

## DO FUNDO DO MAR E DA MEMÓRIA: RECORDAÇÕES DOS NAUFRÁGIOS NAVAIS BRASILEIROS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Raul Coelho Barreto Neto\*

**RESUMO:** *A maior parte dos trabalhos existentes sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial (1942-45) jamais prestou o devido reconhecimento ao papel desempenhado por sua Marinha de Guerra no conflito. Conseqüentemente, muito pouco se sabe sobre as atividades e sacrifícios de seus marinheiros ao longo daqueles anos. Foi indubitavelmente no mar que o país sofreu o maior número de baixas: pelo menos 35 navios e mais de 1.400 vidas. Deste total, a Marinha de Guerra perdeu três belonaves, além de 486 homens. Este artigo, de caráter revisional e micro-históricográfico, consiste muito menos numa exaltação da instituição naval ou da guerra do que numa leitura crítica de episódios negligenciados da nossa história recente e vivenciados por brasileiros anônimos que se depararam com a morte. Passados sessenta anos, eleger como objeto de estudo três polêmicos naufrágios sofridos pelo Brasil no maior conflito armado da história significa mais que uma simples análise factual; representa um viés pelo qual é possível melhor compreender as relações a bordo, os perigos, os medos, as tensões, a fadiga mental e física e as limitações materiais de um cotidiano que teve como pano de fundo um contexto internacional marcado por disputas militares, políticas e ideológicas.*

**Palavras-chave:** Segunda Guerra; Naufrágios; Oralidade.

### INTRODUÇÃO

A maior parte das publicações existentes sobre a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial (1942-45) sempre procurou minimizar a importância do papel desempenhado por suas Marinhas de Guerra e Mercante no conflito. Talvez as águas pátrias, como palco de guerra, nunca tenham despertado nos pesquisadores o mesmo fascínio exercido pelo teatro europeu, onde lutaram os legendários “pracinhas” da Força Expedicionária Brasileira (FEB) e o seletivo grupo de aviadores da Força Aérea Brasileira (FAB). Independentemente dos fatores que motivaram tal situação, a realidade é que a maioria dos brasileiros muito pouco sabe sobre as atividades e sacrifícios dos nossos marinheiros durante um embate que se estendeu por mais de quatro anos, sob as mais adversas condições. O quadro sugere uma grande contradição, à medida que alguns números são levantados. Cruzando-se os dados fornecidos pelas mais variadas fontes, não há um consenso estatístico; porém, foi indubitavelmente no mar que o país sofreu o maior número de baixas: pelo menos 35 navios e mais de 1.400 vidas, entre março de 1941 e julho de 1945. Deste total, a Marinha de Guerra perdeu três belonaves, além de 486 militares. É justamente sobre estes últimos eventos que este artigo se debruça.

A participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial apresenta inúmeras facetas. Este texto não se deterá a analisar o contexto político do governo Vargas, o cenário italiano – palco de grande parte de nossas ações militares –, ou a presença no país das redes de espionagem e

---

\* Licenciando do Curso de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Católica do Salvador (UCSal), graduado e pós-graduado em Comunicação Social pela UCSal e pela Universidade de North London, respectivamente. Membro de família naval, colaborador da coluna *Militares* do jornal *A Tarde*, de Salvador. Contato: [racobane1976@yahoo.com.br](mailto:racobane1976@yahoo.com.br). Trabalho desenvolvido sob a orientação do Prof. Charles D’Almeida Santana, Doutor em História Social pela PUC/SP e docente da UCSal, UNEB e UEFS. Contato: [charlesam@ucsal.br](mailto:charlesam@ucsal.br).

informação naqueles anos, tampouco se dedicará a tratar as minúcias da atuação da Marinha ao longo do embate. Definitivamente, não é isso o que se almeja. Em relação a esses pontos, existem obras de fôlego que podem perfeitamente saciar a sede de informações do leitor.<sup>1</sup> Meu principal objetivo é retratar um período particular da história do Brasil através da releitura de eventos pouco conhecidos que tiveram como protagonistas algumas poucas centenas de anônimos marinheiros brasileiros.

Em geral, os naufrágios navais brasileiros na Segunda Guerra aparecem apenas como um capítulo de poucas linhas perdido no final das obras que abordam a participação da Marinha no conflito.<sup>2</sup> Artigos assinados sobre o assunto e publicados em revistas especializadas, por sua vez, se aprofundam em maior grau na questão, porém circulam em meios bastante restritos, não estando amplamente acessíveis ao grande público. Além disso, salvo raras exceções, praticamente tudo o que foi escrito sobre estes naufrágios partiu de fontes oficiais, obedecendo às premissas da historiografia tradicional.<sup>3</sup> A história tradicional tende a ser factual. Satisfaz-se em transmitir informações, pouco analisando ou discutindo aquilo que apresenta. É assim que ela sempre foi e certamente continuará a ser construída. Esta prática é preocupante, na medida em que alguns aspectos são retransmitidos sem jamais serem revistos ou ampliados. Daí a importância cotidiana de se reelaborar a história, pela qual nutro grande simpatia; uma história que se comprometa com as minúcias e não permita que partes de um todo caiam no ostracismo; uma história que não se resuma à apresentação de fatos, o que é inegavelmente importante, mas que também esteja comprometida em analisar os mesmos; enfim, uma história que não almeje alcançar uma suposta verdade, o que a torna sempre desafiadora para quem a estuda.

