

UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
DOUTORADO

LUIZ ANTÔNIO PINTO CRUZ

“A GUERRA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL”: RASTROS, RESTOS E AURA
DOS *U-BOATS* NO LITORAL DE SERGIPE E DA BAHIA (1942-1945)

SALVADOR - BAHIA

2017

LUIZ ANTÔNIO PINTO CRUZ

“A GUERRA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL”: RASTROS, RESTOS E AURA
DOS *U-BOATS* NO LITORAL DE SERGIPE E DA BAHIA (1942-1945)

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

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

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

Salvador - Bahia

2017

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

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

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

CDD: 981

LUIZ ANTÔNIO PINTO CRUZ

“A GUERRA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL”: RASTROS, RESTOS E AURA
DOS *U-BOATS* NO LITORAL DE SERGIPE E DA BAHIA (1942-1945)

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

Defesa em: 27.10.2017

Banca Examinadora

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

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

Prof^ª Dr^ª. Laura de Oliveira (UFBA)

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

Prof^ª Dr^ª. Terezinha Oliva (UFS)

Salvador, BA, 27 de outubro de 2017.



Universidade Federal da Bahia
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



ATA E PARECER SOBRE TRABALHO FINAL DE PÓS-GRADUAÇÃO

NOME DO ALUNO Luiz Antônio Pinto Cruz		MATRICULA 213115784	NÍVEL DO CURSO Doutorado
TÍTULO DO TRABALHO "A Guerra do Atlântico na costa do Brasil": rastros, restos e aura dos u-boats no litoral de Sergipe e da Bahia (1942-1945)			
EXAMINADORES	ASSINATURA	CPF	
Lina Maria Brandão de Aras (Orientador- UFBA)		25414542520	
Carlos Zacarias de Sena Junior (UFBA)		457684065-34	
Laura de Oliveira (UFBA)		011.755.811.78	
Suely Moraes Cerávolo (UFBA)		082338798-43	
Terezinha Oliva (UFS)		067422545-72	

ATA

Aos vinte e sete dias mês de outubro do ano de 2017, nas dependências da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia (UFBA), foi instalada a sessão pública para julgamento do trabalho final elaborado por Luiz Antônio Pinto Cruz, do curso de doutorado do Programa de Pós-graduação em História Social do Brasil. Após a abertura da sessão, a professora Lina Maria Brandão de Aras, orientadora e presidente da banca julgadora, deu seguimento aos trabalhos, apresentando os demais examinadores. Foi dada a palavra ao autor, que fez sua exposição e, em seguida, ouviu a leitura dos respectivos pareceres dos integrantes da banca. Terminada a leitura, procedeu-se à arguição e respostas do examinando. Ao final, a banca, reunida em separado, resolveu pela aprovação do aluno. Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a sessão e lavrada a presente ata que será assinada por quem de direito.

PARECER GERAL

A tese apresentada tem objeto bem definido com abordagem teórico-metodológica adequada. Os objetivos foram atingidos e os conteúdos apresentados se constituem em uma contribuição aos estudos sobre a II Guerra Mundial em suas diversas relações entre Sergipe e Bahia. As sugestões e alterações feitas pela banca serão incorporadas na versão final de tese //HAS

SSA, 27/10/2017: Assinatura do aluno:

SSA, 27/10/2017: Assinatura do orientador:

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

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

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

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

AGRADECIMENTOS

Após atravessar as águas traiçoeiras da costa de Sergipe, consegui finalmente atracar o meu veleiro em um cais amplo, seguro e abrigado: as águas da Baía de Todos os Santos. Do alto de São Lázaro reconheço aos que contribuíram com o desenvolvimento desta pesquisa histórica. Seja navegando ao meu lado ou sendo um farol reluzente em tempo de mar agitado, então, aqui agradeço

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

... aos professores: Dr. Carlos Zacarias Figueiroa de Sena Junior, Dr^a. Laura de Oliveira, Dr^a. Suely Moraes Ceravolo e Dr^a. Terezinha Oliva, pelas indicações, críticas e sugestões. Da qualificação à defesa, a presente tese sofreu um processo de aprimoramento textual e um salto qualitativo, graças às contribuições valiosas da banca examinadora. Espero que o resultado final esteja condizente aos apontamentos feitos durante a defesa em outubro de 2017;

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

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

... aos velhos sergipanos e baianos, homens e mulheres, civis e militares, do litoral ao sertão, que me receberam em suas casas, concederam entrevistas e compartilharam as suas memórias. A compreensão social dos malafogados apontou para diferentes caminhos interpretativos. E assim, graças às lembranças dos contemporâneos da tragédia, esta pesquisa histórica ganhou corpo, alma e sangue;

... às revisoras Tânia Meneses Silva e Isabel Pereira por avaliarem a tese com arte, atenção e rigor científico. Obrigado pelas leituras críticas e correções textuais, tudo para que eu expusesse de forma mais clara as minhas ideias. Além disso, ambas também me alertaram para as novas orientações da ABNT e da necessidade de moldar a pesquisa a ela. Indicações valiosas aqui e acolá aprimoraram a estruturação do texto definitivo. Ao fim da jornada desta pesquisa, o árduo caminho se tornou mais suave graças ao primor da revisão. Que sorte a minha, tese pronta e ainda ganhei duas novas amigas;

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

... aos colegas – graduandos, mestrandos e doutorandos da FFCH/UFBA – com os quais compartilhei estes anos de estudos no Campus de São Lázaro, na cidade de Salvador. O cansaço da labuta era amenizado em nossas conversas antes, durante e depois das aulas no Programa de Pós-Graduação em História Social. Prefiro aqui não citar nomes, pois tenho receio de esquecer alguém;

...à minha mãe, Maria Rita Pinto Cruz, que mesmo sem voz e fragilizada, ainda consegue levantar a mão direita e me dar o abraço mais gostoso do mundo. Ao meu pai, José Luís Cruz (*in memoriam*), as nossas pescarias na Coroa do Meio, dos anos 1980, renderam histórias e memórias, se estivesse aqui, ficaria todo orgulhoso. Aos meus irmãos: Cândida Luísa, Maria Clara, Marta Roseane, Inaldo, Wellington, Manoel Francisco, Marcelo, João Paulo e Ovídio (*in memoriam*), a vitória de um sempre significou a de todos. À tia-mãe Zeni, Zenilde Soares Pinto, por ser a maior incentivadora das minhas pesquisas históricas e estar ao

meu lado em muitos momentos difíceis. Aos meus tios paternos, Eulália da Cruz e José Trindade Cruz, pelas lições de vida compartilhadas;

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

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

LOBOS DO MAR

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

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

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

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

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

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

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

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

RESUMO

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

Palavras-chave: Guerra do Atlântico. Sergipe. Bahia. *U-boat* e Malafogados.

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

ABSTRACT

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

Keywords: The Battle of the Atlantic. Sergipe. Bahia. U-boat and Malafogados.

LISTA DE MAPAS

MAPA	TÍTULO	
1.	Teatros de operações aliadas na Guerra do Atlântico. 1943.....	59
2.	A mobilidade dos naufragos do <i>Baependi</i> e <i>Aníbal Benévolo</i> na região estuarina do Rio Piauí/Real.....	113
3.	Irromper da guerra dos <i>U-boats</i> na costa de Sergipe.....	118
4.	O clima de guerra nos municípios de Itaporanga e São Cristóvão.....	127
5.	Aracaju e o estuário do Rio Sergipe.....	136
6.	O litoral baiano e os seus torpedeamentos navais.....	158
7.	A ação do <i>U-507</i> se deu na área atlântica do Porto de Salvador.....	166
8.	As embocaduras fluviais de Sergipe e a guerra submarina.....	189
9.	Áreas litorâneas de Sergipe e os salvados de guerra.....	225
10.	Submarinos bombardeados na costa do Brasil.....	264
11.	Divisão Militar do território brasileiro no tempo da Guerra do Atlântico.....	269

LISTA DE QUADROS E TABELA

QUADRO	TÍTULO	
1	O <i>U-507</i> e as referências costeiras do Brasil.....	160
2	A mobilidade dos naufragos na costa do Brasil.....	162

TABELA	TÍTULO	
1	Ações beligerantes do <i>U-507</i> na costa do Brasil.....	163

LISTA DE FIGURAS

FIGURA	TÍTULO	
1.	Navio <i>Baependi</i>	108
2.	Náufragos do <i>Baependi</i> e <i>Aníbal Benévolo</i> no pátio do Hospital Amparo de Maria.....	114
3.	Navio <i>Araraquara</i>	122
4.	Navio <i>Aníbal Benévolo</i>	132
5.	Navio <i>Itagiba</i>	137
6.	Navio <i>Arará</i>	138
7.	Iate <i>Aragipe</i>	142
8.	Veleiros em Porto de Valença.....	144
9.	Náufragos do <i>Itagiba</i> e do <i>Arará</i>	145
10.	Náufragos em tratamento na Santa Casa de Misericórdia.....	145
11.	Casal de náufragos na Santa Casa de Misericórdia.....	146
12.	Náufragos e autoridades em Valença.....	146
13.	Vista panorâmica de Itacaré.....	149
14.	Navio sueco <i>Hammaren</i>	154
15.	Náufrago José Castelo Branco Verçosa na praia de Sergipe.....	161
16.	Náufragos na Igreja do Senhor do Bonfim.....	167
17.	Baleeira e náufragos.....	175
18.	Vista aérea de região praieira.....	175
19.	Ministro Salgado Filho na sede do Aeroclube de Sergipe.....	176
20.	Interventor e os pilotos do Aeroclube de Sergipe.....	176
21.	Artefato militar.....	184
22.	Desenhos de uma paravana.....	185
23.	Desenho esquemático da paravana.....	185
24.	Vaso de guerra e saveiro.....	186
25.	Náufraga morta.....	192
26.	Outra vítima dos torpedamentos.....	192
27.	Criança naufraga.....	193
28.	Vítima enrolada às cordas.....	193
29.	Cadáver mutilado.....	197

30. Corpo do náufrago.....	197
31. Tripulante morto.....	198
32. Tripulante morto II.....	198
33. Sepultura individual na praia.....	201
34. Vala coletiva.	202
35. Cemitério dos náufragos.....	203
36. Cemitério dos náufragos II.....	203
37. Monumento histórico aos navios torpedeados.....	204
38. Placa em bronze.....	204
39. Náufraga Virgínia Auta de Andrade.....	208
40. Joias roubadas.....	209
41. Anel de memórias.....	210
42. Nelson de Rubina.....	210
43. Encouraçado <i>Minas Gerais</i>	243
44. Cidade de Salvador.....	246

LISTA DE SIGLAS

AIB	- Ação Integralista Brasileira
ANL	-Aliança Nacional Libertadora
AL	- Alagoas
BA	- Bahia
BEF	- Força Expedicionária Britânica
CS	- Caça Submarinos
DC	- <i>Depth Charge</i> (Carga de profundidade)
DEIP	- Departamento Estadual de Imprensa e Propaganda
DEOPS	- Departamento Especial de Segurança Pública e Social
DIP	- Departamento de Imprensa e Propaganda
DPHDM	- Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha
EMA	- Estado Maior da Armada
FAB	- Força Aérea Brasileira
FEB	- Força Expedicionária Brasileira
FNAS	- Força Naval do Atlântico Sul
FNNE	- Força Naval do Nordeste
GAC	- Grupos de Artilharia de Costa
GADo	- Grupo de Artilharia de Dorso
IPM	- Inquérito Policial Militar
LLA	- <i>Lend-Lease Act</i>
PSD	- Partido Social Democrático
RAF	- Força Aérea Inglesa
RDF	- Rádio Frequência
SE	- Sergipe
T.O.	- Teatro de operações
TSN	- Tribunal de Segurança Nacional
UFBA	- Universidade Federal da Bahia
UFS	- Universidade Federal de Sergipe
USBATU	- <i>United States-Brasil Air Training Unit</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	18
2	DE UMA BORDA DO ATLÂNTICO À OUTRA: HISTÓRIAS PRAIANAS DA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL	55
2.1	A GUERRA VISTA DA PRAIA.....	61
2.2	A COSTA ATLÂNTICA DAS AMÉRICAS: NOVA ROTA DOS <i>U-BOATS</i>	71
2.3	A BORDO DO VAPOR <i>JACEGUAY</i> : VARGAS NA BAHIA E EM SERGIPE...	77
2.4	GUERRA NA EUROPA, DITADURA NO BRASIL.....	86
2.5	AO LARGO DO CEARÁ: O ADVENTO DA GUERRA SUBMARINA.....	90
3	A COSTA DO BRASIL SOB ATAQUE: A AÇÃO DO <i>U-507</i> NO LITORAL DE SERGIPE E DA BAHIA	98
3.1	O NAUFRÁGIO DO <i>BAEPENDI</i> E A CIDADE DE ESTÂNCIA.....	108
3.2	<i>ARARAQUARA</i> ATACADO NO TRAVÉS COM ARACAJU.....	122
3.3	OUTRO ATAQUE NA BARRA DE ESTÂNCIA: O <i>ANÍBAL BENÉVOLO</i>	132
3.4	<i>ITAGIBA</i> E <i>ARARÁ</i> ATACADOS NAS BORDAS DE MORRO DE SÃO PAULO	137
3.5	VELEIRO <i>JACIRA</i> : CANHONEADO NO LITORAL DE ITACARÉ.....	147
3.6	<i>HAMMAREN</i> TORPEDEADO AO LARGO DE SALVADOR.....	154
4	A ESCALADA DE TENSÕES NA PRAIA: COISA ACHADA, VILIPÊNDIO DE CADÁVERES E CONFLITOS SOCIAIS	170
4.1	PRAIAS DO BRASIL: ESPAÇOS DE EXPERIÊNCIA E HORIZONTES DE EXPECTATIVA	173
4.2	RASTROS, RESTOS E AURA DOS <i>U-BOATS</i>	179
4.3	DILIGÊNCIAS PRAIANAS, SEPULTAMENTOS À BEIRA-MAR E VILIPÊNDIO DE CADÁVERES.....	195
4.4	MALAFOGADOS: APROPRIAÇÃO, CONFLITOS E COMERCIALIZAÇÃO	212
4.5	SUBMARINOS ALEMÃES OU NORTE-AMERICANOS NOS MALAFOGADOS DE SERGIPE?	218
4.6	OUTROS <i>U-BOATS</i> , NOVAS HISTÓRIAS E MAIS MALAFOGADOS.....	221
5	“MILITARES EM COMBATE”: A GUERRA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL.....	228
5.1	ESTADO DE GUERRA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL.....	233

5.2	AFINAL, O QUE É QUE O PORTO DA BAHIA TEM?	237
5.3	A GUERRA AERONAVAL NA COSTA BAIANA E SERGIPANA.....	247
5.4	A COSTA VIGIADA: OS SOLDADOS DA PRAIA.....	265
5.5	O ESFORÇO DE GUERRA DOS LITORÂNEOS.....	272
5.6	AVIAÇÃO CIVIL EM CAMPANHA ANTISSUBMARINO.....	278
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	284
	REFERÊNCIAS.....	296
	APÊNDICE A - LOCAIS DE PESQUISAS.....	310
	APÊNDICE B – IDENTIFICAÇÃO DOS ENTREVISTADOS.....	311
	APÊNDICE C - ENTREVISTA COM SALVELINA SANTOS DE MORAES....	313
	ANEXO A - ENTREVISTA DO NÁUFRAGO VALTER FERREIRA.....	315
	ANEXO B - OS DESDOBRAMENTOS DOS ATAQUES DO <i>U-507</i> NA COSTA DE SERGIPE.....	321
	ANEXO C - ARACAJU NÃO ESQUECEU A VIL AGRESSÃO NAZISTA.....	322
	ANEXO D - DECLARAÇÃO DE ESTADO DE BELIGERÂNCIA EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL	324
	ANEXO E - RELATÓRIO DO PILOTO EVANDRO ALCIDES FREIRE SOBRE O SINISTRO DO <i>BAGÉ</i>	326
	ANEXO F - RARO REGISTRO JORNALÍSTICO DOS MALAFOGADOS.....	330
	ANEXO G - IMAGENS, BRASILEIROS E A II GUERRA.....	331

1 INTRODUÇÃO

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

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

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

Uma das maiores batalhas da Segunda Guerra Mundial foi travada no mar: a Guerra do Atlântico (1939-1945). A princípio, os seus embates navais estavam circunscritos às ilhas britânicas, mas gradativamente, dentro da logística do Terceiro Reich Alemão, as missões militares da Kriegsmarine² atingiram também outras marinhas³. Acrescentava-se ainda a conquista estratégica do litoral francês pelas tropas alemãs, que possibilitou a ampliação da área de front: do litoral europeu para as bordas africanas e americanas.

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

² Marinha de Guerra Alemã.

³ A respeito dos diferentes significados da palavra “marinha”, o historiador naval Carlos André Lopes da Silva, em sua dissertação de mestrado, esclarece, que o termo “marinha de guerra” ou “marinha militar” vem para caracterizar o aparato militar organizado pelo Estado para o emprego no mar e nas águas interiores, diferenciando-se do que genericamente se denomina marinha mercante: o conjunto de embarcações utilizadas no transporte de carga para fins comerciais pelas vias de comunicação marítimas e fluviais. Doravante, quando utilizarmos o substantivo “marinha”, sozinho ou seguido de uma adjetivação que destaque a nacionalidade (Marinha brasileira), estaremos nos referindo a uma marinha de guerra. Sempre quando o propósito for identificar a atividade marítima vinculada ao comércio, faremos uso do termo “marinha mercante” ou decorrente, como navio mercante. SILVA, Carlos André Lopes da. **A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha: aspectos de uma instrução militar de ensino na alvorada da profissionalização do oficialato militar (1808-1839)**. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGHIS, 2012, p. 11.

A Marinha Mercante das nações americanas foi, aos poucos, envolvida, primeiro por singlar águas beligerantes⁴ do Atlântico Norte, e depois, em seus países de origem. As ações dos *U-boats* na costa do Brasil iniciadas em agosto de 1942, por exemplo, trouxeram à tona um mundo de destroços flutuantes, denominados no linguajar náutico de salvados. As correntes marítimas os arrastavam até as populações litorâneas do nordeste, tais evidências alimentaram um clima de insegurança generalizado, especialmente, no tocante ao temor de desembarque de tropas alemãs ou italianas nas praias tropicais da América do Sul.

A súbita imersão da costa do Brasil na Guerra do Atlântico e o prolongamento da atmosfera beligerante até 1945 geraram um quadro de tensão permanente. Este front marítimo foi dividido em quatro fases: 1 – Os embates entre as marinhas estrangeiras (1939-1942); 2 – A investida sequenciada do *U-507* contra as unidades da Marinha Mercante do Brasil (15-20 de agosto de 1942); 3 – Os ataques esporádicos de submarinos e a contraofensiva aérea norte-americana (1942-1944); 4 – Os lobos cinzentos em fuga para a América do Sul (1945) na então chamada rota dos ratos. A Segunda Guerra Mundial ganhou tons culturais próprios quando avaliada na ótica dos latino-americanos.

A origem dos embates navais para a América Latina também foi política. Entender as questões diplomáticas ajudou a perceber como a atmosfera beligerante nasceu em meio aos diferentes interesses ideológicos dos mandatários regionais. Após o bombardeio nipônico à base de Pearl Harbor, os EUA buscaram a solidariedade continental durante a III Reunião de Chanceleres das Repúblicas Americanas. Os representantes se reuniram no Palácio Tiradentes, no Rio de Janeiro/RJ, no período de 15 a 28 de janeiro de 1942. O principal objetivo desse encontro foi aprovar uma declaração de guerra conjunta contra os beligerantes do Eixo, mas nem todas as repúblicas americanas acataram a “solidariedade continental”, que já havia sido discutida e aprovada em conferências anteriores. Ao final do encontro solene, por força da recusa da Argentina e Chile, em firmar tal posição estadunidense, foi aprovada, então, uma resolução que recomendava o rompimento de relações diplomáticas sem a esperada declaração de guerra.

