado Pontal, município de Indiaroba, em 1914. Conhecido como Seu Joãozinho, exerceu várias atividades profissionais: pescador, roceiro, negociador, político, etc. Chegou a migrar para São Paulo, mas não se adaptou e voltou para vida simples às margens do rio Real.
- **Jorge Souza** nasceu em Capela no ano de 1930. Aos 10 anos, veio morar com a madrinha na cidade de Aracaju, que residia na esquina entre a Rua Itabaiana com a Avenida Barão de Maruim. Era um menino-faz-tudo ou como ele mesmo disse “era mandado”: levava recado, trazia compras e fazia companhia. Quando cresceu começou a trabalhar como armador. Depois fez curso no SENAI e se tornou pedreiro. Nesta função prosseguiu até a aposentadoria. Quando criança recebeu o apelido de Cabelo de Peixe, e depois, Xaropinho. Ele adora ver os navios a vapor e o amerissar dos aviões no Rio Sergipe, e ainda lembrou-se de vários aspectos da chegada da guerra e dos objetos malafogados.
- **José Martins Ribeiro Nunes**, mais conhecido como Zé Peixe, nasceu na cidade de Aracaju, em 05 de janeiro de 1927. Ele era adolescente no tempo dos torpedeamentos e suas memórias são privilegiadas, pois sua casa se localizava próximo à Capitania dos Portos de Sergipe. Além disso, ele testemunhou as operações antissubmarinas na cidade, os ensaios antiaéreos, o movimento estudantil e a perseguição aos estrangeiros. Depois da guerra, Zé Peixe se torna prático, um dos mais conhecidos na Marinha do Brasil.
- **Paulo de Oliveira Santos** nasceu em Aracaju, no dia 26 de novembro de 1933. Quando jovem fez curso técnico, mas se destacou mesmo, como comerciário. Era conhecido entre os aracajuanos como “Oliveira de A. Fonseca”, em alusão à loja onde trabalhou como gerente durante 30 anos.
- **Salvelina Santos de Moraes** nasceu na cidade de Aracaju, em 22 de fevereiro de 1932. No tempo dos torpedeamentos, o seu pai, o faroleiro Teodoro José dos Santos prestou variados serviços à Marinha do Brasil. Ela se recordou do que apareceu nas praias sergipanas, as mercadorias malafogadas e as múltiplas atividades da Capitania dos Portos.
- **Vidigal de Oliveira Lima** nasceu no Povoado do Saco, município de Estância-SE, em 10 de janeiro de 1932. Ingressou na Marinha Mercante, no Rio de Janeiro, em 1949. Assumiu várias funções no estaleiro: ajudante de mecânico e soldador, moço de convés e oficina de pintura na Rua Gamboa. Aposentou-se como marinheiro mercante em 1977. Atualmente, administra uma pousada e tem pequeno comércio no Povoado Ponta do Saco.

4 – BIBLIOGRAFIA

- AIRIÈS, Philippe; DUBY, Georges. Uma história do segredo? In: *História da vida privada*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, v.5.
- ALMEIDA NETO, Dionísio de. A luz da fe no Jardim de Sergipe: aspectos históricos do catolicismo em Estancia-SE (1623-2003). Curitiba: Editora Prismas, 2016.
- ALVES, Vágner Camilo. O Brasil e a Segunda Guerra Mundial: história de um envolvimento forçado. São Paulo: Loyola, 2002.
- ANSART, Pierre. As humilhações políticas. In: MARSON, Izabel & NAXARA, Márcia. (org.). *Sobre humilhação: sentimentos, gestos, palavras*. Uberlândia: EDUFU. 2005.
- APPADURAI, Arjun. A vida social das coisas: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense. 2010.
- ARRIADA, Eduardo. “Uma história dos sem nomes”: a visão de história em Walter Benjamin. *História da Educação, ASPHE/FaE/UFPel*. Pelotas, N^o 14, setembro de 2003.
- AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane. *As grandes batalhas da história*. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009.
- AVANCINI, Elsa Gonçalves. Da História Nova à História Prismática – Reflexões. *Ciências & Letras*. Porto Alegre: FAPA. Maio - 1997. N^o 18.
- BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos*. São Paulo: Martins Fontes. 1997
- BARROS, José D’Assunção. *O Campo da História*. Petrópolis: Vozes, 2004.
- BELOT, R. *A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)*. Rio de Janeiro: Record, Sd.
- BENJAMIM, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2006.
- BENJAMIN, Walter. *Origem do drama barroco alemão*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- BOSI, Ecléa. *Memória e Sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: T. A. Queiroz/EDUSP, 1987.
- BOUTIER, Jean & JÚLIA, Dominique. *Passados recompostos: campos e canteiros da História*. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1998.
- BRANCO, Manoel Thomaz Castelo. O Brasil na II Grande Guerra. Rio de Janeiro: Editora da Biblioteca do Exército. 1960.
- BREFE, Ana Cláudia Fonseca. Entrevista com Pierre Nora, ou historiador da memória. *Revista de História Social*. Campinas: Unicamp. N^o 6, 1999.