Como em qualquer trabalho de pesquisa, deparei-me com certos desafios. A história dos soçobros em questão só pôde ser escrita a partir dos relatos dos marinheiros sobreviventes; a partir da oralidade, a qual muitos vêm com reservas. Os depoimentos presentes nas fontes bibliográficas e primárias têm, obviamente, sua importância. No entanto, é inquestionável que as entrevistas realizadas pelo próprio autor assumem um papel preponderante em uma pesquisa deste gênero. A partir delas, podem-se elaborar questionamentos que outros não elaboraram; perceber comportamentos que outros não perceberam. São eles os depoimentos que coletamos diretamente, os que mais nos instigam. Com o já reduzido grupo de sobreviventes minguando, empreendi uma verdadeira corrida contra o tempo, a fim de que inúmeras informações não fossem definitivamente perdidas. Não pude ouvir a todos, é verdade. Tive o privilégio de estar com alguns em Salvador – incluindo meu avô paterno, ponto de partida para este trabalho – e no Rio de Janeiro. Com outros, residentes em outras localidades, mantive contato telefônico ou eletrônico. Daqueles já falecidos ou impossibilitados de estar comigo, obtive depoimentos escritos ou cópias de suas memórias.

Não posso deixar de citar aqui outro desafio não menos relevante: decifrar o significado de alguns termos estranhos aos nossos ouvidos. Para compreender de forma mais clara os episódios, precisei dominar minimamente o vocabulário naval. Apesar de minha ascendência familiar, não tenho formação na área e somente com a ajuda de publicações específicas e de

<sup>1</sup> Dentre elas, SEITENFUS, R. **O Brasil Vai à Guerra**: o processo de envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. Barueri: Manole, 2003. FALCÃO, J. **O Brasil e a Segunda Guerra**: testemunho de um soldado convocado. Brasília: UnB, 1999. TOTA, A. P. **O Imperialismo Sedutor**: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000.

<sup>2</sup> Indico, dentre outros, SALDANHA DA GAMA, A. O. **A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Capemi, 1982. MARTINS H. L.; SALDANHA DA GAMA, A. O. **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: SDGM, 1985. v.5, t.2. DUARTE, P. de Q. **Dias de Guerra no Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1968.

<sup>3</sup> Uma das exceções, por exemplo, é BONALUME NETO, R. **A Nossa Segunda Guerra**: Os brasileiros em combate, 1942-1945. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995. O autor é jornalista da *Folha de S. Paulo*.

colaboradores do meio me foi possível acessar o jargão deste mundo tão recluso. Relacionado a isso, penso que o escritor não deve escrever para si. Ele é, antes de tudo, um facilitador, alguém que deseja ser compreendido. Proponho criar algo agradável não só aos militares, como também aos civis que se interessam pela temática, mas que nunca tiveram a oportunidade de ler sobre esses episódios. Assim, procuro tornar minhas linhas mais acessíveis, tendo, no entanto, como preocupação maior não me expressar de forma inadequada. Sempre que possível, utilizarei sinônimos conhecidos. Em outras oportunidades, serei obrigado a empregar, com o auxílio das notas, termos bastante específicos.

Por fim, faço uma justificativa. O envolvimento das nossas Forças Armadas, em diversos momentos da história deste país, sempre levou alguns setores formadores de opinião, inclusive dentro do próprio meio acadêmico, a pregar irrevogavelmente idéias e posicionamentos antimilitaristas. Não gostaria de me alongar nesta questão. Apelo apenas para que se enxergue o sentido da minha pesquisa. Ela representa muito menos uma apologia institucional do que uma leitura do cotidiano de homens que, em virtude de circunstâncias especiais, estiveram frente a frente com a morte. Ligados a isso, alguns seguramente me questionarão o fato de não incluir em meus estudos, ao lado das perdas navais, os nossos naufrágios mercantes, em maior quantidade e não menos trágicos. Primeiramente, reitero as razões sentimentais que me levaram a iniciar minha pesquisa. Em segundo lugar, saliento a complexidade em estudar um número maior de naufrágios. Em se tratando de um marinheiro de primeira viagem, creio que a minha decisão tenha sido coerente e equilibrada. Por fim, sobre os soçobros dos mercantes existe uma bibliografia mais extensa, sinal de que foram mais explorados ao longo dos últimos sessenta anos.

## ASPECTOS DE UMA TRILOGIA

### O torpedeamento do auxiliar *Vital de Oliveira*<sup>4</sup>

A primeira perda da Marinha na Segunda Guerra Mundial foi o navio-auxiliar *Vital de Oliveira*, torpedeado pelo submarino alemão *U-861* há aproximadamente 25 milhas náuticas do cabo de São Tomé, litoral fluminense, em 19 de julho de 1944, ocasionando 100 mortes. Apesar de pertencer à Marinha de Guerra e estar dotado de artilharia leve, o *Vital de Oliveira* não passava de um navio de cargas e passageiros. Construído na Inglaterra, em 1910, foi batizado com o nome de *Itaúba* e integrado à Companhia Nacional de Navegação Costeira. Somente seria incorporado à Armada em dezembro de 1932. Era semelhante aos seus dois irmãos, também adquiridos na época: o *Calheiros da Graça*, perdido em Natal, em setembro de 1936, e o *José Bonifácio*.

