

# A Batalha do Atlântico na Costa da Bahia (1942-1945)\*

*The Battle of the Atlantic on the Coast of Bahia (1942-1945)*

**Luiz Antônio Pinto Cruz**

Doutor em História e professor da Secretaria de Educação e Cultura de Sergipe (SEDUC-SE).

**Lina Maria Brandão de Aras**

Doutora em História e professora do Departamento e do Programa de Pós-Graduação em História/FFCH-UFBA.

## RESUMO

Ao sul do Atlântico, ainda se encontram histórias e memórias submersas do tempo da Segunda Guerra Mundial. Urge trazê-las à superfície do conhecimento público e dignificar os esforços dos aliados contra os *U-boats*. Nas narrativas individuais e coletivas dos combatentes, por exemplo, vislumbra-se uma variedade de acontecimentos navais na costa da Bahia, região leste do Brasil. Desta maneira, pode-se estabelecer conexões entre o mundo militarizado e a sociedade soteropolitana. Da escalada regional à nacional, a História do Brasil precisa dialogar com operações beligerantes na África e no Atlântico Sul, visando, assim, alargar seu quadro de referência extra-europeia. Este artigo objetiva, portanto, destacar a guerra dos *U-boats* na costa da Bahia, dentro da área do Comando Naval do Leste. Por meio das fontes históricas e revisão literária, foi possível traçar um panorama beligerante na América do Sul, última fronteira da Batalha do Atlântico.

**PALAVRAS-CHAVE:** Militares; Costa da Bahia; Batalha do Atlântico

## ABSTRACT

*In the South of the Atlantic Ocean, histories and memories of the Second World War period still remain submerged. It is urgent to bring them to the surface for the general public to know them, dignifying the allies' efforts against the U-boats. Within the combatants' individual and collective narratives, for example, we can notice various naval facts in the coast of Bahia, in Brazilian eastern region. This way, it is possible to establish connections between the militarized world and the society of Bahia state. From a regional to a national scale, Brazilian History needs to embrace the belligerent operations in Africa and in the South Atlantic, so it can broaden its frame of references outside Europe. This paper, therefore, aims at highlighting the U-boats war in the coast of Bahia, inside the Brazilian Eastern Naval Command ("Comando Naval do Leste") area. By means of historical sources and literature review, it was possible to design a belligerent scenario in South America, the last frontier of the Battle of the Atlantic.*

**KEYWORDS:** Brazilian diplomacy; World War II; Battle of the Atlantic

---

\*Artigo recebido em 2 de agosto de 2020 e aprovado para publicação em 7 de outubro de 2020.  
Navigator: subsídios para a história marítima do Brasil. Rio de Janeiro, V. 16, nº 32, p. 68-84 – 2020.

## INTRODUÇÃO

“O espírito marinheiro dos nossos homens não se intimidou: a democracia teria de vencer, o mundo teria de ficar livre da tirania [nazifascista]. Nossa contribuição foi dada, em sacrifícios evidas, mas não recuamos” (MARINHEIRO HERBERT CAMPBELL, 1993).

Sob a ótica da história naval, as maiores catástrofes da humanidade também podem ser compreendidas em frentes marítimas, tais quais as: atlântica, mediterrânea, índica e pacífica, todas elas interligadas ao conflito global. Sobre a Batalha do Atlântico (1939-1945), avalia o historiador inglês Antony Preston (1983), passou a significar muito mais que a sobrevivência da Grã-Bretanha. De forma crescente, tornou-se o palco decisivo da metade ocidental, logo o seu vencedor, de certo, também venceria a Segunda Guerra Mundial. Cabe ao olhar escalar do historiador contemporâneo ampliar suas análises bélicas, voltando-se, também, aos embates atlânticos na costa da Europa, da África, das Américas e do Caribe.

Antes da guerra naval se materializar no litoral do Brasil, as autoridades estadunidenses perceberam a importância estratégica do saliente nordestino. Então, movidos por uma postura mais defensiva do Hemisfério Ocidental, empreenderam uma verdadeira disputa diplomática com a ala varguista que não simpatizava com a proposta yankee de instalação de suas bases militares dentro do país. Contudo, eram sombrias as expectativas para os brasileiros, pois caso as tropas alemãs, guiadas pelo Marechal Erwin Rommel, ampliassem o raio de ação da Afrika Korps, a Alemanha Nazista poderia, em seguida, investir contra a América do Sul. De fato, os submarinos alemães ou italianos “operavam ao largo da costa

ocidental africana, principalmente reabastecidos nas Ilhas Canárias, nas colônias francesas e espanholas do oeste africano” (DUARTE, 1971, p. 78).

Dentro desse palco ocidental estratégico, a costa da Bahia situada ao leste do Brasil, na América do Sul, e seu formato também ajuda a compreender a escalada da Batalha do Atlântico e suas singularidades brasileiras. Uma costa oceânica de 932 km de extensão, ocupando 12,4% do litoral brasileiro, sendo o maior percentual entre os estados atlânticos da Federação. Acrescentava-se ainda que o porto soteropolitano era aclamado pelos marinheiros estrangeiros como sendo o “Porto do Brasil”, tanto pelas excelentes condições navais das águas da Baía de Todos os Santos quanto pela exuberância ali avistada, o que gerava excitação nos tripulantes a bordo seja pela arquitetura, natureza ou boemia urbana circundantes. A cultura popular de Salvador em sua rica diversidade apresentava-se exótica aos olhos dos navegantes estrangeiros devido à “sua gente, seus tipos, sua cor, magia, beleza, além das tradições religiosas africanas, em seus rituais mais recônditos (GROBA, 2012, p. 96).

Não eram recônditas, entretanto, as lutas dos movimentos sociais dos baianos contra a ditadura do Estado Novo (1937-1945). De acordo com a entrevista de Luiz Henrique Dias Tavares, realizada por Tiago Groba, em setembro de 2010, emergiu a alusão à atmosfera política da época e, especialmente, às lutas sociais em Salvador. Além de um conflito de escala global, a Segunda Grande Guerra opôs diferentes projetos ideológicos. Tal discussão política reverberou no interior da sociedade baiana. Enquanto lá fora a missão era destruir o nazifascismo, cá dentro a luta se dava contra o integralismo e a ditadura getulista. Conforme a visão sagaz de Tavares, a guerra representou uma:

Abertura de novos horizontes. Nós estávamos chegando de uma geração que participou da luta contra o Estado Novo, mas profundamente da luta para a guerra ser uma guerra de destruição do nazismo e do fascismo e do integralismo. O integralismo tinha se dissolvido com o golpe de Getúlio Vargas, mas não tinha deixado de existir. O próprio Getúlio Vargas, ele não foi fascista nem nazista, mas ele conheceu o fascismo antes de chegar ao vencedor da revolução de 30, e chegar à posição de primeiro presidente da revolução de 30 empossado pelas armas. Então entende-se que, aí, na nossa geração, nesta altura, uma certa respiração para um novo oxigênio (GROBA, 2012, p. 169).