A estranheza dos Estados Unidos face às novas orientações dos chanceleres latino-americanos fez com que os seus esforços diplomáticos se concentrassem no Brasil. A posição do país-sede foi disputada entre os principais representantes dos blocos beligerantes. Às

⁴ Difícil precisar quantos navios mercantes da América Latina, e Caribe, foram torpedeados no tempo da Segunda Guerra Mundial, mas os relatos dos agressores e sobreviventes eram comumente marcados pela extrema dramaticidade. O alemão Hermann Fox, tripulante do submarino *U-110*, rememorou o afundamento de um navio sul-americano. “A trezentos quilômetros da costa inglesa, à noite, torpedeamos um navio que vinha da América do Sul, mas não conseguimos resgatar as pessoas. Encontramos três num bote e demos comida e cigarros àqueles coitados que estavam se afogando!” NEITZEL, Sönke. **Soldados: sobre lutar, matar e morrer.** São Paulo: Companhia das Letras. 2014, p. 112.

vésperas da Conferência do Rio de Janeiro, o embaixador Curt Prüfer⁵ comentou, em nota enviada à *Wilhelmstrasse*⁶, que o Brasil deveria acatar os termos das comunicações dos seus colegas do Eixo, pois a “costa brasileira é muito difícil de ser protegida”. Trata-se de mau presságio para a Marinha Mercante do Brasil.⁷ Da Itália, por sua vez, Benito Mussolini chegou a pedir para que dissessem ao encarregado de negócios brasileiros em Roma que o Duce tinha memória de elefante e chegaria ao dia em que o Brasil pagaria caro por essa decisão. Afinal, onde e como a Itália fascista realizaria os desejos do seu Duce?⁸

A 28 de janeiro de 1942, o ministro Oswaldo Aranha anunciou o rompimento diplomático do Brasil com as nações do Eixo: Alemanha, Itália e Japão. Esta nova posição política representou uma vitória dos Estados Unidos, pois estava em total sintonia com os acordos bilaterais secretos. Além disso, havia uma nítida preocupação do ministro em acalmar os ânimos dos militares brasileiros, receosos com as consequências desta conjuntura de crise. O chanceler Aranha vislumbrava a “ruptura diplomática”⁹ enquanto um instrumento oficial diferente de “declaração de guerra” e que, portanto, assegurava sim, a permanência da condição de neutralidade do Brasil. Contudo, os embaixadores Curt Prüfer (da Alemanha), Ugo Sola (da Itália) e Itaro Ishii (do Japão) pensavam diferente, para eles, tal ruptura brasileira seria encarada pelos seus chefes de Estado não como um dispositivo legal, mas enquanto um posicionamento diante da guerra. Tanto, que o embaixador japonês Itaro Ishii soube sintetizar o espírito de indignação que tomou conta do seu bloco, “o Brasil se lançou, por sua própria iniciativa, no flagelo da guerra”.¹⁰

Se por um lado as nações do Eixo procuraram pressionar por todos os meios o governo brasileiro. Por outro, a política da boa vizinhança dos Estados Unidos se apresentava como único meio de suprir as principais necessidades de um país agrário-minerador-exportador. Mais do que acordos diplomáticos assumidos, o ministro Oswaldo Aranha trouxe para a esfera

⁵ O embaixador alemão do Brasil no Rio Janeiro, *Curt Max Prüfer*, foi nomeado em junho de 1939 em substituição a Karl Ritter, que fora declarado *persona non grata* no tempo do Estado Novo. Em janeiro de 1942, o Brasil rompeu relações diplomáticas com os países do Eixo — Alemanha, Itália e Japão —, e Prüfer foi obrigado a deixar o posto, retornando a seu país.

⁶ Sede do Ministério Alemão das Relações Exteriores.

⁷ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra**: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. Barueri: Manole, 2003, p. 290.

⁸ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra**: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. Barueri: Manole. 2003, p. 280.

⁹ “A ruptura das relações diplomáticas é (...) a medida de represálias mais usual de que se servem os Estados para protestar contra um agravo recebido por parte de outro Estado. Consiste na retirada do agente diplomático do país com o qual se rompe relações e na entrega dos passaportes ao agente diplomático do outro. Estas medidas são, em geral, simultâneas e importam não só no fechamento das respectivas missões diplomáticas, mas também, na partida de seus funcionários. Em concomitância com essa medida, as potências envolvidas providenciam a escolha de terceira potência para proteger os interesses dos respectivos nacionais.” MELLO, Rubens Ferreira de. **Dicionário de direito internacional público**. Rio de Janeiro, 1962, p. 320.

¹⁰ CAMARGO, Aspásia. **Oswaldo Aranha**: a estrela da revolução. São Paulo: Mandarim, 1996, p. 288.

pública, aquilo que já vinha sendo discutido secretamente nos bastidores do Estado Novo. Quanto mais se vislumbrava o entrelaçamento entre a política do Hemisfério Ocidental e a atmosfera da Guerra do Atlântico, melhor se entendia as crescentes tensões diplomáticas que emergiram no interior da América Latina. Tais considerações atualizavam a tese de Carl von Clausewitz, “a guerra não é somente um ato político, mas um verdadeiro instrumento político, uma continuação das relações políticas, uma realização destas por outros meios”.¹¹ O governo brasileiro estava perfeitamente consciente das responsabilidades que assumia, tendo em vista a delicada situação internacional. Com a ruptura de relações, portanto, intensificou-se a ação do Eixo contra a Marinha Mercante do Brasil em águas do Atlântico Norte.

Vale assinalar que tanto a Alemanha¹² quanto a Itália jamais esperariam por esta ruptura varguista para atacar os navios mercantes brasileiros. Não era um documento oficial do Brasil que ditaria as ações teuto-italico-nipônicas, mas sim, a logística militar do Atlântico Norte e do Mar Mediterrâneo. A título de ilustração, pode se utilizar como exemplo a agressão sofrida pelo navio *Taubaté*, antes do rompimento diplomático. Em 22 de março de 1941, ele singrava as águas beligerantes do Mar Mediterrâneo, do porto do Chipre para o de Alexandria, onde foi “bombardeado e metralhado sucessivas vezes pelos alemães, apesar de içado o pavilhão nacional do mastro de popa”.¹³

As polêmicas da Conferência do Rio de Janeiro só confirmaram aquilo que a espionagem revelou para as autoridades alemãs: o Brasil era uma espécie de protetorado dos Estados Unidos. Enquanto reinava a tensão diplomática no lado de cá da América, no outro extremo, lá pelas nas bordas da América do Norte, a natureza das tensões já era beligerante. Os militares estadunidenses conseguiram aos poucos aprimorar as operações antissubmarino em sua costa leste. Em face desta contraofensiva, tempos depois, a Alemanha se viu obrigada a destinar parte de seus *U-boats* para o Golfo do México, o Mar do Caribe e o Mar das Guianas. Até que avançaram também sobre as áreas mais vulneráveis do Atlântico Sul. Tanto Hitler quanto Mussolini tinha um acerto de contas com as repúblicas americanas assumidamente neutras, mas que alimentavam a indústria bélica dos Aliados. Desde então, os

¹¹ CLAUSEWITZ, Carl von. **Da guerra**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes. 2010, p. 27.

¹² O Almirante Max Justos Guedes, ex-diretor geral do Serviço de Documentação Geral da Marinha do Brasil e do Departamento do Patrimônio Histórico e Cultural – convidou o alemão Kurt Jurgers – então, chefe do Departamento Histórico da Marinha da Alemanha – para uma conferência sobre a atuação dos *U-boats* na costa do Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. Em nenhum momento da sua palestra, negou a responsabilidade da Alemanha. “Ele nos mostrou todos os relatórios, falou sobre os torpedeamentos, apresentou detalhes. Os alemães vieram para o Atlântico Sul porque o Atlântico Norte estava em dificuldades, já que os americanos desenvolveram com rapidez equipamentos antissubmarinos. Decidiram então, atacar os cargueiros na costa brasileira, que abasteciam os aliados com matérias-primas importantes”, afirmou o Almirante Justo Guedes. TORRES, Sérgio. Naufrágio do Araraquara. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 8 de julho de 2007.

¹³ CAMARGO, Aspásia. **Oswaldo Aranha**: a estrela da revolução. São Paulo: Mandarim. 1996, p. 289.

submarinistas alemães e italianos passaram a monitorar a navegação de longo curso das Américas: origem, destino, carga e posição. Os *U-boats* também se aproximaram de várias bordas atlânticas, sem que as marinhas dos países latino-americanos se dessem conta.

Pouco a pouco, uma série de investidas militares começou a atingi-las, e assim, os fenômenos beligerantes passaram a ser registrados cada vez mais próximos à América do Sul. Até o início de maio de 1942, a Marinha Mercante do Brasil perdeu 6 navios¹⁴ com 116 vítimas fatais, em águas do Atlântico Norte¹⁵. Durante a primeira quinzena de agosto retorna uma certa calma. A trégua era aparente e deveria ser interpretada como a preparação da tempestade.¹⁶ Entre 15 a 20 de agosto, desencadearam os mais violentos ataques contra a Marinha Mercante do Brasil. Entre o litoral de Sergipe¹⁷ e o da Bahia¹⁸, o submarino alemão *U-507*¹⁹ atacou em rápida sequência sete embarcações: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal*

¹⁴ Os cinco primeiros navios mercantes do Brasil torpedeados: *Buarque*, *Olinda*, *Cabedelo*, *Arabutan*, *Caiuru* e *Paranaíba*. Convém esclarecer, que o sinistro envolvendo o navio *Cabedelo* ainda é cercado por dúvidas, pois não se tem certeza do seu torpedeamento.

¹⁵ Era o auge da batalha do Atlântico, a *Kriegsmarine* cogitou uma investida devastadora da *Rudeltaktik* (bando de lobos) à costa do Brasil. De acordo com este plano militar, a matilha dos *U-boats* deveria promover um ataque simultâneo aos principais portos brasileiros: Belém, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos. Com base nos relatórios navais, percebeu-se que cada área portuária foi devidamente avaliada. Na execução das atividades militares constava afundar navios, destruir portos e minar as barras de acesso. Contudo, o plano foi abortado por várias razões: 1 – A missão Brasil seria arriscada demais diante das bases estadunidenses; 2 – O alto custo militar-financeiro de deslocar uma missão transoceânica ao largo da América do Sul; 3 – Caso levado a cabo, a repercussão do ataque simultâneo poderia gerar uma imagem negativa para os países neutros da região, onde a Alemanha nazista exercia forte influência política, econômica e militar; 4 – Entre os mandatários do Estado Novo existia uma ala simpatizante do nazifascismo, que poderia sofrer represálias do grupo pró-aliados e dificultar o acesso às informações privilegiadas; 5 – A missão Brasil foi reavaliada, sendo aplicada mais tarde, de forma devastadora.

¹⁶ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial**. Barueri: Manole. 2003, p. 295.

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

¹⁸ Ao longo da Segunda Guerra Mundial, costa da Bahia teve uma importância crescente no cenário beligerante do Brasil. Após a ação do *U-507*, em agosto de 1942, a cidade de Salvador passou a receber investimentos federais no tocante à segurança costeira e ganhou uma atenção especial das Forças Armadas do Brasil e dos militares estadunidenses. Tão importante quanto Rio Grande do Norte e Pernambuco no esforço de guerra antissubmarino, a contribuição da Bahia precisa ser reconhecida e mais pesquisada pelos historiadores. Com uma extensão litorânea de 932 km, ocupando um percentual de 12,4% da costa do Brasil, o maior entre os estados brasileiros, vários acontecimentos militares foram registrados ali. Do sertão ao litoral, do oceano Atlântico ao Rio São Francisco, do alistamento militar à obtenção de minérios, da modernização de quartéis em Salvador à abertura de pistas de pouso no interior, o esforço de guerra dos baianos envolveu diferentes frentes na sua mobilização total.

¹⁹ Afinal, quantos submarinos alemães atuaram na costa de Sergipe e da Bahia, naquele mês de agosto de 1942? Não há consenso tanto na revisão literária quanto na pesquisa documental. Enquanto a maioria dos livros

Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren. Diante desta avassaladora “blitzkrieg naval”, a entrada do Brasil no conflito não decorreu do princípio da “solidariedade continental” aos Estados Unidos, mas sim, em “revide pela agressão sofrida” com os inomináveis torpedeamentos de agosto de 1942.

O ataque sequenciado do *U-507* deixou o Brasil com apenas uma linha de ação possível: a beligerância²⁰. Para Plínio Pitaluga, somente quando o país passou a sofrer consequências físicas no seu comércio exterior e na sua navegação de longo curso, somadas às ameaças de ações militares advindas da África, limitadas que fossem, contra o nordeste, parece o Brasil que acordou. “Despertou-o a agressão dos submarinos alemães e italianos – trinta e um navios mercantes torpedeados com cerca de mil mortos – em águas do nosso litoral, ou mais distantes, do Mediterrâneo e do Atlântico Norte”²¹. Ainda na visão de Pitaluga, a neutralidade não fora suficiente para evitar a tragédia que foi o torpedeamento de cinco navios, sucessivamente atingidos, em agosto de 1942, às vistas dos nossos pescadores de Sergipe e da Bahia, com enormes perdas de vida. Teria o Brasil, portanto, de organizar a sua força.

Por mais que a Marinha brasileira percebesse que os seus domínios marítimos foram violados de forma ultrajante, ela jamais daria conta sozinha de salvaguardar uma área costeira vastíssima. Além disso, dentre as instituições militares do país, quem também se sentiu atingida pelos torpedeamentos navais foi o Exército Brasileiro. A bordo do *Baependi* e do *Itagiba* seguiam o 7º GADo - Grupo de Artilharia de Dorso. Soldados e seus familiares acabaram surpreendidos na investida fulminante do *U-boat*. As agressões navais representaram em seu conjunto uma humilhação para o país. Entende-se aqui por humilhação uma situação particular na qual se opõe, em uma relação de força desigual, um sujeito (o submarino alemão) que despeja variados golpes sobre as suas vítimas (os navios a vapor e o veleiro *Jacira*). Como já foi dito, a Marinha Mercante do Brasil sofreu sucessivas baixas naquele ano de 1942, contudo, a novidade dessa investida, foi a aura de humilhação que encobriu o Exército. Ser humilhado no sentido de “ser atacado” em sua inferioridade, “ferido”

aponta a autoria a apenas um, o *U-507*. Outros livros indicam para uma maciça campanha de submarinos. Na memória de Karl Döenitz consta a indicação de dez *U-boats* se movimentando na costa brasileira. Entre os depoimentos dos naufragos, o militar Osvaldo Ferreira Ariosa, sobrevivente do *Baependi*, afirmou, “que no dia dezessete mais ou menos às cinco horas um submarino perto da costa de Sergipe, que na taboa aonde vinha garrado mais sete homens também estavam agarrados, mas que depois foram enlouquecendo, jogando-se na água; que na noite do ataque viu próximo do navio cerca de duzentos metros dois submarinos.” Inquirição sumária. Depoimento do militar Osvaldo Ferreira Ariosa sobre o naufrágio do *Baependi*. Hospital de Cirurgia, Aracaju, 19 de agosto de 1942. IPM – Inquérito Policial Militar.

²⁰ McCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1995.

²¹ PITALUGA, *apud* OLIVEIRA, Dennison de. **Extermine o inimigo: blindados brasileiros na Segunda Guerra Mundial**. Curitiba: Juruá, 2015, p. 35.

em seu orgulho, “desvalorizado” diante de seus cidadãos e perante outras nações. Nestas circunstâncias, esclarece Pierre Ansart, o humilhado se vê e se sente diminuído, espoliado de sua autonomia, na impossibilidade de elaborar uma resposta, atingido em seu orgulho e identidade, dilacerado entre a imagem que faz de si e a imagem desvalorizada ou difamante que os outros lhe infligem.²²

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

O *Baependi* levou para o fundo do mar 250 homens e sete oficiais do Sétimo Grupo de Artilharia, junto com duas baterias de canhões e outros equipamentos. Um outro navio transportava fiéis a um Congresso Eucarístico em São Paulo. O Brasil se contorcia em repulsa. Em todo o país, o povo se fez às ruas buscando vingança em qualquer coisa ou pessoa de origem ou simpatia alemã. Em Salvador, turbas apedrejavam instalações alemãs e italianas. Multidões em Recife atacaram trinta firmas pró-Eixo e, sem serem obstados pela polícia, arrancaram letreiro de metal para a campanha de sucata da Marinha brasileira. Em Porto Alegre, o cônsul norte-americano informou que em toda parte os brasileiros estavam depredando lojas. A polícia foi importante para controlar multidões em Fortaleza, quando saqueavam e incendiavam lojas de propriedade do Eixo. Vitória, Manaus, Belém, Belo Horizonte – por toda parte no Brasil, a reação foi a mesma. Finalmente, os estudantes deram voz ao pensamento de todos: em São Paulo e no Rio de Janeiro exigiram a guerra.²³

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

Tal posição beligerante configurou a abertura de uma nova frente de batalha dentro do teatro de operações americano e integrou, de vez, a costa do Brasil à Guerra do Atlântico. Esta batalha naval, em águas territoriais, envolveu de um lado, os Estados Unidos e o Brasil; e de

²²ANSART, Pierre. As humilhações políticas. In: MARSON, Izabel; NAXARA, Márcia. (org.). **Sobre humilhação: sentimentos, gestos, palavras.** Uberlândia: EDUFU. 2005, p. 15.

²³McCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos.** Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1995, p. 230.

outro, a Alemanha e Itália. Além disso, a Guiana Francesa²⁴, ao norte, e a Argentina²⁵, no extremo sul, inspiravam suspeitas. O clima de insegurança era tanto, que as Forças Armadas do Brasil acreditaram na possibilidade de invasão ao Saliente Nordeste pelas tropas alemãs ou italianas vindas da África, e por isso, dividiram o território nacional em áreas militares (T.O. - Teatro de Operações) e espalharam tropas do Exército ao longo das praias, estuários, baías e ilhas.

Importa daqui por diante entender de que maneira os sergipanos e os baianos interpretaram os ataques dos submarinos alemães e italianos em suas águas territoriais. Norteados por este objetivo, percebeu-se que os relatos dramáticos dos sobreviventes e a posse dos salvados de guerra revelaram situações dramáticas e ajudaram a criar histórias e memórias. A guerra travada no mar tem suas singularidades, mas ainda há muitos embates sem história e vítimas sem nome. Por isso, Stéphane Audoin-Rouzeau alerta que as batalhas precisam voltar a serem objetos de história, “com os homens que neles se enfrentam, com os sofrimentos que neles suportam, com as mentalidades daqueles que tentam sobreviver e, para tudo dizer, com os imensos desafios que neles se cristalizam”.²⁶

Após a passagem do *U-507*, a Guerra do Atlântico passou a ter um valor significativo para a sociedade brasileira. Desconsiderar as histórias e memórias das suas populações litorâneas²⁷ sobre os acontecimentos navais significa renunciar a um vetor essencial de compreensão histórica da Segunda Guerra Mundial na orla da América do Sul. Afinal de contas, as origens da agressividade desta época foram antropológicas ou sociológicas? Militares ou sociais? Políticas ou diplomáticas? De que maneira as ações dos *U-boats* ajudaram a criar um “*front* interno” no Brasil? Enfim, como a análise de uma batalha ajuda a

²⁴ A costa da Guiana Francesa era considerada uma área suspeita ou um centro de atividade naval alemã na América do Sul. Em princípios de novembro de 1942, um piloto da *Pan-American Airways* informou ter avistado seis submarinos subindo o Rio Mana, na Guiana Francesa. Quando um dos vapores brasileiros foi afundado ao largo da costa, as autoridades francesas ali, suspeitamente, recusaram-se a acolher os sobreviventes. McCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1995, p. 273.

²⁵ Os submarinos alemães já se movimentavam em águas costeiras argentinas antes de o Brasil declarar guerra ao Eixo. Suspeitava-se até que os navios mercantes da Argentina ajudavam no abastecimento dos *U-boats*. De Montevidéu, Góes Monteiro pressionava pela criação de bases de operações nos estados sulinos e em Mato Grosso. Não julgava que a Argentina atacasse, mas seria prudente tomar precauções. Góes também se preocupava com o futuro do Brasil, caso a Inglaterra continuasse a prestar apoio econômico à Argentina e os EUA deixassem de ajudar o Brasil a se desenvolver, de maneira a “assegurar a nossa primazia militar no Continente.” McCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército. 1995, p. 254-255.

²⁶ AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane. **As grandes batalhas da história**. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009, p. 5.

²⁷ Ao longo da costa de Sergipe, e da Bahia, os brasileiros desenvolveram historicamente diferentes: 1 - níveis de organização social; 2 - visões de mundo; 3 - atividades econômicas produtivas. Eram vilas de pescadores, povoados, cidades e capitais estaduais aqui reunidas em torno da expressão geográfica “populações litorâneas.” A passagem do *U-507* criou uma sensação de anormalidade entre os sergipanos e os baianos, que estavam no olho do furacão. Em busca destas histórias e memórias dramáticas, desenvolveu-se esta pesquisa.

perceber amplas realidades histórico-sociais? A resposta a estas questões complexas foi obtida por meio de reflexões teórico-metodológicas dos dados coletados. Stéphane Audoin-Rouzeau, por exemplo, argumentou com uma lucidez extrema que os historiadores precisam retomar a batalha enquanto objeto de estudo, por que:

Toda batalha é um prisma. Ela reflete muitas coisas invisíveis de modo diverso. Através dela, são sociedades inteiras que se oferecem ao nosso olhar, por pouco que se queira realmente se olhar de perto. Nesse paroxismo de violência, com efeito tudo é posto a nu. A começar pelos homens, em seu corpo, suas representações, sua imaginação, seus medos, seus fervores, suas crenças, seus ódios também. Os combatentes não são, de resto, os únicos que podem ser percebidos na batalha: nos bastidores desta, são percebidas sociedades inteiras, com todas as suas possibilidades técnicas, demográficas, econômicas e mesmo seu ‘querer viver juntas’ às vezes. Encontra-se nela o poder político, cuja legitimidade se enraíza muitas vezes profundamente no papel desempenhado por seus representantes no campo de batalha. De fato, a batalha é também encenação do político, ela torna visível o que usualmente não o é: o poder de certos homens sobre outros homens e, em particular, o poder de leva-los a matar-se no combate, num desencadeamento de extrema violência. Uma violência – e nisso precisamente reside todo o problema – muitas vezes amplamente consentida, conduzida por todos os humildes combatentes encarregados de leva-lo a efeito.²⁸

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

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

Com a estratégia, a tática, com o sentido que se atribui à batalha, com o resultado que se espera, com as motivações que permitem aos homens matar seus semelhantes e suportar o terror do enfrentamento, toca-se outra coisa ainda, outra coisa mais

²⁸ AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane. **As grandes batalhas da história**. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009, p. 5.

essencial talvez, a “cultura”. O historiador britânico John Keegan, que penetrou mais afundo que qualquer outro sem dúvida em direção desse imenso continente que a guerra é, primeiramente e acima de tudo, um ato cultural. Não ocorre o mesmo com a batalha? Na verdade, o que se passa num campo de batalha é estritamente determinado, em última instância, pela “cultura” daqueles que combatem como aqueles que os comandam ou, se assim se preferir, por seu sistema de representação. A cada cultura seu modelo de guerra. A cada cultura, seu modelo de batalha...²⁹

Além de desenvolver o seu modelo de batalha, as culturas também precisavam se adaptar ao desconhecido, seguir normas militares e gerar as suas interpretações sociais para as ameaças circundantes. A maioria da população brasileira era analfabeta e não entendia o aparato tecnológico que fazia com que os submarinos alemães ou italianos pudessem agir debaixo d’água. Estas embarcações militares eram vistas pelos nordestinos como se fossem a representação dos demônios ou de espíritos malignos. Nas publicações dos estadunidenses para a América Latina, era costume perceber reportagens afirmando que Satã se encarnou em Adolf Hitler, e este espalhou a guerra, o caos e os salvados às praias tropicais. Mais do que política do dólar ou conflitos diplomáticos, a América Latina foi disputada por um discurso cristão ora protestante dos estadunidenses, ora católico dos italianos.

