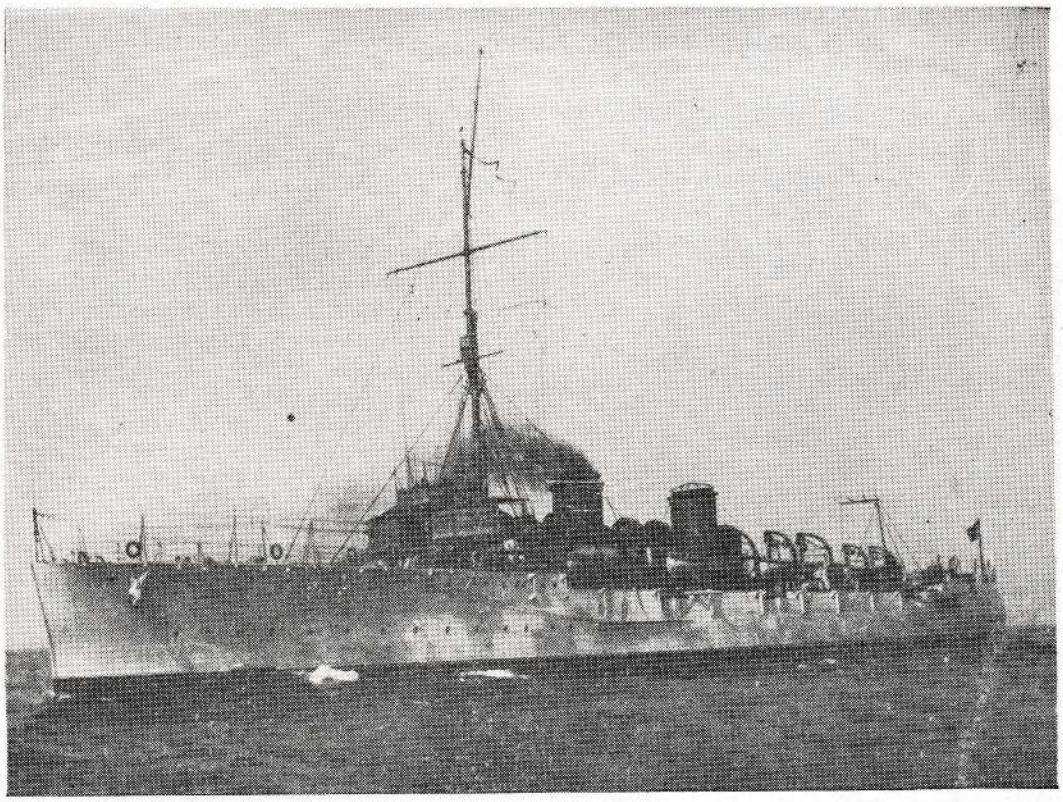

Cruzador *Bahia.*

O MISTÉRIO DO CRUZADOR BAHIA

ARTHUR OSCAR SALDANHA DA GAMA
Vice-Almirante
HAROLDO RIBEIRO BASTOS

INTRODUÇÃO

Em setembro de 1977, concluímos a nossa permanência nos Estados Unidos da América com uma ligeira passagem por Miami.

Eram passados 35 anos desde que ali estivemos a serviço da Marinha! Encontramos a cidade muito mudada, com a *invasão* dos refugiados cubanos, que não haviam aceitado o jugo comunista, produto de uma ideologia exótica, inaplicável aos anseios dos povos do Novo Mundo.

Essa visita nos fez lembrar os duros dias de guerra, vividos no seio do excelente grupo em treinamento nos navios anti-submarinos, sob o comando do Capitão-de-Fragata Harold Reuben Cox, auxiliado pelo Capitão-de-Corveta Levy Penna Aarão Reis. Era uma nova Marinha que ali se criava, preparando o pessoal para guarnecer os navios destinados ao combate do submarino, que ameaçava a nossa pacífica navegação comercial.

Os anos passaram, entrando o Brasil em uma nova fase de progresso e esperança. Os documentos, antes secretos, foram desclassificados, podendo ser manipulados pelos historiadores. A nossa atenção se fixou nas partes de contato do Contratorpedeiro *Babitonga,* assinadas pelo saudoso Comandante Daniel dos Santos Parreira, quando em serviço de vigilância, na Estação 13, situada sobre o equador, na longitude de 30º W., exatamente onde se per-

deu, na manhã de 4 de julho de 1945, o Cruzador *Bahia*. Os ataques do *Babitonga* se deram após a cessação das hostilidades na Europa, sendo um, antes da perda do *Bahia* e, outro, depois da data fatídica. Essas ocorrências, acompanhadas de certas informações suspeitas, nos fizeram recordar do que se dizia na época: *O* Bahia *foi Vítima de um Ataque de Submarino.*

A GUERRA NO MAR

O uso do submarino, como arma de guerra, no conflito de 1914-1918 foi feito com mais estardalhaço do que bem sucedido resultado, pela Alemanha. Então, o submersível era uma arma quase portuária, por ter um raio de ação limitado. O Terceiro Reich, nos anos de trinta, de pouco melhorou o submarino, o qual não era temido pela Inglaterra, já possuidora do *ASDIC* (iniciais de Anti-Submarine Detection Commission). A Marinha Alemã possuía, então, somente 57 submarinos, de qualidade pouco superior aos últimos da Primeira Guerra, dos quais 21 eram de alto mar. O plano de 1938 comportava 233 unidades, a serem construídas em 5 anos, tempo demasiadamente longo. Em setembro de 1939, com o início das hostilidades, decidiram intensificar as construções, fixando a conclusão do plano para julho de 1941. Contudo, as entregas dos barcos se situaram em dois por mês, quando perdiam outros dois em operações, continuando o número total bastante baixo. Ademais, os ingleses avançavam nos aperfeiçoamentos tecnológicos, melhorando os meios de detecção.

Em janeiro de 1941, o Reich tinha 88 barcos em operação; as escolas formavam, por ano, cerca de 5 mil submarinistas de várias especialidades. Os oficiais embarcavam dois anos, antes de receberem o primeiro comando. Os novos navios, depois das provas, que sempre mandavam os submarinos de volta aos estaleiros, entravam nos 4 meses de treinamento obrigatório.

Malgrado todas as dificuldades, o sucesso inicial da arma foi espetacular! Em 20 meses (1940 a 1941), somente 14 submarinos afundaram 973 mercantes! Esse bom resultado justificou a ordem de construção de 1150 unidades, a qual não pôde ser cumprida.

Em dezembro de 1941, a Alemanha declarou guerra aos Estados Unidos, atitude bastante estranha para um país já envolvido na luta com a Inglaterra, na época a maior potência naval do mundo!

Assim teve início, oficialmente, a campanha na costa leste americana. Os submarinistas alemães, que esperavam uma forte reação, ficaram admirados com o despreparo dos americanos. Os mercantes eram torpedeados facilmente, por apresentarem as suas silhuetas contra as faiscantes luzes das alegres praias do leste americano, justificando a expressão então usada — o alegre massacre. Eram poucos submarinos destruindo, sem cessar, os mercantes, que eram escolhidos cuidadosamente, para evitar o dispêndio de torpedos. Assim, os navios menores, ou aqueles em lastro, eram deixados passar, em troca de caça mais gorda, que em breve se apresentava. Nos primeiros meses de 1942, o *U-552,* do Capitão Topp, afundou o Contratorpedeiro *Jacob Jones* e mais, 208 mil toneladas brutas de mercantes.

O atraso havido na construção de navios A/S nos Estados Unidos era grande; o desenho do casco era especial, para nele colocar os sofisticados equipamentos requeridos por essa belonave. Para não usar os estaleiros maiores, ocupados nos mercantes e belonaves, a atenção dos estrategistas se fixou nas pequenas carreiras usadas na fabricação de embarcações de prazer. Desenhado o casco e escolhido o motor (inicialmente o de tipo vertical, chamado de *pancake*, logo abandonado, devido às dificuldades técnicas), lançaram o lema, em maio de 1942, *sessenta barcos em sessenta dias,* plano que foi superado, pois, em dois meses completaram 67 caças de 110 pés, por nós conhecidos por *caças-pau*.