O “novo oxigênio” seria livremente respirado com o fim da ditadura. Ao entrevistar o professor Wilson Rocha Maia, em 31 de outubro de 1998, sobre o *Caderno da Bahia*, Karina Nascimento obteve informações a respeito do universo cultural dos baianos nos anos de 1930 e 1940, quando fica notório que o Brasil soube tirar proveito da guerra. Ao ser perguntado sobre que reflexão se poderia fazer acerca da sociedade baiana e brasileira no tempo do Estado Novo, o professor Rocha assim respondeu:

A nossa era uma sociedade que girava em torno do latifúndio. Sua grande maioria era preconceituosa e mestiça (uma contradição). Acabara a 2ª Guerra, Vargas copiava Mussolini (Estado Novo). Quando os japoneses atacaram, os E.U.A. pressionaram o Brasil para apoiá-los. Vargas, não tendo outra saída, faz negócio. Acabada a guerra em 45, o fascismo e o nazismo foram silenciados. Concluindo, a época era de reconstrução do mundo – os museus estavam vendendo o

que tinham; Chateaubriand, dos Diários Associados, comprou barato um grande acervo. Ele foi, também, uma peça fundamental para a implantação das telecomunicações no País. O Brasil tirou muito proveito da guerra (GROBA, 2012, p. 176).

Salvador, por essas características socioculturais, era a representação por excelência do mundo tropical na América Latina, que esteve no centro de uma logística dos nazistas.

Uma embarcação versátil sob o mar, o *U-boat* era tratado pelos submarinistas alemães como se fosse a representação metalizada de um lobo, ou seja, um “predador dos mares”. De forma contumaz, alimentava-se da destruição e despertava terror nos marinheiros, por isso, a orla atlântica da América Latina e Caribe se tornou um paraíso para os *U-boats*. O grande volume de embarcações mercantes entrando ou saindo da Baía de Todos os Santos significava que o lobo esfomeado tinha apenas que esperar as infelizes vítimas virem até ele.

Após a ação beligerante do *U-507*, em agosto de 1942, a costa da Bahia parecia aberta à invasão praiana de soldados alemães e italianos. Em outros momentos coloniais e imperiais, os baianos também viveram os perigos em seu mar. Contudo, nada igual ao aparato tecnológico dos *U-boats*, pois a Bahia não estava pronta para a guerra: era a Batalha do Atlântico se descortinando feroz no seu horizonte oceânico.

Como consequência das hostilidades navais, o Brasil foi lançado, de forma súbita, ao maior conflito militar da história. Daí por diante, as etapas de mobilização militar passaram a seguir um ritmo acelerado. Nas principais cidades brasileiras, a opinião pública inflamou-se violentamente contra a Alemanha, a

Itália e o Japão. Manifestações estudantis passaram a exigir uma postura de desafrontamento imediato, em outras palavras, um posicionamento oficial pró-guerra. A este respeito, Tertuliano Azevedo rememorou: “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”. (AZEVEDO, 2010).

Em face da pressão popular e da gravidade dos fatos, o Presidente Getúlio Vargas convocou uma reunião ministerial para exame da situação ultrajante. Num primeiromomento, em 22 de agosto de 1942, declarou-se o Estado de Beligerância em todo o território nacional. Era um estupor histórico, exceto para o Ministro Oswaldo Aranha, que sempre demonstrou simpatia pelos aliados. Em um segundo momento, o referido chanceler apresentou, por meio do Decreto nº 10.358, de 31 de agosto de 1942, o Estado de Guerra com a Alemanha e a Itália.

Em caráter de urgência e com inimigos oficializados, os militares precisavam se mobilizar para os enfrentamentos vindouros. A Marinha do Brasil já nutria estreitos contatos com a Marinha dos Estados Unidos com o aval das autoridades brasileiras, desde 1941, quando os militares estadunidenses ergueram a sua sede em Recife, Pernambuco. Eles, ainda, construíram uma imensa base aérea em Parnamirim, Natal, no Rio Grande do Norte. Ambas as Forças Navais estudavam as normas visando operações de maior vulto, como a proteção do sistema de comboios aliados nas rotas do Atlântico Sul.

Quando irrompeu a guerra, as Marinhas se uniram diante de um inimigo comum. A exigência do tempo para:

A nossa entrada na guerra encontrou a Força-Tarefa No 3 transformada na Quarta Esquadra da Marinha dos Estados Unidos, sob o comando do Almirante Jonas H. Ingram. A Comissão Mista de Defesa Brasil-Estados Unidos estudava como coordenar a ação das forças norte-americanas e brasileiras, tendo chegado à conclusão lógica da necessidade de um comando único para as operações aeronavais – o Comando da Força do Atlântico Sul – o qual coube aos Estados Unidos conforme a Resolução 11/1942 (GAMA; MARTINS, 1985, p. 294).

Uma resposta do Almirante Ingram à ofensiva do *U-507* foi a ampliação da área costeira de segurança. Do limite com a Guiana Francesa até a Bahia, onde a cidade de Salvador passou a receber uma atenção especial das autoridades militares. Por mais que a Batalha do Atlântico fosse um conflito essencialmente aeronaval, havia a necessidade de um apoio mútuo entre as instituições militares e seus representantes.

O Vice-Almirante Américo Vieira de Melo, Chefe do Estado-Maior da Armada, entrou em entendimento com seus colegas do Exército e da Aeronáutica para “organizar um serviço conjunto de vigilância e defesa da costa brasileira, tendente a prevenir a possibilidade de aproximação e desembarque de inimigos” (GAMA; MARTINS, 1985, p. 276). Pela primeira vez na história do Brasil, as suas Forças Armadas desenvolveram operações conjuntas. No entanto, como explicita Paulo de Queiroz Duarte, no livro *O Nordeste na II Guerra Mundial* (1971), era notório um desconforto do Exército. Nem todo militar brasileiro aceitou de bom agrado as instalações aeronavais dos estadunidenses e os seus observadores.

Afinal, quem eram esses observadores?

Eram os olhos e ouvidos da Quarta Esquadra da Marinha dos Estados Unidos. Em 1º de outubro de 1942, a embaixada americana solicitou ao governo varguista o reconhecimento de seus 43 observadores navais, que deveriam ser alocados pelos principais portos do país e trabalhariam em harmonia junto aos colegas brasileiros. A solicitação foi aceita pelas autoridades, todavia, no convívio cotidiano e na análise dos sinistros navais, não havia harmonia, mas queixas dos militares brasileiros devido à postura prepotente de alguns observadores americanos.