O *Vital*, como era carinhosamente chamado, já era um veterano em 1944. Ainda queimava carvão numa época em que o óleo já se apresentava como o combustível do momento. Durante a guerra, fazia parte da Força Naval do Sul. Seguindo sua rotina, em julho daquele ano, iniciou mais uma comissão partindo do porto de Natal, trazendo alguns militares licenciados e doentes em direção ao Rio de Janeiro, seu destino final. No navio, 245 homens, sendo que 120 formavam sua guarnição. Havia feito escalas em Cabedelo, Recife, Salvador e, por último, Vitória, aonde chegou no dia 18, trazendo como escolta o caça-submarino *Javari*. Após receber

---

<sup>4</sup> Segundo navio a ostentar o nome em homenagem a Manoel Antônio Vital de Oliveira, capitão-de-fragata, morto em combate durante o bombardeio de Curupaiti, em 2 de fevereiro de 1867.

carregamento de madeira, suspendeu<sup>5</sup>, às 9h da manhã seguinte, para cumprir o último trecho da sua derradeira viagem.

O alvorecer daquele 19 de julho de 1944 na costa capixaba apresentava tempo magnífico e mar espelhado. O *Vital* prosseguia em marcha lenta, com as máquinas deslocando suas 1.400 toneladas abaixo dos 10 nós. Às 19h50, avistava-se pelo través do navio, a cerca de 25 milhas, o fecho de luz rotativo do Farol de São Tomé, já na costa fluminense. Chegariam ao Rio em breve, provavelmente na manhã seguinte. O encarregado de navegação, tenente Osmar Alonso, confirma as excelentes condições do tempo, à noite, porém ressalva uma condição preocupante:

Era uma noite escura, limpa, estrelas brilhantes, mar tranqüilo [...]. Contudo, a visibilidade na superfície não era muito boa, não sendo possível distinguir o *Javari* a vante, [...], ouvindo-se apenas de quando em vez o zunido dos seus motores, Por volta das 22h, o capitão-tenente João Luiz de Castro e Silva, chefe de máquinas e imediato<sup>6</sup> interino, veio ao passadiço fazer uma inspeção após o ‘silêncio’ e perguntou-nos se não ouvíamos som de motores pela alheta de boreste.<sup>7</sup> Como ninguém nada ouvira, e tendo sido comentado que aquela área era muito navegada por pequenas embarcações a motor, os vigias foram alertados e o assunto encerrado (ALONSO, 1994, p. 18).

Até hoje este assombro persegue os sobreviventes do *Vital de Oliveira*. O então marinheiro de 2ª classe, Washington Trindade, acha “*que não se tratava do ‘Javari’*. Sabe-se que, em certo momento, por razões até hoje obscuras, ele se afastou demais do *Vital*”.<sup>8</sup> Seria aquele barulho a manifestação de um predador, realizando um reconhecimento da área e assediando sua presa antes de atacá-la? Àquela altura, o sinaleiro havia, de fato, perdido contato visual com o caça. Às 23h55, quando o cabo de São Tomé já havia ficado para trás, o silêncio cedeu espaço a uma forte explosão que produziu na água um clarão rosado. O estampido foi ensurdecido e o choque violento. As máquinas pararam quase que simultaneamente. O navio perdeu velocidade. Aos ouvidos mais experientes, aquele estrondo era inconfundível: o *Vital* estava “morrendo” lentamente após ser penetrado na popa por um torpedo. O velho navio partira-se ao meio. Sua frágil couraça não ofereceu resistência, e a água o invadia rapidamente. As guarnições dos dois pequenos canhões de 47mm nada puderam fazer contra o inimigo invisível. À exceção do pessoal em serviço, a maioria dos tripulantes e passageiros foi surpreendida quando estava recolhida em seus camarotes. Sem balsas, que não foram arriadas a tempo, os sobreviventes seriam recolhidos apenas na manhã seguinte pelo próprio *Javari* e outras embarcações, alertados por uma aeronave militar dos EUA.

As cenas nesta altura eram comoventes: uns choravam, outros gritavam e alguns mesmo cantarolavam. [...]. O recolhimento começou a ser feito. [...]. No interior do barco todos se confraternizavam, deixando transparecer tristeza na proporção que iam sabendo quais os companheiros que ficaram para sempre naquele local [...]. No dia seguinte, 21 de julho, aportávamos na ilha das Cobras, Rio de Janeiro. Estávamos seminus, felizmente salvos [...] (SOUZA, 1960, p. 22).

A questão mais polêmica em relação ao soçobro do *Vital* está, sem dúvida, relacionada à falha do serviço de escolta. Onde estaria seu guardião no momento em que mais se precisava dele? O comandante do *Javari*, tenente Durval Pereira Garcia, sofreu pesadas críticas por ter

<sup>5</sup> Levantou âncoras; desatracou, partiu.

<sup>6</sup> Na hierarquia de comando de um navio, aquele que está apenas abaixo do comandante.

<sup>7</sup> Boreste ou estibordo, lado direito de uma embarcação. Bombordo, lado esquerdo.

<sup>8</sup> **Washington Trindade**, em entrevista concedida ao autor.

perdido seu protegido de vista. Alguns o classificaram como negligente e germanófilo. Segundo a versão oficial, a escolta insuficiente e a inexistência de cobertura aérea no trecho compreendido entre o Cabo de São Tomé e Cabo Frio foram fatais para o desastre. Para muitos, a justificativa nunca convenceu. O comandante Alonso, por exemplo, por muitos anos tentou, em vão, ter acesso a documentos do inquérito que investigou as causas do naufrágio do *Vital*, como o relatório do tenente Pereira Garcia, arquivados no Tribunal Marítimo, no Rio de Janeiro.