A Segunda Guerra Mundial reverberou de diferentes maneiras dentro da América Latina. O mundo dos malafogados, por exemplo, na perspectiva dos litorâneos, representou a marca mais significativa da passagem dos *U-boats* pela costa do Brasil. Ao trazer à arena da história social os objetos salvados e sujeitos naufragados, o historiador se depara com o processo de abrasileiramento da Segunda Guerra Mundial. Diante do esmaecer da história total, enfim da perspectiva globalizante, Michel de Certeau convida o historiador a vir para as “margens” e assumir uma nova posição. Ele não é mais um homem capaz de construir um império ou de dominar temáticas abrangentes. Nem visa mais o paraíso de uma história global. Ele chega a circular em torno das racionalizações conquistadas e trabalha nas margens. Sob esse aspecto, o historiador se torna um erradio.³⁰

Nesse contexto – o de ser erradio – faz desta pesquisa um convite à reflexão micro-histórica, que penetra nos arquivos, ouve depoimentos, escarafunche vestígios da cultura material ou simbólica, decifra impressos ou audiovisuais em busca das experiências coletivas dos anos de 1940. Enfim, nutre um olhar escalar do micro ao macro, mas sempre sensível aos detalhes. Esse tipo de abordagem enriquece a análise social tornando suas variáveis mais móveis, numerosas e complexas. Com efeito, o campo de atuação do historiador se ampliou

²⁹ AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane. **As grandes batalhas da história**. São Paulo: Larousse do Brasil, 2009, p. 5.

³⁰ CERTEAU, *apud* BOUTIER, Jean; JÚLIA, Dominique. **Passados recompostos: campos e canteiros da História**. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1998, p. 28.

porque as áreas marginais ganharam uma centralidade. Ao por nexos entre o “mundo atlântico em guerra” e a “realidade social dos litorâneos”, subtraiu-se deles diálogos, respostas, conflitos, estranhamentos, interseções, medos, barbárie, relações de poder, etc. Por isso, o desenvolvimento de uma abordagem micro-histórica ajudou a vislumbrar a praia enquanto uma porta de entrada para se resgatar o universal e a propor, como linha de frente a atacar, exatamente o resgate desta articulação entre o todo e a parte, o oceano e a praia, o militar e o social, o navio e os salvados. Entendeu-se aqui como “salvados”, tudo aquilo que escapou dos torpedeamentos navais, veio à tona, flutuou e alimentou a prática dos malafogados.

O mundo naval insistia em destruir-se, então, estudar os seus restos foi um caminho metodológico profícuo, porque as informações militares corriam em sigilo absoluto por questão de segurança nacional. Foi por intermédio de pequenos nada, que se construiu uma memória social dos objetos de guerra. Assim, para se compreender a “prática dos malafogados”, desenvolveu-se uma investigação histórica caracterizada pela análise dos objetos “no lugar de origem”, ou seja, próxima dos fenômenos navais, em especial, aos circunscritos na costa de Sergipe: navios encalhados ou torpedeados, naufrágios acidentais ou gerados por causas naturais (mar agitado, tempestades, etc.). Além disso, os objetos provenientes desses fenômenos ajudaram na reconstituição de realidades micro históricas ligadas, por sua vez, às dúvidas crescentes sobre determinados processos macro históricos. Em outras palavras, trocas socioculturais se estabeleceram entre o menor estado brasileiro, Sergipe, e o maior evento beligerante da história, a Segunda Guerra Mundial. O fio condutor desta troca é um “nome” um tanto exótico, malafogados, mas que se revelou aqui uma bússola preciosa.

Ao escrever o livro *A micro história e outros ensaios*, o historiador italiano Carlo Ginzburg apresentou uma seção intitulada, “O nome e o como”, onde demonstra a estratégia metodológica para se utilizar o “nome” com o intuito de se abrir um novo campo de pesquisa. Malafogados, uma palavra singela – e fugidia em mar, terra e memória - teve o poder de reconstituir o entrelaçamento de diversos conflitos, representações e tramas. Carlo Ginzburg ainda esclarece, “as linhas que convergem para o nome e o que dele partem, compondo uma espécie de teia de malha fina, dão ao observador a imagem gráfica do tecido social em que o indivíduo está inserido”.³¹

A arte de transformar sobras de um nome em documentos significa agregar valor científico às coisas e, também, captar a aura de barbárie. Pedacos da história dramática dos viajantes oceânicos, os malafogados ajudaram a ativar a memória dos mais velhos sobre os

³¹ GINZBURG, Carlo. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa, Difel. 1991, p. 173.

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

A minha mãe comprava porque os caixotes eram abertos na praia de Formosa, aqui perto, ali onde hoje é o Iate. E o pessoal comprava: tecidos, rendas, talhares, o que tinha vontade. Aí os estudantes depois botaram o apelido de “tchibum malafogados”! Quem usasse o produto aí já sabia que tinha sido do naufrágio. Aí uns usavam, outros tinham vergonha. Depois começaram a usar de novo. As pessoas compravam porque era barato, os pescadores vendiam por qualquer prelo. E todo mundo queria ter uma recordação.³²

A lembrança dos malafogados comercializados promove uma abertura para a interioridade das casas aracajuanas, onde se vislumbrava: as brincadeiras estudantis, o constrangimento das pessoas, os usos cotidianos das mercadorias, o valor negociável com os pescadores e o poder de recordação. Certamente, pensar a Guerra do Atlântico na costa do Brasil a partir de rastros e restos parece ser uma provocação ou até loucura, mas não é. Significou desenvolver uma atitude científica diante do que seria marginalizado ou esquecido. Por isso, a História Social tem muito a contribuir para as investigações pautadas na perspectiva militar, porque ajuda a descortinar os eventos bélicos que não se vê e a compreender a experiência das vítimas ignoradas. Em suma, a guerra não é uma exclusividade dos quartéis, é uma aberração histórica da humanidade pautada no âmbito político, mas que sempre reverbera sobre os civis. No irromper da guerra europeia, o olhar de Jean-Paul Sartre sobre a realidade francesa evidencia a militarização do mundo dos civis: “não vi a guerra e ela parece imperceptível: apesar disso, vi o mundo da guerra. É simplesmente o mundo militarizado. As coisas mudam de sentido”.³³

Aliar memória e cultura material foi, então, o caminho singrado nas águas nordestinas para se entender a gênese de malafogados. O historiador Ulpiano Bezerra de Meneses esclarece que os objetos estão permanentemente sujeitos a transformações de toda espécie, em particular de morfologia, função e sentido, isolada, alternada ou cumulativa. Isto é, os objetos materiais têm uma trajetória, uma biografia. Se as observações acima expostas continuarem válidas, para traçar e explicar as biografias dos objetos é necessário examiná-los em situação,

³² GUERRA submarina na costa sergipana. **Programa Terra Serigy**. Aracaju. TV Sergipe/Rede Globo. Aracaju, 2010.

³³ SARTRE, Jean-Paul. **Diário de uma guerra estranha**: setembro de 1939-março de 1940. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira. 2005, p. 18-19.

nas diversas modalidades e efeitos das apropriações de que foram parte. Não se trata de recompor, portanto, um cenário material, mas de entender os artefatos na interação social.³⁴

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

Se as fontes silenciam e/ou distorcem sistematicamente a realidade social das classes subalternas, um documento que, seja realmente excepcional (e, portanto, estatisticamente são frequentes) pode ser muito mais revelador do que mil documentos estereotipados. Os casos marginais, como notou Kuhn, põem em causa o velho paradigma, e por isso mesmo ajudam a fundar um novo, mais articulado e mais rico. Quer dizer, funcionam como espias ou indícios de uma realidade oculta que a documentação, de um modo geral, não deixa transparecer. Partindo de experiências diversificadas e trabalhando em temas diversificados, os dois autores deste escrito são unânimes em reconhecer a importância decisiva daqueles traços, aquelas espias, aqueles erros que perturbam, desordenando-a, a superfície da documentação. Para além dela é possível atingir aquele nível mais profundo, invisível, que é constituído pelas regras do jogo, “a história que os homens não sabem que fazem”. Reconhecer-se-á neste ponto o eco da lição, diferente e conjugada, de Marx e Freud.³⁵

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

³⁴MENESES, Ulpiano T. Bezerra de. Memória e cultura material: documentos pessoais no espaço público. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, 1998, p. 92.

³⁵GINZBURG, Carlo. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa, Difel. 1991, p. 177.

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

O leitor mais tosco só será capaz da primeira leitura, um leitor mais prevenido chegará à segunda, enquanto a terceira só será acessível aos leitores cuja perfeição espiritual saberá descobrir o sentido escondido sob o véu das palavras. O símbolo é, a alegoria significa; o primeiro faz fundir-se significante e significado, a segunda os separa. Enquanto o símbolo aponta para a eternidade, a alegoria ressalta a impossibilidade de um sentido eterno e a necessidade de perseverar na temporalidade e na historicidade para construir significações transitórias. Não há mais sujeito soberano num mundo onde as leis do mercado regem a vida de cada um.³⁶

Ao retirar o véu da palavra malafogado e avaliar os seus significados, foi possível simbolicamente transpor a Segunda Guerra Mundial para vários cenários tropicais do Brasil. Colocar os objetos salvados em evidência significa desenvolver um novo campo de investigação dentro da história contemporânea do Brasil, que destaca a relação entre “os acontecimentos militares” e “a sociedade sergipana e baiana”. A chegada dos salvados de guerra representou também o prolongamento da atmosfera de beligerância. Os relatos dramáticos dos naufragos fizeram com que homens, mulheres e crianças embarcassem nas histórias sobre os torpedamentos navais e, talvez por isso, sentissem envolvidos por elas, criando assim, uma situação de anormalidade.

Para se perceber a amplitude dos acontecimentos militares foi preciso também analisar as partes isoladamente (cada navio torpedeado e seu entorno geográfico) para depois relacioná-las ao todo (a Guerra do Atlântico). Somente assim, tornou-se possível associar a ação beligerante do *U-507* com as áreas costeiras de risco dentro do mar territorial do Brasil: município de Estância, SE (*Baependi* e *Aníbal Benévolo*) e cidade de Aracaju, SE (*Araraquara*); em águas baianas: povoado de Morro de São Paulo (*Itagiba* e *Arará*), largo Itacaré (*Jacira*) e litoral de Salvador (*Hammaren*). Estes acontecimentos militares em seu conjunto permitiram vislumbrar um arco de agressões navais que tinha como centro a “Baía de Todos os Santos”. Ao mapear o itinerário beligerante do *U-507*, pode-se inferir que os

³⁶ SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. **Walter Benjamin**: rastro, aura e história. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012.

submarinistas alemães atuaram no raio de influência do Porto de Salvador, em outras palavras, a Bahia era o alvo da logística militar nazista.³⁷

No período compreendido entre 1942 a 1945, aviões e navios de guerra cumpriram várias missões militares na costa do Brasil. Como seria impossível estudar todas elas dentro de uma extensão oceânica vastíssima, preferiu-se então, estabelecer um recorte, que teve como baliza inicial, a foz do Rio São Francisco, e a final, a região de Abrolhos. Uma área litorânea, que corresponde aos estados de Sergipe e Bahia. Esta escolha se justifica porque ambos: 1 – estavam sob a responsabilidade do Comando Naval Leste, chefiado pelo Contra-Almirante Alberto Lemos Bastos, secundado por um capitão-de-mar-e-guerra e completado por muitos oficiais superiores. Tornou-se um dos comandos mais atuantes na campanha antissubmarino. A sua força começava pelo encouraçado *Minas Gerais* que, com seu poderoso armamento, fazia a defesa da Baía de Todos os Santos e do porto soteropolitano. A Capitania dos Portos de Sergipe sob o comando Capitão de Corveta, Gentil Homem de Menezes, também teve um papel de destaque no esforço de guerra naval; 2 – integravam o espaço de cobertura da Base Aérea de Salvador, com pilotos brasileiros recém-ingressos dos Estados Unidos. Aviões de guerra também decolavam da base estadunidense de Aratu; 3 – eram áreas jurisdicionais da VI Região Militar do Exército, que se incumbiu de montar uma ampla vigilância costeira, monitorar os estrangeiros eixistas e contribuir para a formação da Força Expedicionária Brasileira (FEB); 4 – registraram em suas águas territoriais o maior número de torpedeamentos navais; 5 – testemunharam a chegada de naufragos mortos, sobreviventes traumatizados e salvados de guerra; 6 – passaram a conviver no cotidiano urbano com os militares estadunidenses; 7 – tinham um intenso comércio fluvial- marítimo e uma rede de pequenos atracadouros costeiros (Ilhéus, Caravelas, Itacaré, Valença, Crasto, Areia, Aracaju, Propriá e Penedo) dependentes do Porto de Salvador; 8 – encontraram na aquovia do Rio São Francisco uma rota naval de fuga do litoral; 9 – recrutaram civis para o esforço de guerra, sobretudo, pescadores, saveiristas, canoieiros e pilotos do Aeroclube de Sergipe; 10 – detinham tecnologia

³⁷ O porto da Bahia constava em relatórios navais, cartografias costeiras, fotografias aéreas, plano de ataque e livros históricos da Alemanha nazista. Além de células de espionagem alemã atuantes em várias cidades brasileiras, inclusive Salvador. Ver as seguintes investigações históricas: SANTAYANA, Mauro; BALTAR, Tarcísio. Assim foi iniciada uma guerra. **Jornal do Brasil**. 1971; HILTON, Stanley E. **Suástica sobre o Brasil** – a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1977; GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. **História Naval Brasileira**. v. Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985; SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra**: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. Barueri: Manole, 2003; DIETRICH, Ana Maria. **Nazismo tropical? Partido Nazista no Brasil**. 2007. Tese (Doutoramento em História Social em História Social) – FFLCH/USP, São Paulo: USP. RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil**: da proximidade ao rompimento (1937-1942). 2009. Tese (Doutorado)- PUCRS, Porto Alegre, 2009, p. 228; PEREIRA, Durval Lourenço. **Operação Brasil**: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Contexto. 2015.

antissubmarino oportunizada pelos norte-americanos; 11 – perseguiram os estrangeiros taxados de “eixistas” e os brasileiros adeptos do “quinta-colunismo”; 12 – suspeitavam da força da espionagem nazista diante da ocorrência de vários sinistros. Cada um desses pontos merecem desdobramentos reflexivos mais aprofundados por parte dos historiadores brasileiros. Evidentemente havia, por um lado, divergências entre as realidades sergipanas e baianas. E por outro, convergências em relação às experiências vividas no tempo da Segunda Guerra Mundial. Do período colonial à contemporaneidade, é difícil compreender a história de Sergipe sem perceber a influência marcante da Bahia, especialmente no tocante às questões político-econômicas, às instituições militares e à participação de ambos em acontecimentos navais na costa atlântica. Sergipe conquistou a sua emancipação no século XIX, mas a realidade é que a Bahia nunca saiu de si.

O marco temporal teve como início o ano de 1942, quando os *U-boats* passaram a atuar na costa do Brasil. Os ataques navais sequenciados na costa do Brasil chamou a atenção das principais nações beligerantes da época, que enviaram notas de solidariedade ao presidente Getúlio Vargas e ao povo brasileiro. Outros países da América do Sul ficaram apreensivos com desembocar da guerra no continente. Contudo, as ações aeronavais dos norte-americanos e dos brasileiros fizeram com que os *U-boats* se afastassem do saliente e procurassem áreas mais tranquilas para caçar, como ao largo do sudeste-sul do Brasil³⁸. O terror dos submarinos alemães persistiu nas águas brasileiras mesmo após a rendição da Alemanha em 1945, quando estas embarcações de guerra levavam a bordo grupos de nazistas em fuga para a Argentina. Diferente da versão acidental revelada pela marinha, pesquisadores argentinos defendem que *U-977* afundou o cruzador *Bahia*.³⁹

A Guerra do Atlântico na América do Sul é um campo de pesquisa novo e vastíssimo, que requer a contribuição investigativa de argutos intelectuais civis e militares. Ambos já vêm contribuindo para a renovação dos estudos contemporâneos. Obviamente a Guerra do Atlântico envolveu diretamente embarcações civis, aviões e navios de guerra, com certo

³⁸ À medida que a Aviação de Patrulha aumentava sua eficiência no Nordeste, os submarinos alemães iam descendo para o Sul e essa movimentação vinha sendo acompanhada pela escuta radiogoniométrica. Desde meados de junho, a escuta vinha registrando aumento da atividade submarina ao largo do Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná e Santa Catarina. Isto fez com que a proteção aos comboios fosse estendida mais para o Sul. CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra**: Recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 158.

³⁹ “Em vários sentidos, a persistência do ocultamento do motivo pelo qual o *Bahia* foi posto a pique é ainda mais surpreendente que o ocultamento das circunstâncias que cercaram o desaparecimento de Adolf Hitler. Porque parece mais simples descerrar o véu no caso do naufrágio. E se será muito difícil e talvez impossível obter alguma certeza sobre onde e como morreu Hitler, pudemos reconstituir com suficientes detalhes a última operação secreta do Terceiro Reich, pensada para que o destronado Führer encontrasse refúgio na vasta e pouco povoada Patagônia.” SALINAS, Juan; NÁPOLI, Carlos De. **Ultramar Sul**. A última operação secreta do Terceiro Reich – A fuga de dirigentes nazistas para a Argentina e o afundamento do Cruzador Bahia. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

destaque para o submarino. Contudo, para se compreender a história destas naves militares enquanto ainda estavam “em plena ativa”, foi preciso estudar a documentação produzida por homens e mulheres em terra. Se o historiador quiser perceber como a guerra dos *U-boats* reverberou interior da sociedade brasileira, ele deve se deslocar à praia e vê-la através dos seus contemporâneos enquanto um lugar de memórias dramáticas.

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

Mais do que juntar mundos paralelos ou aparentemente opostos, aliar informações dos documentos da história naval à percepção dos litorâneos, tornou-se uma estratégia metodológica riquíssima. As fontes orais ajudaram a perceber como a guerra naval marcou a memória coletiva dos brasileiros. José Martins Ribeiro Nunes⁴⁰ foi um prático aracajuano e suas exímias habilidades náuticas fizeram-no ganhar o apelido de “Zé Peixe”. Em 07 de abril de 2004, numa entrevista realizada em sua casa, defronte ao estuário do Rio Sergipe, ele se recordou: “o Brasil não tinha entrado em guerra. Esses navios, *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo* foram torpedeados. Aí Getúlio Vargas declarou guerra daí por diante. Torpedearam os navios brasileiros em águas brasileiras. Dentro da nossa casa!”⁴¹

Para perceber como a atmosfera beligerante se expandiu ferozmente do “mar” para dentro das “casas dos sergipanos e baianos”, foi preciso analisar uma tipologia variada de fontes históricas⁴², empreender uma ampla revisão literária, reunir os principais acontecimentos militares na costa⁴³ e também entender a dinâmica das correntes marítimas⁴⁴

⁴⁰José Martins Ribeiro Nunes, mais conhecido como Zé Peixe, nasceu na cidade de Aracaju, em 05 de janeiro de 1927. Ele era adolescente no tempo dos torpedeamentos e suas memórias são privilegiadas, pois sua casa se localizava próximo à Capitania dos Portos de Sergipe. Além disso, ele testemunhou as operações antissubmarinas na cidade, os ensaios antiaéreos, o movimento estudantil e a perseguição aos estrangeiros. Depois da guerra, Zé Peixe se torna prático, um dos mais conhecidos na Marinha do Brasil.

⁴¹ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

⁴²Cartas, cartazes, decretos, fotografias, jornais, inquéritos, mapas, objetos, processos, protestos marítimos, relatórios, revistas, dentre outros.

⁴³Entende-se aqui por “acontecimento” tanto os fenômenos militares do mundo naval quanto tudo aquilo que chegou às praias do Brasil.

⁴⁴A Corrente Marítima do Brasil e outras dinâmicas das águas (estuarinas e da baía) interferiram na condução dos salvados de guerra até as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia.

no Atlântico Sul. Tudo isso ajudou-nos a vislumbrar como alguns símbolos da guerra naval foram arrastados até as praias nordestinas, estando ao alcance das mãos e dos olhos assustados dos litorâneos. Por conseguinte, os esquemas de apropriação tanto dos objetos salvados quanto dos relatos dramáticos dos naufragos permitiram aos brasileiros construir uma memória mais tropical da guerra submarina.