A presença e as atribuições dadas aos chamados observadores navais trouxeram alguns problemas em suas relações com os oficiais da Marinha brasileira. Os oficiais nomeados para estas funções eram jovens da reserva americana e julgavam-se mentores dos oficiais brasileiros, profissionais de grande experiência. O Almirante Ari Parreiras, certa vez, pediu a substituição de um deles em Natal, e o Almirante Alberto de Lemos Basto, na Bahia, teve ocasião de especificar claramente as funções do observador naval em Salvador (GAMA; MARTINS, 1985, p. 302).

Arestas à parte, a maior ameaça diante da qual o brasileiro se deparou foi a da presença dos submarinos em nossas águas, fossem alemães ou italianos. O agravamento do tempo exigia uma mudança de estratégia, pois o país não dispunha de meios necessários para enfrentá-lo. Os Estados Unidos se converteram no “Arsenal das Democracias” e o Brasil vivia sob a égide de uma ditadura civil denominada de Estado Novo, liderada pelo gaúcho Getúlio Vargas, que governava por meio da imposição de decretos-lei e de práticas populistas; coerente à sua

estrutura de poder, também indicava os interventores federais para governarem os estados brasileiros. Mesmo assim havia interesses políticos mútuos entre os irmãos americanos.

Devido aos acordos fundamentados na Lei de Empréstimos e Arrendamentos, os estadunidenses introduziram numerosas armas antissubmarino no país: aviões e navios de guerra modernos, além de material tecnológico para a aparelhagem das bases navais. Urge reconhecer que as Forças Armadas do Brasil jamais conseguiriam derrotar os *U-boats* sem o apoio logístico e tecnológico dos Estados Unidos.

As operações militares desenvolvidas nas águas territoriais da Bahia pelos representantes da Marinha do Brasil, Exército Brasileiro e recém-criada Aeronáutica, na formação da tríade de forças, resultou das seguintes atitudes no país: a criação de comandos navais e de zonas de guerra; a ampliação das bases aéreas; a organização de uma gama de cursos de aperfeiçoamento militar dentro e fora do país; o desenvolvimento de uma vigilância ostensiva do litoral; a renovação de acordos com a política da boa vizinhança.

Em 1942, a presença dos militares estadunidenses cresceu na Bahia. Com eles vieram as orientações de segurança passiva para os soteropolitanos. Uma delas dizia respeito às luzes urbanas próximas ao porto ou em regiões costeiras e ilhas. Tendo o clarão urbano como pano de fundo, o periscópio do inimigo conseguia silhuetar o navio no breu. Daí a necessidade de adotar o blecaute total, depois, o parcial. Recordar de Salvador no tempo da Campanha do Atlântico Sul significa viver um tempo de escuridão, toques de recolher e carestia de alimentos.

Urge compreender os desdobramentos da mobilização militar no estado como um todo. Do Atlântico baiano em guerra à rota

sertaneja de fuga pelo Rio São Francisco; do alistamento militar local à chegada de tropas de outras guarnições do Exército; da obtenção de minérios estratégicos no interior às doações alimentícias do setor agropecuário; da modernização de quartéis nas bordas da baía à abertura de campo de pouso aéreo em Salvador e no interior; da prisão de estrangeiros eixistas à perseguição aos integralistas; dos cursos em especialidades navais na cidade de Miami até os treinamentos antissubmarino nas águas da Baía de Todos os Santos; e, ainda ali, mencione-se a construção da Base Baker, onde os norte-americanos realizavam reparos de contratorpedeiros etc.

De certo, havia muita apreensão das autoridades com o que ainda estava por vir. A logística brasileira não sabia qual seria a próxima ação beligerante da Alemanha nazista ou da Itália fascista na América do Sul. Como se defender de um inimigo invisível? Haveria quintas-colunas infiltrados no interior da sociedade soteropolitana? Esta pesquisa histórica se voltou para os acontecimentos militares registrados dentro do espaço marítimo-fluvial do Comando Naval do Leste, capitaneado pelo Vice-Almirante Alberto Lemos de Basto. Ademais, como seria impossível analisar todas as missões que a guerra no Atlântico Sul exigiu dos brasileiros, foi necessário estabelecer um recorte geográfico, que teve como baliza inicial a foz do Rio São Francisco, e a final, a região de Abrolhos, litoral sul da Bahia.

Neste recorte marítimo do país, o historiador contemporâneo não pode perder de vista o torpedeamento dos navios mercantes estrangeiros. Assim, foi possível desenvolver uma leitura mais ampla da Campanha Submarina Alemã na Bahia.

A 4 de março de 1943 foi afundado ao largo de Abrolhos o cargueiro norte-americano Stang Hound. A

20 de mesmo mês foi torpedeado o Mariso, cargueiro de bandeira holandesa, que havia deixado o Porto de Salvador, sob o comando do Capitão Bernard Visser. O ataque verificou-se a 0h45min daquele dia, na costa da Bahia, a apenas 70 milhas de Salvador, tendo o cargueiro recebido dois torpedos; após o primeiro, o navio continuou a navegar, graças aos compartimentos estanques de que dispunha, e disso procurou se aproveitar, o comandante, esforçando-se por atingir a costa a toda força; não obstante, o navio recebeu um segundo impacto, que o pôs no fundo, por ter explodido em cheio na altura do segundo porão. O submarino agressor aproximou-se dos naufragos e de uma das baleeiras retirou, como prisioneiro, o imediato e o radiotelegrafista; os demais naufragos foram encontrados e recolhidos cerca de 1h30min depois por outro mercante (DUARTE, 1968, p. 225).