- BURKE, Peter. *O historiador como colunista: ensaios da Folha*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.
- CABRAL, Mario. *Roteiro de Aracaju*. Aracaju: Livraria Regina, 1949.
- CALVINO, Ítalo. A Redenção dos Objetos. In: CALVINO, Ítalo. *Coleção de Areia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.
- CANDAU, Joël. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2012.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da Guerra. In: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. *Revista da USP*. São Paulo: Editora da USP. Nº 26. 1995.
- CARVALHO, José Murilo. *A formação das almas: o imaginário da República no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CEVASCO, Maria Elisa. A formação dos estudos culturais. In: *Dez lições sobre estudos culturais*. São Paulo: Boitempo, 2003.
- CHARTIER, Roger. *À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.
- CHARTIER, Roger. O mundo como representação. *Estudos Avançados*. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados/USP. V. 5, n. 11, jan./abr.1991.
- CLOSTERMANN, Pierre. *O grande circo*. São Paulo: Livraria-Editora Flamboyant, 1961.
- COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: *História secreta da última guerra* (Seleções do Reader's Digest). Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962.
- CORBIN, Alain. O território do vazio: a praia e o imaginário social. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- CORREIA, Tina. *Essa Menina: de Paris a Paripiranga*. Rio de Janeiro: Alfaguara, 2016.
- CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. "Um sonho que naufragou": a História Naval de Aracaju. *Cadernos UFS – História*. São Cristóvão, v. 11, p. 37-56, 2010.
- CRUZ, Luiz Antônio Pinto & ARAS, Lina Maria Brandão de. Submarinos alemães ou norte-americanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)? In: *Revista Navigator*. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha. Número 17. V. 9, 2013.
- CRUZ, Luiz Antônio Pinto. "A guerra já chegou entre nós!": o cotidiano de Aracaju durante a guerra submarina (1942/1945). Salvador: UFBA, 2012. (Dissertação de Mestrado).
- CYTRYNOWICZ, Roney. *Guerra sem guerra – a mobilização e o cotidiano de São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Geração/Edusp, 2000.
- D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. *O Estado Novo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000, p. 49

- DELUMEAU, Jean. *História do medo no ocidente: 1300-1800*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- DIETRICH, Ana Maria. *Nazismo tropical? Partido Nazista no Brasil*. São Paulo: USP, 2007.
- DOSSE, François. Paul Ricoeur revoluciona a história. *Revista Ciências e Letras*. Porto Alegre, nº 18, 1997.
- DOSSE, François. *Renascimento do acontecimento: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix*. São Paulo: Editora Unesp, 2013.
- DUBY, Georges. *Atlas historique*. Paris: Larousse, 1987.
- DUFFY, James P. *Hitler's Secret Pirate Fleet: The Deadliest Ships of World War II*. Publicação original: Westport. Conn/Praeger, 2001.
- ELLIOTT, Lawrence. Hitler tentou invadir os Estados Unidos. In: *História secreta da última guerra* (Seleções do Reader's Digest). Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962.
- FALCÃO, João. *O Partido Comunista Que Eu Conheci*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.
- FAUSTO, Boris. *Getúlio Vargas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- FEBVRE, Lucien. *O problema da incredulidade no século XVI: a religião de Rabelais*. São Paulo: Cia das Letras, 2009.
- FIGUEIREDO, Ariosvaldo. *História Política de Sergipe*. Aracaju: Sociedade Editorial de Sergipe, 1989.
- GALZERANI, M. C. *O almanaque, a locomotiva da cidade moderna*. [tese]. Campinas (S.P.): Faculdade de Educação/UNICAMP, 1999.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da & MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial In: *História Naval Brasileira*. Volume Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985.
- GARRIDO, Joan Del Alcazar I. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. *Revista Brasileira de História* 25/26, Dossiê e ensino de história – órgão da Associação Nacional do Ensino de história, São Paulo. V 13 set 1992/ ago 1993.
- GINZBURG, Carlo. *A micro-história e outros ensaios*. Lisboa, Difel, 1991.
- GINZBURG, Carlo. *O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- GROSSMAN, Dave. O reino do medo. In: *Matar! Um estudo sobre o ato de matar e o preço cobrado do combatente e da sociedade*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2007.
- HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo: Centauro, 2006.

HILTON, Stanley E. *Suástica sobre o Brasil – a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1977.

HOBBSAWN, Eric & RANGER, Terence. (org). *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1997.

HOBBSAWN, Eric. *A era dos extremos: o breve século XX – 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. O homem cordial. In: *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. O imaginário sobre Getúlio Vargas. In: *Revista de História Oral*. São Paulo: ABHO. Número 1, junho de 1998.

KAPFERER, Jean-Noël. Boatos – a mais antiga mídia do mundo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993.

KOSELLECK, Reinhart. Espaço de experiência e horizonte de expectativa: das categorias históricas. In: *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto/ Editora PUC-Rio, 2006.

LACOUTURE, Jean. A história imediata. In: LE GOFF, Jacques. *A história nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1990,

LE GOFF, Jacques. *A História nova*. São Paulo: Martins Fontes. 1990.

LE GOFF, Jacques. Documento/Monumento. In: *História e Memória*. Campinas: UNICAMP, 2003.

LOCASTRE, Aline Vanessa. *Projeção do Brasil para o pós-guerra: a “boa vizinhança” estadunidense no Brasil segundo a revista “Em Guarda” (1941-1945)*. Londrina, 2012. (Dissertação de Mestrado em História Social/UEL).

MACHADO, Helena Cristina F. A construção social da praia. *Revista Sociedade e Cultura 1*. Cadernos do Noroeste. Série Sociologia. Portugal. Vol. 13. Sd.