A história da Segunda Guerra Mundial pode ser compreendida na costa do Brasil através de diferentes perspectivas: militar, política, diplomática, econômica, social e cultural. Se por um lado a documentação oficial do Estado Novo retratou o crescente envolvimento do Brasil na guerra em três fases: “neutralidade”⁴⁵ (1939-1941), “rompimento das relações diplomáticas”⁴⁶ (janeiro a agosto de 1942) e “Estado de Guerra”⁴⁷ (1942-1945). Por outro, a

⁴⁵ Na *fase da neutralidade* - todo o esforço militar, tendo em conta o período de sombrias perspectivas que já se vislumbravam nos horizontes internacionais, convergiu para a realização de três aspirações basilares do Exército, possíveis de serem concretizadas no ambiente sadio e fecundo que o Estado Novo proporcionara ao país: a) fortalecimento geral da disciplina, da hierarquia e o preparo técnico-profissional do Exército; b) realização, intensa e ampla, de um programa de construções militares; c) decisiva atuação em prol da aquisição de armamento e da fabricação de munições e equipamento para o Exército. Destas aspirações só não logrou plena solução a última, prejudicada pelas próprias contingências da luta na Europa, onde se processava a fabricação do material constante do plano de rearmamento do Exército, aprovado por Vossa Excelência.” Rompimento de relações. In: BRASIL. **Relatório das principais atividades do Ministério da Guerra durante o ano de 1943**. Documento Secreto. Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1944.

⁴⁶ Na fase do *rompimento de relações com os países do Eixo* - decorrente do estrito cumprimento, pelo Brasil, dos compromissos internacionais assumidos na Conferência Pan-Americana de Havana e confirmados na do Rio de Janeiro, sem que se reelegessem os objetivos anteriores, urgia, em face da nossa situação, promover-se: a) a ampliação gradual do Exército; b) a organização e o equipamento bélicos dos novos setores militares do Nordeste e Norte, transmutados em regiões vitais de nossa defesa; c) o desdobramento de nossa até então embrionária defesa de costa; d) a retomada, sobre novas bases, do problema das aquisições do material bélico de toda a ordem, de que carecíamos e sem o qual perduraria o Exército ineficiente e fraco. Fase difícil, plena de obstáculos de toda ordem para o administrador, conhece Vossa Excelência, o que de esforço e silenciosa tenacidade exigiu para logramos pôr em equação tais problemas e dar-lhes soluções rápidas e objetivas, equipando o Exército para arrostar a possibilidade, no momento, muito real, de um ataque inopinado ao Nordeste.

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

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

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

⁴⁷ Com a *declaração do Estado de Guerra* – Decreto N. 10.358, de 31 de agosto de 1942 – iniciou-se esta Fase decisiva, atingindo o país numa inopinada situação de beligerância, que imperativamente se lhe impunha como lógica decorrência da brutalidade dos acontecimentos.

Se até então grandes haviam sido as dificuldades antepostas à Administração da Guerra, centuplicadas se apresentaram com a nova situação, absorvendo todas nossas atividades, para tudo atender e tudo promover, sanar ou remediar, dentro de prazos curtos, recursos limitados e no atropelo de uma transformação brusca para

atmosfera beligerante para os litorâneos começou a se tornar mais significativa a partir do que chegou às praias sergipanas e baianas. Graças ao jogo de escalas de análises, um evento militar (o ataque de submarino) acabava por gerar vários micro-acontecimentos na praia (a chegada de sobreviventes desesperados, a militarização da costa e a prática recolher os salvados e os despojos à beira-mar). Salvelina Santos de Moraes⁴⁸ foi entrevistada em 1º de julho de 2014, em sua residência, no bairro Santo Antônio, na cidade de Aracaju. No tempo da guerra, ela residia ao lado do antigo farol e próximo à praia de Atalaia. Recordou-se, com emoção, o drama vivido pelos naufragos. As imagens dos mortos e dos sepultamentos naqueles dias pavorosos ainda não saíram das suas lembranças. Conforme as suas palavras, eis o que ela não consegue esquecer:

O pessoal morto. O pessoal morto inchava muito. Eles ficavam muito inchado. A língua vinha pra fora. Ficava assim bem grossa e azulada do lado de fora, sabe? Aí era homem, mulher, criança, tudo chegava inchado e a Capitania dos Portos [de Sergipe] botou uma caminhonete que para pegar aquele povo todo. Aí nesse cemitério dos Cambuí não fazia nem a cova mais já era [cavada] aquelas valetas enormes pra sacudir o povo dentro, porque já vinha gente estragada, que o siri comia os olhos e a pele, e tudo, entendeu?⁴⁹

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

que não estávamos prevenidos, apesar dos esforços dispendidos pelo Governo na reorganização e modernização de nosso aparelhamento bélico.

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

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

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

⁴⁸Salvelina Santos de Moraes nasceu na cidade de Aracaju, em 22 de fevereiro de 1932. No tempo dos torpedeamentos, o seu pai, o faroleiro Teodoro José dos Santos prestou variados serviço à Marinha do Brasil. Por esta razão memória dela apresenta detalhes do que aconteceu nas praias sergipanas, as mercadorias malafogadas e as múltiplas atividades da Capitania dos Portos.

⁴⁹ MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º jul. 2014.

intimamente, afastando as formas, as formas perecíveis, as vãs imagens, o devir das superfícies”.⁵⁰

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

Uma extensão das águas sul-atlânticas, o conjunto de praias brasileiras jamais deve ser considerado um território do vazio ou um espaço sem valor histórico. Tornou-se um lugar de memórias dramáticas. Memorialistas, como o advogado Mário Cabral, também ajudaram a perceber como os fatos históricos se construíram na região praiana após o torpedeamento naval, “dezenas de cadáveres começaram, então, a chegar às praias sergipanas. [...] Os corpos iam chegando macilentos e esfarrapados, a bestial tragédia refletia nos olhos cheios de espanto e angústia”.⁵¹ Cada salvado se moveu numa direção diferente, ao sabor das correntes marítimas e fluviais. Esta disposição do caos e da barbárie, sempre deixavam os olhos angustiados não apenas com o que era avistado, mas especialmente com o futuro. Afinal, esperar o inimigo naval também era uma forma de sofrimento.

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

⁵⁰ BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 2.

⁵¹ CABRAL, Mario. **Roteiro de Aracaju**. Aracaju: Livraria Regina, 1949.

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

Após torpedeamentos navais de agosto de 1942, os viajantes oceânicos (marinheiros, passageiros e pescadores) passaram a perscrutar o horizonte marítimo com bastante preocupação. Eles sempre se perguntavam se, em algum lugar naquele mundaréu d’água, havia um periscópio os olhando de volta. Na verdade, bastava aparecer alguns salvados n’água para alarmá-los, pois eram considerados indícios de proximidade dos inimigos submersos. Foi o que aconteceu com a tripulação do navio *Inconfidente*, que se deparou com os salvados do *Brasilóide*⁵² em águas baianas.

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

⁵² O *Brasilóide*, do Capitão-de-Longo Curso Eurico Gomes de Sousa, o mesmo do naufrágio do *Alegrete*. O navio, ex-alemão *Boclerk*, de 6 076 toneladas, também fora incorporado ao patrimônio nacional, quando o país entrou na guerra. Ele levava a bordo 46 tripulantes e quatro passageiros, sem nenhuma perda fatal. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. **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, p. 350.

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 baleeira e muito menos naufragos. A preocupação à bordo do *Inconfidente* aumentou assustadoramente quando o Comandante ordenou que o navio se aproximasse o máximo possível de terra, para as águas menos profundas. O objetivo era impedir que o submarino agressor os atacasse submerso, no caso de ainda se encontrar nas proximidades. O navio teve a sua velocidade aumentada, seguindo para Salvador, seu porto de destino. Em seu trajeto não foi mais avistado nenhum navio ou aeronave de proteção. Chegando à Barra de Salvador, ao anoitecer, em demanda ao interior da baía, através de luz dirigida em sinais morse, foi chamado pelo encouraçado *Minas Gerais*, que estava atracada por dentro do quebra-mar do porto, servindo como fortaleza e comandando todas as operações navais naquele setor. Após a identificação do navio, foi informado de que deveria retornar ao mar e ficar indo e vindo defronte à barra até clarear o dia, e só depois entrar na baía. Quando o sinaleiro transmitiu ao Comandante o teor da mensagem recebida do vaso de guerra, ouviu, meio surpreso: - “Como vou dar oportunidade ao submarino para nos apanhar”? Recebeu então o sinaleiro ordem para pedir repetição da mensagem, ao mesmo tempo em que era determinado às máquinas que aumentassem a velocidade do navio, sempre pedindo ao *Minas Gerais* para repetir a mensagem, alegando dificuldade em recebê-la. Com esta tática ele ganhava tempo, enquanto seu navio avançava em velocidade máxima para o interior da Baía de Todos os Santos, lugar mais seguro, onde finalmente ancorou. Em seguida ao fundeio, uma lança da Marinha de Guerra levou o Comandante para bordo do encouraçado, onde ele permaneceu algumas horas, sendo depois trazido de volta ao navio.⁵³

Não era possível saber naquele momento o que aconteceu com o *Brasilóide*. Havia a suspeita de um torpedeamento. Nada era mais aterrador do que lidar com um inimigo submerso, até a ausência dele perturbava a alma marinheira. 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 sentido sul; aumentou a velocidade do navio; desrespeitou as ordens dos superiores da Marinha brasileira; e alegou problemas na recepção das mensagens para poder assim, adentrar imediatamente as águas abrigadas da Baía de Todos os Santos. Estas atitudes da marujada aliada à preocupação dos militares do Encouraçado *Minas Gerais*, em salvaguardar a cidade de Salvador, permitem-nos inferir que estes militares tinham dúvidas se comunicavam com um sinaleiro-amigo e também se o *Inconfidente* realmente se tratava de uma embarcação brasileira.

⁵³ CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Record, 1993. p. 84-86

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

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

Colocado em estado de alerta, o hipotálamo reage por uma mobilização global do organismo, que desencadeia diversos tipos de comportamentos somáticos e provoca, sobretudo, modificações endócrinas. Como toda emoção, o medo pode provocar efeitos contrastados segundo os indivíduos e as circunstâncias, ou até reações alternadas em uma mesma pessoa: a aceleração dos movimentos do coração ou sua diminuição; uma respiração demasiadamente rápida ou lenta; uma contração ou dilatação dos vasos sanguíneos; uma hiper ou uma hiposecreção das glândulas; constipação ou diarreia poliúria ou anúria, um comportamento de imobilização ou uma exteriorização violenta. Nos casos-limites, a inibição irá até uma pseudoparalisia diante do perigo (estados catalépticos) e a exteriorização resultará numa tempestade de movimentos desatinos e inadaptados, característicos do pânico.⁵⁴

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

⁵⁴ DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 23.

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

O *Afonso Pena* não dispunha de quaisquer armamentos: a maneira de lutar daquele moço não era com as armas de fogo, mas com o telégrafo, através do qual podia socorro para si, seus companheiros e seu navio, além de denunciar ao mesmo tempo a presença do inimigo, para que este fosse reprimido pelos que estivessem equipados com armamento compatível. O malfadado submersível aproximou-se dos naufragos e um dos seus oficiais perguntou pelo nacional *Midose*, que na ocasião transportava material bélico. Na confusão decorrente do torpedeamento, foi impossível parar as máquinas. Depois de atingida, a proa do navio começou a naufragar, e as baleeiras arriadas iam deslizando ao longo do costado, até chegar aos hélices, sendo rapidamente destruídas. Conseguiram salvar duas baleeiras; algumas não puderam ser arriadas, outras foram trituradas pelos hélices do navio. Uma verdadeira tragédia, onde morreram 61 dos 153 passageiros e 33 dos 89 tripulantes. Alguns sobreviventes foram recolhidos depois pelo navio Tennessee. Outros conseguiram chegar a Porto Seguro, nas Bahias. Conta-se que o primeiro piloto do navio, Mário Carlos Fonseca, com um marinheiro, correu no momento do sinistro para a popa do navio, onde sabia que existia uma balsa, após auxiliar o salvamento de diversos passageiros, fazendo-os descer para as baleeiras. Antes de alcançarem a popa, com o navio bastante submerso e muito inclinado para vante, os hélices já fora d'água, o marinheiro foi tragado pelo mar, que varria todo o convés do navio. O piloto, com um pouco mais de sorte, chegou à popa e mal teve tempo de agarrar-se à parte superior, de madeira, da balaustrada da popa-varanda. E agarrou-se de tal forma que submergiu com o navio, com receio de ser triturado pelas hélices em movimento. Algum tempo depois de afundar com o navio, segundo conta, pela falta de ar naquele turbilhão de água, pelo espírito de sobrevivência ou talvez, pela própria pressão da água, largou-se da embarcação e sentiu que seu corpo retornava à superfície, onde, ainda por instinto de sobrevivência, agarrou-se a uma defesa desprendida do navio, e nela permaneceu até ser resgatado, semi-inconsciente, dois dias depois, por um navio petroleiro.⁵⁵

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

⁵⁵CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: Record, 1993. p. 87-88.

Ao largo de Morro de São Paulo, ainda na costa baiana, também se registrou outros ataques. No mês de agosto de 1942, como já foi dito, o *Itagiba* e o *Arará* foram torpedeados. Lá os investigadores militares conversaram com velejadores, que afirmaram piamente ter avistado “dois dias antes [dos naufrágios], cerca de cinco horas da manhã, um bicho preto no mar próximo a uma fazenda, perto do local em que eles se encontravam”.⁵⁶ Indicações documentais da época e memórias recolhidas atualmente insistiam em trazer o inimigo para dentro das águas territoriais e quase sempre em conluio com suspeitos em terra. Muitas dessas informações foram invalidadas, pois careciam de mais evidências. De forma arguta, uma estratégia dos militares foi cruzar informações entre as testemunhas, no afã de identificar algum detalhe despercebido. De acordo com o IPM - Inquérito Policial Militar, alguns morristas foram inqueridos “se na ocasião em que avistou o *Itagiba* sinistrado e durante o tempo em que esteve socorrendo-o, algum avião sobrevoando a localidade em que se encontrava, respondeu negativamente”.⁵⁷

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

A “bestial tragédia”, o “pessoal morto”, o “bicho preto”, a “coisa do cão”, a “presepada do diabo”, “aquele fio do cabrunco” e o “demônio do Hitler” eram representações nordestinas atribuídas à atmosfera beligerante. Na visão dos litorâneos, os submarinos alemães e italianos eram revestidos de poderes infernais. O medo do desconhecido atribuiu tais representações e também alimentaram suspeitas políticas e perseguições sociais. Estrangeiros

⁵⁶BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammaren*]

⁵⁷BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammaren*]

e brasileiros foram perseguidos violentamente, tratados como “comparsas dos *U-boats*” ou “mentores dos torpedamentos”, não só isso, como já foi dito, eram vistos como “agentes do demônio alemão”. Estas evidências demonstraram como os objetos salvados, os dramas dos naufragos e as tramas políticas tiveram o poder de conectar o universo social dos litorâneos à Guerra do Atlântico.

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

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

Um lugar de memória, para mim, não poderia nunca ser reduzido a um objeto material, mas sim, ao contrário. A noção é feita para liberar a significação simbólica, memorial – portanto, abstrata – dos objetos que podem ser materiais, mas na maior parte das vezes não o são. Na verdade, existem somente lugares de memória imateriais, senão seria suficiente que falássemos de memoriais.⁵⁸

A noção de lugares de memória ajudou a compreender as significações históricas atribuídas aos destroços que deram à praia. Afinal, como entender a dinâmica de apropriação dos malafogados? Trazidos de diferentes pontos do litoral de Sergipe para a cidade de Aracaju, os malafogados logo se transformaram em um comércio lucrativo em tempos de carestia e racionamento alimentar. Com base nas as memórias do militar Francisco Moura⁵⁹,

⁵⁸ BREFE, Ana Cláudia Fonseca. Entrevista com Pierre Nora, ou historiador da memória. **Revista de História Social**. Campinas: Unicamp. n. 6, 1999, p. 30.

⁵⁹ Oficial do Exército da Reserva e professor de Matemática, o sergipano Francisco Moura nasceu em Aracaju-SE, no dia 25 de março de 1923. A origem humilde foi superada ao ser incorporado ao Exército, uma das

“o povo pobre, quando torpedearam os navios aí. Então, deu na praia aqui: caixotes, cervejas, roupas, entendeu? tudo isso boiou por aí né!? Então, esse pessoal pegava esses pacotes que apareciam na praia e levavam para suas casas: roupas, sapatos, tudo, tudo, tudo...⁶⁰” E conclui: “o navio explodiu né!? Então ficou boiando por aí. Isso é malafogado”.⁶¹

Muitos objetos salvados foram comercializados na Rua Santa Rosa, na região dos mercados, centro de Aracaju. Em virtude dos sinistros navais se repetirem (torpedeamentos ou encalhes), os aracajuanos sempre tinham salvados para pescar, catar, trocar ou vender. Então, eles passaram a denomina-la de “Rua dos Malafogados”. Esta se inicia defronte ao Rio Sergipe, numa área urbana privilegiada, de intensa circulação de pessoas e mercadorias. Justamente ali, localizava-se o porto dos saveiros e canoas, que traziam os malafogados e logo se transformavam em um comércio lucrativo. Jorge Souza⁶², outro entrevistado para esta pesquisa, rememorou-se de várias coisas, especialmente do saboroso bacalhau da Noruega:

Malafogados? É porque o navio despejou, foi torpedeado e saiu a mercadoria toda na água salgada. Era a maré que trazia. Aí o povo pegava, aí vinha pra Rua Santa Rosa. Aí colocaram o nome da Rua Santa Rosa de a “Rua dos Malafogados”. Você chegava ali encontrava fazenda, bacalhau, charque, chaleira de fazer café, panela também, tudo que veio do navio, você encontrava lá. Jabá, hoje é carne seca, naquele tempo era jabá nos sacos, viu? Bacalhau, era da Noruega! Bacalhau mesmo, da Noruega! Ficava tudo espalhado no chão na Rua Santa Rosa e tomava o trecho todo da Rua da Frente até a Rua José do Prado Franco.⁶³

Uma vez retirados da praia, os objetos salvados se transformavam em malafogados, que por sua vez receberam variados significados sociais. Na ótica dos entrevistados, os malafogados representavam: “objetos alijados ou salvados”, “prática cultural”, “coisas comercializáveis”, “homens, mulheres e crianças catadores” e a “Rua de Santa Rosa”. Se esta palavra composta carregava em si uma aura maléfica de algo que afundou na água, mas que sempre voltava à superfície, dentro desta lógica sergipana, o submarino alemão ou italiano também pode ser lido, graças ao seu poder de flutuação, a um “navio malafogado”. O submarino também era um malafogado. Talvez até, o pior deles (para quem estava a bordo do navio), ou, o melhor (porque oportunizou as coisas flutuantes). De acordo com Arjun

formas de ascensão social dos jovens pobres. No tempo da guerra participou da vigilância costeira e através de suas lembranças compartilhou várias histórias militares.

⁶⁰ MOURA, Francisco. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 16 de jan. 2012.

⁶¹ MOURA, Francisco. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 16 de jan. 2012.

⁶² O sergipano Jorge Souza nasceu em Capela no ano de 1930. Aos 10 anos, veio morar com a madrinha na cidade de Aracaju, que residia na esquina entre a Rua Itabaiana com a Avenida Barão de Maruim. Era um menino-faz-tudo ou como ele mesmo disse “era mandado”: levava recado, trazia compras e fazia companhia. Quando cresceu começou a trabalhar como armador. Depois fez curso no SENAI e se tornou pedreiro. Nesta função prosseguiu até a aposentadoria. Quando criança recebeu o apelido de Cabelo de Peixe, e depois, Xaropinho. Ele adora ver os navios a vapor e o amerissar dos aviões no Rio Sergipe, e ainda lembrou-se de vários aspectos da chegada da guerra e dos objetos malafogados.

⁶³ SOUZA, Jorge. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º de abr. 2015.

Appadurai, somente pela análise destas trajetórias podemos “interpretar as transações e os cálculos humanos que dão vida às coisas. Assim, embora de um ponto de vista teórico atores humanos codifiquem as coisas por meio de significações, de um ponto de vista metodológico, são as coisas em movimento que elucidam seu contexto humano e social.”⁶⁴ Appadurai ainda esclarece:

O mundo das coisas se presta a um número infindável de classificações, baseadas em características naturais e em percepções idiossincráticas. A mente individual pode brincar com todas elas, construindo uma cadeia infinita de classes e universos distintos de valores comuns, e modificando esferas de troca. A cultura, por outro lado, não pode ser tão exuberante, e menos ainda na economia, na qual as suas classificações devem fornecer diretivas não ambíguas para ações pragmáticas e coordenadas. No entanto, se o choque é inevitável, as estruturas sociais que se realizam em seu interior variam, dando-lhe diferentes intensidades.⁶⁵

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

No tocante às “pessoas malafogadas” de Sergipe, vale atentar para as observações teóricas de Ítalo Calvino sobre a cultura material. Para ele, o humano é o vestígio que o homem deixa nas coisas, é a obra, seja ela obra-prima ilustre ou produto anônimo de uma época. “É a disseminação contínua de obras, objetos e signos que faz a civilização, o habitat de nossa espécie, sua segunda natureza. Se essa esfera de signos que nos circunda com seu denso pulvísculo é negada, o homem não sobrevive. E mais: todo homem é homem-mais-coisas, é homem na medida em que se reconhece em um número de coisas, reconhece o humano investido em coisas, o si mesmo que tomou forma de coisas”.⁶⁶

⁶⁴ APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas**: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2010, p. 17.

⁶⁵ APPADURAI, Arjun. **A vida social das coisas**: as mercadorias sob uma perspectiva cultural. Niterói: Editora da Universidade Federal Fluminense, 2010, p. 104.