Esse Atlântico baiano em guerra também repercutiu na vida cotidiana dos povoados e cidades costeiras. A realidade do povoado Morro de São Paulo, situado a nordeste do Arquipélago de Tinharé composto por 26 ilhas no Atlântico Sul, por exemplo, foi estudada pelo historiador Augusto César M. Motinho, que escreveu “por se tratar de um conflito, para o Brasil, marítimo, os estados litorâneos, salvo erro, vivenciaram mais de perto as consequências dessa conjuntura”. E continua:

Em Salvador, a mobilização para a guerra foi intensa. Campanhas, comícios, passeatas, a maioria encabeçada por estudantes, preencheram o cotidiano da cidade ao longo dos anos de 1942 e 1945. O intenso estado de ebulição popular, rechaçando maciçamente as ações nazistas de agravo à navegação nacional, foi rotineiramente estimulado pela

imprensa baiana. As condições de vida da população deterioraram-se gradativamente neste período. A escassez de alimentos, a especulação e a carestia de gêneros básicos foram elementos indelévels nesse contexto. O descompasso entre salários e o custo de vida aguçou a situação, em síntese “vexatória”, como não raro era tratado pelos periódicos da época. Todavia, apesar do antigermanismo dos baianos ter sido uma constante, sobretudo depois dos ataques nazistas ao litoral, a situação de Morro de São Paulo ganha outros contornos neste período. Os nativos viveram, indubitavelmente, as consequências mais dramáticas do conflito. Os afundamentos dos navios brasileiros “Itagiba” e “Arará”, nas proximidades do povoado, legaram uma rotina de medo e de insegurança no lugar. Além do mais, por se tratar de uma população com poucos recursos e poucas alternativas de trabalho, outros problemas, principalmente os de âmbito alimentar, atingiram a todos com significativa intensidade (MOUTINHO, 2005, p. 21).

A área litorânea estudada por Moutinho estava sob a responsabilidade do Comando Naval do Leste, onde se registraram também operações militares de treinamento, de defesa, de resgate, de ataque e contra-ataque. Tal recanto teve, ao longo da Segunda Guerra Mundial, uma importância crescente no cenário beligerante nacional.

Entre os ilheenses, o torpedeamento do *Aníbal Benévolo* gerou comoção popular, pois fazia a linha Ilhéus-Salvador-Aracaju. A historiadora Consuelo Novais Sampaio também indicou que na cidade de Cairu, por exemplo, foram presos quatro frades teutos, acusados de exercerem atividades contrárias à segurança

nacional. As atitudes e percepções das autoridades militares evidenciavam, assim, um sentimento de que os inimigos se preparavam para invadir o Brasil – e poderia ser pela Bahia.

Em sua tese de doutorado em história, Marina Helena Chaves Silva percebeu a existência de uma atuante rede nazista na Bahia, que integrava os militantes desse partido aos vários núcleos e células nacionais e internacionais. Diante do clima de insegurança generalizado no litoral, alemães, italianos e japoneses eram tachados de súditos do Eixo e foram deslocados para o sertão baiano.

Entender a experiência dos baianos e estrangeiros, na primeira metade dos anos de 1940, tornou-se ponto de referência para se identificar como a atmosfera bélica começou a encobrir o Brasil e, conseqüentemente, a justificativa urgente da cidade de Salvador receber uma atenção especial da Força do Atlântico Sul (FAS) e, assim, passar por um crescente processo de militarização que perdurou até 1945.

## **DE ANÔNIMOS A SUJEITOS HISTÓRICOS: OS MARINHEIROS DO BRASIL**

Historiar a vida dos marinheiros, em qualquer época, é um ato de coragem e superação. Em tempo de guerra, os inimigos se multiplicam no oceano e a labuta é rodeada de riscos potencializados. Contudo, engana-se quem pensa que o maior desafio a ser superado teria sido o submarino alemão ou o italiano. A ignorância histórica, esta sim, apresenta-se como primeiro alvo a ser abatido. Diferentes gerações marinheiras precisam ter as suas histórias e memórias reconhecidas na história do Brasil.

Integrar a Marinha Mercante ou a Marinha de Guerra do Brasil, nos anos

de 1940, significava viver em um mundo de sombras, distante da vida social, sem glórias, enfim, nos porões da história. Ninguém vê um marinheiro lutar, só famílias a chorar. O sigilo das informações navais, a traição da quinta-coluna, a espionagem nazista, a censura do Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP) e as normas emanadas da Lei de Segurança Nacional exigiam cautela, silêncio e prudência. Estes e outros aspectos alimentaram uma ignorância coletiva sobre os esforços de guerra dos marinheiros brasileiros.

O esforço dos marinheiros e seus navios abre uma teia de questões. Como o Brasil se integrou ao Teatro de Operações do Atlântico Sul? Por que a Marinha brasileira foi incorporada à Quarta Esquadra da Marinha dos Estados Unidos? Como era a rotina da tripulação dentro dos navios? Quais as suas motivações para continuar interligando os portos do Brasil e os do exterior? Como a religiosidade ajudava a equilibrar os nervos dos tripulantes? Enfim, quais os seus nomes e histórias?

O primeiro ato para responder estas questões ao longo da pesquisa é assinalar que inexistente “história desconhecida”, mas memórias navais ainda a serem trabalhadas dentro da academia. Para responder às problemáticas apresentadas, urge estabelecer conexões entre as memórias coletivas e a Historiografia Militar contemporânea. Algumas obras importantes para o desenvolvimento desta pesquisa foram consultadas. A exemplo de *História Naval Brasileira*, de Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins (1985), é uma leitura obrigatória sobre o universo naval brasileiro no tempo da Batalha do Atlântico Paulo de Queiroz Duarte (1968 e 1971), autor de dois livros sobre os anos bélicos no Brasil: *O Nordeste na II Guerra Mundial* e *Dias de*

*Guerra no Atlântico Sul*; já o marinheiro Herbert Campbell escreveu o livro *A Marinha Mercante na Segunda Guerra* (1983), onde apresenta as recordações de sua luta no mar.

A Batalha do Atlântico reverberou de diferentes maneiras sobre os comandos navais do Brasil. Esta investigação se voltou aos acontecimentos militares do Comando Naval do Leste, uma área costeira que ia de Sergipe ao Espírito Santo, com sede em Salvador. Assim, entre 1942 e 1945, os marinheiros mercantes e de guerra viveram os horrores dos torpedeamentos navais, que variaram de intensidade de acordo com a região geográfica.

A escolha do Comando Naval do Leste se justifica porque suas águas registraram a “maior”: 1 – incidência de ataques submarinos do país; 2 – quantidade de vidas brasileiras naufragadas; e, por fim, 3 – prisão de submarinistas alemães, ao todo 51 nazistas, tripulantes do *U-128*, bombardeado em 1943. A suástica hitlerista espalhou o terror pelas águas tropicais do Brasil, mas quem se importava com as condições adversas vividas pelos homens e as mulheres da Marinha? Quem sobreviveu espalhou suas memórias dramáticas, somente assim, o invisível saltava aos olhos.