MAUAD, Ana Maria. Através da Imagem: Fotografia e História Interfaces. *Tempo*. Rio de Janeiro: UFF, v1. N2, 1996.

McCANN JR, Frank D. *A Aliança Brasil-Estados Unidos*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1995.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, 1998.

MONTEIRO, Exupero. ABC Poético. In: *Revista de Aracaju*. Aracaju: Prefeitura Municipal de Aracaju. Ano III. N^o 2. 1949.

MOURA, Gerson. *Sucessos e ilusões*. Relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. 1991.

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.

NEVES, Marcos Vinícius. A heroica e desprezada Batalha da Borracha. *História Viva*. São Paulo: Ediouro. Junho de 2004.

OLIVEIRA, Dennison de. *Extermine o inimigo: blindados brasileiros na Segunda Guerra Mundial*. Curitiba: Juruá, 2015.

PENSAVENTO, Sandra Jatahy. Esta história que chamam micro. In: GUAZZELLI, C.A.B; PETERSEN, S.R.F. SCHMIDT, B.B.; e XAVIER, R.C.L. (org.) *Questões de teoria e metodologia da história*. Porto Alegre: Editora da UFRGS. 2000, p. 232.

PEREIRA, Durval Lourenço. *Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*. São Paulo: Contexto. 2015.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. O corpo e a alma do mundo: a micro-história e a construção do passado. In: *História Unisinos*, São Leopoldo, v. 8, n.10, p. 179-190, 2004.

PINHEIRO, José Juarez Bastos. *A Força Expedicionária Brasileira na Segunda Guerra Mundial*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Ivo Antônio Nunes Comércio de Livros LTDA. 1980.

PINTO, Lenine. *NATAL, USA – II Guerra Mundial: a participação do Brasil no Teatro de Operações do Atlântico Sul*. Natal: RN/ECONÔMICO EMPRESA JORNALÍSTICA LTDA. 1995

PRESTON, Antony. *Submarinos*. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico. 1983.

RAHMEIER, Andrea Helena Petry. *Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)*. Porto Alegre: PUCRS. 2009.

REDE, Marcelo. História a partir das coisas: tendências recentes nos estudos de cultura material. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, São Paulo, n.sér., v.8-9, 2000-2001.

ROSSI, Paolo. *O passado, a memória, o esquecimento: seis ensaios da história das ideias*. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

ROZ, Bernard & ROWLEY, Anthony. *História do século XX*. Lisboa: Dom Quixote, 1988, v. 2, p. 116.

SAHLINS, Marshall. *Ilhas de História*. Tradução de Bárbara Sette. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990

SALINAS, Juan & NÁPOLI, Carlos De. *Ultramar Sul. A última operação secreta do Terceiro Reich – A fuga de dirigentes nazistas para a Argentina e o afundamento do Cruzador Bahia*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. In: *O olho da História*. Salvador: Oficina Cinema-História, novembro de 1995.

SANDER, Roberto. *O Brasil na mira de Hitler: a história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

SANTOS, Damião Mendonça de. *Os pioneiros do serviço militar*. Aracaju: Livraria Regina LTDA. 1945.

SARTRE, Jean-Paul. *Diário de uma guerra estranha: setembro de 1939-março de 1940*. 2ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 2005.

SCHMITT, Juliana. *Mortes Vitorianas – Corpos, luto e vestuário*. São Paulo: Alameda, 2010.

SEDLMAYER, Sabrina & GINZBURG, Jaime. *Walter Benjamin: rastro, aura e história*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. *O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial*. Barueri: Manole, 2003,.

SILVEIRA, Joel. 16 de agosto de 1942: o dia em que Hitler nos atacou. In: *A feijoada que derrubou o governo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

THOMPSON, Paul. *A voz do passado – História Oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992

TOTA, Antônio Pedro & MAXIMIANO, Cesar Campiani. FEB: os pracinhas vão à guerra. In: *Revista National Geographic – Brasil*. Edição especial da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Editora Abril. Edição 63-A. 2005.

TOTA, Antônio Pedro. *O imperialismo sedutor*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

VARGAS, Getúlio. *Diário (1930-1936)*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995.

WYNNE, J. Pires. Augusto Maynard. In: *História de Sergipe (1930 – 1972)*. Vol. II. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973.