⁶⁶ CALVINO, Ítalo. A Redenção dos Objetos. In: _____. **Coleção de Areia**. São Paulo: Companhia das letras, 2010, p. 119-124.

Diante das memórias aqui trabalhadas, homens e mulheres sabiam que detinham em suas mãos símbolos de guerra. No interior das suas casas litorâneas, a posse dos objetos alegravam a vida das famílias mais pobres. Contudo, “os livros de história falam dos horrores, dos sofrimentos, das vítimas da guerra. Jamais de seus prazeres, de suas alegrias. Alegria de matar, de saquear, de violar, de humilhar. A guerra pertence à vida privada”.⁶⁷ Pelas escolhas que faz e pelas relações que estabelece, o historiador atribui um sentido inédito às palavras que arranca do silêncio dos arquivos. A apreensão da palavra responde à preocupação de reintroduzir existências e singularidades do discurso histórico, de desenhar a golpes de palavras cenas que são igualmente acontecimentos.⁶⁸

A palavra, a linguagem e a memória trouxeram juntas a ilusão: o que passou não está definitivamente inacessível, pois é possível fazê-lo reviver graças à lembrança. Através da retrospectiva o homem aprende a suportar a duração: juntando os pedaços do que foi numa nova imagem que poderá ajudá-lo a encarar sua vida presente.⁶⁹ Ao rememorar a imagem de um acontecimento em grupo, Maurice Halbwachs nos alerta que “podemos reconstituir um conjunto de lembranças de maneira a reconhecê-lo porque eles concordam no essencial, apesar de certas divergências”.⁷⁰ As divergências serão inevitáveis, mas Paul Thompson esclarece que “a descoberta de distorção ou de supressão numa história de vida, uma vez mais é preciso ressaltar, não é puramente negativa. Até mesmo uma mentira é uma forma de comunicação”.⁷¹

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

O documento é uma coisa que fica, que dura, e o testemunho, o ensinamento que ele traz devem ser em primeiro lugar analisados, desmistificando-lhe o seu significado aparente. O documento é monumento. Resulta do esforço das sociedades históricas para impor ao futuro – voluntária ou involuntariamente – determinada imagem de si

⁶⁷ AIRIÈS, Philippe; DUBY, Georges. Uma história do segredo? In: **História da vida privada**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, v.5, p. 201

⁶⁸ CHARTIER, Roger. **À beira da falésia**: a história entre incertezas e inquietude. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002, p. 9.

⁶⁹ CANDAU, Joël. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2012, p. 15.

⁷⁰ HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006, p. 29.

⁷¹ THOMPSON, Paul. **A voz do passado** – História Oral. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992, p.191.

próprias. No limite não existe um documento verdade. Todo documento é mentira. Cabe ao historiador não fazer o papel de ingênuo.⁷²

As populações litorâneas do Brasil não foram apenas receptoras do que o mar jogava na praia, e nem incapazes de criar interpretações sociais para entender a batalha naval. Do acontecimento militar ao objeto salvado, aqui não se perdeu de vista a noção de “guerra total”⁷³. Contudo, desenvolveu-se uma abordagem centralizada nos malafogados, palavra-objeto que ajudou a entender o envolvimento crescente dos brasileiros em relação à Guerra do Atlântico. Tudo começou nela e foi por meio dela que se viu o invisível. Fragmentos esparsos que representavam o fim dos navios torpedeados e a universalidade do tempo de barbárie, mas também, a esperança de se enriquecer ao achar algum salvado valioso na praia. A abordagem de Walter Benjamin também aponta interessantes caminhos ao privilegiar o fragmentado, o rastro, enfim, o aspecto de menor valor. Para ele, estudar a história dos vencidos implicava que renunciássemos à pretensão de estudar a história como totalidade. Devemos estudar a história, como ruínas, de maneira fragmentada. Por quê? Porque essa fragmentação é a experiência dos vencidos.

Benjamin não era historiador de ofício, mas um pensador heterodoxo, que procurou conjugar a teologia judaica com o marxismo. Em suas análises explorou a simbologia do brinquedo, das ruas da cidade grande, da vida dos poetas marginais, das experiências de guerra, das obras de arte, do teatro barroco, da literatura, do cinema, da fotografia, das prosas, enfim, ele se dedicou àqueles temas que o homem comum dispensa como sendo os de menor importância. Mas é justamente através do tratamento desses temas secundários, que ele produziu uma literatura singular. Em suas *Teses sobre filosofia da história*, Walter Benjamin apresentou sua visão da História.

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

⁷² LE GOFF, Jacques. Documento/Monumento. **História e Memória**, Campinas: UNICAMP, 2003. p. 538.

⁷³ Para o historiador Eric Hobsbawn, “Guerra total” é um conceito dito moderno de um conflito, de alcance ilimitado; no qual as partes beligerantes entram numa fase de mobilização total de todos os seus recursos — humanos, industriais, agrícolas, militares, naturais e tecnológicos. Conforme as suas palavras, “temos como certo que a guerra moderna envolve todos os cidadãos e mobiliza a maioria: é travada com armamentos que exigem o desvio de toda a economia para sua produção, e são usados em quantidades inimagináveis; produz indizível destruição e domina e transforma absolutamente a vida dos países nela envolvidos. Contudo, todos esses fenômenos pertencem apenas às guerras do século XX. [...] O monstro da guerra total do século XX não nasceu já do seu tamanho. Contudo, de 1914 em diante, as guerras foram inquestionavelmente guerras de massa.” HOBBSAWN, Eric. **A era dos extremos: o breve século XX – 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 51.

progresso na história e na cultura, o que fica no passado, pelo menos do ponto de vista do historiador disposto a enfrentar criticamente esse processo, são os documentos da barbárie. Esses documentos da barbárie, que Benjamin propõe ao arqueólogo de modernidade resgatar, são documentos da barbárie no seguinte sentido: são documentos onde se registra a experiência dos perdedores, a experiência dos vencidos, a experiência de contato daqueles que são impactados pelo progresso, pelo avanço da ciência, pelo avanço da técnica, mas, sobretudo, pela experiência da sociedade de mercado, da sociedade capitalista.⁷⁴

Sobre o universo de objetos malafogados que atingiram as praias brasileiras, o historiador não se deve atentar a um destroço em especial, mas inseri-lo nas teias históricas que emergem do conjunto deles, num todo inteiramente outro. Essa relação permite visualizar não apenas a catástrofe marítima em si, mas também, a identidade dos sergipanos e baianos. Em suma, como bem explicitou o pensador Walter Benjamin, “é sob a forma de fragmentos que as coisas olham o mundo”.⁷⁵

Em busca destes fragmentos, o historiador precisa atentar que “os documentos não são mais considerados somente pelas informações que fornecem, mas são também estudados em si mesmos, em sua organização discursiva e material, suas condições de produção, suas utilizações estratégicas”.⁷⁶ Em conformidade com tal postura metodológica, várias fontes foram arroladas para o desenvolvimento desta pesquisa, recebendo destaque os documentos escritos, orais e visuais.

As fotografias dos salvados (destroços navais, cadáveres e sobreviventes) foram exaustivamente exploradas pelo Estado Novo e tratadas como *ilustração, prova ou testemunhos* para várias ações varguistas. Além disso, os torpedeamentos navais permitiram ao DIP - Departamento de Imprensa e Propaganda montar cartazes nacionalistas e preparar campanhas de bônus de guerra entre a população brasileira. Os autores especialistas em fotografia e na análise visual como Roland Barthes, Boris Kossoy e Ana Maria Mauad são unânimes no sentido de que para avaliar um documento visual é necessário atentar para três pressupostos básicos e inerentes à própria história: expressão e conteúdo, tempo e espaço, percepção e interpretação. “A noção de espaço como chave de leitura das mensagens visuais, devido à natureza deste tipo de texto”⁷⁷

Convém assinalar que as fontes visuais ajudaram a dialogar com as escritas e as orais, ampliando a problemática pesquisada. Juntas expuseram evidências marcantes de que a guerra

⁷⁴BENJAMIN, *apud* AVANCINI, Elsa Gonçalves. Da História Nova à História Prismática – Reflexões. **Ciências & Letras**. Porto Alegre: FAPA, n. 18, Maio. 1997, p.47

⁷⁵BENJAMIN, Walter. **Origem do drama barroco alemão**. São Paulo: Brasiliense, 1984, p. 208.

⁷⁶CHARTIER, Roger. **À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietude**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

⁷⁷ MAUAD, Ana Maria. Através da Imagem: Fotografia e História Interfaces. **Tempo**. Rio de Janeiro: UFF, v.1. n. 2, 1996, p. 14.

não era uma realidade inatingível para os brasileiros. Elas também forneceram subsídios importantes para perceber como os sergipanos e baianos criaram as suas memórias de guerra. Neste sentido, a fonte oral teve um papel central nesta pesquisa. Trabalhar com elas implica o respeito a uma série de regras metodológicas que garantam o ajuste do trabalho realizado às normas básicas do rigor científico e metodológico: confrontar documentos escritos, iconográficos e orais; atentar que não há verdadeira história oral; não é uma soma de entrevistas independentes entre si, mas um conjunto orgânico e coerente de entrevistas; atentar para a seletividade da memória, seus ditos e não ditos; enfim, o uso das fontes orais requer uma aproximação crítica. Para Garrido,

O uso de fontes orais nos permite, por um lado, um aprofundamento na história de grupos sociais que, por razões diversas, estiveram marginalizados ou quase ausentes das fontes documentais escritas, de outro lado, nos permite penetrar na percepção do processo histórico feita por indivíduos ou grupos concretos.⁷⁸

Com a incorporação das fontes orais como uma fonte documental a mais, ampliar-se-á o olhar escalar da micro-história incidindo sobre múltiplas prática sociais no litoral sergipano. Quanto às questões de caráter metodológico, o pesquisador que as utilizarem tem que ter em claro, antes de iniciar o trabalho de campo, toda uma série de elementos: *o universo da amostra, a própria amostra, o tipo de entrevista que se deve usar em cada caso, a atitude do entrevistador, o lugar onde eventualmente pode-se fazer a entrevista e, finalmente, o tratamento – estatístico ou de análise de conteúdo – que vai dar à informação obtida.*⁷⁹

Ao promover a construção da memória contemporânea, a história oral apresenta uma importante contribuição ao perceber que na história vivida se apoia a memória coletiva. O sociólogo Maurice Halbwachs também alerta que são os indivíduos que lembram, no sentido literal, físico, mas são os grupos sociais que são “memoráveis”, e também a forma como será lembrado. Os indivíduos se identificam com os acontecimentos públicos de importância para seu grupo. “Lembram” muito do que não viveram diretamente, mas daquilo que se ouviu dizer.

Neste curso das lembranças litorâneas, história e memória assumiram um papel relevante no esforço conjunto de se entender os eventos navais que marcaram uma coletividade. Ainda é possível recolher informações dramáticas da última geração

⁷⁸ GARRIDO, Joan Del Alcazar I. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. **Revista Brasileira de História** 25/26, Dossiê e ensino de história – órgão da Associação Nacional do Ensino de história, São Paulo. v. 13. set. 1992. Ago. 1993, p. 43.

⁷⁹ GARRIDO, Joan Del Alcazar I. As fontes orais na pesquisa histórica: uma contribuição ao debate. **Revista Brasileira de História** 25/26, Dossiê e ensino de história – órgão da Associação Nacional do Ensino de história, São Paulo. v. 13. Set.1992. ago. 1993, p. 41.

contemporânea dos torpedeamentos. A título de ilustração, pode-se citar como exemplo, o olhar do baiano radicado em Sergipe, Jardilino Marques, “a guerra é um sinal de perigo para toda geração”. E continua: “diante do que se passou na guerra, dos torpedeamentos, de muita gente morrer e do avião bombardear submarino. O pessoal vivia assombrado. O pessoal vivia com medo. Então essas coisas o povo não pode esquecer porque é parte principal de uma geração”.⁸⁰ Pós-acontecimento trágico na costa, a propensão dos brasileiros foi atribuir tudo de negativo aos imigrantes alemães, italianos e japoneses.

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

O Brasil, então, vai à guerra⁸¹. Na revisão literária, encontraram-se importantes trabalhos históricos. No campo da historiografia militar, o livro *História Naval Brasileira*, escrito a duas penas por Arthur Oscar Saldanha Gama e Hélio Leôncio Martins, tornou-se uma obra clássica e leitura obrigatória para quem deseja compreender o papel da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Vale aqui indicar a *Revista Navigator*, pois as suas edições sempre disponibilizam artigos, que renovam o olhar para o mundo naval na costa do Brasil ao longo da Guerra do Atlântico, com enfoque temático variado e interessante.

No âmbito do Exército Brasileiro, existe uma bibliografia vastíssima, a exemplo de Leitão de Carvalho, que escreveu *A Serviço do Brasil na Segunda Guerra Mundial*, e Castelo Branco, que redigiu *O Brasil na Grande Guerra*. Paulo de Queiroz Duarte promoveu duas investigações primorosas: *Dias de Guerra no Atlântico Sul* e, especialmente, *O Nordeste na II*

⁸⁰ MARQUES, Jardilino. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 23 de agosto de 1999.

⁸¹ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra**: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. Barueri: Manole, 2003.

Guerra Mundial ambos ajudaram a perceber a crescente militarização do litoral nordestino e o esforço de guerra contra os submarinos alemães e italianos. Recentemente, Durval Lourenço Pereira publicou *Operação Brasil – O ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial*, que trouxe informações novas sobre o itinerário marítimo do U-507 e suas ações beligerantes.

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

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

Os historiadores acadêmicos demoraram a se interessar sobre a sua Guerra do Atlântico (1942-1945). Atualmente a produção científica renovou o olhar para a realidade social do Brasil no tempo da Segunda Guerra Mundial. Da PUCRS – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, a tese de doutorado “Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)”, de Andrea Helena Petry Rahmeier; Na tese apresentada à UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina, destaco “Memórias de uma (outra) guerra, cotidiano e medo durante a Segunda Guerra Mundial”, Marlene de Fáveri empreendeu um trabalho investigativo primoroso. Aline Vanessa Locastre, por sua vez, concluiu recentemente a sua tese na UFPR, “Seduções impressas: a veiculação do paradigma estadunidense no Brasil em tempo de Segunda Guerra Mundial”, com enfoque na “política da boa vizinhança”. “Nazismo tropical? Partido Nazista no Brasil”, tese de doutorado

de Ana Maria Dietrich apresentada à USP. “Ex-combatentes do Brasil – Entre a história e a memória (1945-2009)”, dissertação apresentada à UFPE, teve boa aceitação entre os especialistas da temática militar. Na UFS, a arqueóloga Roberta da Silva Rosa, com a sua dissertação “Sergipe no contexto da Segunda Guerra Mundial (1942): uma abordagem da Arqueologia de Ambientes Aquáticos”. Por fim, na UFBA, destaco três trabalhos importantes: “Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II Guerra Mundial”, de Marina Helena Chaves Silva; “Memórias do *front*: Relatos de guerra de veteranos da FEB”, de Luciano Bastos Meron; “A Bahia na Guerra: o medo e a sobrevivência em Morro de São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial”, Augusto César Machado Moutinho.

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

A presente tese de doutorado foi dividida em seis seções. Na primeira, uma apresentação geral do objeto de pesquisa: documentação analisada, revisão literária, problemática, hipóteses e resultados. Na segunda intitulada – “De uma borda do Atlântico à outra”: histórias praianas da Segunda Guerra Mundial – apresentou-se a praia enquanto um lugar de memórias dramáticas no tempo da guerra. Além disso, procurou-se desenvolver um breve panorama da sociedade brasileira no tempo da Era Vargas, especialmente, o contexto da ditadura do Estado Novo, tendo como pano de fundo o horizonte ameaçador da Guerra do Atlântico para a América Latina.

A terceira seção denominada “A costa do Brasil sob ataque: a ação do *U-507* no litoral de Sergipe e da Bahia” procurou analisar a história dos navios mercantes torpedeados sob a ótica dos naufragos. Para tanto, as histórias dos “sujeitos” (os navios torpedeados e o submarino *U-507*) foram vinculadas às memórias dos “herdeiros” (as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia). E assim, de forma súbita e devastadora, as fronteiras da Batalha do Atlântico se ampliaram para a América do Sul com o ingresso oficial do Brasil na Segunda Guerra Mundial.

Na quarta seção - “A escalada de tensão na praia: coisa achada, vilipêndio de cadáveres e conflitos sociais” – pretendeu-se aqui conceder uma centralidade histórica a tudo

que apareceu na praia e também desenvolver uma abordagem pautada na cultura material, visando assim, entender a origem da prática dos malafogados. Para que a “aura da guerra submarina” prosseguisse em terra-firme, entre as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia, foi preciso que elas ouvissem as histórias dramáticas dos naufragos ou que encontrassem algum elemento material que as permitissem “imaginar”, “associar” ou “decifrar” os símbolos envoltos d’água. A pilhagem dos objetos salvados e o vilipêndio de cadáveres geraram: 1- conflitos entre civis e militares; 2 - estratégias de apropriação; 3- comercialização da coisa achada; 4 – enriquecimento ilícito. De certo, o que chegava às areias praianas também se transformava em um “acontecimento” para as populações litorâneas do Brasil.

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

E por fim, a sexta seção com as considerações finais. Ainda há muitos silêncios sobre a Segunda Guerra Mundial no Atlântico brasileiro. Diante do pôr de sol da geração que viveu os dramas navais, espera-se que a memória dos torpedeamentos navais jamais se apague nas areias praianas do Nordeste. Por meio de uma conscientização do vivido, a epopeia enfrentada pelos marinheiros e passageiros brasileiros deve ser preservada, honrada e dignificada.

Os anônimos do litoral baiano e sergipano também merecem as honrarias ao acudir os naufragos desesperados, sepultar os mortos nas praias, cumprir o sistema de defesa passivo e, principalmente, documentar os acontecimentos militares. O ato de recordar o passado coletivo na visão de José Mattoso “é uma forma de lutar contra a morte, guardar a memória do agir coletivo, é demonstrar que o grupo existe, ou seja, não é um mero agregado de indivíduos, mas sim um núcleo coerente capaz de se distinguir dos outros”.⁸²

A ameaça doravante veio do mar, mas aqui, a história dos malafogados não morreu na praia.

⁸²MATTOSO, José. A função social da história no mundo de hoje. **Coleção Estudos Reflexões**. 2. Lisboa: Associação de Professores de História, 1999.

GUERRA

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

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

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

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

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

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

Cecília Meireles,
'Mar Absoluto'

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

Congresso Internacional do Medo

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

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

Carlos Drummond de Andrade

As águas do Oceano Atlântico novamente se transformaram em um campo de batalha no tempo da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). Mares, baías, golfos, ilhas, penínsulas, canais, cabos, estreitos, estuários, portos e praias foram associados na memória coletiva da guerra às piores imagens de angústia, medo, pânico e terror. Antigamente denominado de “mar tenebroso”, o Oceano Atlântico voltou a ter ares infernais nos embates tecnológicos da contemporaneidade. Suas profundezas oceânicas foram representadas na primeira metade do século XX como um abismo caótico sempre disposto a engolir navios torpedeados, almas naufragadas e cidades costeiras amedrontadas. Em virtude disso, ao estudar o medo ao longo da história ocidental, o francês Jean Delumeau apontava que “se há um espaço onde o historiador está certo de encontrar o medo sem nenhuma falsa aparência. Esse lugar é o mar”.⁸³

Alain Corbin, outro historiador francês, direcionou o seu olhar investigativo para o litoral, especificamente à praia, e ali encontrou várias histórias, costumes e tradições. Através do seu livro “O Território do Vazio – a praia e o imaginário ocidental”, percebeu como as areias praianas geraram distintas representações sociais dentro mundo ocidental, especialmente no tocante às invenções como “o desejo da beira-mar”, “as praias de veraneio”,

⁸³ DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 41.

“as interpretações bíblicas do oceano”, “a concepção medicinal do mar”, mas também, “um lugar de medo, batalhas, naufrágios e mortes”. Alain Corbin ressaltou que:

Globalmente, predomina o temor do mar e a repugnância em permanecer em suas praias. A figura do oceano terrível, vestígio caótico das catástrofes mergulhadas no passado dos homens, a cólera imprevisível de sua imensidão movente e lúgubre, conjugam-se aos perigos e à pestilência da praia enigmática, linha indecisa, submissa a todo tipo de incursões, aonde vêm depositar-se os excrementos do abismo.⁸⁴

O estudo dos comportamentos e dos sentidos atribuídos à praia também foi enfatizada pela socióloga Helena Cristina Ferreira Machado, em seu artigo intitulado *A Construção Social da Praia*, ela explica que “o imaginário da praia e da natureza marítima não é neutro. Traduz relações de poder”.⁸⁵ Estudar os acontecimentos militares na perspectiva social implica perceber as interações entre o povo praiano e o espaço líquido, ligações que ajudaram a entender porque os litorâneos, no tempo da Segunda Guerra Mundial, sentiam-se envolvidos pela batalha naval.