Herbert Campbell explicou como a batalha naval agravou a condição de vida dos marinheiros mercantes. Conforme as suas palavras:

Não obstante ainda surgem as guerras, e o mercante continua transportando sua carga e seus passageiros. Se isto fere os interesses de um dos beligerantes, então seu navio começa a ser caçado como se fosse um marginal. Sua ação não é beligerante, mas pelas circunstâncias o adversário assim o considera, e a perseguição é implacável. Quando o encontra, para impedir a execução

de seu trabalho, envia-lhe um petardo de guerra, colocando-o no fundo do mar. Quando um marinheiro vê seu navio atacado, procura defendê-lo de todas as maneiras. Só que nem sempre isto é possível. Vem um torpedo inimigo, seguido de uma explosão violenta, ele é suspenso e, no tombo, já com o casco dilacerado, a água o invade violentamente. Isto provoca um barulho rouco – seus gritos – gritos de dor, pressentindo seu fim. Os gritos continuam até o navio submergir completamente, levando no bojo os feridos ou os que não puderam sair a tempo. Juntos, vão para as profundezas do oceano. Os que conseguem se salvar presenciam um quadro que nunca mais se apagará de suas mentes (CAMPBELL, 1993, p. 25).

Somente um lobo do mar para expor com propriedade o desespero de se vivenciar um naufrágio bélico. Como segundo piloto do *Inconfidente*, Herbert Campbell viveu um drama coletivo naquele mar em guerra. Do seu convés o amplo horizonte oceânico se abria, mas ele também estava atento ao interior do seu navio, notadamente para os sentimentos da tripulação, que era acometida por angústia, medo, terror, esperança e tristeza no dia a dia da faina. Além da amarga rotina, havia a nítida preocupação com inimigos à espreita.

Os marinheiros mercantes ou os de guerra mantinham uma ligação afetiva com a sua embarcação, onde moravam, e de onde eram transportados para diversas cidades portuárias do país e do exterior. Em algumas dessas viagens, eles afirmaram ter escapado do inimigo à espera ou no enalço. A vigilância visual continuava sendo um meio essencial de detecção do inimigo, apesar dos radares e sonares (GAMA; MARTINS, 1985, p. 367).

Avistamento do periscópio ou da réstia inimiga gerava desespero a bordo. Então,

o comportamento de fuga se tornou comum, mas pouco documentado nos livros de história. Tal condição inspirou ao marinheiro Campbell (1993) a criar a “lista dos navios perseguidos”, que foi pautada em suas vivências e nas histórias marinheiras ouvidas nos portos do Brasil. Eis a lista com as datas dessas situações aflitivas: 21.7.1943 – *Itaberá*, na costa da Bahia perto de Canavieiras; 6.11.1943 – *Inconfidente*, navegando entre Maceió e Aracaju; depois, em outra viagem, em frente a Aracaju; 18.2.1944 – *Nortoloide*, quando se encontrava entre a África e o Brasil; 06.08.1944 – *Recifeloide*, passando ao sul de Ilhéus.

Pelo exposto no documento, os navios brasileiros perderam a liberdade de se mover nas águas do Atlântico Sul. Trabalhar na Marinha Mercante, naquela época, era exercer o cargo mais arriscado do país. Os trechos litorâneos citados na lista de Campbell evidenciam isto, pois eles mais pareciam caminhos abertos para a ação dos submarinos alemães ou os italianos. Por conseguinte, acabaram por desnaturalizar o mar do Brasil e impuseram baixas, acidentes e fugas. De porto em porto, unindo o Brasil num esforço de guerra, num sacrifício que tem justificativas políticas, pois era revestido por um forte discurso cívico-nacionalista do varguismo. A economia do país tinha-se recém-recuperado das sequelas traumáticas da Crise de 1929, que se alastrou pelos anos 1930. O prolongamento da guerra submarina teria consequência severa para a agricultura, a pecuária, a mineração, o comércio e a indústria. Mais do que vencer os *U-boats*, a vida econômica nacional não poderia ficar paralisada e, por essa razão, a ligação naval entre o Brasil e os portos do Atlântico Norte deveria persistir.

Mais preocupados em manter ativa a economia nacional, as autoridades

varguistas e os empresários das companhias navais (Lloyd Brasileiro, Lloyd Nacional e Navegação Costeira) lançaram as suas embarcações mercantes à guerra. Como já foi dito, a nação dependia do tráfego marítimo para quase tudo. Por um lado, os portos regionais dependentes da maré, como Aracaju e Ilhéus, praticamente entraram em colapso; por outro lado, os melhores portos nacionais ficaram na dependência da formação de comboios.

O medo do submarino expôs as deficiências estruturais graves. O Brasil não dispunha de amplas malhas de comunicações terrestres – ferroviárias ou rodoviárias – ligando o seu extremo norte à região sul. A rota do Rio São Francisco se apresentou como solução para a mobilidade de tropas militares e de víveres de primeira necessidade. Por isso, as águas do Velho Chico ganharam a representação de “Rio da Integridade Nacional”. Na direção do sertão mineiro e baiano, o reforço militar avançou sobre as praias do leste, nordeste e norte. De acordo com Paulo Queiroz Duarte, “com a presença dos *U-boats* nazistas, o Rio São Francisco foi a única via fluvial capaz de assegurar geograficamente um liame entre a área do Nordeste e a capital do país” (DUARTE, 1971, p. 93).

## **SALVADOR EM TEMPO DE GUERRA NAVAL**

Os interventores federais nos estados avançavam ou caíam diante dos interesses varguistas. Em 1942, a política baiana recebeu novos mandatários tanto na esfera estadual quanto na municipal. O Coronel Renato Onofre Pinto Aleixo, que comandava a 6ª Região Militar, ganhou notoriedade nacional, pois chefiou as investigações do Inquérito Policial Militar (IPM) sobre os torpedeamentos navais. Acrescentava-se ainda, que ele participou do movimento

tenentista dos anos de 1920, sendo um homem leal ao chefe da nação.

Dentro do gabinete presidencial, o nome do Coronel Pinto Aleixo foi cotado para substituir o interventor Landulfo Alves, que sofreu injúrias por ser casado com uma alemã. Em 24 de novembro, o referido coronel assumiu a interventoria da Bahia, indo até 28 de outubro de 1945. Na esfera da municipalidade, por sua vez, Salvador também perpetuou o *status quo*. Elysio de Carvalho Lisbôa foi anunciado prefeito em lugar de Durval Neves da Rocha, com seu mandato se estendendo até 1945.