Os americanos reconheceram a fraqueza desses barcos, entregues a inexperientes oficiais da reserva, dizendo que somente um, em toda a guerra, conseguiu atacar um submarino com sucesso. Nas mãos das guarnições brasileiras, malgrado as notórias deficiências desses caças, eles operaram satisfatoriamente, marcando muitos sucessos, como o do *Jaguaribe,* então sob o comando de Paulo Carvalho da Fonseca e Silva, que feriu de morte, em 17 de maio de 1943, o U-128; os Caças *Jacuí,* Carlos Roberto Perez Paquet e *Jundiaí,* Pedro Borges Lynch, que, em 4 de julho de 1943, avariaram o U-590; o *Jaguarão,* Oswaldo de Macedo Cortes, que atacou o U-185, depois do teuto haver desmantelado o comboio BT-

18, sob a responsabilidade da escolta americana.

A seguir, a Marinha Americana colocou em serviço os navios de casco de ferro de 173 pés, batizados por nossa gente como *caças-ferro*. Cedo esses barcos, se bem que superiores aos de 110 pés, foram reconhecidos como incapazes de executar longas travessias, exigidas pelos comboios internacionais. Eles, contudo, em operações na nossa Marinha, fizeram maravilhas, movimentando-se incessantemente. Os dois primeiros, recebidos em setembro de 1942, no Porto de Natal, fizeram-se ao mar no mesmo dia, em operações de guerra. Foram eles, o *Guaporé,* de Mauro Balloussier e o *Gurupi,* de Dario Camillo Monteiro, tendo a bordo os oficiais e praças adestrados na Fleet Sound School de Key West. Destacamos os oficiais, que continuaram a bordo dos caças até o final da guerra: Hylo Ramos de Azevedo Leite, Hilton Berutti Augusto Moreira, Orlando Ferreira da Costa, Oswaldo de Assumpção Moura, Paulo Bracy Gama da Silva, João Carlos Raulino e Paulo Ribeiro Jardim.

OS COMBOIOS

A organização do serviço dos comboios estancou os torpedeamentos na nossa costa; os navios isolados, desde então, foram as vítimas dos corsários. Consideramos o primeiro ano de guerra o mais glorioso da nossa Marinha. Nesse período, os velhos barcos, especialmente os Cruzadores, *Bahia* e *Rio Grande do Sul,* prestaram magníficos serviços; os pequenos navios-mineiros, da classe *Carioca,* construídos pelo gênio improvisador do Engenheiro Naval Comandante Júlio Regis Bittencourt, com o apoio de dedicados servidores e deligentes operários, foram incansáveis na tarefa de manter livre o nosso mar.

Perdemos, na verdade, o mercante *John Fitz Porter,* em 1º de março de 1943, no comboio BT-6, com a escolta brasileira; em seu relatório o Comandante da *Carioca,* Capitão-de-Corveta Pedro Paulo de Araújo Suzano, explicou que esse Liberty, apesar de poder desenvolver 14 nós, se achava atrasado na formatura, além de exercer precária vigilância.

A constante atenção dos navios da escolta evitaram a penetração do inimigo na cortina de proteção do comboio. Eram esses fatos rotineiros de cada dia, muitas vezes mencionados somente nos relatórios dos comandantes, obrigando o Comandante da Força a instituir as chamadas *partes de contato,* para melhor conhecer os detalhes das operações. Para exemplo, citamos alguns desses feitos, que passariam inteiramente desapercebidos: A CV *Cananéia* afastou de seus comboios, submarinos, nas datas de 28 de junho e 15 de julho de 1943; o C *Bahia* e a CV *Carioca* lançaram bombas num agressor em 10 de julho de 1943; o CS *Guaporé,* protegendo o *Cambria,* do cabo submarino, atacou um intruso em 23 de julho de 1943; o CS *Gurupá,* em 15 de outubro de 1943, percebeu um ponto em sua tela do radar, quando guarnecia o comboio TJ-10, aproximou-se até obter um contato sonar que lhe permitiu lançar bombas, antes do submarino ter uma chance de atacar; o CS *Jaguaribe,* o herói da noite de 17 de maio, tornou a atacar em 26 de novembro de 1943; a CV *Camocim* protegeu o seu comboio em 29 de abril de 1944 e o novo CT *Greenhalgh,* no JT-41, em 10 de agosto de 1944, lançou as suas bombas contra o inimigo.

Sem poder forçar a entrada na área dos mercantes, os inimigos investiam contra a escolta, como se deu com o torpedo enviado contra o *Bahia* pelo U-154, em 3 de junho de 1943, quando o *Camaquã,* tendo o eco do agressor, lançou as suas bombas; a CV *Cabedelo* percebeu claramente o torpedo que passou na sua popa, sem atingir a primeira linha dos mercantes, em 30 de outubro de 1943; em 10 de junho de 1944, a CV *Henrique Dias* avistou a esteira do torpedo lançado contra ela; o CT *Greenhalgh,* patrulhando a área onde se perdera o *Vital de Oliveira,* foi agredido por torpedo, evitado pela belonave, em 26 de julho de 1944. Um fato singular se deu com a CV *Caravelas,* do Comandante Carlos Paraguassu de Sá: ele teve um contato, tendo pesquisado cuidadosamente, antes de lançar as suas poderosas bombas, que obrigaram o submarino a vir à superfície, sendo visto por todos que guarneciam postos no convés; infelizmente, por ter o inimigo surgido bem próximo à corveta, pelo seu bordo, não foi possível usar a artilharia, nem arietá-lo.

Pertenciam esses navios à gloriosa Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, que reunia em seu estado-maior brilhantes oficiais, como Gerson de Macedo Soares, José Luiz

da Silva Junior, Augusto Hamann Rademacker Grunewald e outros. Muitos comandantes se destinguiram em seus postos, para citar alguns, mencionamos os nomes de Antônio Alves Câmara Júnior, Ernesto de Araújo, Renato de Almeida Guillobel, Celso Aprígio de Macedo Soares Guimarães, Mário Pinto de Oliveira, José de Saldanha da Gama, Paulo Bosisio, Augusto Lopes da Cruz, Ernesto de Mello Baptista, Hélio Ramos de Azevedo Leite, Álvaro Resende Rocha, Gualter Maria Menezes de Magalhães, Eddy Sampaio Espellet.

A escolta de comboios de navios mercantes foi o serviço mais sério e responsável feito pela Marinha durante a guerra. A sua organização, com barcos de todas as bandeiras aliadas, exigia um grande e meritório trabalho; as linhas se extendiam da nossa costa até o ponto focal de Trinidad, de onde os navios eram despachados para outras partes do mundo.

Atacar submarinos constituía um incidente marcante na guerra, mas de menor importância, comparado com a segurança dos cargueiros, por onde fluía a riqueza da Nação. Por este motivo, a Marinha se orgulha de ter transportado, em perfeita garantia, as 16482062 toneladas brutas dos 3164 navios postos à sua guarda. Desses, perdemos somente três — *John Fitz Porter, Pelotaslóide* e *Vital de Oliveira,* num total de 14141 t, que representam as pequeníssimas percentagens de 0,08%, da tonelagem, e 0,09% do número de navios. Foram percorridas pelos navios da escolta, sem contar os zigues-zagues, nem as saídas para reconhecimentos, um total de 600 mil milhas, ou sejam; 30 voltas da terra, pelo equador!

Renato de Almeida Guillobel, em sua memorável Conferência no Clube Militar, declarou com muita propriedade: "A Esquadra Americana do Atlântico, comboiou 16 mil navios, o que corresponde a 16 mercantes por belonave; o Brasil comboiou 3164 navios, fazendo um total superior a 60 por belonave. Este dado, por sua singeleza, representa o grande esforço dispendido pela Marinha Brasileira em realizar essa gloriosa missão. Assim, o trabalho executado por nossa Armada, em relação ao que coube aos nossos aliados americanos, foi de 4:1, o que muito nos honra, sobretudo se considerarmos que a Marinha ianque dispunha de numerosas reservas de pessoal, que permitiam dar certos períodos de descanso às guarnições mais sacrificadas, enquanto que a nossa terminou a guerra com o mesmo número de marujos que lutaram nos primeiros dias.