As missões militares da Guerra do Atlântico contribuíram para tornar o conflito global, reverberando em mares, praias e países. No início das hostilidades, a ação dos *U-boats* ficou circunscrita às águas britânicas e francesas, onde os submarinistas alemães obtiveram, por um lado, sucessos, e, por outro, encontraram forte resistência britânica. Os submarinos ingleses, por sua vez, estavam mais ativos no Mar do Norte, mas a ausência de alvos principais significava que a única coisa que se podia fazer era vigiar e atacar um ocasional *U-boat* de passagem.⁸⁶ Enquanto os alemães consolidavam suas conquistas na Noruega, seus exércitos se preparavam para invadir os Países Baixos e a França. Com base nesta logística, Antony Preston argumentou:

Assim que se ouviu a notícia de invasão alemã à Bélgica a 10 de maio de 1940, o grosso da força de submarinos aliados foi retirado da Noruega, ficando lá apenas os britânicos *Severn e Clyde*, o polonês *Orzel* e o francês *Rubis* para perturbar os alemães. Todos os outros submarinos foram redistribuídos para evitar que as forças alemãs de superfície fizessem qualquer incursão a sul do Mar do Norte em apoio a suas forças de terra. A queda da Holanda e depois da França, fez com que submarinos holandeses e franceses aportassem na Inglaterra. Despenderam-se ingentes esforços para se tirar submarinos de Brest e Cherbourg.⁸⁷

Dentre as campanhas vitoriosas da Alemanha, a conquista da França foi considerada a mais emblemática para as ambições expansionistas de Adolf Hitler, pois o ideal do Terceiro

⁸⁴ CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário social**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 64.

⁸⁵ MACHADO, Helena Cristina Ferreira. A construção social da praia. **Revista Sociedade e Cultura** 1. Cadernos do Noroeste. Série Sociologia. Portugal, v. 13. 1970, p. 203.

⁸⁶ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 30.

⁸⁷ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 32.

Reich se materializava a passos firmes também sobre os territórios coloniais franceses na África, na Ásia e na América Latina. A águia nazista nunca fez um voo tão amplo como nos primeiros anos de guerra. Na verdade, os alemães batalharam para fundir nações e colônias sob a tutela do projeto arianista.

Acrescentava-se ainda que por meio da costa francesa, ampliou-se o raio de operação dos *U-boats* para todo o Atlântico. Partindo das áreas portuárias de Lorient, Bordeaux, Brest, Saint Nazaire, La Rochelle e La Pallice, os submersíveis poderiam atingir rapidamente as rotas densamente povoadas de embarcações mercantes, economizando mais tempo nas patrulhas. Era uma mudança profunda na situação naval, porque os *U-boats* tinham flanqueado totalmente seus inimigos. A conquista da França iludiu as tropas alemãs, tudo parecia dar certo para as nações beligerantes do Eixo.

O ideal bélico dos nazistas se metalizou nos *U-boats*. A Guerra do Atlântico logo se tornou um dos cenários mais importantes da Segunda Guerra. “Sua perda teria conduzido a Grã-Bretanha à asfixia”, e continua o escritor militar R. de Belot, teria impedido “o transporte para a Europa do poderio americano. Em princípio conduzida pelos alemães em caráter ofensivo, o bloqueio da Inglaterra, ela se transformou numa operação defensiva destinada a impedir o assalto à fortaleza da Europa”.⁸⁸ Contudo, o poderio dos Estados Unidos e a fortaleza britânica não resistiriam por si mesmas. Urge reconhecer que as forças anglo-americanas receberam víveres cruciais e outros apoios logísticos da África, Ásia, Oceania e América Latina. Mais do que um discurso pró-aliados, a ideia das “nações unidas” foi uma realidade global visando à derrota o nazifascismo.

Para os *U-boats*, então, era vital bloquear estas comunicações comerciais dos inimigos. Os marinheiros latino-americanos também lutaram tanto pela resistência do barco quanto pela própria sobrevivência econômica dos seus países. Alguns deles tinham a incumbência de vigiar atentamente o horizonte oceânico, procurando divisar o periscópio inimigo em meio às ondas. Eram tantos naufrágios que as manchetes sobre os torpedeamentos nos jornais dos anos de 1940 se banalizaram. Acontecimentos militares, em diferentes partes do Oceano Atlântico, geraram uma sequência de declarações de guerra e espalharam o conflito por suas bordas. Os estudiosos alemães estimam que os seus submarinos travaram, ao longo de toda a guerra, cerca de 6 000 combates, aos quais se somam ainda as centenas de ações de superfície contra a cabotagem nas regiões costeiras e os ataques aéreos cotidianos.⁸⁹

⁸⁸ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 266-267.

⁸⁹ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 267.

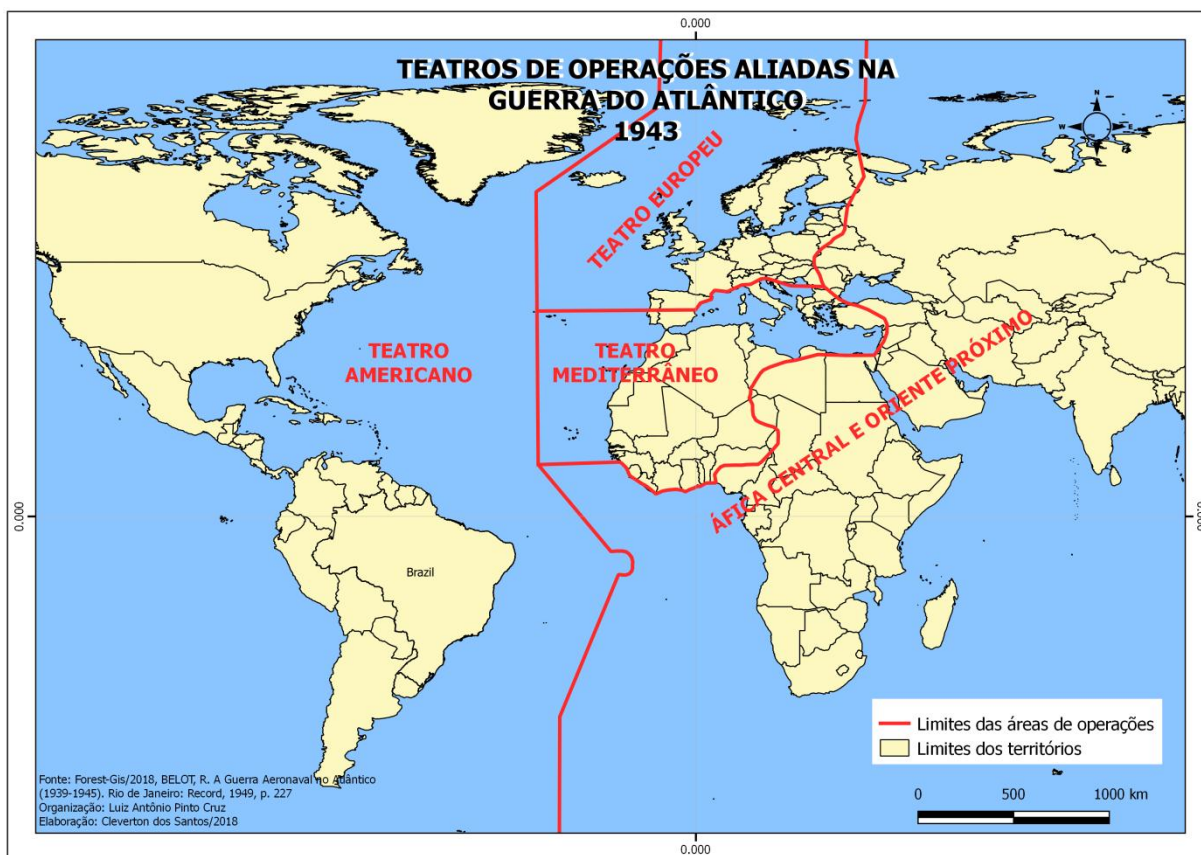
Evidentemente, pelas ações militares aqui analisadas, a Alemanha desenvolveu uma luta sistemática contra os navios mercantes de países beligerantes e neutros. A guerra no mar alargou tanto, que o Contra-Almirante R. de Belot elaborou um mapa da Guerra do Atlântico com os seguintes teatros de operações aliadas: 1 - costa europeia; 2 - Mar Mediterrâneo; 3 - África Central e Oriente Próximo; e por fim, 4 - costa americana.⁹⁰

Entender a Guerra do Atlântico apenas na ótica estadunidense significou desconsiderar as experiências singulares dos latino-americanos e caribenhos. No jogo de escalas amplas, dinâmicas e específicas, propôs-se aqui a divisão do teatro americano em quatro subáreas beligerantes: 1 – A costa dos Estados Unidos e seu entorno atlântico; 2 – Golfo do México e seu entorno; 3 – O Mar do Caribe e seu entorno atlântico; e, por fim, 4 – A costa do Brasil e seu entorno atlântico.

A ampliação continental ou aproximação regional do objeto de pesquisa, dentro de uma abordagem micro-histórica, deveu-se pela necessidade de complexificar e não simplificar a análise dos sinistros e seus desdobramentos. Somente assim, o historiador perceberá que as questões microrregionais não passariam mais despercebidas dentro de um conflito militar de escala global.

A ação dos *U-boats* atingiu as águas territoriais de nações e colônias atlânticas, alargando assim, as áreas de confronto naval. Difícil dar conta dos inúmeros sinistros ao largo das Américas e dos sofrimentos gerados. Ainda existem histórias desconhecidas, vítimas anônimas e lugares sem importância dentro da historiografia oficial da Guerra do Atlântico. A seguir o mapa de Belot, com pequenas alterações cartográficas voltadas para atender as demandas desta pesquisa.

⁹⁰ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 227

Mapa 1 – Teatros de operações na Guerra do Atlântico⁹¹, 1943

Fonte: BELOT, 1949, p. 227.⁹²

As delimitações especiais do mapa permitem perceber que o teatro americano correspondia a uma área oceânica que ia da Groelândia até o extremo sul da Argentina. Vale assinalar que a Alemanha não detinha um poderio tecnológico capaz de dar conta sozinha desse espaço vastíssimo e ainda mais caso a guerra se prolongasse. Claro que numerosas unidades submersíveis da Itália também atuaram no Atlântico, mas o destaque no front naval foi, sem dúvidas, dos *U-boats*. Em caráter de urgência, o Alto Comando da Kriegsmarine abandonou a formação de matilha de lobos. Os ases dos *U-boats* lutaram isoladamente contra forças de superfície e aéreas dos Aliados, sem ajuda correspondente de sua própria marinha de superfície e da Luftwaffe. Ainda com base nas pesquisas históricas do Almirante R. Belot, era normal, no estado da técnica, “conduzir a guerra de curso essencialmente com os *U-boats*,

⁹¹ Se por um lado “Batalha do Atlântico” significou, historicamente, a resistência do Reino Unido às investidas bélicas da Kriegsmarine. Por outro, a “Guerra do Atlântico” deve ser vista em um contexto mais amplo, que ultrapasse as bordas europeias, para abarcar, também, teatros de operações navais na África e na América.

⁹² BELOT, R. A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945). Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 227.

mas eles não podiam fazer tudo. Era necessário ajudá-los. Pode-se dizer que a arma submarina alemã lutou em condições anormais de isolamento”.⁹³

O isolamento também atingiu as repúblicas americanas, a guerra naval refletiu sobre estes países de diferentes maneiras. Talvez o aspecto econômico pesasse mais. Com a tomada da França pelas tropas alemãs, os ingleses revidaram impondo barreiras ao comércio marítimo que se dirigia à Europa continental. Desaparecia assim, um importante mercado para os países latino-americanos. Recém-recuperadas da crise de 1929, sentiram suas economias novamente abaladas, dessa vez, pela guerra naval.

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

A América Latina se incorporaria ao mercado norte-americano oferecendo o imenso potencial de seus recursos naturais, contribuindo na construção da poderosa máquina de guerra que fazia parte dos planos, ainda não muito explícitos, do governo rooseveltiano. O desemprego desaparecia dos países latino-americanos e, como ele, o campo para que nazistas e socialistas disseminassem suas ideias. (...) Depois do ataque japonês a Pearl Harbor, e com a entrada dos Estados Unidos na guerra contra o Eixo, o leque de produtos comprados à América Latina aumentou bastante. No campo das relações culturais, ainda havia muito a ser feito. Cultura e propaganda passaram a ser consideradas materiais tão estratégicos como qualquer outro produto. A estabilidade política e social seria a melhor defesa de todo o continente. O combate ao germanismo deveria ser feito via mercado.⁹⁴

Por meio da força do mercado, os Estados Unidos aplicaram o monroísmo⁹⁵ em áreas estratégicas do continente desde o século XIX, ampliaram as suas interferências políticas entre os caudilhos e adentraram nas frágeis economias agroexportadoras da América Latina, recém-saídas da crise de 1929. Estas economias foram novamente abaladas com a expansão da guerra pelo Oceano Atlântico. Contudo, vislumbrar a política da boa vizinhança como único meio de se compreender o envolvimento das repúblicas americanas com a Segunda Guerra Mundial, significou desconsiderar outras perspectivas de análise. De nada adianta, compreender a Guerra do Atlântico como uma batalha homogênea à sombra dos Estados

⁹³ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 268.

⁹⁴ TOTA, Antônio Pedro. **O imperialismo sedutor**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 53.

⁹⁵ Originalmente criada pelo estadista norte-americano James Monroe (1759-1831), o monroísmo se transformou na doutrina pan-americana defendida pelos EUA, que repelia a intervenção europeia na política do Novo Mundo, isto é, “a América para os americanos.”

Unidos, porque nas bordas das Américas se encontravam marinhas, sociedades e culturas distintas. À medida que as operações militares do Eixo atingiram a população civil, esta criou as suas respostas, algumas bem sutis e marcantes, como se verá mais à frente, visando assim, entender os fenômenos circundantes à luz de suas tradições.

A Guerra do Atlântico passou a significar muito mais que a sobrevivência da Grã-Bretanha – era o palco decisivo da II Guerra Mundial, e o seu vencedor ganharia a guerra.⁹⁶ As águas atlânticas das Américas também encobriram ou revelaram a desgraça da guerra. Uma realidade universal, a guerra submarina fez do mar um flagelo abissal. Ainda conforme o pensamento do historiador Corbin, “o oceano hibernal cinzento, lúgubre e frio, sintetiza as formas do medo; alimenta o temor de sermos surpreendidos pela morte imprevisível privada dos últimos sacramentos, longe do círculo familiar”. Ainda prossegue, com o temor de “sermos, corpo e alma, entregues sem sepultura a essas ondas infinitas que não conhecem nenhum repouso”.⁹⁷

Na América do Sul, centenas de cadáveres encontraram repouso nas praias do nordeste do Brasil. Ir ao litoral dos trópicos também significou vislumbrá-lo enquanto um “lugar da fuga, dos naufrágios, dos lamentos nostálgicos, é também o palco privilegiado dos adeuses e dos gemidos dilacerantes”.⁹⁸ O objetivo desta seção foi alcançado, tendo-se em vista o destaque dado à praia. Além disso, procurou-se estudar brevemente a realidade social do Brasil no tempo da Era Vargas, especialmente o contexto da ditadura do Estado Novo, tendo como pano de fundo o horizonte ameaçador da Guerra do Atlântico.

2.1 A GUERRA VISTA DA PRAIA

Maior desgraça entre todas as catástrofes históricas, as batalhas da Segunda Guerra Mundial se alastraram por diferentes rincões do globo. Terra, mar e céus foram tomados pela vontade de matar, destruir, enfim, vencer a guerra. Muitas histórias individuais e coletivas, de civis e militares, ainda continuam desconhecidas. Ao estudar este tempo de barbárie, o historiador Eric Hobsbawn alertou que “o aspecto não menos importante dessa catástrofe é que a humanidade aprendeu a viver num mundo em que a matança, a tortura e o exílio em massa se tornaram experiências do dia a dia que não mais notamos.”⁹⁹

⁹⁶ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 40.

⁹⁷ CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário social**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 18.

⁹⁸ CORBIN, Alain. **O território do vazio: a praia e o imaginário social**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 23.

⁹⁹ HOBBSAWM, Eric. **Era dos extremos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 58.

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

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

Adolf Hitler, de fato, soube explorar bem os sentimentos de humilhação, importância, insegurança do pós-guerra. Conquistou as massas e o poder porque foi sensível aos anseios do povo. Propôs, nesse momento de crise aguda, um projeto de domínio do mundo pela raça ariana. Por um mecanismo de compensação de recalques, o projeto veio a calhar nesse momento de agudas frustrações, mas só ganhou adeptos porque a ideia de superioridade do povo germânico fazia parte da tradição cultural alemã: uma cultura nacionalista e racista, construída ao longo de séculos. Os nazistas souberam valer-se dela no momento certo. Hitler era o líder que os alemães esperavam. Joseph Gobbels, em 4/7/1924 escreveu em seu diário: “a Alemanha anseia pelo homem, assim como a terra o sol anseia por chuva... senhor, mostre um milagre ao povo alemão! Um milagre! Um homem”!¹⁰⁰

A leitura deste texto permitiu perceber que havia uma conjugação de fatores que explicariam a origem do espírito beligerante dos alemães. A ascensão de Adolf Hitler - e das ideias político-nacionalistas do nazismo - representou a esperança de reconstrução material, e espiritual, da nova Alemanha, “a fênix europeia”. A historiadora Capelato esclareceu que “Hitler não é um ator solitário nessa história. Emite mensagens que só ganham sentido porque ecoam no público. O regime dialoga permanentemente, com os seus parceiros: a cultura alemã e o indivíduo”.¹⁰¹

O soldado alemão se destacou em vários eventos militares antes da guerra de 1939. As anexações da Renânia, do Sudetos e da Áustria já evidenciavam os primeiros voos expansionistas da águia nazista. Já o sucessivo bombardeio da cidade basca de Guernica foi considerado pelos historiadores como um ensaio geral para a guerra. Através destes

¹⁰⁰CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da Guerra. In: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. **Revista da USP**. São Paulo: Editora da USP, n. 26. 1995, p. 86.

¹⁰¹CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da Guerra. In: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. **Revista da USP**. São Paulo: Editora da USP, n. 26. 1995, p. 86.

acontecimentos militares, a Alemanha queria aplicar um projeto ainda mais ambicioso: “dominar o mundo por meio da guerra”. Ao analisar os principais símbolos do nazismo, a historiadora Capelato revelou alguns dos seus significados. “O símbolo da águia sobre o globo terrestre, construído em 1939, representa o projeto nazista de domínio do mundo. A águia, animal sagaz, que, do alto paira sobre tudo e todos, simboliza a superioridade alemã sobre o mundo”. E concluiu: “a guerra, na representação nazista, significa um banho de sangue purificador”.¹⁰²

O banho de sangue se espalhou pelo corredor polonês. Ao conquistá-lo, a maioria dos alemães acreditava que o seu país estava no rumo certo. Com toda certeza, as vitórias nas batalhas iniciais fortaleceram ainda mais a imagem do arianismo. Esse ser mítico, inventado ou reinventado pelos nazistas, representava a afirmação da superioridade pela prática da violência. Os seres inferiores precisavam ser exterminados porque traziam em si o germe da decadência cultural. A nova civilização se imporia pela morte.¹⁰³

Homens, mulheres e jovens adeptos do arianismo se sentiam não apenas pessoas superiores, mas também seres imbatíveis. A educação nacionalista da Juventude Hitlerista se pautava em uma prática pedagógica voltada para a guerra, ou seja, para servir à Alemanha Nazista, com o sacrifício e a morte.

A pedagogia nazista preparava os jovens para a morte. O juramento feito nos rituais de passagem selava o compromisso de sacrificar a vida pela causa. Com o início da guerra, os esforços educacionais se voltaram para a formação do futuro soldado. Nas escolas eram realizados trabalhos práticos em contato com a natureza; estudava-se a química dos explosivos, a geografia aplicada à estratégia de combate e exercícios de orientação no terreno; a história focalizava os feitos de arma e os heróis guerreiros. Fazia parte do material de escola, livros sobre Esparta ou estórias de homens nórdicos em combate. Os manuais escolares exaltavam a vitória pelo sacrifício.¹⁰⁴

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

A escalada da violência militar em terra, céu e mar assumiram proporções devastadoras na Europa. O início da Segunda Guerra Mundial atingiu um grau de crueldade

¹⁰² CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da Guerra. In: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. **Revista da USP**. São Paulo: Editora da USP, n. 26. 1995, p. 91.

¹⁰³ CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da Guerra. In: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. **Revista da USP**. São Paulo: Editora da USP, n. 26. 1995, p.91.

¹⁰⁴ CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da guerra. In: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. **Revista da USP**. São Paulo: Editora da USP, n. 26. 1995, p. 88-90.

até então desconhecido na Europa, onde as populações civis foram as principais vítimas¹⁰⁵. Os raios da guerra relâmpago se concentraram na costa atlântica da Europa, os alemães queriam total domínio sobre os mares do continente. Era evidente que a Alemanha queria um acerto de contas com a Inglaterra.

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

Em 10 de maio de 1940, a Segunda Guerra Mundial irrompeu com mortífera gravidade. Dez divisões blindados alemães e 117 divisões de infantaria esmagaram a Holanda neutra e envolveram a Bélgica e o Luxemburgo também neutros. Pouco dias depois, sete divisões de tanques rompiam as linhas do Exército Francês em Sedan, atravessando facilmente as florestas e colinas das Ardenas – um intervalo no sistema defensivo dos Aliados, que os técnicos acreditavam intransponível. Os ingleses acorrem em socorro, atravessando a Bélgica com ilusões nos capacetes e marchando triunfalmente para Bruxelas. O General Visconde Gort – comandante-chefe da Força Expedicionária Britânica (BEF) estava certo de que seus homens realizariam grandes feitos. A campanha, porém, logo se transformou em um pesadelo e a posição aliada era insustentável. Tanto os ingleses quanto os franceses tinham-se equipado para repetir o tipo de luta da Primeira Guerra Mundial (...). Em dez dias os alemães dominaram três quartos da Bélgica, e o exército desse país, equipado com fuzis enferrujados e canhões hipomóveis, entrou em colapso. Os tanques alemães correram através da França em direção ao Canal e estavam nessa altura atacando o porto de Calais. A única esperança que Gort tinha de escapar estava no porto de Dunquerque.¹⁰⁶

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

¹⁰⁵ ROZ, Bernard; ROWLEY, Anthony. **História do século XX**. Lisboa: Dom Quixote, 1988, v. 2, p. 116.