### O soçobro da corveta *Camaquã*<sup>9</sup>

Os cinco navios-mineiros classe *Carioca* foram construídos no final dos anos 30.<sup>10</sup> Pela primeira vez, construíamos vasos de guerra tão modernos. Não foram preparados para cobrir longas distâncias, é verdade. Como navios mineiros, raramente teriam a necessidade de ultrapassar a barra da Baía de Guanabara. A partir de 1940, quando das primeiras hostilidades germânicas no Atlântico Sul, tomaram-se medidas preventivas, dentre elas a de fortalecer nosso poderio naval. Neste contexto, os navios mineiros sofreram algumas breves modificações, sendo posteriormente classificados como corvetas anti-submarinas. Mesmo antes das reformas, os navios demonstravam considerável inquietação, balançando excessivamente no sentido lateral e atingindo inclinações de até 45 graus. “*Eles navegavam; de fato navegavam, mas tinham uma estabilidade muito precária [...] eram chamados de ‘cambalhota’, pois jogavam uma barbaridade*”.<sup>11</sup> Aparentemente, a questão não chegava a preocupar. No entanto, cumprindo novos papéis, estes “nervosos” navios passariam a enfrentar cotidianamente o mar aberto em serviços de patrulhamento e escolta a comboios. Conseqüentemente, suas tripulações teriam que aprender a conviver com a ultra-exposição de sua maior vulnerabilidade: a instabilidade. Para bem navegar, recomenda-se que um navio esteja bem lastreado. No caso das corvetas classe C, a recomendação cedia lugar ao mandamento.

O comboio JT-18<sup>12</sup> partiu do cais norte da ilha das Cobras por volta das 8h30 da manhã do dia 18 de julho de 1944. Eram responsáveis pela escolta dos mercantes os caça-submarinos *Jutaí* e *Graúna*, além da corveta *Camaquã*, capitânia do comboio. Nela estavam 117 militares. O mar naqueles dias não chegava a ser tempestuoso, apesar da presença de grandes vagas e da baixa visibilidade. Uma fina e persistente chuva caía, não chegando a incomodar. Nestas condições, apenas três dias se passaram até a chegada ao Recife. Às 9h da manhã o comboio atingiu o ponto de encontro com os navios estadunidenses que seguiriam para Trinidad. Concluída a rendição e transferência da escolta, nossos vasos tomaram o rumo oeste, em direção ao porto. De repente, á 12 milhas do destino, uma sucessão de três grandes ondas atingiram a *Camaquã*. As duas primeiras fizeram com que ela adernasse perigosamente, levando o navio a reduzir sua velocidade e recuperar momentaneamente o equilíbrio. No entanto, o terceiro vagalhão da seqüência foi fatal. O navio adernou para boreste, emborcando em seguida. Eram 9h30, aproximadamente. O então tenente Castro e Silva passava os minutos finais de viagem descansando quando da seqüência de impactos:

*Saí pela porta e vi [...] o navio fazendo uma curva fechada [...] e inclinando, a água subiu no convés, chegou no canhão e a medida em que ele foi virando, eu subi a amurada e fui subindo pela quilha. Quando ele acabou de virar, eu estava em cima de quilha. [...] tinha uma outra pessoa que eu não conhecia,*

<sup>9</sup> Terceiro navio a ostentar este nome na Marinha do Brasil em homenagem ao rio homônimo do Rio Grande do Sul.

<sup>10</sup> Pela ordem de construção, *Carioca*, *Cananéia*, *Camocim*, *Cabedelo*, *Caravelas* e *Camaquã*.

<sup>11</sup> **Raul de Castro e Silva**, em entrevista concedida ao autor.

<sup>12</sup> Os comboios eram identificados por duas letras e um número. O JT-18 foi o décimo oitavo comboio realizado entre o Rio de Janeiro (J) e Trinidad (T).

*porque eu era passageiro. Era um sargento que não sabia nadar. O coitado morreu. [...] Ouvi um grito de socorro. Tinha um camarada se afogando. Nadei na direção do sujeito. Cheguei perto. O naufrago se agarra na pessoa e você tem que tomar cuidado, senão vão os dois. Ele já tava muito mal, afundando; segurei-o um pouquinho, vinha uma onda enorme e eu tentava ficar na superfície. Foi quando percebi que ele já tava morto. Larguei o sujeito e ele afundou na minha frente.*<sup>13</sup>

Não houve tempo de arriar balsas ou baleeiras. Como não houve explosão que gerasse a destruição do navio, poucos destroços flutuavam. De “cabeça” para baixo, a água foi penetrando lentamente pelos seus orifícios. Muitos homens foram afogados pelo mar grosso. Os que se ferem numa situação dessas, mesmo que apenas levemente, estão duplamente condenados. Primeiramente, perdem a mobilidade necessária para nadar. Em segundo lugar, uma vez na água, atraem com seu sangue o faro dos tubarões. Em pânico, raramente sobrevivem. O comandante Raul Barreto, então marinheiro de 2ª classe, testemunhou a ação destes predadores e reconhece que o hábito de nadar desde criança o ajudou, bem como a três companheiros salvos por ele:

*No momento em que o navio virou, não estava de serviço; descansava em meu camarote. Acordei assustado, segurei uma cadeira que acabou me ajudando a vir à tona. Ajudei uns três colegas que estavam se afogando. Vi alguns sendo devorados por tubarões. [...] após a Guerra, quando me viam [...], eles vinham me agradecer. Até hoje guardo a convicção de que quem os salvou foi Deus, não eu. Ele apenas me utilizou como um instrumento de Sua vontade.*<sup>14</sup>

Não se pode deixar de fazer uma referência ao tenente Antônio Bernardes, responsável pelo armamento do navio. No instante do embarco, algumas bombas estavam nos paióis enquanto outras se encontravam montadas nos seus sistemas de lançamento. A explosão de uma bomba de profundidade gera uma onda de choque de impacto impressionante. No caso da *Camaquã*, o tenente Bernardes ativava as bombas apenas quando ao sinal de “postos de combate”. Por sorte, os sistemas de segurança de todas elas funcionaram perfeitamente, poupando os marinheiros que estavam na superfície. Infelizmente a ação de Bernardes não salvou a vida de todos. A maioria dos que estavam nas caldeiras, por exemplo, permaneceu presa no bolsão de ar que se formou no interior do navio. Provavelmente ficaram no escuro total, com a parada dos geradores. Esses homens jamais conseguiram escapar. Agonizaram por estimados 15 ou 20 minutos, tempo em que a corveta permaneceu na superfície, antes de afundarem com seu navio.

*Eu fico assistindo a esses filmes de naufrágios e fico pensando nos que ficam presos. Eu não fiquei preso, mas senti que muita gente ficou. [...] Deve ter sido uma agonia. Muito embora não tenha acontecido comigo, eu senti perfeitamente esse problema. [...] Quando era jovem, não acontecia nada, mas quando fui ficando mais velho, comecei a ter sonhos. Tive que tomar remédios, antidepressivos. Hoje está tudo bem.*<sup>15</sup>

Por sorte, os naufragos foram logo avistados pelos caças e resgatados em poucos minutos. Mais rápido, o *Jutáí* chegou em menos de meia hora. Até então não sabia ao certo o que se

<sup>13</sup> Raul de Castro e Silva, em entrevista concedida ao autor.

<sup>14</sup> Raul Coelho Barreto, em entrevista concedida ao autor.

<sup>15</sup> Raul de Castro e Silva, em entrevista concedida ao autor.

passava. Por pouco não abre fogo contra a corveta emborcada, confundindo-a com um submarino inimigo.<sup>16</sup>

A *Camaquã* operava no limite do seu raio de ação, que era pequeno. Como já visto, foi construída para determinadas funções e, em seguida, adaptada a pesados serviços. Além disso, nas escoltas e patrulhas, precisava variar constantemente sua rota e velocidade, a fim de varrer uma maior área. Essas variações acarretavam num maior consumo de combustível. Os tanques, vazios, precisavam ser lastrados a fim de manter a estabilidade e navegabilidade do navio. Apesar das instruções vigentes determinarem a lastração, esta recomendação não era seguida, como nos elucida Pedro Ferreira Moreira, então guarda-marinha e também naufrago da *Camaquã*:

*A determinação realmente existia, porém não era rigorosamente seguida. Aportando, tínhamos que escoar a água salgada dos tanques. Depois, alguns marinheiros desciam e enxugavam os tanques, antes de enchê-los de óleo outra vez. Era uma atividade muito demorada e penosa. Qualquer contaminação do combustível costumava apagar os maçaricos das caldeiras.*<sup>17</sup>

Para muitos dos que se encontravam na corveta naquele dia, no entanto, as condições dos tanques e de equilíbrio eram satisfatórias, atribuindo o soçobro apenas à ação do mar. A questão é discutível. Após a análise das fontes, analiso o afundamento da *Camaquã* como decorrência de uma lamentável combinação de mau tempo, infortúnio, falha técnica e, possivelmente, humana. Creio que somente a ação conjunta destes fatores foi capaz de ocasionar o soçobro.

### **A explosão e o naufrágio do cruzador *Bahia***

O terceiro e mais trágico naufrágio, o do cruzador *Bahia*, na região equatorial do Atlântico, em 4 de julho de 1945, entraria para a história não só como o maior naufrágio da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial, como o mais trágico já registrado pela Força em toda a sua existência.

O *Bahia* era, na primeira metade da década de 40, um dos últimos de sua classe ainda em atividade. Cruzador ligeiro do tipo *Scout*, foi construído na Inglaterra pela casa Armstrong. Ao lado do seu irmão gêmeo, o *Rio Grande do Sul*, tratava-se à época do mais veloz do mundo. Em 1910, ano de sua incorporação, foi um dos navios tomados por João Cândido, durante a chamada Revolta da Chibata. Oito anos mais tarde, compôs a comissão de frente da Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG) durante a Primeira Guerra Mundial. Durante a Revolução Constitucionalista de 1932, realizou o bloqueio ao porto de Santos. Como se observa, a história deste navio se confunde com a própria história da Marinha e do Brasil na primeira metade do século XX.