COMO DESTRUIR UM PIRATA SUBMARINO

Os submarinistas alemães para agradar os seus chefes, ou por razões operacionais, se comunicavam regularmente com a estação do comando, na França ocupada. Esse fato, foi aproveitado pelos americanos para a captação dos sinais, por meio de centros especializados, permitindo localizar os emissores em pleno mar. Outras informações suplementares completavam o quadro, tais como, informes de espiões, plotagens das posições fornecidas por aviões e por pescadores. As táticas usadas pelos comandantes e as possibilidades operacionais dos novos submarinos eram conhecidas através de declarações de prisioneiros, habilmente interrogados.

As naves inimigas, então, podiam ser procuradas e destruídas por aviões embarcados ou pelos grupos de ataque, com relativa segurança.

Infelizmente, a Marinha Brasileira nunca teve acesso às informações, nem possuía aviões embarcados ou navios em reserva para compor os grupos de ataque, reservando-se para as missões de escolta de comboios. Nesses, como já dissemos, os inimigos eram repelidos, mas a escolta seguia em frente garantindo os mercantes.

Essa era a doutrina aconselhada; todos aqueles que dela se afastaram praticaram funestos erros. Vejamos o caso do HMCS *Oakville,* que em 27 de agosto de 1942, na Windward Passage, abandonou a escolta, com outros navios e aviões, para destruir o veterano Capitão Ites, do U-94 (o mesmo que torpedeara o nosso *Cairu,* esquecendo-se do comboio, que foi desbaratado por outro submarino, até então, desapercebido.

Mas, com os poucos recursos que a Marinha possuía, ela deu grande trabalho aos piratas. Faltavam, contudo, aos comandantes, tempo e recursos para dizimar os inimigos.

A CV *Carioca,* sob o comando de Pedro Paulo de Araújo Suzano, em 24 de fevereiro de 1943, esteve uma noite inteira sobre o U-518, aguardando o submarino

aflorar para lhe dar combate; às 06.55 h da manhã de 25, teve ordem para entregar o serviço à Aviação Americana.

A CV *Cananéia,* do Comandante Octávio da Silveira Carneiro, esteve, no correr do ano de 1943, dezoito vezes na presença do inimigo. No dia 14 de julho, foi iluminada por artefato lançado por submarino, que reconheceu a belonave, mergulhando em seguida. O Comandante Carneiro investiu para o alvo, que desapareceu, procurou-o com o sonar e lançou bombas, até que o engenho alemão se aprofundou. Somente pela madrugada, às 04.45h, o operador do sonar Jader Pedroza de Andrade (hoje 1º ten. na reserva) obteve clara indicação do inimigo, caracterizado por um eco metálico, em movimento. Desenvolvido o correto procedimento, foram jogadas ao mar as cinco tradicionais bombas, graduadas nas convenientes profundidades. Não tardou a subir à tona, no local do lançamento, muito óleo, com o cheiro característico, e detritos sólidos.

A corveta levava a bordo o Comandante da Força, o inteligente e capaz Capitão-de-Fragata Edmundo Williams Muniz Barreto, que, mesmo prejudicando outros serviços, mandou o navio continuar a caça. Às 13.40 h, com a Ilha Vitória na marcação de 30º, foi vista uma agitação nas águas de alvo submerso em movimento. Isso permitiu ao navio retomar o contato, para arrojar outro *padrão* de 5 artefatos. Carneiro, persistente e tenaz, permaneceu no local, aguardando outra oportunidade, que certamente, viria durante a noite. Pediu auxílio de aviões e de outras belonaves, mas recebeu lacônica ordem, dada através do Chefe da Força, para seguir na comissão ordenada.

Assim, ficou livre o U-513, que havia torpedeado o *Tutóia,* em 30 de junho, na Ponta da Juréa, litoral paulista. Esse submarino seria destruído, em 19 de julho, isto é, 14 dias depois do ataque do *Cananéia,* pela Aviação Americana, ao nordeste da Ilha de Santa Catarina.

Octávio da Silveira Carneiro, em relatório sobre o feito, registrou a sua justa queixa, nos seguintes termos: "Torna-se indispensável, quando se localiza um submarino e efetua-se um ataque, que se permaneça no local, num tempo nunca inferior a 48 horas. Os submarinos têm muitos recursos de despistamento e apresentam indiscutíveis vantagens em seu uso como arma de guerra. O único fator, que lhe é adverso, está no tempo de imersão que é limitado, obrigando-o a vir à superfície no período noturno, quando pode ser facilmente apanhado por navios e aviões, para ser destruído. Este navio nunca conseguiu ordem para permanecer na área do ataque e jamais recebeu o auxílio de outros elementos."

Foi o que aconteceu com os CSs *Jacuí* e *Jundiaí,* na barra do Rio Pará, depois do torpedeamento do *Pelotaslóide:* tiveram ordem para entrar, deixando livre o U-590, já avariado pelos caças.

BRASIL — RESPONSÁVEL PELO ATLÂNTICO SUL

O Vice-Almirante Américo Vieira de Mello, Chefe do Estado-Maior da Armada, exercia o Comando Geral das Operações brasileiras. A direção estratégica das Forças das Nações Unidas estava afeta ao Vice-Almirante Jonas H. Ingram, o qual em novembro de 1944, foi substituído por seu colega americano William R. Monroe.

Assim, a Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Soares Dutra, era subordinada ao almirante americano, que ao deixar o Brasil, dirigiu-se aos seus comandados brasileiros nos seguintes termos: "Tenho orgulho de ter tido os oficiais e praças da Força Naval do Nordeste sob o meu comando estratégico. Mantivestes sempre um magnífico espírito, fostes eficientes no desempenho de vossas missões e trouxestes notável crédito para o vosso país. Vossa contribuição para a campanha do Atlântico foi absolutamente igual a das minhas próprias Forças."

Dentre as missões mais elevadas tidas pela Marinha, citam-se a escolta dos transportes de guerra conduzindo a FEB aos campos de luta europeus e a operação dos grupos de ataque, formados depois da retirada dos navios americanos do Atlântico Sul.

Os novos Contratorpedeiros *Marcílio Dias, Greenhalgh* e *Mariz e Barros,* tendo ido aos Estados Unidos para completar o seu equipamento, estavam operando na sua mais alta eficiência. Os americanos, ao se retirarem haviam cedido ao Brasil, oito contratorpedeiros escolta, que representavam o que havia de mais avançado na luta anti-submarino. Além disso, possuíamos os 16 caças, as seis corvetas tipo *Carioca,* as duas antigas — *Rio Branco* e *Jaceguai,*

as seis do tipo *Matias de Albuquerque* e dois antigos Cruzadores, o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*. Esses navios bem guarnecidos, constituíam uma respeitável força naval, então, sob nova organização, capaz de enfrentar qualquer situação no Atlântico.

Os novos contratorpedeiros, classe *Marcílio Dias,* foram postos no Grupo Tarefa 27.6.4 e empregados na interceptação de corsários, em passagem; dois grupos, com os cruzadores à frente, auxiliados por corvetas, executavam as patrulhas ao longo da costa; os contratorpedeiros de escolta, com os caças tipo *G,* constituíam os grupos de ataque, em número de quatro. Esses grupos pouco duraram com a terminação da guerra na Europa.

Podiam as forças brasileiras se sentirem satisfeitas por seu brilhante desempenho na campanha, contudo, ainda restava uma honrosa e humanitária missão, descrita como vigilância e salvamento dos aviões militares, no retorno aos EEUU via Dacar-Natal. Foram empregados, inicialmente, os contratorpedeiros, situados nas quatro Estações, determinadas pelas coordenadas: nº 12 — lat. 05°N e long. 26°W, nº 13 — lat. 00° e long. 30°W, nº 14 — lat. 06°30'S e long. 28°30'W, nº 15 — lat. 07°30'S e long. 21°30'W.