¹⁰⁶ COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: História secreta da última guerra. **Seleções do Reader's Digest**. Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962, p. 273-274.

O acesso ao que sobrou do Porto de Dunquerque era um verdadeiro pesadelo para os pilotos, pois tinham que atravessar uma floresta de mastros e superestruturas afundadas.¹⁰⁷ Quando a frota se aproximou ainda mais, até os mais empedernidos marinheiros sentiram um nó na garganta diante do caos que se descortinava diante dos seus olhos. Dia após dia, as pequenas embarcações iam e voltavam o mais rápido que podiam. Ao longo da viagem até os portos bretanhos, os tripulantes e passageiros vivenciaram outros dramas: as investidas dos *U-boats* e os vários naufrágios. O mar antes domínio absoluto dos ingleses, transformou-se subitamente em perigo número um. Daí a insistência com a qual o discurso literário comparava o destino de cada um de nós a um barco em perigo.

As baixas em navios e homens já eram grandes por causa dos inevitáveis percalços na travessia do Canal da Mancha. A título de ilustração, pode-se citar como exemplo o naufrágio do *H.M. S. Wakeful*. Um navio militar de 23 anos, considerado ultrapassado por alguns, que descarregou os seus torpedos e cargas de profundidade a fim de poder transportar um maior número de passageiros. Em sua primeira viagem levava 600 homens direto para Dover. Depois, sem se reabastecer, partiu imediatamente, conseguindo escapar de várias bombas em sua viagem de regresso à Dunquerque, onde apanhou 640 soldados. Só que dessa vez o *Wakeful* encontrou o seu fim.

Como o Almirante Ramsay avisara que as águas estavam ameaçadas pelos submarinos e pelos contratorpedeiros alemães, o capitão Ralph Fischer tinha determinado que todos os passageiros ficassem nos porões. De repente, aparecerem na água rastros luminosos que se dirigiam diretamente para o navio. - Todo o leme para bombordo! – gritou Fischer. Mas era tarde demais. Um torpedo alcançou o *Wakeful* bem no meio. Com um rangido de ferro retorcido, o velho contratorpedeiro partiu-se completamente em dois, e a proa e a popa se ergueram verticalmente como duas torres de um arranha-céu. Os soldados que estavam a bordo não tiveram qualquer oportunidade de salvar-se. Mais de 600 deles ficaram presos nos porões, numa agonia que durou várias horas. O Capitão Fischer, porém, com outros sobreviventes, foi recolhido pelo rebocador escocês *Comfort*; outros ainda pelo caça-minas *Gossamer*. A estes dois navios se juntaram o contratorpedeiro *Grafton* e o caça-minas *Lydd*. Às 2 horas e 50 minutos, entretanto, dois torpedos atingiram o *Grafton*. Este não afundou, embora, um dos torpedos, atravessando a praça de armas, matasse 35 oficiais. A confusão tornou-se completa e, em meio à escuridão e ao frio, o *Lydd* abriu fogo contra o que parecia ser um bote torpedeiro alemão. Os canhões do *Grafton* o acompanharam, com as aclamações da tripulação, convencida de que atiravam contra o agressor do *Wakeful*. Tratava-se, porém, de um erro trágico: os dois navios estavam fazendo fogo contra o *Comfort*. Para os sobreviventes do *Wakeful*, ainda nos porões do *Comfort*, foi um momento de pavor total. Nus, pois suas roupas estavam secando na cozinha, eles correram para o tombadilho, mas apenas para serem recebidos por uma saraivada de balas. Freneticamente, Fischer gritava: - Pelo amor de Deus, parem! Somos todos ingleses! Mas ninguém ouvia. Com um fragor tremendo, o *Lydd*, abalroou o *Comfort*. E somente quando a

¹⁰⁷ COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: História secreta da última guerra. **Seleções do Reader's Digest**. Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962, p. 308.

tripulação pulou para bordo do outro navio para fazer prisioneiros e encontrou apenas dois sobreviventes, foi que verificou a enormidade do erro.¹⁰⁸

Como toda emoção, o medo pode provocar efeitos contrastados segundo os indivíduos e as circunstâncias¹⁰⁹. A consciência abarcada pela insegurança fez com que os marinheiros britânicos confundissem os seus compatriotas como sendo os alemães. Triste fim, pois o que seria uma travessia para casa, transformou-se na passagem para a morte. Os barcos alemães ganharam a representação demoníaca e a travessia dramática como sendo o “inferno dos marinheiros” em fuga.

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

O maior medo dos ingleses tinha origem na natureza altamente tecnológica desta nova guerra. As histórias de Dunquerque e os bombardeios à Londres alarmaram a sua população, algumas famílias assustadas resolveram, então, evacuar para o interior do país. Contudo, os civis jamais deveriam tirar dos seus ombros a responsabilidade de defender a ilha e lutar contra os alemães. Vencer a guerra era um desafio de todos, e não apenas dos militares. Cada um precisava fazer a sua parte no processo de mobilização geral, visando superar os agravantes iniciais. Jean Delumeau indicava que “se não consegue afastar completamente o medo para fora de seus muros, ao menos enfraquecê-lo o suficiente para que possa viver com ele”.¹¹⁰

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

A Inglaterra pagou um preço desmesurado para a salvação de seu Exército [em Dunquerque], tendo perdido mais de 200 navios e 177 aviões, inclusive 40% de seus bombardeios de primeira linha. O equipamento de dez divisões lá ficou, inutilizado e

¹⁰⁸ COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: História secreta da última guerra. **Seleções do Reader's Digest**. Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962, p. 282-293.

¹⁰⁹ DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente**: 1300-1800. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 23.

¹¹⁰ DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente**: 1300-1800. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p.12.

abandonado, nos campos de Flandres – destroços de mais de 2.000 canhões, 60.000 veículos, 76.000 toneladas de munição e quase 600.000 toneladas de suprimentos e combustível. Para enfrentar as 200 divisões alemãs, nessa altura restavam apenas equipamento para duas. E em toda a Inglaterra havia – como mais tarde Churchill revelou – somente 500 canhões de 75 mm e obuseiros... muitos destes retirados dos museus. A sobrevivência da Inglaterra estava naturalmente em jogo; seu fim, para muitos alemães, era apenas uma questão de tempo.¹¹¹

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

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

Depois de vários meses de trocas de ideias, chegou-se a um acordo, segundo o qual os Estados Unidos entregariam 50 destróieres nos primeiros dias de setembro, em troca da cessão, por 99 anos, de bases aéreas e navais nas Índias Ocidentais e Terra Nova.¹¹² A disposição estadunidense em ajudar a Inglaterra com todo o material bélico que solicitasse originou, em maio de 1941, a conhecida Lei de Empréstimos e Arrendamentos, cujos benefícios foram mais tarde estendidos a outras nações que entraram em guerra contra as potências do Eixo. Por esta importante contribuição militar, os Estados se converteram assim no “arsenal das democracias”.

¹¹¹ COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: História secreta da última guerra. **Seleções do Reader's Digest**. Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962, p. 314.

¹¹² ENCICLOPÉDIA BRITÂNICA: A Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Codex, 1962, p. 3.

No mês de dezembro de 1940, os alemães haviam afundado 79 barcos, com um total de 357 314 toneladas. A situação da Grã-Bretanha era extremamente grave. Churchill o comparou com o de “um mergulhador a quem estivessem a ponto de cortar o tubo do ar”. Nesse momento crítico o primeiro-ministro teve uma conferência com os chefes do Almirantado, que lhe apresentaram um plano de emergência que encarava a possibilidade de estender um imenso campo de minas, desde as costas do noroeste da Inglaterra, através do canal do norte, até alcançar mar aberto. Esse campo de minas, integrado por milhares de unidades, teria uma largura de três milhas e uma extensão de sessenta. As minas, ancoradas no fundo do mar, formariam uma impenetrável barreira até trinta e cinco pés por baixo da superfície do mar. Sobre esse “tapete de dinamite” deslizariam os comboios até alcançar o mar.¹¹³

Após a evacuação inglesa em Dunquerque, Adolf Hitler acreditava que estava sob o controle de todas as coisas. Sentenciava que a Inglaterra seria aniquilada em breve. Se por um lado, o *Führer* era um péssimo profeta, por outro, Winston Churchill apresentava-se mais persuasivo e enviou uma mensagem para os nazistas: “Os ingleses resistirão”. Conforme as suas palavras, “nós não fraquejamos nem desertamos. Iremos até o fim. Combateremos na França, combateremos nos mares e oceanos”.¹¹⁴ E prosseguiu: “Defenderemos nossa Ilha, custe o que custar. Lutaremos nas praias, lutaremos nos campos de pouso, lutaremos nas campinas e nas ruas, lutaremos nas colinas... Não nos renderemos jamais”.¹¹⁵

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

Até o final de 1940, nenhum país atlântico militarizou tanto a sua costa como a Inglaterra, que fez frente às incursões aeronavais dos inimigos. Era a “Operação Leão Marinho”, que consistia em obstruir linhas de suprimentos, aniquilar as forças navais e invadir o território britânico. Apesar de sofrer algumas baixas navais, a contraofensiva da Marinha Real Britânica conseguiu impedir a invasão alemã pelo mar e a Força Aérea Inglesa (RAF)

¹¹³ ENCICLOPÉDIA BRITÂNICA: A Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Codex, 1962, p.7.

¹¹⁴ COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: História secreta da última guerra. **Seleções do Reader's Digest**. Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962, p. 315.

¹¹⁵ COLLIER, Richard. Areias de Dunquerque. In: História secreta da última guerra. **Seleções do Reader's Digest**. Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962, p. 315.

que, por sua vez, mostrou-se bem superior à *Lufwaffe*. Com o passar do tempo, os britânicos desenvolveram novas tecnologias antissubmarinas e minaram áreas costeiras estratégicas, que fizeram a diferença na proteção do Reino Unido.

Entre avanços e recuos, os alemães também desenvolveram várias tecnologias bélicas. A versatilidade dos seus *U-boats* contribuiu decisivamente para o caráter de ubiquidade da guerra naval. As ambições megalomânicas de Adolf Hitler, a traição dos países neutros em fornecer suprimentos aos Aliados e as novas orientações ofensivas do Eixo ampliaram o raio de atuação da *Kriegsmarine*¹¹⁶. De mar em mar, os submarinos alemães e italianos sentiram a necessidade de espalhar a Guerra do Atlântico a diferentes rincões costeiros da África, dos Estados Unidos, da América Latina e Caribe.

Nem americanos e muitos menos os alemães estavam interessados em criar uma situação de beligerância um com o outro. No entanto, o ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, criou uma configuração de guerra com o Japão. “Dois dias depois, Adolf Hitler suspendeu todas as restrições a ataques contra embarcações americanas e no dia 11 de dezembro declarou guerra aos Estados Unidos”.¹¹⁷

A Declaração de Guerra Alemã aos Estados Unidos da América foi assinada pelo ministro Joachim von Ribbentrop. O documento elucida as razões militares que levaram os nazistas a visualizar os norte-americanos como uma ameaça real às suas pretensões bélicas.¹¹⁸ A declaração de guerra não foi surpresa para o Alto Comando de *U-boot*, pois o Almirante Dönitz e seu estado-maior achavam que ela seria inevitável. Os planos para Operação Rolo-

¹¹⁶ Marinha de Guerra Alemã.

¹¹⁷ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p.37

¹¹⁸ A declaração de guerra da Alemanha para os Estados Unidos: O Governo dos Estados Unidos tendo violado da maneira mais flagrante e de modo crescente todas as regras da neutralidade a favor dos adversários da Alemanha e sendo continuamente culpado da mais severa provocação à Alemanha desde a explosão da guerra Europeia, provocada pela declaração de guerra Britânica contra a Alemanha em 3 de setembro de 1939, finalmente recorreu ao uso de atos militares de agressão. Em 11 de Setembro de 1941, o Presidente dos Estados Unidos declarou publicamente que tinha ordenado à Marinha Americana e Força Aérea a atirar imediatamente em qualquer navio de guerra alemão. Em seu discurso de 27 de outubro de 1941, ele mais uma vez afirmou explicitamente que sua ordem estava em vigor. Agindo sob essa ordem, navios da Marinha Americana, desde o início de setembro de 1941, atacam sistematicamente as forças navais alemãs. Assim, destróieres americanos, como por exemplo, o *Greer*, o *Kearney* e o *Reuben James*, abriram fogo em submarinos alemães conforme o plano. O Ministro da Marinha Americana, Sr. Knox, confirmou que destróieres americanos atacaram submarinos alemães. Além disto, as forças navais dos Estados Unidos, sob ordens de seu Governo e contrárias às leis internacionais tratam e apreendem navios mercantes alemães nos mares como se fossem navios inimigos. O Governo alemão, portanto, estabelece os seguintes fatos: Embora a Alemanha tenha aderido estritamente às regras da justiça internacional em suas relações com os Estados Unidos durante todo o período da atual guerra, o Governo dos Estados Unidos, a partir de violações primárias da neutralidade finalmente procedeu a atos de guerra contra a Alemanha. O Governo dos Estados Unidos através disso virtualmente criou um estado de guerra. O Governo Alemão, conseqüentemente, cessa relações diplomáticas com os Estados Unidos da América e declara que sob estas circunstâncias trazidas pelo Presidente Roosevelt, a Alemanha a partir de hoje também se considera estando em estado de guerra com os Estados Unidos da América. *In*: RIBBENTROP, Joachim von. **Documento Oficial**. Declaração de Guerra Alemã aos Estados Unidos da América. Berlim, 11 de dezembro de 1941.

Compressor ou Paukenschlag já estavam prontos, e a 25 de dezembro seis *U-boots* partiram para a travessia do Atlântico a fim de atacarem a marinha mercante americana. Os Estados Unidos mantiveram contato estreito com a Marinha Real Britânica, que colocou à disposição daquela, todos os relatórios sobre táticas antissubmarino. Não obstante, a violência da Paukenschlag pegou a Marinha Americana completamente de surpresa, e certa falta de preparação levou a uma perda de 500 navios nos primeiros seis meses.¹¹⁹ Era o começo da Guerra do Atlântico na América do Norte.

Nas praias da Flórida e de Long Island, os alemães executaram um dos mais ambiciosos planos de sabotagem da Segunda Guerra Mundial. Dessa vez, a operação militar denominada “Pastorius”, que consistia no desembarque de espões na costa leste dos Estados Unidos. De acordo com Lawrence Elliott, as suas investigações históricas somente se materializaram porque o Departamento de Justiça dos Estados Unidos, à instância de *The Reader’s Digest*, deixou de considerar documentos secretos as 3000 páginas de depoimentos relativos às incursões dos submarinistas germânicos. Em um artigo intitulado “Hitler tentou invadir os Estados Unidos”, Elliott apresentou a praia enquanto um lugar de perigo, de conspiração e desembarque inimigo. Conforme suas pesquisas,

Foi assim que começou a primeira etapa da Operação Pastorius – o desembarque de uma turma de sabotagem alemã nas costas dos Estados Unidos. As linhas gerais do plano para paralisar a produção nos estabelecimentos industriais essenciais eram da autoria da Abwehr – a divisão do serviço secreto do Alto Comando Alemão. A organização do plano foi confiada a um brilhante e irascível oficial do serviço secreto, o Tenente Walter Kappe, que durante 12 anos fizera propaganda em favor de organizações nazistas de Chicago e Nova York. O plano de Kappe era recrutar alemães que tivessem vivido e trabalhado nos Estados Unidos, homens tão familiarizados com os hábitos e a linguagem dos americanos que pudessem ficar à vontade em qualquer ponto do país. Pequenas turmas desses homens, intensivamente treinados e fartamente equipados, seriam desembarcados de submarinos. Os pontos em que teriam de agir seriam de antemão determinados. Kappe se convencera que os seus homens seriam ajudados por inúmeros teuto-americanos leais à Pátria. Comunicar-se-iam com Kappe e entre si por meio de anúncios em linguagem cifrada publicados no Tribune de Chicago. Uma vez montada a rede de sabotagem, Kappe entraria furtivamente nos Estados Unidos e passaria a dirigir tudo de um posto de comando em Chicago.¹²⁰

De esporádicos ataques navais ao permanente estado de beligerância, as bordas do Atlântico Sul também se tornaram um importante campo de batalha no tempo da Segunda Guerra Mundial. Da costa da África até a América do Sul, novas investigações históricas se voltaram para este espaço marítimo e descobriram eventos militares ainda pouco estudados no âmbito acadêmico, mas já bastante pesquisados por militares brasileiros e estrangeiros.

¹¹⁹ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 40.

¹²⁰ ELLIOTT, Lawrence. Hitler tentou invadir os Estados Unidos. In: História secreta da última guerra. **Seleções do Reader’s Digest**. Rio de Janeiro: Ypiranga, 1962, p. 331-332.

Entender a Batalha do Atlântico na perspectiva dos africanos, e latino-americanos, significou adentrar nas áreas periféricas dos principais teatros de operações militares.

Importa sublinhar, para concluir, que dentro de uma “escala mais ampla”, a evacuação de Dunquerque evidenciou que nenhuma embarcação deve ser desprezada em tempo de guerra. Numa “escala meso”, por sua vez, quando os japoneses passaram a confiar em pequenas jangadas e embarcações costeiras para o transporte de cargas, os grandes barcos americanos ficaram sem algo.¹²¹ E por fim, numa “escala micro”, os brasileiros de Sergipe e da Bahia, utilizaram canoas, saveiros e iates para resgatar os náufragos no mar ou nas praias, e transportaram-nos para as cidades e hospitais. Em tempos de alta tecnologia naval, pequenas embarcações também fizeram a diferença pelo mundo.

2.2 COSTA ATLÂNTICA DAS AMÉRICAS: NOVA ROTA DOS *U-BOATS*

Quando a Segunda Guerra Mundial começou, na manhã de 3 de setembro de 1939, os submarinos britânicos e alemães estavam a postos. Estes tinham ordens estritas de não se desviarem das normas internacionais. Pode parecer um tanto quixotesco que Adolf Hitler insistisse na observância de tais normas depois de violar quase todas as regras da lei internacional, mas ele estava bem consciente de como era importante não dar à opinião americana o pretexto de voltar-se contra a Alemanha. Os resultados foram inesperados, sobretudo porque os principais beneficiários dessa política, os britânicos, não esperavam que ela fosse seguida¹²².

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

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

¹²¹ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 50.

¹²² PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 24

É nos oceanos que nos cercam que está a sorte futura de nossas soberanias, porque a proteção das terras americanas não será possível, como no passado, sem a segurança dos seus mares. O mar, fora das águas territoriais, a três milhas, apenas, de nossas costas, de nossas cidades e até das nossas capitais, não só não é nosso, como nele estamos à mercê de uma ação contrária à livre e pacífica expansão das nossas soberanias, de nossas relações continentais e até de ligações marítimas dos portos e de um mesmo país. À defesa da integridade territorial continental urge, pois, juntar como parte inseparável do todo político americano a segurança dos mares continentais.¹²³

Esse documento oficial foi apresentado pelo Brasil na Primeira Reunião Consultiva de Ministros das Relações Exteriores, realizada no Panamá, no final de setembro de 1939. Dentre as suas resoluções aprovadas, destacaram-se a criação da: 1º) Comissão Interamericana de Neutralidade, que teria o papel de avaliar a guerra, além de propor recomendações políticas e militares; 2º) Zona de Segurança para as águas atlânticas e pacíficas subjacentes às Repúblicas americanas. Estas medidas se alinhavam a uma conjugação de esforços visando reforçar a soberania das águas costeiras, garantir a integridade territorial e a manter o comércio marítimo ativo.

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

Art.1º - Como medida de proteção continental às repúblicas americanas, enquanto mantiverem sua neutralidade, têm o direito indiscutível de conservar livres de todo ato hostil, por parte de qualquer nação beligerante não americana, as águas adjacentes ao Continente Americano, que considerem como de interesse primordial e de direta utilidade para suas relações, quer o referido ato hostil seja praticado de terra, mar ou do ar. Tais águas adjacentes (exceto as do território do Canadá) terão os limites determinados a seguir: Uma linha loxodrômica do ponto de latitude a 5º N e longitude de 24º W a um ponto de latitude, para o sul, de 20º S, e uma linha loxodrômica até um ponto de latitude 58º S e longitude de 57º W.¹²⁴

As principais nações beligerantes da época não reconheceram tal resolução continental. Tanto a Marinha Real Britânica quanto a *Kriegsmarine* violaram inúmeras vezes a Zona de Segurança Marítima. A América do Sul, que parecia distante dos conflitos no epicentro europeu, foi gradativamente envolvida pela Batalha do Atlântico. O navio mercante brasileiro *Itatinga* encontrou, em 30 de setembro de 1939, uma baleeira com náufragos do cargueiro

¹²³ BRASIL. **Documento Diplomático.** Mar Continental das Américas. Primeira Reunião Consultiva de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas. Panamá, 3 de outubro de 1939.