ANEXOS

ANEXO I

| CRONOLOGIA DOS ATOS DO CAPITÃO DOS PORTOS DE SERGIPE CAPITÃO DE COVERTA GENTIL HOMEM DE MENEZES DIANTE DA CONFIGURAÇÃO DO ESTADO DE BELIGERANCIA NO LITORAL DE SERGIPE. | |
|--|--|
| DIA 16 DE AGOSTO DE 1942 | |
| 20:10 | Recebi comunicação do agente da Capitania em Estância da chegada lá de 28 náufragos do Baependí; |
| 20:15 | Comuniquei o fato à Diretoria da Marinha Mercante e ao Lloyd Brasileiro, tendo providenciado a condução dos náufragos; |
| 20:20 | Idem aos Capitães dos Portos de Alagoas, Bahia e Pernambuco, acrescentando supor o navio torpedeado e sugerindo a comunicação a navios de guerra naqueles portos para possível caça e socorro; |
| 21:15 | Já certo de ter sido torpedeado comuniquei à Diretoria da Marinha Mercante e ao E.M.A. |
| 21:25 | Determinei à Agência da Capitania dos Portos de Alagoas em Penedo sustar a saída do navio Apodí, que vinha para este porto, apenas aguardando águas. Comuniquei à Capitania de Alagoas e à Diretoria da Marinha Mercante, por ter agido diretamente, devido à urgência. |
| DIA 17 DE AGOSTO DE 1942 | |
| 05:00 | Não tendo o Aníbal Benévolo esperado desde 16 às 16:00 horas, chegado aqui, pedi informações à Capitania dos Portos da Bahia sobre hora de saída e marcha média. |
| 09:00 | Fiz sobrevoar a costa até 50 milhas ao largo da foz do Rio Real a 20 milhas ao Sul por três aviões do Aeroclube de Sergipe. De volta trouxe um deles um salva-vidas do Benévolo, nenhum navio encontrado. Fiz pesquisar a costa, do alto do Farol de Aracaju e da torre da Companhia Itatig, nada visto. |
| 13:20 | Informei à Diretoria da Marinha Mercante e ao E.M.A. ter-se perdido o Benévolo a 16/08 por volta das 04:00 horas. |
| 15: 45 | Pedi à Capitania dos Portos da Bahia notícias do Araraquara por ter sido encontrado baleeira do mesmo. |
| 18:00 | Comuniquei à Diretoria da Marinha Mercante e ao E.M.A. ter-se perdido igualmente o Araraquara por terem chegado náufragos à costa. |
| DIA 18 DE AGOSTO DE 1942 | |
| 06:10 | Em vista do telegrama do E.M.A. a esta Capitania informei ao mesmo que, por falta de meio neste porto, só poderia salvar os náufragos esperando a sua chegada à praia e por tal razão tinha sugerido providências às Capitania de Alagoas, Pernambuco e Bahia. |
| 09:00 | Saí da cidade para percorrer a praia providenciando recolher salvados, embarcações e mortos. Fui até a foz do Rio Real e subi o mesmo até Estância de onde voltei por terra aqui chegando a 19/08 às 01:30. |
| DIA 19 DE AGOSTO DE 1942 | |
| 11:00 | Providenciei alojar os tripulantes salvos nesta Capitania, o que foi iniciado mais tarde. |
| 13:30 | Iniciei o Inquérito determinado pelo Regulamento das Capitania dos Portos. |

Relatório do Capitão dos Portos de Sergipe ao Tenente Coronel do 28º B.C. Aracaju, 20 de agosto de 1942.

ANEXO II

DECLARAÇÃO DE ESTADO DE BELIGERÂNCIA EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

Nota enviada pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil aos governos da Alemanha e Itália pela qual anunciou a declaração de guerra.

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1942.

Senhor Ministro:

A orientação pacifista da política internacional do Brasil manteve-o, até agora, afastado do conflito em que se debatem quase todas as nações inclusive deste hemisfério. Apesar das declarações de solidariedade americana, votadas na Oitava Conferência de Lima, e na Primeira, Segunda e Terceira Reuniões de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, efetuadas, respectivamente, no Panamá, 1939, em Havana, 1940, e no Rio de Janeiro, 1942, não variou o Governo brasileiro de atitude, embora houvesse sido, insolitamente, agredido o território dos Estados Unidos da América, por forças do Japão, seguindo-se o Estado de Guerra entre aquela República irmã e o Império agressor, a Alemanha e a Itália.

Entretanto a Declaração XV da segunda daquelas reuniões, consagrada pelos votos de todos os Estados da América, estabeleceu “Que todo atentado de um Estado não americano contra a integridade ou a inviolabilidade do território e contra a soberania ou independência política de um Estado americano será considerado como um ato de agressão ao Brasil, determinando a nossa participação no conflito e não a simples declaração de solidariedade com o agredido, seguido algum tempo depois, da interrupção das relações diplomáticas com os Estados agressores”.

Sem consideração para com essa atitude pacífica do Brasil e sob o pretexto de que precisava fazer guerra total à grande nação americana, a Alemanha (Itália) atacou e afundou, sem prévio aviso, diversas unidades navais mercantes brasileiras, que faziam viagens de comércio, navegando dentro dos limites do “mar continental”, fixados na Declaração XV do Panamá.

A esses atos de hostilidade, limitamo-nos a opor protestos diplomáticos tendentes a obter satisfações e justa indenização, reafirmando porém nesses documentos propósitos de manter o estado de paz. Maior prova não era possível da tolerância do Brasil e de suas intenções pacíficas. Ocorre, porém, que agora, com flagrante infração das normas de Direito Internacional e dos mais comezinhos princípios de humanidade, foram atacados, na costa brasileira, viajando em cabotagem, os vapores *Baependy* e *Anibal Benévolo* (do Lóide Brasileiro, Patrimônio Nacional), o *Arará* e o *Araraquara* (do Lóide Nacional S.A.) e o *Itagiba* (da Cia. Navegação Costeira), que transportavam passageiros, militares e civis, e mercadorias, para portos do Norte do país.

Não há como negar que a Alemanha (Itália) praticou contra o Brasil atos de guerra, criando uma situação de beligerância que somos forçados a reconhecer na defesa da nossa dignidade, da nossa soberania e da nossa segurança e da América. Em nome do Governo brasileiro, peço, Senhor Ministro, se digne Vossa Excelência levar esta declaração ao conhecimento do Governo alemão (italiano) para os devidos efeitos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.