Foi esse um trabalho duro e meritório, feito pela Marinha Brasileira em benefício único e exclusivo das forças americanas. A Nação pouco soube da extenuante tarefa de manter quatro navios em pontos tão afastados da costa, controlando a passagem dos aviões, os quais mal instruídos, por vezes, nem se comunicavam com os navios, dotados de aparelhos especiais guarnecidos por telegrafistas americanos.

Esse trabalho não foi em vão. Em 15 de setembro de 1945, o *Greenhalgh,* sob o comando do Capitão-de-Fragata Ary Rongel, salvou a 15 milhas da Estação 13, a guarnição do B-17 nº 4380 do Exército dos Estados Unidos, caído no mar devido a pane nos motores. Desta forma, 14 militares americanos, veteranos de guerra, viveram, graças ao excelente serviço prestado pela Marinha Brasileira.

O GLORIOSO BAHIA

As naves disponíveis eram poucas, além de serem chamadas para as diversas patrulhas, ainda necessárias. Devia-se considerar que essas Estações eram bastante afastadas, exigindo a movimentação dos barcos, muito antes do dia e hora da substituição.

Isso obrigou o Almirante Soares Dutra a pedir ao EMA a redução do número das Estações, para não utilizar os pequenos caças, situados aos pares, nos pontos indicados. Para suprir a falta de navios, foram usados os velhos cruzadores.

Eram antigos, mas ainda muito bons, carregando em suas tradições boa parte da história da Marinha. O *Bahia,* o terceiro desse nome, chegou ao Brasil, em 1910, vindo da Inglaterra, onde foi construído, sob o comando de Altino Miranda Correia, conhecido por haver torpedeado o *Aquidabã*, em 16 de abril de 1894, a bordo da *Gustavo Sampaio,* então pertencente à Esquadra legal.

O *Bahia* foi ao Chile, ainda nesse ano de 1910, capitaneando a Divisão Naval sob comando do Almirante Belfort Vieira, com o *Tamoio* e o *Tamoio*. Na Primeira Grande Guerra, com o Comandante Tancredo Gomensoro, participou da heróica D.N. O.G., do Almirante Pedro Max Fernando Frontin. O navio voltou desgastado e cheio de falhas, sendo submetido a radicais reparações, com a substituição das caldeiras e máquinas.

O *Bahia* tornou a ser o eficiente barco, sempre pronto para executar qualquer comissão. Acompanhou o Presidente eleito, Dr. Júlio Prestes, aos EEUU, na Divisão do Capitão-de-Mar-e-Guerra Heráclito Belford Gomes de Souza. Com Lucas Alexandre Boiteux, bloqueou o Porto de Santos, durante a Revolução Constitucionalista.

Em 1942, foi o *Bahia* ao nordeste, arvorando o pavilhão do Contra-Almirante Jorge Dodsworth Martins. Compondo a Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, prestou grandes serviços, patrulhando e comboiando sem cessar. Esteve, nesse período, sob o comando dos Capitães-de-Fragata Armando Berford Guimarães, Euclides de Souza Braga e, finalmente, com o destemido Garcia d'Avila Pires de Albuquerque, morto no soçobro do navio, em 4 de julho de 1945.

Nos comboios, a sua silhueta era inconfundível: sempre na vanguarda, como competia a um navio de apoio de fogo de artilharia, desenvolvendo alta velocidade, em constante zigue-zague.

O nosso eficiente cruzador, por pouco, não completou o trabalho do *Jaguaribe* na

as seis do tipo *Matias de Albuquerque* e dois antigos Cruzadores, o *Bahia* e o *Rio Grande do Sul*. Esses navios bem guarnecidos, constituíam uma respeitável força naval, então, sob nova organização, capaz de enfrentar qualquer situação no Atlântico.

Os novos contratorpedeiros, classe *Marcílio Dias,* foram postos no Grupo Tarefa 27.6.4 e empregados na interceptação de corsários, em passagem; dois grupos, com os cruzadores à frente, auxiliados por corvetas, executavam as patrulhas ao longo da costa; os contratorpedeiros de escolta, com os caças tipo *G,* constituíam os grupos de ataque, em número de quatro. Esses grupos pouco duraram com a terminação da guerra na Europa.

Podiam as forças brasileiras se sentirem satisfeitas por seu brilhante desempenho na campanha, contudo, ainda restava uma honrosa e humanitária missão, descrita como vigilância e salvamento dos aviões militares, no retorno aos EEUU via Dacar-Natal. Foram empregados, inicialmente, os contratorpedeiros, situados nas quatro Estações, determinadas pelas coordenadas: nº 12 — lat. 05°N e long. 26°W, nº 13 — lat. 00° e long. 30°W, nº 14 — lat. 06°30'S e long. 28°30'W, nº 15 — lat. 07°30'S e long. 21°30'W.

Foi esse um trabalho duro e meritório, feito pela Marinha Brasileira em benefício único e exclusivo das forças americanas. A Nação pouco soube da extenuante tarefa de manter quatro navios em pontos tão afastados da costa, controlando a passagem dos aviões, os quais mal instruídos, por vezes, nem se comunicavam com os navios, dotados de aparelhos especiais guarnecidos por telegrafistas americanos.

Esse trabalho não foi em vão. Em 15 de setembro de 1945, o *Greenhalgh,* sob o comando do Capitão-de-Fragata Ary Rongel, salvou a 15 milhas da Estação 13, a guarnição do B-17 nº 4380 do Exército dos Estados Unidos, caído no mar devido a pane nos motores. Desta forma, 14 militares americanos, veteranos de guerra, viveram, graças ao excelente serviço prestado pela Marinha Brasileira.

O GLORIOSO BAHIA

As naves disponíveis eram poucas, além de serem chamadas para as diversas patrulhas, ainda necessárias. Devia-se considerar que essas Estações eram bastante afastadas, exigindo a movimentação dos barcos, muito antes do dia e hora da substituição.

Isso obrigou o Almirante Soares Dutra a pedir ao EMA a redução do número das Estações, para não utilizar os pequenos caças, situados aos pares, nos pontos indicados. Para suprir a falta de navios, foram usados os velhos cruzadores.

Eram antigos, mas ainda muito bons, carregando em suas tradições boa parte da história da Marinha. O *Bahia,* o terceiro desse nome, chegou ao Brasil, em 1910, vindo da Inglaterra, onde foi construído, sob o comando de Altino Miranda Correia, conhecido por haver torpedeado o *Aquidabã,* em 16 de abril de 1894, a bordo da *Gustavo Sampaio,* então pertencente à Esquadra legal.

O *Bahia* foi ao Chile, ainda nesse ano de 1910, capitaneando a Divisão Naval sob comando do Almirante Belfort Vieira, com o *Timbira* e o *Tamoio*. Na Primeira Grande Guerra, com o Comandante Tancredo Gomensoro, participou da heróica D.N. O.G., do Almirante Pedro Max Fernando Frontin. O navio voltou desgastado e cheio de falhas, sendo submetido a radicais reparações, com a substituição das caldeiras e máquinas.

O *Bahia* tornou a ser o eficiente barco, sempre pronto para executar qualquer comissão. Acompanhou o Presidente eleito, Dr. Júlio Prestes, aos EEUU, na Divisão do Capitão-de-Mar-e-Guerra Heráclito Belford Gomes de Souza. Com Lucas Alexandre Boiteux, bloqueou o Porto de Santos, durante a Revolução Constitucionalista.

Em 1942, foi o *Bahia* ao nordeste, arvorando o pavilhão do Contra-Almirante Jorge Dodsworth Martins. Compondo a Força Naval do Nordeste, do Contra-Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, prestou grandes serviços, patrulhando e comboiando sem cessar. Esteve, nesse período, sob o comando dos Capitães-de-Fragata Armando Berford Guimarães, Euclides de Souza Braga e, finalmente, com o destemido Garcia d'Avila Pires de Albuquerque, morto no soçobro do navio, em 4 de julho de 1945.