A rendição alemã, em 8 de maio de 1945, não significou a pacificação imediata do Atlântico. Para a Marinha de Guerra, enquanto antigas tarefas se extinguíam, outras eram criadas. Dentre elas, uma aparentemente simples, mas na verdade exaustiva: orientar e proteger a travessia dos aviões-transporte estadunidenses que traziam tropas de volta à América através, dentre outras, da ponte aérea Dacar-Natal. Pontos imaginários denominados “estações”, afastadas entre si em cerca de 400 milhas, foram criadas ao longo da rota. Nela, os navios

<sup>16</sup> Posteriormente, os próprios tripulantes do caça-submarino *Jutaí*, conforme relatado em CASTRO E SILVA, R. “A corveta *Camaquã* e eu”. In: *RCN*. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1994, confessaram que a péssima visibilidade não permitiu, a princípio, a identificação do grande objeto que estava à frente. Por precaução, tomaram seus postos de combate. Somente com a aproximação foi possível descobrir se tratar da *Camaquã*.

<sup>17</sup> **Pedro Ferreira Moreira**, em entrevista concedida ao autor.

permaneceriam postados, ficando responsáveis pela navegação aérea e contagem dos vôos através de meios radiofônicos e visuais. Caso alguma aeronave acusasse problemas técnicos, o navio prontamente se deslocaria em seu socorro. Quatro estações ficariam sob a responsabilidade da nossa Marinha, incluindo a de número 13, localizada sobre o paralelo zero. Doze belonaves deveriam se revezar na missão, permanecendo em alto mar por períodos que variavam entre 10 e 16 dias.

Nos últimos dias de junho, o *Bahia* realizava os últimos preparativos antes de zarpar de Recife em direção à estação 13, onde renderia o contratorpedeiro de escolta *Bauru*. Finalmente, num sábado chuvoso, dia 30, o navio desatracou. Dos 372 militares a bordo, quatro eram marinheiros estadunidenses responsáveis pelo contato com as aeronaves. No dia 3 de julho, após navegar 500 milhas em 50 horas, o cruzador atingiu a estação, cerca de 100 milhas ao sul dos rochedos de São Pedro e São Paulo. Na manhã seguinte, foram tomadas as últimas providências para o início de um exercício de tiro de superfície a curta distância, com as metralhadoras antiaéreas *Oerlinkon*, de 20 mm. Às 9h, o navio parou momentaneamente a fim de ser lançado ao mar um alvo flutuante. Dentro de poucos instantes, o exercício teria início. Dez minutos mais tarde, a guarnição do *Bahia* foi surpreendida por disparos repentinos e estranhos de uma das metralhadoras.

Lá pelo quinto ou sexto disparo uma tremenda explosão na popa sacudiu violentamente o navio. [...]. Densos rolos de fumaça escura e sufocante mal deixavam ver o grande número de mortos e uns poucos feridos [...]. Era verdadeiramente impressionante o quadro [...]: corpos dilacerados, destruição total e os gemidos dos feridos que mal se arrastavam sobre o convés. [...] O navio afundava de popa com uma rapidez impressionante (Lúcio Torres Dias, In: MARTINS, 1985, p. 409).

Aproximadamente 100 militares morreram instantaneamente, atingidos pela onda de choque e por estilhaços. A maioria deles se encontrava na popa, local da explosão. Devido à severa e rápida inclinação, as lanchas e baleeiras não puderam ser arriadas; somente a maioria das balsas. A essa altura, o *Bahia* já estava em posição vertical, com a proa virada para cima, formando com a superfície do mar um ângulo de 90 graus. A agonia do cruzador não durou mais que cinco minutos. Assim, de forma incompreensível e sob o olhar de homens assustados, o primeiro capítulo da tragédia do *Bahia* chegava ao fim. Um segundo, muito mais dramático, estava apenas começando.

Os cerca de 270 homens restantes teriam apenas 17 minúsculas balsas como meios de salvamento. Quanto aos recursos disponíveis nas pequenas embarcações, uma grande frustração: a água potável havia sido contaminada pela salgada. As rações desidratadas também precisavam de água doce para o seu preparo. A condição dos medicamentos era melhor. Por outro lado, não havia equipamentos para sinalização. Com as balsas juntas, procuraram manter o moral elevado e facilitar a sua localização e resgate. Afinal de contas, era provável que pelo menos uma das aeronaves que passavam sobre suas cabeças os avistassem. Nestas primeiras horas pós-naufrágio, apesar da natural angústia e de um inesperado ataque de um cardume de águas-vivas que causou sérias queimaduras, a marujada demonstrava certa calma e equilíbrio. Mesmo enfrentando tamanhas adversidades, todos conseguiram resistir ao primeiro pôr-do-sol. A primeira morte só ocorreria ao escurecer, quando surgiram, também, os primeiros casos de loucura. Alguns se mostravam violentos. À noite, quando a vigilância sobre eles relaxava, saíam nadando e se perdiam definitivamente na escuridão.

Ao raiar do dia 5, os casos de insolação se multiplicavam. Fazia 24 horas que estavam à deriva no mar. Durante a noite, as balsas se dispersaram, formando grupos menores. Com o



tempo, continuariam se separando até ficarem totalmente isoladas umas das outras. Alguns homens tentavam suicidar-se através do estrangulamento. Outros, demonstrando claros sinais de insanidade, passaram a beber sua própria urina e também água do mar.