OSWALDO ARANHA
Ministro das Relações
Exteriores do Brasil”

ANEXO III

TRAÇOS DE DESTROÇOS

Entre a noite de 15 de agosto de 1942 e à tarde do dia 17 seguinte, um submarino alemão torpedeou seis embarcações brasileiras na costa da Bahia. Os cinco navios e o batelão atingidos afundaram; morreram 652 pessoas e apenas 187 se salvaram.

O ato de guerra contra seis embarcações desarmadas pegou desprevenidos os 839 tripulantes e passageiros, sem instrução sequer para a eventualidade de um salvamento de urgência, pois ninguém poderia acreditar que os alemães atacassem barcos brasileiros em águas territoriais brasileiras. A posição de neutralidade do Brasil até aquele período da II Guerra Mundial - pensavam todos – garantia tranquilidade às embarcações que margeavam a nossa costa.

Os tripulantes e passageiros do Baependi, primeiro barco a ser afundado, não sabiam como lançar as baleeiras ao mar: as cordas que as prendiam haviam sido pintadas recentemente, o que impedia o desatamento dos nós.

No Itagiba, outro dos navios torpedeados, ocorreu fato semelhante: passageiros desesperados, ignorando como desprender uma das baleeiras, terminaram por afundá-la. O acidente, em meio à grande confusão, impediu que mais de cerca de 25 pessoas se salvassem.

Os alemães tentaram se justificar, afirmando que o incidente fora provocado pelo Baependi, que apontara seus canhões para o submarino. A desculpa pode ser desmascarada facilmente: 1º - O navio não tinha canhões; 2º - Antes do torpedeamento, os passageiros e tripulantes desconheciam a presença do submarino – o comandante, oficiais e passageiros da 1ª classe participavam, inclusive, de uma festa de comemoração ao aniversário do 1º oficial Antônio Diogo Queirós, que morreria afogado minutos depois. O Baependi, navegando com todas as suas luzes acesas, era ótimo alvo.

A VIAGEM INTERROMPIDA

O Baependi, de fabricação alemã, era um navio de casco de aço, com 119 metros de comprimento, 14,10 m de boca e 9,26m de pontal. Deslocava 4.801 toneladas brutas e 3.066 líquidas, com a velocidade máxima de 11 milhas por hora e a econômica de oito milhas. Tinha duas cobertas e 2.250 H.P. Transportando também carga, sua capacidade era de 75 passageiros na 1ª classe e 244 na 3ª. Pertencia ao Lóide Brasileiro.

O grande barco deixara o porto de Salvador rumo a Recife e depois a Manaus e escalas às 7 horas do dia 15 de agosto. Ia com 73 tripulantes e 250 passageiros, entre os quais 141 militares do 7º Grupo de Artilharia e Dorso, que ficariam sediados em Recife.

Na 3ª classe, onde viajam, além dos passageiros civis mais pobres, os soldados, cabos e sargentos, a maioria dos militares, sem ter nada para fazer, preparava-se para dormir. Alguns estavam deitados nas suas camas-beliches, outros conversavam tranquilamente, enquanto uns poucos ainda jogavam baralho.

Já passava muito das 19 horas quando o soldado Valter Ferreira, hoje residindo em Engenho de Dentro, pediu para um companheiro guardar toda a sua fortuna, três contos de réis, pois temia perdê-la no baralho. Com o dinheiro no bolso a tentação seria muito maior.

Nesse mesmo instante, no convés, os médicos Viterbo Storry e Zamir de Oliveira, que tinham sido nomeados para o Serviço Nacional da Peste em Pernambuco, conversavam com o 2º tenente Paulo César de Paiva e com o Sr. Renato de Amorim Garcia. Eles haviam acabado de jantar festivamente, com tudo pago, inclusive o champanha, pelo 1º oficial de bordo, Antônio Diogo de Queirós.

A maresia fez com que todos se dirigissem ao salão de música, ao convite do Dr. Zamir, que demonstrara grande admiração pelo baterista do conjunto que tocava para as danças. Mas pouco ouviram de música: tão logo entraram, os sons agradáveis do piano foram substituídos por um estampido surdo, que sacudiu todo o navio.

A TRAGÉDIA EM UM MINUTO

Para os passageiros da 3ª classe, no porão, foi um terrível estrondo. É que o torpedo atingira justamente as partes mais baixas da embarcação, fazendo as camas-beliches caírem umas sobre as outras, deixando os soldados com água pela cintura em questão de segundos e estabelecendo um pânico que resultou numa decisão irracional: quase ninguém queria subir para o convés. Surgira a falsa ideia que lá em cima a morte chegaria com mais rapidez, pois o navio, adernando cada vez mais, faria com que as pessoas escorregassem e caíssem no mar.

O soldado Valter Ferreira, mesmo não sabendo nadar, preferiu seguir o caminho condenado. Passando por sobre braços e pernas, empurrando seus companheiros e gritando, como os demais, que o navio batera numa pedra – os passageiros do porão não pensaram na possibilidade de vim um torpedo – o jovem soldado, de 21 anos, chegou ao convés. Ali foi atirado pelas ondas e pela inclinação do navio até um dos canhões encaixotados que pertenciam ao 7º Grupo de Artilharia de Dorso. Essas armas feitas para serem usadas em terra jamais poderiam servir de defesa ao Baependi, mesmo porque nem fixadas à estrutura da embarcação estavam.