Nos comboios, a sua silhueta era inconfundível: sempre na vanguarda, como competia a um navio de apoio de fogo de artilharia, desenvolvendo alta velocidade, em constante zigue-zague.

O nosso eficiente cruzador, por pouco, não completou o trabalho do *Jaguaribe* na

destruição do U-128. Essa nave alemã, sob o comando do veterano Hermann Steinert, já havia sido pressentida pelo serviço de comunicações americanas, sendo por isso procurada. O submarino se colocou ao largo da foz do Rio São Francisco, aguardando o TB-13, que descia com a escolta brasileira, composta da CV *Cabedelo,* Ivano da Silva Guimarães, CS *Gurupi,* José Luiz de Araújo Goiano e CS *Jaguaribe,* Paulo Carvalho da Fonseca e Silva (Imediato, que substituía o Comandante Walin de Vasconcelos, em licença especial). Na madrugada do dia 17 de maio de 1943, o *Jaguaribe,* apanhou o U-128 no sonar, despejando sobre ele as suas bombas, que o avariaram, obrigando-o a vir à superfície, a 14 milhas na retaguarda do comboio. O comandante da escolta, que de início era pequena, seguindo a doutrina em voga, chamou o *Jaguaribe* para ocupar o seu posto, dando antes o alarme. Os aviões americanos, ao alvorecer viram o submarino, avariado pelo ataque do caça brasileiro, atacaram o inimigo mas foram repelidos; outros vieram à tarde, depois de pedir o auxílio aos contratorpedeiros americanos.

O Comandante da Força Naval do Nordeste, em ofício ao EMA, no qual estranhamente nenhuma referência foi feita ao ataque decisivo do *Jaguaribe,* assim descreveu a ação: "Um avião americano atacou um submarino na posição 11°05'S 36°06'W, às 14.00 h, estando o alemão na superfície; logo que tive conhecimento desse fato, mandei o Cruzador *Bahia* reforçar o comboio. Os Contratorpedeiros USS *Moffet* e USS *Jouett* estavam perto do comboio, sem fazerem parte do TB-13. Já que esses navios estavam na área geral, tiveram ordem para seguir para aquela posição; cerca das 16.15 h a mesma ordem foi dada ao Cruzador *Bahia* para seguir a toda a velocidade. Às 16.53 h, nova mensagem, recebida da COMFLT (Comando da 4ª Esquadra Americana), corrigiu a posição do submarino avariado para 10°58'S 35°59'W. A imprecisão das posições informadas e o fato de já estarem muito mais próximos do local os dois CTs americanos, impediram que o Cruzador *Bahia* tivesse a primazia do ataque ao submarino, pois chegou ao ponto do afundamento cerca de meia hora depois de ter sido o inimigo afundado pelos navios USS *Moffet* e USS *Jouett*."

Assim, vemos que o submarino poderia ser apanhado pelo *Bahia,* operando em conjunção com os aviões da FAB, se a movimentação tivesse sido feita durante a noite, seguindo as indicações do *Jaguaribe,* que chegou a ver o inimigo na superfície.

O *Bahia* por sua ação destacada já era um navio marcado pelo inimigo. Em 3 de junho de 1943, no BT-15, ele foi atacado por torpedo na posição 13°15'S 38°20'W, tendo lançado 6 bombas de profundidade; a *Camaquã,* viajando em sua companhia, obteve o contato sonoro, auxiliando o comandante da escolta, que saiu ileso.

Em 10 de julho do mesmo ano, o *Bahia,* sempre alerta, captou um eco na posição 21°19'S 40°10'W, havendo se livrado com 3 bombas; a existência de submarino na área foi confirmada pelos sinais do radiogoniômetro.

Em 1945 a guerra estava terminando, sendo menor o perigo provocado pelos piratas alemães; todavia, a Marinha se precavia mantendo as patrulhas e escoltas mais indicadas. Assim, o *Bahia,* no mês de março, levou o *Almirante Alexandrino* de Fortaleza a Belém e o *Itapé* de Recife a São Luís.

No dia 26, ao deixar Fortaleza, teve um contato, lançando bombas, que aluíram o seu velho casco na popa. Assim mesmo, sem prejuízo para a sua velocidade, conduziu de 1º a 8 de abril, o *Pedro II* na viagem Recife-São Luiz-Fortaleza-Recife e, de 13 a 18 de abril, acompanhou o *Pedro I* ao Rio de Janeiro. Parou no mês de junho, quando instalou os aparelhos especiais de rádio, colocando um caixão de cimento na popa, para conter o veio dágua.

Voltou a Recife, para aguardar ordens, partindo para a sua última missão na tarde de 30 de junho. Rendeu o *Bauru,* do Comandante Paulo Antônio Telles Bardy, que o viu pela última vez, no dia 2 de julho. No dia 3, o cruzador mandou as mensagens de rotina; então, as comunicações cessaram. Para a Marinha ele estava executando a sua missão na Estação 13, quando, na realidade, o garboso cruzador estava no fundo do mar.

Somente no dia 8, o cargueiro inglês *Balfe* recolheu alguns sobreviventes do cruzador naufragado na manhã do dia 4. Os náufragos, em péssimas condições, falaram numa pavorosa explosão de paióis, que destruíra a popa do *Bahia,* o qual soçobrou em poucos minutos.

Novos detalhes foram conhecidos ao chegar o *Balfe* a Recife e haver a Marinha terminado a procura de sobreviventes. Dos 373 homens a bordo, estando dentre eles os 18 oficiais, 273 alcançaram as balsas; contudo, no mar, quase todos morreram. Um grupo de 33 chegou ao navio de salvamento, mas cinco faleceram devido aos maus tratos nas balsas. Um oficial, um suboficial e 26 homens sobreviveram. Nunca tinha havido uma tragédia tão dolorosa em toda a vida da Marinha.

Dois acontecimentos entristeceram sobremodo os membros da Armada. Em primeiro lugar, foi notada a falha havida nas comunicações navais, que nada tinham comunicado às operações, quanto a falta de mensagens do cruzador. O outro evento, dizia respeito às más condiçõees de salvaguarda dos náufragos.

A Marinha teve na sua gloriosa existência muitos naufrágios, todos profundamente aumentados. Dois deles foram causados pelos explosivos e pólvoras armazenados a bordo: o do *Aquidabã,* em 6 de janeiro de 1906, e o do *Bahia,* em 4 de julho de 1945.

Do inquérito do acidente do *Aquidabã,* resultou um melhor controle das pólvoras, com a criação do Serviço Técnico-Analítico da Armada. Quanto ao *Bahia,* depois das investigações, a Marinha publicou um circunstanciado comunicado, do qual extraímos o seguinte trecho: "O Cruzador foi sinistrado por uma rajada de metralhadora do próprio *Bahia,* durante um exercício de rotina, que atingiu acidentalmente um grupo de bombas de profundidade localizado na popa do navio. A explosão dessas bombas acarretou a abertura do casco e grandes danos pessoais e materiais irreparáveis, ocasionando o afundamento do Cruzador em poucos minutos. Toda a guarnição da metralhadora que provocou o acidente pereceu no sinistro."

Sem desrespeito da opinião oficial, pedimos licença para tecer alguns comentários. As primeiras declarações dos sobreviventes citam, como a causa do soçobro, a ocorrência de explosão de paióis. Somente depois, com o conhecimento das providências do navio em realizar um exercício, foi que as testemunhas falaram em disparos de metralhadora. Contudo, ninguém pôde precisar para onde, ou contra quem, foi a arma apontada, uma vez que todos aqueles que estavam na popa do navio morreram. Como a seção de ré do cruzador esteve envolta em grossos rolos de fumaça, muito provavelmente, seria impossível notar alguma coluna dágua, denunciadora de explosão externa.

Compreende-se que as testemunhas, sujeitas aos efeitos de um tremendo abalo e, depois, expostas à fome e à sede, por vários dias, quando foram atacadas por alucinações, não poderiam reter em suas memórias impressões muito verdadeiras.

Seria, mesmo, possível, que os mencionados tiros de metralhadora fossem as primeiras explosões, internas ou externas; o instinto de salvação impulsionava quem estava vivo para o caminho do mar, uma vez que o navio soçobrou em poucos minutos.