A antiga militância do jovem Pinto Aleixo no movimento tenentista e a sua lealdade ao ditador Getúlio Vargas incomodavam aos profissionais liberais de Salvador. O indicado à interventoria federal não representava aos cidadãos e nem tinha nada de baianidade. Então, a imprensa local, notadamente o jornal *A Tarde*, era um franco opositor ao varguismo. De acordo com as pesquisas de Eliana Evangelista Batista:

Durante o Estado Novo o *A Tarde* manteve-se contrário ao varguismo, publicando matérias contra o regime sempre que podia driblar a vigilância imposta pelo Departamento de Imprensa e Propaganda. Manteve algumas reservas em relação aos nomes dos novos interventores da Bahia, Landulfo Alves (1938-1942) e Pinto Aleixo (1942-1945). Posicionou-se em favor das ações aliadas durante a Segunda Guerra Mundial, publicando numerosas matérias em combate ao nazifascismo e, no ano de 1945, fez forte campanha para a sucessão presidencial, sendo um dos mais combativos veículos de comunicação do estado em favor da queda de Getúlio Vargas e da fundação da União Democrática Nacional (BATISTA, 2018, p. 29).

Urgia pensar, nestas circunstâncias, o chão social de Salvador na época. De acordo com o censo populacional de 1940, a capital estadual tinha 290.443 habitantes. Como a Batalha do Atlântico inferiu no cotidiano dos baianos, no tocante ao racionamento e à carestia de alimentos? Ao investigar esta questão, a historiadora Luana Moura Quadros Carvalho percebeu que “a guerra não é responsável sozinha e diretamente pela existência da carestia na capital baiana”. E conclui:

Obstruções nos canais de abastecimento interno, bem como uma realidade social para qual confluíam aumento demográfico, falta de expansão de campos de trabalho e ordenados congelados tornavam a elevação dos preços de gêneros básicos uma crise de grandes proporções. No entanto, a guerra alarmava um possível desabastecimento e a conseqüente existência da fome generalizada, fazendo com que a especulação crescesse e os preços fossem subindo, asseverando um quadro de dificuldades cotidianas pela sobrevivência (CARVALHO, 2019, p. 109).

O advento da ameaça submarina potencializou problemas diversos. Dentro da logística militar, as autoridades brasileiras começaram a se preocupar com o movimento do cais soteropolitano e a proteção da costa da Bahia. Havia o nítido temor de uma investida mais ousada do Eixo, a exemplo de um ataque submarino aos navios atracados no cais de Salvador ou até um bombardeamento da cidade. Em virtude disso, foi organizada uma defesa permanente no acesso à Baía de Todos os Santos, o que evidenciava uma postura defensiva bastante reveladora, pois tinha como finalidade repelir qualquer ataque.

No tempo da ditadura estado-novista, vale lembrar, os acontecimentos bélicos e a mobilização militar corriam em segredo

absoluto de Estado. Havia também uma forte censura do DIP e nos jornais diários, nos programas radiofônicos e nas manifestações artísticas. No afã de controlar as informações populares, os Departamentos Estaduais de Imprensa e Propaganda (DEIPs) tentaram até o absurdo: acabar os boatos desordeiros.

Em oposição às ideias propagadas pelo Estado Novo, intelectuais brasileiros desenvolveram análises diversas, algumas apresentando o Brasil enquanto uma realidade “distante” da Segunda Guerra. Como se o país e a Guerra ocupassem lugares históricos diametralmente opostos. Convictos disso, propagaram por décadas a ideia de que os brasileiros viveram apenas uma “guerra sem guerra” ou uma “sombra da guerra”. De certo, havia uma peleja de memórias sobre o que “realmente” aconteceu em águas abertas. Por causa desses desdobramentos interpretativos, era recorrente acreditar que o Brasil tivera uma mera participação nominal no maior conflito militar da história. Desta forma, tornou-se comum nas análises históricas reduzir o papel dos marinheiros, pilotos e militares brasileiros, especialmente dos que atuaram no Teatro de Operações do Atlântico Sul (TOAS).

Quando o Brasil entrou na guerra, a Batalha do Atlântico estava em seu estágio mais violento. Neste contexto, a costa da Bahia viveu a maior batalha naval de sua história. Um lugar prenhe de acontecimentos militares. Como já foi dito, submarinos alemães ou italianos espalharam o terror nas águas baianas, entre 1942 e 1945. Em virtude disso, o Encouraçado *Minas Gerais* veio do Rio de Janeiro para Salvador, onde ficou estacionado por dentro do molhe, mais próximo do seu extremo sul. Subordinado ao Comando Naval do Leste, também serviu de fortaleza naval e estava

sempre pronto para se lançar ao mar, na eventualidade do aparecimento inopinado de algum corsário de superfície nas proximidades de seus setores de defesa (DUARTE, 1968, p.147).

Certa noite, naquele tempo de guerra, registra-se um momento de tensão a bordo do Encouraçado *Minas Gerais*, pois os seus tripulantes quase abateram o navio mercante *Inconfidente* na entrada à Baía de Todos os Santos. Esta tensão foi lembrada por Herbert Campbell, que atuou na Marinha Mercante do Brasil como piloto e práctico. De acordo com as suas lembranças:

Construído em 1936. Ex-alemão Boclerk, 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 baleeiras e muito menos naufragos. A preocupação a 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 atracado 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 de frente 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 (CAMPBELL, 1993, p. 84-86).

Havia algo de assustador naquelas coisas flutuantes, como se elas apontassem para "uma sensação de perigo iminente" ou "uma presença ausente do *U-boat*". A bordo do *Inconfidente*, o clima de apreensão deu lugar ao pânico. Sentindo-se acuada, a tripulação procurou mover o navio no sentido sul; aumentou a velocidade do navio;

desrespeitou as ordens dos superiores da Marinha brasileira; alegou problemas na recepção das mensagens para poder, assim, adentrar imediatamente as águas abrigadas da Baía de Todos os Santos.

A ousada estratégia do *Inconfidente*, aliada à preocupação dos militares do Encouraçado *Minas Gerais* em salvaguardar a cidade de Salvador, permitem-nos inferir que estes militares baseados na Bahia tinham dúvidas se se comunicavam com um sinaleiro-amigo e, também, se realmente se tratava de uma embarcação brasileira. Era um risco, que a tripulação do *Inconfidente* resolveu enfrentar.

A análise das memórias de Campbell permite inferir que havia um temor das autoridades militares que a cidade de Salvador sofresse com uma investida mais ousada dos nazistas. Enquanto vigorou a Batalha do Atlântico, o submarino alemão não chegou a invadir as águas da Baía de Todos os Santos, mas o medo disso acontecer foi forte o suficiente para: exercer um rígido controle das embarcações que entravam e saíam da baía; guarnecer militarmente as suas bordas; espalhar tropas do Exército pelas praias e ilhas oceânicas; promover a formação de comboios; desenvolver patrulhas aéreas antissubmarino, que partiam da base aérea de Salvador.