Por poucos segundos o soldado Válter conseguiu manter aquela situação. Não fazia ainda um minuto que o torpedo atingira o navio. Foi quando veio o segundo torpedo e Válter foi atirado ao mar.

Na primeira classe, o Dr. Viterbo corra para o convés com o Dr. Zamir. Para os dois não havia dúvidas: o Baependi fora atacado pelos alemães. No corre-corre os dois médicos se desencontraram. Viterbo Storry foi levado para o mar por uma onda mais forte. O navio estava com o casco virado para cima.

A LUTA NA ESCURIDÃO

O soldado Válter, em seu mergulho involuntário, quase perdia o fôlego, mas terminou voltando à tona para encontrar a taboa de salvação: um banco de madeira, sem encosto, onde, em situação normal, poderiam sentar entre cinco a seis pessoas. Na escuridão, em completo desespero, o soldado agarrou-se à armação de pinho, que servira de montaria para os dois filhos pequenos do tenente Castelo Branco, que brincavam em todos os cantos do navio, inclusive nos alojamentos dos militares. A menina e o menino tinham menos de 10 anos. Os dois morreram afogados.

Foi assim, agarrando ao velho banco de madeira da 3ª classe, que Válter passou toda a noite. Veio então a madrugada, com os primeiros clarões do dia. Momentos antes ele ouvira alguém gritar: “Irmão vem pra cá, que aqui tem uma baleeira”. Válter gritara, respondendo, mas sem saber para onde se dirigir, porque o vento e as ondas faziam a mesma voz vir de muitas direções.

O soldado não iria esquecer nunca mais - e isso estava em sua mente o tempo todo - que vira Gastão, também soldado ele, dar um urro de dor enquanto nadava e depois desaparecer, mortalmente ferido por um tubarão.

O dia clareou, e Válter, sozinho, sem noção de onde ficaria a terra. Como se estivesse sonhando, via a costa, que realmente não estava a vista; via aviões de salvamento que, na verdade, não existiam. De real o soldado viu apenas um gradeado de cama patente. Nesse

barco improvisado estava o Dr. Viterbo Storry, o soldado Válter Pinto Brandão – Válter II, segundo os naufragos – e o sargento Alípio Levay.

No encontro, Válter Ferreira - o Válter I – chorou. Foi o momento em que notou - antes fizera as coisas quase inconscientemente - que estava numa pequena balsa que escorregara para a água com os destroços do Baependi. Como chegou a essa embarcação de verdade Válter ainda hoje não sabe explicar. E foi nela que ficaram os quatro naufragos perdidos.

A FORÇA DA UNIÃO

Foi também na balsa que o Dr. Viterbo Storry contou ao soldado Válter Ferreira, como havia encontrado o sargento Alípio e o outro Válter. Era de madrugada, mas estava escuro. O médico, desde que fora lançado ao mar, agarrara-se fortemente a uma porta do navio. Ele tinha ainda esse seu flutuante quando ouvi vozes por perto. Chamou e recebeu resposta. Eram o sargento e o soldado Válter II, que passaram para a porta, pois estavam valendo de partes bem menores de madeirame do navio.

Agora, os quatro juntos, mas sem qualquer noção de onde estava a terra. Como não havia clareado totalmente, o Dr. Viterbo lembrou-se então de uma estrela muito brilhante que via todas as noites. Explicou para seus companheiros que através dela teria o rumo certo da costa. Seu plano foi aceito e todos começaram a remar com os pés e as mãos. O vento soprava violentamente e os naufragos tiritavam de frio. O nervosismo levava os soldados e o sargento a momentos de desânimo. O Dr. Vitebo chegou, inclusive, a bater o rosto dos mais nervos durando os momentos de maior histeria.

Até que, quando o sol já estava alto, avistaram a terra. Era um filete escuro, quase imperceptível, mas que os deixou reanimados. Veio uma nova sugestão do médico: que todos levantassem bem o busto, para que o vento, muito violento e sempre soprando em direção do litoral, os impelisse para a praia. E foi o que aconteceu. Só que entre ver a vegetação ao longe e chegar até ela havia uma grande distância. Tanto que a tarde chegou e os quatro sobreviventes começaram a temer por mais uma noite de frio e desespero.

Resolveram por isso redobrar os esforços, e por volta das 18 horas já podiam ver os pescadores, que da praia lhes faziam sinais. Só que a arrebentação naquele local era – segundo palavras do Dr. Viterbo – tão forte como a de Copacabana nos dias de ressaca. Um a um foram atirados à água. E Válter Ferreira, o que não sabia nadar e o único sem salva-vidas, viu-se também em meio à fúria das ondas.

O NOVO GESTO

Foi quando o Dr. Viterbo, num gesto de desprendimento, atirou seu salva-vidas para o soldado. Sabendo nadar muito bem e mantendo-se tranqüilo como antes, o médico deixou que uma onda mais forte o levasse até a praia. Depois foi a vez do sargento Alípio e de Válter Pinto Brandão, Válter II.