Não queremos destruir o valor dos que se salvaram, mas somente dizer que as suas declarações podem ter sido o fruto dos pensamentos, ocorridos no momento.

A Diretoria do Armamento, ouvida no decorrer das investigações, realizou experiências atirando as balas explosivas da Oerlinkton sobre *pastilhas* de trotil. Contrariando o que dizia o manual da arma, foram verificadas explosões da carga de trotil, ao ser atingida pelo projétil.

Nas munições antigas, havia um dispositivo de retardo da explosão da granada, coisa que foi suprimida na munição de guerra da Oerlinkton. A espoleta dessa munição era de extrema simplicidade, funcionando pela pressão de uma pequena câmara de ar da ogiva do projétil. As bombas de profundidade, carregadas com trotil, tinham uma espoleta e um excitador (booster), colocados no interior das bombas. Como dissemos, o manual garantia que uma bomba não explodiria pelo contato das cargas dos petrechos, quer do próprio navio, quer do inimigo. Malgrado terem explodido as pastilhas ao choque dos projéteis, não consideramos isso uma prova definitiva, uma vez que não ficou provado ter havido impactos nas bombas, as quais, talvez, não se comportassem da mesma maneira das provas.

O navio na condição de guerra, como navegava, deveria ter muitos carregadores para pronto uso; contudo, a arma não estaria engatilhada. Para executar essa operação, seria necessário o concurso de vários homens, para colocar o tirante em volta do cano, apontá-la para cima e comprimir a

mola. Ademais, a metralhadora, sendo basicamente A/A, atirava em depressão, em difíceis condições. Acima de qualquer consideração, uma arma não seria disparada sem ordem do comando, máxime, considerando a grande experiência dos artilheiros do *Bahia,* salvo, se houvesse uma situação de emergência, quando a abertura de fogo seria imediata.

O navio, de fato, não possuía os chamados — "limitadores de conteira e depressão" — nem os deveria ter, considerando o alto grau de treinamento do navio. Alguns navios empregados no preparo de novas guarnições levavam esses dispositivos, sempre avantajados e complicados. Em barco de combate, os limitadores não existiam, para permitir o tiro mais livremente, principalmente, o chamado de *inopinado,* contra o alvo que surgia muito próximo ao navio.

O fato foi que o comunicado não respondeu a indagação de muitos, dando a origem de uma estranha lenda: o *Bahia* fora torpedeado.

OS ATAQUES DO *BABITONGA*

Dentre os contratorpedeiros entregues pela Marinha Americana à nossa estava o novo, mas já veterano de guerra, DE 101 *Alger,* batisado de *Babitonga,* o manso rio que banha a simpática cidade de Joinvile, SC. Era um navio de extrema versatilidade e de notável poder de fogo.

O seu primeiro Comandante foi o Capitão-de-Corveta Daniel dos Santos Parreira, que havia sido experimentado no serviço da CV *Henrique Dias,* já mencionada como tendo evitado um torpedo inimigo. Isto nada tem a ver com a nossa história, contudo, mostra que Santos Parreira tinha contas a ajustar com os solertes tedescos. Na ocasião, estava ocupado com o seu comboio, não podendo dar a devida resposta ao agressor.

Santos Parreira sempre foi um homem estudioso, bom marinheiro e dotado de grande energia. Engenheiro civil, hidrógrafo, antigo instrutor de guardas-marinha, oficial de estado-maior e cursado em guerra anti-submarino nos EEUU, eram alguns de seus títulos. O Imediato do *Babitonga* era Sávio Duarte Nunes, oficial de raro valor, um bom técnico e excelente administrador. A praça d'armas era ornamentada pela presença de oficiais como Luiz Phelipe Caldas de Lacê Brandão, Sylvio de Fontoura Rangel, Humberto Giudice Fitipaldi, Sylvio Caielle de Siqueira, João Carlos de Freitas Raulino, João Mário Baptista e alguns oficiais. Estavam a bordo 7 experimentados suboficiais e inúmeros sargentos e marinheiros veteranos de guerra. Os times de ataque estavam bem coordenados, devido aos constantes treinamentos na Escola de Instrução Anti-Submarino de Recife.

Estava o *Babitonga,* no dia 14 de junho de 1945, no seu posto na Estação 13, quando o operador do som, depois de examinar cuidadosamente o eco obtido, bradou — *Contato com Submarino,* dando a seguir a marcação, limites e *rate*. O oficial de quarto tocou — *Postos de Combate,* atendido por todos em acelerado, inclusive por Santos Parreira, que assumiu o comando no passadiço. A parte de contato foi redigida, junto com a ocorrência do dia 18, assim composta:

"1. Passo a relatar à Força Naval do Nordeste as operações anti-submarinas realizadas por este navio, quando em serviço de vigilância a apoio de aviões na *Estação 13* — sobre o equador, na longitude de 30º.

2. No dia 14 de julho de 1945, cerca das 11.30 (tempo legal) foi obtido contato sonoro, na distância de 1.200 jardas, marcação verdadeira 210º. O alvo movia-se lentamente para a direita, tinha 15º de largura no momento do contato, indicando dopler abrindo. Sendo identificado possuir características de submarino, foi tentado um primeiro ataque com *hedge-hog,* que não foi terminado em virtude do pouco tempo dispendido na aproximação, que não permitiu o uso da arma de proa.

3. Tendo sido renovado o contato foi feito um lançamento de bombas foguete, sem resultado, e a seguir, reataque com bombas de profundidade. Foi notado, que após a explosão das bombas, veio à superfície bastante óleo, extendendo-se por uma circunferência de cerca de 300 jardas. Procurando investigar a natureza dessa mancha, onde se notavam borras parecendo de graxa, foi colhido um balde de água do mar, tendo sido constatado conter óleo de especificação desconhecida.

4. Tendo solicitado informações sobre a possibilidade de presença de submarino na zona, foi recebida a informação de que não

havia qualquer indicação de presença de submarino no Atlântico Sul.

5. No dia 18 de junho, às 9.15h (tempo legal) foi obtido contato na distância de 1.800 jardas e marcação verdadeira 205º. Todas as indicações: largura de alvo, rate, dopler, permitiam admitir que o alvo fosse submarino. Para maior segurança, quando o navio estava próximo do alvo imerso, foi ligado o JK e conteirado de modo a se ouvir os ruídos na mesma marcação em que se tinha anteriormente o eco. Passou-se, então, a ouvir o ruído dos propulsores, numa marcação relativa de 110º, na qual não poderia haver interferência com o ruído dos propulsores do navio, além de que, o número de rotações era bem mais reduzido do que o dos propulsores do navio. Voltando-se a emitir o "ping", tornou-se a ter o eco na mesma direção.

6. Foram, por isso, realizados dois ataques: um com o *hedge-hog* e outro com bombas de profundidade, de resultado desconhecido. Não se pôde retomar o contato.

7. O navio teve por várias vezes, em outros dias, contatos sonoros, que verificados, indicaram tratar-se de peixes.

8. Apesar de não haver outros indícios da presença de submarino no Atlântico Sul, julgo viável a hipótese de ter sido surpreendida a passagem de submarinos inimigos, que tendo recebido fugitivos do Reich em algum ponto ao largo do litoral europeu, pretendessem desembarcá-los em algum ponto do litoral sul americano. (ass.) Daniel dos Santos Parreira, Capitão-de-Corveta, Comandante (Of. SDN nº 143 — Natal, 25-06-1945 — Arquivado — SD GM Doc. 2 Pasta 351 Gav. 3112)."

O *Babitonga,* na Estação 13, continuou a executar o serviço de vigilância, tendo assistido à passagem de 261 aviões militares americanos, rumo a Natal. O ofício acima transcrito foi precedido de rádios cifrados, dirigidos ao Comandante da Força, contudo, nenhuma providência foi tomada, talvez, por estarem todos eufóricos com a Vitória.