*A garganta estava seca. A ânsia de beber algo era imensa. [...] A sede é imperiosa. [...] A salivação vai diminuindo. [...] É irônico, sabe. Com tanta água ao redor. [...] O sal é fatal. Desidrata o organismo. [...] Você não pode se distrair e deixar que o sal atinja a boca. [...] É realmente uma das mais duras provas a que o espírito do homem pode ser submetido.*<sup>18</sup>

Rodeados por tubarões, os homens acharam por bem não se desfazer imediatamente dos cadáveres, que se multiplicavam assustadoramente. Tinham medo de excitar os bichos. As torturas físicas e psicológicas geradas pelos ferimentos, insolação, sono, sede e fome tornavam-se implacáveis. Na manhã do quarto dia após o soçobro, cada um dos barcos não possuía mais que quatro ou cinco ocupantes. Os que ainda resistiam, eram verdadeiros mortos-vivos.

De repente, a redenção surge no horizonte: a fumaça do *Balfe*, um velho cargueiro inglês a caminho de Santos com um carregamento de cimento. Raymond Charles Highms, então um jovem de apenas 17 anos, era ajudante de cozinha. Como fazia cotidianamente, descascava sua cota de batatas sentado no convés. Era um domingo claro e de mar calmo. Entretido em sua atividade, o rapaz passa a escutar gritos estranhos; indecifráveis. Achando se tratar de aves marinhas, abaixa a cabeça e retoma seu trabalho. Mas o barulho era insistente e cada vez mais audível.

Foi então que me levantei e olhei sobre a borda do navio. Vi o que não esperava. A cerca de 200 metros de distância, [...] estava um homem sobre uma balsa agitando freneticamente uma peça de roupa e gritando. O som que eu ouvia era como se fosse “cuckoodulo”. Mais tarde vim saber que a palavra socorro, quando gritada a certa distância, pode-se assemelhar àquilo que eu, homem de língua inglesa, estava ouvindo. Imediatamente, agitei meus braços, dando a entender que ele tinha sido avistado (Raymond Charles Highms, In: DIAS, 1998, p. 75-6).

O homem que acenava era o marinheiro José Ribamar Pereira. Na balsa, além dele, restavam apenas mais dois colegas moribundos. O restante da tripulação é alertada e o rumo do navio imediatamente alterado. Os tubarões que rodeavam a balsa são mortos pelos homens da Marinha Real que, mesmo com o fim das hostilidades, ainda se encontravam a bordo. Muito debilitados, os homens precisam ser carregados. Nas horas seguintes, o *Balfe* encontraria mais seis balsas e 30 sobreviventes, sendo cinco deles agonizantes. Infelizmente não resistiram e seus corpos foram sepultados no mar. Com a chegada da notícia à capital pernambucana, uma força-tarefa foi imediatamente despachada para o local. Ao todo, das dez derradeiras balsas foram recolhidos, apenas, onze militares com vida. Destes, três faleceram a caminho do Recife.

As assustadoras estatísticas refletem com fidedignidade toda a agonia da guarnição do *Bahia* nas duas etapas do seu martírio: o soçobro e a espera. Mas o que, de fato, levou o navio a repentinamente desaparecer naquela ensolarada manhã equatorial? Existe um fato que é indiscutível e consensual: o navio afundou após forte explosão ocorrida na popa. A partir daí, e até os dias de hoje, a certeza cede espaço às dúvidas e aos questionamentos. A princípio, algumas hipóteses sobre as causas do soçobro foram lançadas: primeiramente, acreditou-se que o cruzador houvesse se chocado contra uma mina perdida, fato improvável. Outros sugeriram que

<sup>18</sup> **Lúcio Torres Dias**, em entrevista concedida ao autor.

a explosão tivesse partido dos paióis de munição do *Bahia*. Esta hipótese também foi logo abandonada, já que os mesmos se localizavam em outro ponto do navio. A terceira possibilidade até hoje mexe com o imaginário de muitos. Apesar da rendição alemã, alguns submarinos permaneceram navegando pelo Atlântico. Fossem eles desavisados ou desertores, os U-boats desgarrados permaneceram, por algum tempo, relativamente supridos, municiados e dispostos a pôr a pique qualquer navio que cruzasse seu caminho. Quando se tomou conhecimento da perda do cruzador, a hipótese do seu torpedeamento ganhou, naturalmente, forte sustentação. Noticiou-se, nos dias posteriores ao soçobro, que dois destes submarinos, o *U-530* e o *U-977*, que se entregaram em Mar del Plata, Argentina, no início de julho, encontravam-se supostamente na mesma área do *Bahia* alguns dias antes. Nunca se provou nada contra suas guarnições. A versão do torpedeamento, no entanto, nunca foi totalmente descartada. O comandante Roberto Cândido, por exemplo, publicou artigo no qual aborda o assunto.<sup>19</sup>

Oficialmente, o soçobro do cruzador *Bahia* não teve nenhuma causa externa. O navio foi a pique pela explosão de bombas de profundidade de 300 libras localizadas em sua popa. Elas teriam sido acidentalmente atingidas pela rajada de poucos tiros disparada pela metralhadora antiaérea de número 7, instalada na linha mediana do navio, bem próxima ao local da explosão. Segundo o que foi apurado, estava sendo preparada para o exercício, quando começou a operar de forma súbita e descontrolada. Apesar de estar guarnecida no momento dos tiros, jamais foi possível identificar os homens responsáveis por ela. Provavelmente houve uma combinação de falha técnica e humana. Nunca se saberá. O que se sabe é que das 372 almas a bordo, apenas 36 foram salvas.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todos os três naufrágios sofridos pela Marinha do Brasil, na Segunda Guerra Mundial, ocorreram em circunstâncias que dão margem a questionamentos. Afinal, estava ela capacitada para operar adequadamente durante o conflito? Em que medida as possíveis falhas técnicas e humanas foram responsáveis pelos ocorridos? Seria correto e ético apontar culpados? Creio que, se existem culpados, a própria morte tratou de anistiá-los. Não é objetivo deste trabalho tentar encontrá-los. No esforço de guerra, homens e equipamentos são amplamente exigidos por longos períodos. Dessa forma, as vulnerabilidades humanas e materiais tornam-se frequentes. Na verdade, durante toda a guerra, episódios similares aos dos nossos naufrágios ocorreram nas melhores armadas do mundo.