Só faltava Válter Ferreira, que, após tantos esforços, via o mar conduzi-lo para a direção contrária à praia. Por seus pensamentos passaram então as coisas mais incríveis: quase inconsciente, começou a acreditar que os pescadores na praia eram índios que tinham matado os seus companheiros. Imaginou também que uma espécie de linha de água lhe barrava a passagem, como se fosse uma fortaleza. Mas veio uma onda generosa e Válter conseguiu ficar a uns 30 metros do chão firme. E os índios seus inimigos deram-se as mãos, numa corrente humana, para tirarem Válter do mar traiçoeiro até mesmo para os mais experimentados pescadores. Estavam, por fim, na praia dos Coqueiros, ao Norte da Bahia. Em seu redor,

calejados homens do mar, pescadores de jangada, que lhes deram água, comida e calor humano.

Já em terra, os dois Válter, o sargento Alípio e o Dr. Viterbo souberam que uma baleeira no navio havia chegado um dia antes à mesma praia. Nela iam o soldado Abel, cujos gritos “irmão vem, que aqui tem uma baleeira” foram ouvidos pelo Válter I, e mais 22 pessoas, entre as quais Vilma Castelo Branco, que não tinha nenhum vínculo de parentesco com o tenente Castelo Branco, que morreu afogado.

Vilma, mulher jovem e bonita, teve de ficar nua com todos os seus companheiros da embarcação, para tapar, com suas roupas, um enorme rombo no fundo do barco que viria a ser a salvação. Como foram os primeiros náufragos a chegar a Coqueiros, aqueles 27 homens e uma mulher, todos nus, espantaram pacatos pescadores, que só depois de muitas explicações aceitaram a estranha invasão de seu tranqüilo povoado.

Nas estatísticas oficiais restaram do Baependi os seguintes dados: Cr\$ 11.454.763,90 (cruzeiros antigos) de prejuízo de carga, com 295 mortos entre os seus 323 passageiros e tripulantes.

Entrevista de Valter Ferreira, náufrago do Baependi, ao jornalista Narciso Batar. *Jornal do Brasil*. 8 de julho de 1971. Alguns trechos foram publicados em WYNNE, J. Pires. Augusto Maynard. In: *História de Sergipe* (1930 – 1972). Vol. II. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973, p. 98.

ANEXO IV

RELATÓRIO DOS PILOTOS DO AERoclUBE DE SERGIPE
SOBRE OS NÁUFRAGIO DO BAGÉ

Era uma manhã clara aquele dois de agosto de 1943, tudo parecia quieto, em meu quarto devorava algumas paginas de leitura sã. A beatitude do meu retiro espiritual foi quebrada pelo chamado de Walter meu instrutor de pilotagem, que parara um automóvel em frente a minha casa.

Alô!... Muito ocupado? Apanhe o blusão e entre aqui.

Satisfeito como uma criança ao ganhar um sorvete, subi as escadas em um só fôlego, calcei os “keeds”, apanhei o blusão, dei até logo a minha velha e entrei no carro.

Estou as suas ordens Walter, que novidade é esta você por aqui? Está de férias?

Não meu caro Evandro, parece... Que... Passou a marcha no carro e saímos, fiquei desconfiado e comecei a insistir... Mas finalmente o que foi, diga homem de Deus, perco a calma com suas exclamações misteriosas.

Meu amigo parece que mais um dos nossos navios foi torpedeado e temos que fazer um vôo de reconhecimento.

Ao acabar de pronunciar estas palavras apenas uma única expressão tivemos quase que unissonamente... Bandidos! Covardes!

Chegamos ao campo e encontramos o nosso “Piper Cub”, o PP-TRF, completamente abastecido para o desempenho de nossa missão.

Avisamos ao encarregado do serviço do nosso pequeno aeródromo, que, se não voltássemos às 15 horas, fosse comunicado à Diretoria para providenciarem uma busca.

Eram 11 horas e quarenta e cinco minutos, rolamos para a pista e decolamos: Voamos a 300 metros sobre Aracaju e tomamos rumo sul, prosseguimos viagem até a barra de S. Cristóvão e apenas o ruído do nosso aparelho se fazia ouvir, estávamos calados, meu coração batia como que acompanhado um estribilho de revolta e indignação, senti, vinha do intimo... Bandidos!...Covardes!... Walter quebrou o silencio dando suas ordens: “Estamos na foz do Vasa-Barris, tenha toda a atenção voltada para o mar, possivelmente encontraremos alguma pista, não demorou muito após a ordem de Walter e eu exclamei: Olhe: parecem destroços. Walter começou a abaixar e então tivemos oportunidade de constatar que realmente se tratava de destroços de uma embarcação que havia soçobrado: muita madeira, toneis, machas de óleo etc. Depois de prosseguirmos em evoluções constantes, vimos ao longe da costa um pequeno ponto que se nos assemelhou uma baleeira na praia, fizemos algumas voltas, demos o clássico cocorote na praia e aterramos, deixamos o aparelho e nos dirigimos à baleeira, e lá chegando lemos em um dos seus bordos a palavra “BAGÉ”, nossa indignação aumentou, porém mantivemo-nos calmos e cômnicos dos nossos deveres. Não encontrando vestígios na pequena embarcação e sim diversos rastros na praia, voltamos ao nosso avião e decolamos seguindo a costa; perto do “Saco”, ma barra de Estância, foz do rio Real, encontramos uma outra baleeira com muita gente ao redor, fizemos uma aterragem e nos dirigimos ao local; os que olhavam a baleeira eram praianos e nos informaram que os náufragos estavam no arraial do Saco, como havia um senhor que montava um burro, Walter solicitou que lhe fosse emprestado o animal e pediu um guia afim de ver se mantinha contato com os náufragos. Fiquei tomando conta do aparelho e já meio preocupado, pois, o mar estava subindo muito e precisávamos de praia para a decolagem, mas... não tardou muito e voltava o Walter trazendo uma relação do pessoal encontrado.