Fatos de extrema gravidade, as informações obtidas de aviões e de pescadores viriam acusar a presença de submarinos na nossa costa. A confirmação de viagens misteriosas dos submarinos rebelados seriam confirmadas pela chegada a Mar del Plata de dois corsários alemães. Teriam passado outros? Conseguiram desembarcar os ocupantes, para serem destruídos, em seguida, pelas tripulações? E, o ataque de 14 de junho do *Babitonga?* E, a destruição do *Bahia,* a 4 de julho? São perguntas de difícil resposta, porquanto, nada sabemos sobre as atividades dos nazistas em desacordo com a ordem de *Rendição Incondicional*.

Sabemos que muitos nazistas seguiram a frase aparecida nos muros carbonizados da Alemanha vencida: "O inimigo nada encontrará na Alemanha, além de lixo e ratos. Nunca capitularemos. A morte é melhor do que a escravidão!

OS FERRENHOS NAZISTAS

É muito bela a *Ordem do Dia Nº 13,* do Almirante Alfredo Carlos Soares Dutra, Comandante da *Força Naval do Nordeste,* a qual temos a honra de reproduzir:

"*Terminou a Guerra! O Brasil* está agora certo de perdurar como nação livre, soberana e segura de seus destinos.

Despertadas todas as suas energias potenciais para revidar a injustificada agressão inimiga contra bens materiais e vidas preciosas, a grande Nação Brasileira soube apresentar-se perante os seus aliados coesa e forte, desde os que, nas retaguardas, preparavam e sustentavam com o seu esforço de guerra, a ação efetiva e eficaz contra o inimigo, até os que, nas linhas de frente de terra, ar e mar, agiam firmemente no revide altivo às afrontas recebidas.

Esteve a Marinha Brasileira vigilante e pronta na hora da expectativa, enquanto se mantinha a Nação neutra e estrugia o furor das batalhas ao longe; ativa, incansável, arrojada e segura na defensiva e na ofensiva, quando soou a hora de deixar de lado as normas sempre apreciadas do Direito, a fim de empregar a força, como a única razão para convencer os insanos agressores.

E desde então, até agora, já anunciada a Vitória, esteve uma parcela dessa Marinha gloriosa — a Força Naval do Nordeste, sempre no mais acesso da luta, no largo setor que lhe foi dado guarnecer. Não houve, em toda a duração de suas atividades, para os seus homens, um segundo de descanso completo, fosse à luz do dia ou à incerteza das horas mortas da noite, fossem quais fossem as condições de tempo, fossem quais fossem as agruras ou os sofrimentos físicos.

Reboou, enfim, o brado da Vitória: Vencemos!

E o BRASIL saiu dessa guerra tão orgulhoso, quanto qualquer das maiores Nações do Mundo! Estamos satisfeitos: cumprimos o nosso dever para com a Pátria!

Orgulhamo-nos, pois, da Força Naval do Nordeste!"

Em 8 de maio de 1945, logo que foram suspensas as hostilidades na Europa, os Aliados repetiram, por telegrafia, a ordem para os submarinos virem à superfície, mostrando as suas bandeiras, além de instruírem aos comandantes para darem as suas posições às estações ou aos navios próximos.

Doenitz, então Chefe Supremo, autorizou os comandantes a se renderem; os que se achavam nos portos, simplesmente se entregaram; os submarinos, em número de 49, em operações no mar, tiveram variadas reações. Alguns rumaram para as bases; outros, se entregaram no mar; poucos foram para portos neutros; e, alguns, desapareceram. O serviço americano deu uma explicação para os desaparecidos: estavam viajando na profundidade *snorkel* e não receberam a mensagem; contudo, nada disseram que barcos eram esses e para onde se destinavam.

De qualquer forma, na tarde de 18 de maio, foi dada a ordem de suspensão dos comboios e instruídos os navios a mostrarem as suas luzes de navegação, em áreas afastadas da luta no Pacífico.

Em 6 de junho de 1945, pelo Decreto nº 18811, o Governo brasileiro declarou a existência do Estado de Guerra com o Japão. A data desse Decreto teve, sem dúvida, alguma coisa a ver com os ataques de 14 e 18 de junho do *Babitonga*. Havia sinais de reação por parte de alguns nazistas: o U-234 seguiu para o Japão conduzindo um grupo de técnicos; havia boatos de que estavam sendo instalados grupos de resistência em pontos do oriente; e, também, pairava no ar uma simples pergunta onde estavam os submarinos desaparecidos?

[Os americanos estavam misteriosos e reticentes. Depois, se soube: estavam se preparando para a chamada *guerra fria*; assim, precisavam conquistar os neutros e, até mesmo, os antigos inimigos.

Desta forma, tudo indicava que os ataques do *Babitonga* seriam mal vistos ou, pelo menos, ignorados. Essa atitude não seria, todavia, seguida pelos ferrenhos nazistas, que juravam vingança.]

O *Babitonga* foi rendido pelo *Bauru* e este, pelo *Bahia*. Foi o que desgraçadamente recebeu o golpe dos irados nazistas, na manhã de 4 de julho. Mas o *Babitonga,* com o grande número "7" na proa, bem visível em ambos os bordos, era um navio marcado; daí a coincidência da agressão de 13 de julho.

Alguns oficiais mais imaginosos, conhecendo as estranhas coincidências havidas, atribuíram o desastre do inditoso *Bahia* aos perversos atos dos desesperados nazistas, sequiosos por vingança, depois da destruição de um submarino pelo *Babitonga*. A história do *Bahia* seria contada por eles, da seguinte forma: o velho cruzador, estava sendo seguido, até que a sua parada para jogar água o alvo a ser usado no exercício de tiro, ofereceu uma rara oportunidade para o lançamento do torpedo do submarino. No ato do ataque, o periscópio foi avistado, ou mesmo o torpedo tenha corrido muito na superfície, de modo a ser percebido pelos homens da guarnição da arma já em seus postos. Como as comunicações entre a metralhadora eram muito precárias, além de estarem os homens treinados para abrir fogo em tais emergências, a arma foi rapidamente carregada e disparada, segundos antes do torpedo, do tipo acústico, ter atingido a popa, atraído pelo movimento dos hélices, postas em movimento por ordem do passadiço, logo que o alvo caíra água. Deu-se o impacto, explodindo o artefato, que comunicou o fogo à munição do paiol de ré. Como toda a guarnição da arma e outros homens situados na popa morreram, ninguém restou para contar a história.

QUEM ESTARIA NO U-977?

O mundo estarrecido soube pelos noticiários dos jornais que o U-530 havia se recolhido a Mar del Plata em 9 de julho, isto daria mais de dois meses para o submarino operar depois de terminada a guerra na Europa. Nunca foi explicada a razão de uma nave permanecer no mar tão dilatado tempo, depois de finda a campanha.

Os submarinos, nessa fase, navegam aos pares — disso temos várias testemunhas. Talvez, o companheiro do U-530 tenha sido afundado pelo *Babitonga,* vingando-se o outro no *Bahia*. Na falta de informações concretas, qualquer suposição seria válida.

A outra nave, o U-977, arribou à Argentina, um mês depois, em agosto. Não precisamos contar os dias do U-977 passados no mar — ele teria combustível para operar por longo tempo. O que deveria preocupar seria o motivo do submarino ficar por aí esse tempo todo. Quem sabe se ele não estaria esperando pelo *Babitonga,* para afundá-lo? O *Bahia* era um velho navio, adaptado como nave A/S; o *Babitonga,* novo e bem comandado, não daria chance ao inimigo. Mas, foi feita uma tentativa para apanhá-lo, conforme lemos na Parte de Contato, transcrita abaixo:

"1. Levo ao conhecimento da Força Naval do Nordeste os detalhes das operações anti-submarinas realizadas pelo Contratorpedeiro *Babitonga,* já comunicadas por rádios, com cópias ao Consolant.