Não restam dúvidas de que nossa Marinha participou do conflito sem dispor dos melhores meios humanos e materiais. No entanto, apesar das adversidades e deficiências, testemunhadas principalmente antes da intervenção e suporte dos EUA, seus homens atuaram ininterruptamente, conseguindo cumprir o papel que lhes coube da forma mais digna e profissional. Não se pode perder de vista que essas inegáveis dificuldades são reflexos diretos do nosso processo de formação histórica, não podem ser dissociadas da nossa condição política e econômica dos anos 30 e 40 do século XX.

Além das centenas de perdas humanas sofridas nos naufrágios, é importante lembrar que a Marinha do Brasil teve, ainda, mais 23 militares mortos em outros episódios ocorridos durante a guerra. A maioria guarnecia armamentos especialmente instalados em navios mercantes afundados pelo inimigo. Os demais foram vítimas de acidentes ocorridos a bordo, frutos do já

---

<sup>19</sup> CÂNDIDO, R. G. O naufrágio do cruzador *Bahia* e a hipótese de seu torpedeamento. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, t.4, p. 73-89, out/nov/dez 1993.

comentado esforço de guerra. Esses anônimos, da mesma forma, não devem ser esquecidos pela História.

Por fim, é interessante observar como, em situações extremas, a hierarquia militar se desfaz como um castelo de areia. Unidos apenas pelo puro instinto de sobrevivência, oficiais e praças são reduzidos à mesma condição. O que os fazem homens não são suas patentes. No fundo, todos eles não passam de seres humanos mortais, cheios de medos, traumas, incertezas, angústias e virtudes. Transparecem alegria e tristeza, lucidez e lapsos, dureza e emotividade, resignação e saudade.

## REFERÊNCIAS

ALONSO, O. D. O torpedeamento do navio-auxiliar Vital de Oliveira (em 19 de julho de 1944). **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, t.2, p. 17-35, abr/maio/jun 1994.

BONALUME NETO, R. **A Nossa Segunda Guerra**: Os brasileiros em combate, 1942-1945. Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1995.

CÂNDIDO, R. G. O naufrágio do cruzador *Bahia* e a hipótese de seu torpedeamento. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, t.4, p. 73-89, out/nov/dez 1993.

CASTRO E SILVA, R. A corveta *Camaquã* e eu. In: **RCN**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1994.

DIAS, L. T. O trágico fim do *Bahia*: Alguns aspectos pouco divulgados. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, t.2, p. 65-81, abr/maio/jun 1998.

DUARTE, P. de Q. **Dias de Guerra no Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1968.

FALCÃO, J. **O Brasil e a II Guerra**: testemunho de um soldado convocado. Brasília: UnB, 1999.

MARTINS H. L.; SALDANHA DA GAMA, A. O. **História Naval Brasileira**. Rio de Janeiro: SDGM, 1985. v.5, t.2

SALDANHA DA GAMA, A. O. **A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.

SEITENFUS, R. **O Brasil Vai à Guerra**: o processo de envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. Barueri: Manole, 2003.

SOUZA, O. M. de. O “Vital de Oliveira”. **A Marinha em Revista**. Rio de Janeiro, nº 156, p. 20-22, jul/ago 1960.

TOTA, A. P. **O Imperialismo Sedutor**: a americanização do Brasil na época da Segunda Guerra. São Paulo: Cia. Das Letras, 2000.

## ENTREVISTAS

BARRETO, R. C. **Raul Coelho Barreto**: depoimento [fev. 2005]. Entrevistador: Raul B. Neto. Salvador/ BA. 1 fita mini-K7. Entrevista concedida ao Projeto Flores ao Mar.

CASTRO E SILVA, R. **Raul de Castro e Silva**: depoimento [jul. 2004]. Entrevistador: Raul B. Neto. Rio de Janeiro/ RJ. 1 fita mini-K7. Entrevista concedida ao Projeto Flores ao Mar.

DIAS, L. T. **Lúcio Torres Dias**: depoimento [ago. 2004]. Entrevistador: Raul B. Neto. Rio de Janeiro/ RJ. 1 fita mini-K7. Entrevista concedida ao Projeto Flores ao Mar.

MOREIRA, P. F. **Pedro Ferreira Moreira**: depoimento [jul. 2004]. Entrevistador: Raul B. Neto. Rio de Janeiro/ RJ. 1 fita mini-K7. Entrevista concedida ao Projeto Flores ao Mar.

TRINDADE, W. **Washington Trindade**: depoimento [fev. 2004]. Entrevistador Raul B. Neto. Salvador/ BA. 1 fita mini-K7. Entrevista concedida ao Projeto Flores ao Mar.