Tomamos nossos lugares e decolamos, fomos ter a primeira baleeira que já contava cerca de 28 pessoas agrupadas, eram naufragos que tinham voltado pelo desânimo no areial da costa, aterrados novamente e desta vez o meu coração pulsou mais forte e o horror quis se apoderar de mim, quando olhei aquelas criaturas tostadas do sol e com fisionomia de espectros clamando a vingança contra a barbárie do eixo, quase desesperado, controlei um pouco o sistema nervoso e voltei a cabine do nosso aparelho para apanhar um pequeno frasco de mercúrio-cromo e um pacote de algodão, enquanto Walter relacionava o pessoal eu ia espalhando mercúrio-cromo nos ferimentos, pois era o único medicamento de que dispúnhamos no momento.

Ao acabar de relacionar o pessoal, Walter fez a leitura da lista apanhada no arraial do Saco, notava-se alegria dos presentes pelos nomes que ouviam e também a tristeza pelos que desejariam ouvir. Demos o rumo do arraial e tomamos o avião para irmos localizar duas balsas que estavam no sabor das águas, segundo nos informaram.

Rumamos oceano a dentro, depois voamos muito tempo, quase que sem esperanças, pois, nosso combustível só podia abastecer três horas de vôo, dado a fragilidade do nosso avião e o pequeno tanque, por um triz não desistimos, não fosse o espírito de patriotismo e o dever, não fosse também insignificantes nossas vidas ante as perdas, não teríamos concluído a missão de que me sinto orgulhoso.

Não posso descrever o que senti ao divulgar entre os vagalhões uma pequena embarcação, Walter baixou aos setenta metros mais ou menos e podemos distinguir perfeitamente nossos irmãos que gesticulavam, voamos muito baixo com o motor cortado e gritávamos a fim de encorajá-los, demos o rumo de terra por meio de sinais e fomos à demanda da outra balsa, não voamos muito e avistamos ao sabor das ondas e segunda embarcação, desta feita ficamos horrorizados, pois, não distinguíamos ninguém, mas Walter desafia a morte e dá um mergulho com o aparelho, então notamos que estavam exaustos no fundo do barco, pois, o castigo do sol e os vagalhões do mar durante quase três dias, outra coisa não produzem senão cansaço de morte. Fizemos as mesmas manobras da anterior, procuramos encorajá-los e conseguimos arrancar daquelas criaturas esvaídas acenos que vibravam em nós como o ressurgimento de suas forças, demos o rumo de terra e fomos seguindo rumo norte para voltarmos ao nosso campo, em meio caminho encontramos um barco e vimos que era de Aracaju, baixamos e cortamos o motor e em vôo planado incidamos a direção das balsas, seguimos viagem e encontramos o “Thomas Machado”, e então por se tratar desta feita de um barco motor, fizemos todos os esforços e este pode nos entender melhor pelo mesmo processo de vôo planado e gritos, conseguimos então que este fosse ao encontro e recolhesse os naufragos.

Conservamos rumo norte, passamos a Atalaia Velha, Praia 13 de Julho, cortamos sobre Aracaju em direção ao nosso campo, onde ao chegarmos já estavam todos alarmados, pois, faltavam apenas cinco minutos para 15 horas, hora esta determinada para nosso retorno, felizmente chegamos a tempo de evitar qualquer preocupação por parte de nossas autoridades que já vivem por demais preocupadas nestas horas de angústia.

Comunicamos o ocorrido às principais autoridades e estas providenciaram o serviço de pronto socorro mobilizando todos os recursos de que dispomos para tais emergências.

Eis o que fizemos num Piper-cub, não foi bravura, foi dever, é preciso que os eixistas saibam: Que brasileiros de sangue mesmo mestiço de vovô índio, sabem enfrentar o perigo e desafiam a morte no cumprimento do dever, sem ameaças de fuzilamentos e sem bestial e histérico Heil Hitler. Convém que saibam que nós brasileiros sabemos matar pela defesa de nossa soberania, e que vamos de encontro ao nosso inimigo sem usarmos a sombra da noite para enviivar os lares e matar crianças, já que estamos nesta guerra não queremos sair dela sem os loiros da vitória, provará o amargor da derrota as forças do mal dos três miseráveis povos, estas pestilentas raças que se uniram para dominar o mundo com seu credo

antipatizado pelos povos humanitários e pacíficos, ruirão por terra ante o poderio das nações aliadas, que lutam pela honra pela soberania e por uma paz duradoura.

Não nos interessa o sangue A ou B, não queremos saber se pretos, brancos ou mestiços, se de nobres casas e de alta linhagem ou se dos batedores das fábricas: queremos o caráter, a união e o respeito e é por isto que o tripartido não pode comungar das nossas ideias, porque a sua doutrina é a mentira, o roubo e a traição. Para frente Brasil, és uma grande nação, tenho orgulho de ter nascido no menos dos teus Estados.

Aracaju, 12 de Agosto de 1943.
Evandro Alcides Freire.