Figura 1 – Encouraçado Minas Gerais 1943. Fonte: BRASIL, [1943]

A atmosfera beligerante em Salvador está sintetizada na imagem do Encouraçado *Minas Gerais* fundeado nas águas da baía. Apesar da aparente inatividade, as suas guarnições fizeram constantes rodízios nos navios menores que se achavam em operações no mar e, ao mesmo tempo, serviram de centros de instrução, onde a Força Naval do Nordeste (FNN) sempre encontrou excelentes elementos especializados para suprir suas necessidades.

Preocupado com o sigilo de informações, o Contra-Almirante Alberto de Lemos Basto convocou o Major Aviador Geraldo Guia de Aquino a seu gabinete, onde determinou que importante mensagem fosse imediatamente transmitida ao avião capitânia de um comboio vindo do sul. O referido major ponderou que só poderia transmitir a mensagem ao nascer do sol do dia seguinte, pois não dispunha de radar para localizar o comboio no meio da noite. O Almirante Lemos, então, contrariado desabafou:

- Essa nossa FAB é muito despreparada. O Major Aquino, que, quando irritado, gaguejava, respondeu na bucha: - Despreparada é a Marinha. Qualquer dia desses um submarino vai entrar na Baía de Salvador e afundar a carcaça do Minas Gerais - Afundar como? Perguntou surpreendido e ainda mais irritado o Almirante. - À pua, meu Almirante, à pua. O submarino encostava-se ao fundo dele e fura com uma pua (GASTALDONI, 1997, p. 176).

A resposta icônica do Major Aquino naquela conversa pode ter inspirado o “grito de guerra” do 1o Grupo de Caça na Itália, posteriormente adotado como título do livro de que Rui Moreira Lima publicou com as suas memórias de combate. A conversa entre o major e o almirante foi

bastante comentada entre os pilotos na Base Aérea de Salvador, o Zé Firmino cunhou o termo ‘Sente a pua’ e o repetia “a cada minuto, no sentido de ‘vai logo’ ou ‘não espera, vai rápido’, sempre seguido do Zé, que era prenome para todas as pessoas” (GASTALDONI, 1997, p. 176).

Voltando à fotografia, percebe-se no canto direito do Encouraçado *Minas Gerais* o Solar do Unhão, onde esteve aquartelada a 4ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais, guarnição militar que prestou importantes serviços na Bahia. O incansável Comandante Lemos Basto, então preocupado com a atmosfera da guerra naval, solicitou mais reforços:

Em 1943, os Monitores Parnaíba e Paraguaçu foram movimentados de Mato Grosso para Salvador, por solicitação do Almirante Lemos Basto, Comandante Naval do Leste. 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 semelhantes no Recife, a fim de localizar submarinos (GAMA; MARTINS, 1985, p. 279).

A mobilização prosseguiu sob um ritmo acelerado. O Comando Naval do Leste criou um pequeno ponto de apoio, com oficinas e cais de atracação para os caça-submarinos, com um reforço no Serviço de Saúde da Marinha, que preparou enfermarias especiais no Hospital da Cruz Vermelha, depois transformado em Hospital Naval de Salvador. Náufragos dos navios torpedeados, soldados feridos em treinamentos e marinheiros tomados pelas moléstias nervosas e da estafa produzida pelo esforço de guerra eram tratados lá.

Os estadunidenses também contribuíram com a crescente militarização da cidade de Salvador. A ciência da guerra estava em espaços urbanos e suburbanos aquartelados. Instalaram no cais do porto, a Base Baker e, na bacia da evolução, circuitos para a calibragem dos sistemas de desmagnetização. Ainda trouxeram outros equipamentos excepcionais. De um lado, a “estação de radiogoniométrica”, que visava enxergar o invisível. De outro, o enorme “dique flutuante” de 3 mil toneladas. Uma estrutura autossuficiente: caldeira, cozinhas, alojamentos e armamento antiaéreo. Após a rendição da Alemanha, todo o equipamento seguiu para o Oriente, a fim de socorrer os navios de guerra norte-americanos vítimas dos “Kamikazes” (GAMA; MARTINS, 1985, p. 308).

Fora dos quartéis, a espionagem seguia às sombras. Graças ao grande contingente de militares instalado em Salvador, natural que a cidade se tornasse espaço de atuação da espionagem nazista e dos quintas-colunas. Em outubro de 1942, os jornais publicaram a partida do comboio para o Recife. Sabedor da partida naval, um destacado funcionário da polícia baiana foi preso, quando manejava um rádio transmissor do governo local, visando, assim, transmitir informes privilegiados aos alemães. O primeiro desses casos deveu-se à ignorância dos jornalistas com os tempos sérios, mas, o segundo, constituiu crime de traição.

A traição à pátria acontecia em diferentes espaços até mesmo nos cabarés. Os homens da Marinha, do Exército e da Aeronáutica eram assíduos frequentadores dos espaços de alegria, prazer e diversões. Os marinheiros de diferentes nacionalidades também eram assíduos frequentadores da boemia soteropolitana, pois, de uma maneira geral, os soldados buscavam aliviar-se do estresse frequentando os prostíbulos,

onde havia bebedeiras, brigas e traições. Espaços masculinizados eram lugares propícios para se obter informações de mulheres. O serviço secreto dos estadunidenses chegou à espiã Ana, uma prostituta baiana, que recebeu a alcunha de “Aninha dos Torpedos”.

Havia em Salvador, segundo afirmativa do Intelligence Service American, uma famosa loura, apelidada de Aninha dos Torpedos, que usava os seus encantos para obter, dos marinheiros por ela atraídos, informações precisas sobre o destino de seus navios, as quais eram rapidamente passadas para os submarinistas inimigos.

Graças a esses informantes, diretos ou indiretos, e até a aeronaves baseadas em territórios neutros, muitas vezes os submarinos conheciam detalhadamente a movimentação marítima, os nomes dos navios, suas cargas e tudo o mais (GAMA; MARTINS, 1985, p. 321).

Em nome da segurança nacional era preciso manter a movimentação naval sob sigilo informacional. De certo, a vida econômica de Salvador não paralisou no tempo da Batalha do Atlântico, graças à abnegação dos marinheiros mercantes e de guerra. Como os soteropolitanos podiam pensar uma batalha naval se não tinham condições de avançar sobre o mar em guerra? Como lidar com os boatos sobre informantes do Eixo e bases clandestinas na costa brasileira. Com a missão de apurar as denúncias, a Corveta *Carioca* esteve nas ilhas de Cairu e de Morro de São Paulo, em novembro de 1942. O caça-submarino *Gurupi*, em 1943, também averiguou a boataria em Guagerutina, Urumarú, Retiro, Bate-Bento, Aracaju e Curupapu do Mota, no Maranhão, também nada foi comprovado nestas localidades.