2. Às 04.40h (hora legal) do dia 13 de julho de 1945, estando o navio nas proximidades da Estação 13 (lat. 00º long. 30ºW) foi obtido contato sonoro. Procedeu-se com a máxima cautela, determinando a largura do alvo, efeito dopler, rate, movimentos do alvo e traçados do recorder, em várias corridas, para se comprovar a existência de um alvo submarino. Foi ligado o JK para a escuta de efeitos hidrofônicos, bem como o ecobatímetro. Tendo sido afastada a hipótese de ser o contato peixes ou baleias, foi utilizado o transmissor do som para intimar o submarino a vir à superfície e render-se (mensagem pelo Código Internacional de Sinais).

3. Não tendo sido atendido foi iniciado o ataque com *hedge-hog* e reataque com bombas de profundidade, padrão médio. Não houve resultado aparente, tendo sido perdido o contato.

4. Cerca de 13.00 h estabeleceu-se novo contato, que foi investigado cuidadosamente como o anterior, antes de ser iniciado o ataque. Então, usamos primeiro o *hedge-hog,* e depois, as bombas de profundidade, padrão fundo.

5. Foi observado que numa das explosões veio à superfície, por uma fração de minuto, um objeto de cor preta, que a incidência do sol tornava brilhante, com a forma semelhante a de um chapéu armado, que pareceu-nos de ser um casco destroçado, visto no sentido longitudinal, numa distância de 800 jardas. Tendo manobrado abrir fogo com o canhão de popa, foi disparado um tiro, mas não a tempo de atingir, com outros, o alvo de superfície.

6. Tendo aproado imediatamente para o local foi observado que apareciam bolhas na superfície, mostrando o movimento anterior do submarino (durante o ataque de popa), dando a impressão de um alagamento de emergência, ou por avaria, ou motivadas por uma imersão rápida. Apareceu na superfície uma mancha de óleo, que não pôde ser melhor observada para não prejudicar a retomada do contato.

7. Só foi obtido novo contato às 14.00 h, sendo realizados ataques com *hedge-hog* e bombas, sem resultados visíveis. A procura prolongou-se até às 16.00 h sem se conseguir reobter contato, e sendo dada volta aos postos de combate, passando a varredura a ser feita, na direção da Estação 13.

8. De 08.00 h do dia 4 até às 08.00 h do dia 15, a varredura foi feita em coordenação com o Contratorpedeiro *Marcílio Dias,* o qual varreu os lados do quadrado de 14 a 10 milhas de lado, cujo centro era a Estação 16; o *Babitonga* explorou o interior do referido quadrado. Nesse período, foram verificados dois contatos, cujas características foram as de peixes. Vão anexos os traçados do recorder, onde são visíveis as diferenças das impressões.

9. De 11.00 h do dia 17 até 17.00 h do dia 18, a varredura foi realizada com o concurso do *Guajará.* Esse navio varria, durante o dia, a parte exterior do quadrado de 10 milhas de lado, enquanto o *Babitonga* verificava o interior, mantendo sempre o contato visual. À noite, a varredura era realizada seguindo os paralelos, com a distância de seis milhas entre os navios, que faziam as conversões simultaneamente.

10. Devemos ressaltar que durante as manobras a guarnição portou-se impecavelmente. Os postos foram guarnecidos com presteza. Os operadores do sonar e de recorder foram incansáveis nas suas funções. O pessoal da guarnição do hedge-hog e bombas satisfez inteiramente, não tendo deixado de ser lançada uma bomba sequer, ou carga de *hedge-hog,* no momento determinado.

11. Solicito a atenção do Sr. Comandante da Força para os gráficos do recorder, que vão em anexo, cujo estudo comparativo justificará a persistência dos ataques e a sua oportunidade.

12. Revendo este navio tido, nesta mesma posição, nos dias 14 e 18 do mês de

junho, dois contatos muito positivos e que podiam pertencer ao mesmo submarino ou a dois submarinos distintos, contra os quais foram realizados os ataques já relatados em meu ofício nº 143, e tendo sabido por uma irradiação de broadcasting, do dia 12 deste mês, estar um submarino alemão internado na República Argentina, em Mar del Plata, peço vênia para recordar a hipótese que naquele ofício apresentei e cujos fatos subseqüentes vêm confirmar.

13. Julgo provável que esse submarino seja um dos dois que foram atacados por este navio em 14 e 8 do mês de junho, e que se entregou à Argentina, depois de deixar fugitivos no litoral da América do Sul. Tendo esse navio procurado a Argentina para se entregar, julgo haver maior probabilidade em considerar Santa Catarina, onde há numerosos alemães, como o esconderijo. A rendição do submarino na Argentina distrairia a nossa atenção para aquele país.

14. No dia 17 de julho foi ouvida uma irradiação de rádio comercial, relativa à passagem de dois submarinos na costa sul. É muito provável que essas naves sejam as responsáveis pelo afundamento do Cruzador *Bahia,* quando se consideravam a serviço do Japão, potência em guerra contra o Brasil. (ass.) Daniel dos Santos Parreira, Capitão-de-Corveta, Comandante (Of. nº 188 do Contratorpedeiro *Babitonga,* de 20-07-945, em viagem, endereçado ao Comandante da Força Naval do Nordeste — Arquivo da Marinha doc. 3, pasta 351, gaveta 3112).

O insólito caso descrito pelo Comandante do *Babitonga* mereceu a devida atenção por parte do Comandante da Força, como vimos na comunicação do contratorpedeiro. Foram, incontinente, despachados o *Marcílio Dias,* sob o comando de Olavo de Araújo, e o *Grajaú,* de Edgard Fróes da Fonseca, para auxiliar o *Babitonga* nas pesquisas. Na varredura executada pelos três navios nada foi encontrado, o que mais, veio confirmar nas datas anteriores, a presença de submarinos.

Depois de haver chegado a Recife o Ofício 188 do *Babitonga,* o Chefe do Estado-Maior da Força, o Comandante Gerson de Macedo Soares, mandou os gráficos do recorder para exame no EITAS, merecendo um incisivo parecer do Encarregado da Escola, o Capitão-Tenente Israel Sesefredo Passos, assim redigido: Parece-me, diante das providências tomadas pelo navio, as quais foram de todo acertadas, e dos gráficos em anexo, que os contatos, que motivaram os ataques do *Babitonga* com bombas de profundidade e de *hedge-hog,* foram de nave submarina.

A referência feita pelo Comandante Daniel dos Santos Parreira a submarinos avistados na costa, decorre de um informe dado por pescadores de Tramandaí, Rio Grande do Sul e de notícias de Mar del Plata.

Uma notícia chegou oficialmente ao conhecimento do Comandante da Força: um avião militar norte-americano avistou no dia 24 de julho, perto dos Penedos de São Pedro e São Paulo, um submarino atravessando o Atlântico. Imediatas providências foram tomadas: às 08.20 h, de 25, deixaram o Porto de Natal três Caças para fazerem uma frente de rocega na rota provável da nave submarina. Esses navios estavam sob o comando dos seguintes oficiais: *Guajará* — Aristides Pereira Campos Filho, *Grajaú* — Edgard Fróes da Fonseca e *Guaíba* — Gualter Maria Menezes Magalhães. Nada foi encontrado de maior vulto; contudo, temos a registrar um contato suspeito verificado pelo *Grajaú,* na posição 04º24' S e 33º 34' W.

Na primeira quinzena de agosto de 1945, foi internado em Mar del Plata e entregue às autoridades americanas, o submarino U-977, o qual possuía características especiais: estava preparado para conduzir um alto dignatário nazista! Nada sabemos sobre o assunto: quem teria nele viajado e onde foi desembarcado? [O silêncio dos nossos aliados do norte foi impenetrável e, portanto, muito suspeito.] Chegou a ponto de chamar a atenção do público americano; assim, o Saturday Evening Post, edição de 22 de novembro de 1952, lançou a idéia de que Hitler havia sido transportado para a Argentina, com nome suposto e com a face modificada, para preparar o ressurgimento do nazismo!

Sem dúvida, trata-se de uma suposição muito temerária e desprovida de provas concretas, mas é lícito perguntar: o que teria acontecido com o Cruzador *Bahia?*

O exame do casco do infeliz e bravo cruzador responderia a esta indagação. Entretanto, como chegar aos fundos abissais do Atlântico, onde repousa para sempre o nosso *Bahia?*