Se por um lado a boataria amedrontava a população litorânea, por outro, o Almirante Ingram alertava para a necessidade de qualificar seus homens e seus esforços se voltarem para uma guerra real. Então, manifestou o desejo de manter um submarino brasileiro para exercício nas águas da Baía de Todos os Santos. Para assegurar sua defesa, planejou-se pintar de amarelo duas seções da sua superestrutura, de modo que pudesse ser imediatamente reconhecido tanto do ar quanto a bordo dos navios de superfície, e assim, não seria confundido com o submarino inimigo (GAMA; MARTINS, 1985, p. 310).

Ao longo de 1943, deu-se a virada da maré contra os *U-boats*. No Atlântico baiano, a campanha antissubmarino exigiu, tanto para a defesa dos comboios quanto para a caçada dos inimigos, uma combinação de esforços entre as unidades de superfície e forças aéreas baseadas em Salvador: Ipitanga (da Força Aérea Brasileira) e Aratu (estadunidense). A resposta contra os lobos do mar veio das águias nos céus.

A extensão oceânica sob a responsabilidade dos aviadores da Base de Ipitanga ia do sul da Bahia, no Arquipélago de Abrolhos, até a foz do Rio São Francisco, ao norte, entre Sergipe e Alagoas. Nesta área de 910 quilômetros, caso houvesse algum imprevisto, os pilotos eram orientados a irem aos campos de pouso em Caravelas/BA ou Aracaju/SE. No início de abril de 1943, o Primeiro-Tenente Ivo Gastaldoni afundou um submarino na foz do Rio Real. Talvez, este seja o maior feito de um piloto brasileiro no Atlântico Sul.

Da Base Aeronaval de Aratu, na manhã de 17 de maio de 1943, os aviões norte-americanos tornaram a encontrar o *U-128*, no litoral norte de Sergipe. Dessa vez, sua estrutura foi atingida, obrigando-o a

manter-se na superfície, onde foi avistado pelos contratorpedeiros *USS Moffet* e *USS Jouett*, que acabaram de destituí-lo a tiros de canhão. A tripulação abandonou o barco, eram 51 nazistas capturados. No entanto, quatro alemães reagiram à prisão, sendo “abatidos pelos americanos. Infelizmente os náufragos não foram interrogados pelos brasileiros, faltando-nos, por isso, detalhes sobre os acontecimentos anteriores ao afundamento” (GAMA; MARTINS, 1985, p. 384).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao analisar a Batalha do Atlântico na costa da Bahia, percebeu-se como a Segunda Guerra Mundial atingiu marinheiros brasileiros e estrangeiros. Ao largo oceânico do Comando Naval do Leste foram registrados os seguintes sinistros: em 1942: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammaren*; no ano de 1943: *Brasilóide*, *Afonso Pena*, *Bagé*, *Fitz John Poter*, *Stang Hound*, *Mariso*, *Indústria* e *Nebraska*; 1944, *Vital de Oliveira*. Graças a estes ataques, a atmosfera de guerra naval se espalhou pelo Atlântico baiano.

Esses anos bélicos estimularam a adoção de medidas de segurança severas. No final de 1942, a defesa do Porto de Salvador exigiu uma forte militarização das águas da Baía de Todos os Santos, por meio de: instalação de rede antitorpédica; aplicação de minas no canal de acesso; e instalação de serviço de detecção de submarinos em Salinas de Margarida. Esta base recôndita, na confluência entre as águas da baía e as da foz do Rio Paraguauçu, ainda marca a memória coletiva dos moradores sobre a movimentação dos militares na região.

A defesa móvel da baía, por sua vez, passou a contar com dois monitores e nove lanchas requisitadas a particulares, recebendo adaptações para o lançamento de bombas de profundidade. Dois varredores norte-americanos, periodicamente, percorriam o canal, procedendo a sua limpeza. As baterias de artilharia do Exército estavam concentradas na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica. Tropas mineiras de Ouro Preto foram deslocadas para o litoral sul da Bahia e guarnições gaúchas para Sergipe, ambas contribuíram com a vigilância costeira. Em maio de 1945, com o fim da guerra, a calma voltou às praias baianas com os últimos recolhimentos das guarnições do Exército aos seus quartéis de origem. Contudo, mesmo terminada a guerra na Europa, ainda havia lobos dispersos nos mares do mundo. À época, o Comandante em Chefe da Marinha Alemã Karl Dönitz, então novo Führer, ordenou que seus *U-boats* cessassem, imediatamente, as suas operações.

À revelia, algumas unidades em fuga seguiram rumo ao Atlântico Sul. Em 1945, atravessam a costa do Brasil e Uruguai, refugiando-se na Argentina (o *U-530* em julho e o *U-977* em agosto). Eles continuavam perigosos entre os trópicos. De certo, a última fronteira da Batalha do Atlântico foi a América do Sul, então cognominada de “a rota dos ratos”. Ainda há histórias e memórias submersas dos *U-boats*, cabem às novas pesquisas, portanto, o desafio de trazê-las à superfície do conhecimento científico.

## REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Tertuliano. A guerra submarina em Sergipe. [Entrevista cedida ao] *Programa Terra Serigy*, Aracaju: TV Sergipe/Rede Globo. 2010.

BATISTA, Eliana Evangelista. *A Bahia para os baianos: acomodação e reação política ao governo de Getúlio Vargas (1930-1937)*. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

BRASIL. Ministério da Defesa. Serviço de Documentação Geral da Marinha. *Fotografia do Encouraçado Minas Gerais*, [1943]. Registro 40256.

CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na Segunda Guerra*. Rio de Janeiro: Record, 1993.

CARVALHO, Luana Moura Quadros. Sobreviver em tempo de guerra: Salvador (1939-1945). In: PEDREIRA, Flávia de Sá. *Nordeste do Brasil na II Guerra Mundial*. São Paulo: LCTE Editora, 2019, pp. 87-111.

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)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2017.

DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Record. 1968.

DUARTE, Paulo de Queiroz. *O nordeste na II Guerra Mundial: antecedentes e ocupação*. Rio de Janeiro: Record. 1971.

GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial. História naval brasileira*. v. Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985.

GASTALDONI, Ivo. *Memórias de um piloto de patrulha*. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997.

GROBA, Tiago Santos. *“Um lugar ao sol”*: caderno da Bahia e a virada modernista baiana. (1948- 1951). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2012.

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.

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

SAMPAIO, Consuelo Novais. *A Bahia na Segunda Guerra Mundial. O olho da História*, Salvador: Oficina Cinema-História, nov. 1995. pp. 135-156.

SILVA, Marina Helena Chaves. *Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II Guerra Mundial*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.