¹²⁴ A Zona de Segurança, aprovada pela Resolução XV foi definida pelas nações americanas durante a Primeira Reunião de Consultas de Ministros das Relações Exteriores, no Panamá, em 1939.

inglês *Clement*, destruído por corsário alemão a 70 milhas da costa do Brasil. O caso mais emblemático ocorreu em dezembro de 1939, quando o esquadrão inglês, sob o comando do Almirante Harwood – integrando os Cruzadores *Exeter*, *Ajax* e *Achilles* – promoveu uma verdadeira perseguição ao Cruzador-Encouraçado alemão *Admiral Graf Spee*¹²⁵, violando as águas jurisdicionais do Brasil e do Uruguai. Os embates navais prosseguiram, no dia 12 de fevereiro de 1940, o cargueiro alemão *Wacama* foi afundado pela própria tripulação, a 15 milhas do litoral brasileiro, diante cerco beligerante dos ingleses.

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

Os Aliados, especialmente os ingleses, nutriam grande desconfiança em relação aos reais interesses dos latino-americanos com a guerra. Em comunicação oficial de 21 de janeiro de 1940, a Embaixada britânica informou que, desde o início da guerra, haviam partido da costa leste da América do Sul 25 navios inimigos dos quais dez haviam sido afundados pelas próprias tripulações, seis apresados, e somente nove haviam conseguido escapar à vigilância dos vasos de guerra britânicos.¹²⁶

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

No dia 7 de dezembro de 1941, o Japão bombardeou a base estadunidense de Pearl Harbor, no Havaí, destruindo aviões e navios e atacou ainda as instalações do Exército e da Marinha em Cavite e Corregidor, nas Filipinas, sendo, em consequência, declarada a guerra

¹²⁵ *Admiral Graf Spee* recebeu alguns impactos, dos quais resultaram mortos e a necessidade de reparos urgentes. Por esse motivo entrou ela no Porto de Montevideú, pedindo, com base na Convenção de Haia, tempo para efetuar tais reparos e reabastecer o navio. O Governo uruguaio negou o prazo pedido de 14 dias, concedendo-lhe somente 72 horas. Os navios ingleses permaneceram em frente à foz do Rio do Prata, então, o comandante Langsdorff, do *Admiral Graf Spee*, seguindo as instruções do Alto Comando alemão, desembarcou grande parte da tripulação, afastou-se do porto, mais de seis milhas – e aí suicidando-se dois dias depois em Buenos Aires.

¹²⁶ 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, p. 261.

entre os Estados Unidos e o Japão e, logo em seguida, com a Alemanha e a Itália. Dois dias depois, Adolf Hitler suspendeu todas as restrições a ataques contra embarcações americanas e no dia 11 de dezembro declarou guerra aos Estados Unidos.¹²⁷

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

Os planos para Operação Rolo-Compressor ou Paukensschlag já estavam prontos, e a 25 de dezembro seis *U-boats* partiram para a travessia do Atlântico a fim de atacarem a marinha mercante americana. A Marinha Americana mantivera contato estreito com a Marinha Real, que colocou à disposição daquela, todos os relatórios sobre táticas antissubmarinas. Não obstante, a violência da Paukenschalag pegou a Marinha Americana completamente de surpresa, e certa falta de preparação levou a uma perda de 500 navios nos primeiros seis meses.¹²⁸ O historiador Vagner Camilo Alves, ao analisar a campanha submarina no Hemisfério Ocidental, observou:

Particularmente durante o ano de 1942, a guerra submarina empreendida contra a navegação comercial aliada, em especial aquela realizada em todo o litoral das Américas, foi de um sucesso a toda prova. A costa leste dos Estados Unidos configurou-se como verdadeiro paraíso para os comandantes de *U-boats*, que ali encontram abundância de alvos, juntamente com um completo despreparo da Marinha de Guerra norte-americana no que tangia ao empreendimento de uma guerra antissubmarino eficaz. O resultado disto foi a destruição de um incomensurável volume de navios aliados. Durante o ano de 1942, 8,25 milhões de toneladas foram postas a pique no Atlântico, sendo 6,2 milhões fruto da ação de submarinos. Caso tal taxa fosse mantida nos anos subsequentes, certamente o esforço de guerra aliado estaria comprometido. Não sem motivos, durante a Conferência de Casablanca, em janeiro de 1943, britânicos e norte-americanos deram amais alta prioridade estratégica à derrota da ofensiva submarina alemã no Atlântico. Os seis meses a partir de meados de janeiro de 1942, data do início da campanha submarina do Eixo nas costas norte-americanas, seriam posteriormente denominados pelos submarinos alemães como “Tempos Felizes”. Durante este período, os *U-boats* concentraram-se na costa atlântica da América do Norte.¹²⁹

Os norte-americanos ganharam experiência, e assim, emularam os britânicos e aprimoraram suas técnicas de guerra antissubmarino. Ainda segundo Vágner Camilo Alves, um maior número de navios escolta foram adaptados e construídos, e as aeronaves da força

¹²⁷ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p.37.

¹²⁸ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 40.

¹²⁹ ALVES, Vágner Camilo. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial**: história de um envolvimento forçado. São Paulo: Loyola, 2002, p. 164-165.

aérea de exército e da marinha de guerra norte-americana passaram a patrulhar continuamente o litoral do país.¹³⁰

As águias americanas impuseram várias baixas aos Lobos Cinzentos. Dezenas de submarinos foram bombardeados na costa leste dos Estados Unidos. A fim de evitar mais perdas, o Alto Comando dos *U-boats* orientou o deslocamento de algumas unidades para o Mar do Caribe, e depois, o para Atlântico Sul. Da África até a América do Sul, também se registraram memoráveis embates navais. De acordo o historiador naval Antony Preston, se a esquadra de submarinos italianos fosse mais adequada às condições do Oceano Atlântico, seu reforço aos *U-boats* teria sido decisivo.¹³¹ O Almirante Karl Dönitz, por sua vez, sustentava na época da guerra, que os italianos deveriam ter a capacidade para cuidar do Mar Mediterrâneo por si próprios.

A evolução tecnológica dos submarinos e a ambição das nações beligerantes imergiram as populações litorâneas das Américas, em diferentes níveis de evolução sociocultural, em uma situação extrema: guerra submarina. De canoieiros até o mais sofisticado marinheiro, o medo desnaturalizou o mar e a necessidade de sobrevivência estimulou estes homens a encará-lo. A engenharia naval possibilitou a modernização dos navios de guerra e a ampliação do seu raio de atuação. Então, os submarinos de 500 toneladas podiam operar durante três semanas em águas da América do Norte e os de 700 toneladas pelo mesmo período nas Caraíbas; onde encontraram alvos preciosos, pois a Grã-Bretanha obtinha os seus recursos no petróleo de Aruba e Curaçao, do México e da Venezuela.¹³²

Do largo do Canadá até o Mar das Guianas, uma imensa área oceânica se tornou uma região de caçada feroz para os *Lobos Cinzentos*¹³³. Era a abertura de uma novíssima área de *front* dentro da Batalha do Atlântico: “o teatro de operações americano”. A princípio, as investidas se concentraram na costa leste dos Estados Unidos, onde a navegação comercial ainda era realizada por embarcações isoladas, muitas das quais latino-americanas.

Os submarinistas alemães costumavam repousar durante o dia, no fundo, e à noite operavam em pontos focais próximos de *Hampton Roads* e do *Cabo Hatteras*, procurando obter um melhor rendimento para os seus estoques de torpedos. Utilizavam também seus canhões na falta daqueles, principalmente contra os

¹³⁰ ALVES, Vágner Camilo. **O Brasil e a Segunda Guerra Mundial**: história de um envolvimento forçado. São Paulo: Loyola, 2002, p. 165.

¹³¹ PRESTON, Antony. **Submarinos**. Rio de Janeiro: Ao Livro Técnico, 1983, p. 34.

¹³² BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 192.

¹³³ No linguajar náutico dos alemães, os *U-boats* eram comumente denominados de “Lobos Cinzentos”, que desempenharam diferentes funções estratégicas (espionagem naval, ações beligerantes, abastecimento de víveres e fuga de nazistas) no tempo da Batalha do Atlântico (1939-1945). No segundo semestre de 1940, o Almirante Karl Dönitz criou o conceito de ataque em massa chamado de *Rudeltaktik* (bando de lobos), onde um conjunto de submarinos atacaria comboios, e se necessário, áreas portuárias inimigas. Na história do mundo náutico, enfim, o marinheiro é tradicionalmente chamado de lobo do mar.

petroleiros. Era um espetáculo comum ver-se de terra as explosões, os incêndios e em seguida o desaparecimento de navios.¹³⁴

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

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

Existe uma farta documentação civil-militar sobre a Guerra do Atlântico na América do Norte e do Mar do Caribe, áreas marítimas onde apenas um submarino foi capaz promover um grande estrago. Normalmente, os fatores que limitavam a ação dos *U-boats* eram o número de torpedos e a fadiga da guarnição, bem menor nas costas dos Estados Unidos e no Mar das Caraíbas que nos estafantes ataques a comboios escoltados do Atlântico Norte. No início, a costa americana foi considerada o paraíso dos submarinos, segundo a expressão de um prisioneiro alemão.¹³⁵

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

Em março a ofensiva decresceu nas Antilhas, porém recrudescceu nas costas dos Estados Unidos e, em abril, atingiu-se o recorde de 94 navios afundados, correspondendo a 500.000 toneladas. Em Washington reinava inquietude. Os americanos percebiam que sua falta de preparo para enfrentar a ameaça submarina alemã era tão grande quanto a existente face à ameaça japonesa no Extremo Oriente. Justo é reconhecer que os Estados Unidos trataram da ajuda à Grã-Bretanha e à Rússia antes da sua própria defesa. [...] A ofensiva alemã prosseguiu ainda conservando a costa americana como terreno predileto por toda a primavera e uma parte do verão. Döenitz não esperava tanto e mais tarde afirmou que se surpreendeu

¹³⁴ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 192-193.

¹³⁵ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 192.

com a demora da Marinha americana em se tornar eficiente naquela zona. De janeiro a julho de 1942, os aliados perderam, considerando todas as regiões, 500 navios correspondendo a dois milhões e meio de toneladas; desse total 142 eram petroleiros (um milhão de toneladas).¹³⁶

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

Oceano Ártico: 19 submarinos, dos quais 14 no mar; Oceano Atlântico: 81 submarinos, estando 45 nas costas americanas ou no Atlântico Norte, 2 no Atlântico Sul e 34 em bases francesas; Mediterrâneo: 20 submarinos, dos quais 7 no mar; Alemanha: 5 submarinos.¹³⁷

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

2.3 A BORDO DO VAPOR JACEGUAY: VARGAS NA BAHIA E SERGIPE

Quem foi Getúlio Vargas, na definição de seus traços psicológicos, de sua vida familiar, de suas ideias e, principalmente, de suas ações políticas? Um ser dissimulado, que escondia seus propósitos e ambições, ou apenas um personagem reservado? Um homem acossado por ameaças reais ou imaginárias, ou um governante seguro de seu poder? Um ditador fascista, ou um político pragmático que agia de acordo com as condições de sua época? Um benfeitor dos trabalhadores e dos “humildes”, ou um manipulador das grandes massas? Estas teias de questões foram abertas pelo historiador Boris Fausto, em seu livro *Getúlio Vargas*, onde traçou o seu perfil biográfico. E continua: “as respostas a estas e muitas outras perguntas não são simples, mas trilhar o caminho da combinação das alternativas propostas, evitando o maniqueísmo, nos levará a conhecer melhor a figura de Getúlio”.¹³⁸ Para compreender o seu estilo de fazer política, em seus anos iniciais no poder, resolveu-se aqui acompanhar a sua incursão aos estados nortistas.

¹³⁶ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 193-194.

¹³⁷ BELOT, R. **A Guerra Aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949, p. 193.

¹³⁸ FAUSTO, Boris. **Getúlio Vargas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006, p. 13.

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

No dia 24 de agosto de 1933, registrou nas páginas do seu diário, de maneira sucinta, as impressões das paisagens costeiras adjacentes, e, até, de um encontro inusitado com o dirigível alemão *Graff Zeppelin*¹³⁹. Ao longo da manhã o mar estava sereno e a viagem prosseguiu tranquila. “À tarde, passou por nós o *Zeppelin*, fazendo linda manobra sobre o navio e descendo por uma corda uma cesta com duas bandeiras, uma alemã e outra brasileira, duas garrafas de vinho do Reno e uma mensagem de saudação do Dr. Hugo Eckner”.¹⁴⁰ Este engenheiro aeronáutico alemão foi uma personalidade central no desenvolvimento do dirigível, já havia empreendido outras travessias oceânicas para as Américas, a Antártica e outras partes do globo. O nome “Eckner” se tornou símbolo ou sinônimo do *Zeppelin*.

Diante do moderno dirigível e do presente germânico, o presidente Getúlio Vargas resolveu presentear aos jornalistas a bordo com uma das garrafas, um gesto de simpatia que surpreendeu a todos. Diante da dificuldade de vinte e cinco repórteres beberem uma garrafa de vinho, foi sugerido e aceito pelos presentes, obter a aquiescência que a outra seria oferecida ao próximo anfitrião, Juraci Magalhães¹⁴¹, então interventor federal da Bahia. Para a nomeação

¹³⁹ A costa do Brasil foi estudada detalhadamente pelos cientistas alemães no limiar dos anos de 1930, quando representantes da Companhia Luftschiffbau Zeppelin vieram escolher uma área apropriada para pouso e abrigo dos Zeppelins. Após meticolosos estudos climáticos, direção dos ventos, velocidade e também possibilidade de meios de transporte, foi escolhida a área próxima à Baía de Sepetiba, no Rio de Janeiro. Os dirigíveis vindos de Frankfurt deveriam seguir a linha costeira do Brasil, área mais povoada, pois as suas cidades poderiam dar suporte diante de alguma situação emergencial. A passagem do Zeppelin sempre foi lembrada pelos brasileiros do litoral, pois o seu voo silencioso, as suas proporções gigantescas e o seu formato despertavam um misto de encantamento e de medo. Pequenas comunidades de Sergipe e da Bahia ficavam apavoradas diante do “Charutão” ou “Demonião.” O susto era tanto que alguns praieiros se escondiam dentro de suas casas de palhas ou até mesmo no meio da Mata Atlântica. Enfim, era uma maravilha da engenharia aérea alemã.

¹⁴⁰ VARGAS, Getúlio. **Diário (1930-1936)**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995. v. I, p. 234.

¹⁴¹ Juraci Montenegro Magalhães nasceu em Fortaleza (CE), em 1905. Iniciou sua carreira no 23º BC, em sua cidade natal. Em 1923, matriculou-se na Escola Militar do Realengo, no Rio de Janeiro. Em 1927, retornou ao 23º BC, de onde passou a oferecer apoio aos oficiais tenentistas foragidos no Nordeste. Em 1930, servia no 22º BC, na capital paraibana, quando deu abrigo em sua casa a Juarez Távora, designado comandante militar da revolução no Nordeste. Por designação de Juarez, assumiu o posto de lugar-tenente de José Américo de Almeida, o chefe civil do movimento na região. De sua guarnição na capital paraibana deu início à revolução no Nordeste, horas depois do movimento ter se iniciado em Porto Alegre e Belo Horizonte. Logo a seguir dirigiu-se a Recife onde, em nome de Juarez Távora, empossou Carlos de Lima Cavalcanti no governo

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

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

Dentro deste contexto regional, o Brasil também se tornou um importante parceiro comercial da Alemanha Nazista. A princípio foi desenvolvida entre ambos, uma “relação de compensação”, um tipo de comércio que consistia na “troca de produtos, sem necessidade de intermediação de moedas fortes como a libra ou o dólar, escassas tanto na América Latina quanto na própria Alemanha”.¹⁴² Gradativamente, a esfera de influência dos alemães sobre o Brasil varguista se ampliou para o setor de transporte, indústria, militar e educação. Nas principais cidades brasileiras, a exemplo de Salvador, havia vários empreendimentos teutos

daquele estado. Em seguida, participou de combates contra as forças legalistas nos estados de Sergipe e Bahia. Em setembro de 1931 foi nomeado por Vargas interventor federal na Bahia, estado em que a revolução contava com poucos adeptos. Em 1932 reprimiu manifestações de solidariedade aos constitucionalistas de São Paulo, então em confronto armado com o governo federal, promovidas por estudantes em Salvador. Para vencer as forças políticas que exigiam um interventor baiano e civil, passou, habilmente, a desenvolver contatos junto a coronéis do interior, o que lhe possibilitou consolidar sua liderança à frente da política estadual. Em 1933, fundou o Partido Social Democrático (PSD) da Bahia, legenda que obteve ampla vitória nas eleições para a Assembleia Nacional Constituinte, realizadas em maio daquele ano. Da bancada do PSD baiano saiu o líder da maioria na Constituinte, o deputado Medeiros Neto. No ano seguinte, deu apoio a Vargas na eleição presidencial indireta realizada pelos deputados constituintes. Ainda em pleito indireto, em abril de 1935 obteve da Assembleia Constituinte estadual o mandato de governador constitucional. Durante seu governo, tomou medidas repressivas contra as atividades da Aliança Nacional Libertadora (ANL), frente de esquerda de caráter antifascista da qual participava seu irmão, Eliézer Magalhães, e contra a Ação Integralista Brasileira (AIB). Ao mesmo tempo, opôs-se às pretensões de Vargas de continuar à frente do governo federal após o término de seu mandato constitucional. Nesse sentido, buscou articular-se com governadores de outros estados a fim de barrar o projeto continuísta do presidente. Quando esse se concretizou, com a implantação da ditadura do Estado Novo em novembro de 1937, demitiu-se do governo da Bahia, retornando ao Exército. Retomou as atividades políticas apenas no final do Estado Novo, quando passou a se articular aos setores de oposição ao regime. ABREU, A. A. **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930**. Rio de Janeiro: Editora da FGV-Fundação Getúlio Vargas, 2001.

¹⁴² MOURA, Gerson. **Sucessos e ilusões**. Relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991, p. 4.

nos anos de 1930. Esses acordos e outras realidades socioeconômicas fizeram o Presidente Vargas conhecer mais de perto o país que governara, especialmente os estados nortistas.

Por volta das 17 horas, o Almirante *Jaceguay* se aproximou da Baía de Todos os Santos¹⁴³, onde logo foram avistados os aviões da Esquadilha da Marinha do Brasil, que realizaram manobras de boas-vindas. Quando se atravessou a Amaralina, vieram ao seu encontro dois barcos da Companhia Navegação Bahiana. Um deles trazia o capitão Juracy Magalhães e seus secretários, e outro, os homens da casa civil e militar. Do oceano Atlântico até área urbana, o navio presidencial necessitava transpor a boca estreita e adentrar o pequeno golfo, mas que se alargava à medida que adentrava para as águas interioranas. Ao longo do trajeto, foi comboiado por vários tipos de embarcações de pequeno e médio porte. Os tripulantes e os seus ilustres passageiros do Almirante *Jaceguay* já podiam vislumbrar a cidade alta. Quanto mais se aproximava do porto mais a cidade baixa se deixava ver. Finalmente às 17h:20m, o vapor encostou, atracando no Armazém IV, das Docas.

O presidente Getúlio Vargas pisou em solo baiano diante de grande euforia popular. De acordo com a imprensa carioca, “mais de 10 mil pessoas aclamaram, no cais, o nome do ditador Sr. Getúlio Vargas, por ocasião do desembarque de sua excelência”.¹⁴⁴ Tanto a polícia quanto o exército tiveram trabalho em conter a multidão, que euforicamente ameaçava romper o cordão de isolamento. O povo baiano se comprimia no desejo de saudar o chefe da nação. As imediações do porto estavam embandeiradas, curiosos apareciam no cimo dos prédios e as bandas musicais do Exército e da Polícia Militar tocavam solenemente músicas cívicas. O capitão Juracy Magalhães, não perdeu tempo, acompanhado pelos seus secretários de governo, galgou, rapidamente, a prancha principal do navio Lloyd, indo ao encontro do ilustre visitante, que foi saudado, em nome da Bahia, ao desembarcar. Ainda de acordo com a imprensa da época:

A chegada foi linda (...). O Sr. Getúlio Vargas toma a palavra, fazendo-se grande silêncio, e diz uma saudação ligeira, mas impressionante. Lembra que saltando na Bahia, o primeiro Estado do Norte na excursão que realiza a esta região, é grande a

¹⁴³ Se houvesse alguma urgência extrema, a carta náutica e o práctico local indicariam ao piloto do *Almirante Jaceguay* o trajeto mais seguro dentro da baía até a borda, na região de atracagem. O porto de Salvador chegou a ocupar um papel de destaque na história da América Latina, tanto que ficou conhecido internacionalmente como o “Porto do Brasil.” As bordas da Baía de Todos os Santos representavam a melhor expressão do mundo tropical e os baianos, por sua vez, traziam em si as marcas das singularidades híbridas, marcas estas que sempre chamaram a atenção dos viajantes oceânicos. Enfim, como dizia a marujada forasteira, o cais soteropolitano era “um bom lugar de descanso”, “um refúgio nos trópicos”, “uma terra de prazeres exóticos”, “um paraíso na América do Sul”, enfim, “um ponto de encontros e desencontros.”

¹⁴⁴ EXCURSÃO do chefe do governo provisório ao Norte (Bahia). **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, RJ, 26 de agosto de 1933, p. 1.

sua honra de ver o povo de Salvador em festa. A tradicional cidade se impõe à admiração pelo seu carinho à arte.¹⁴⁵

A cidade de Salvador fez uma bela solenidade para recepcionar o governante provisório. Tanto a imprensa carioca quanto a baiana não sabiam direito como se referir ao ilustre gaúcho. O tom político do jornal ditava a forma de denominá-lo: “revolucionário”, “ditador”, “chefe da nação”, “patriota”, “nacionalista”, enfim, “Presidente da República”. A passagem meteórica dele pelos estados nortistas honrou as elites urbanas e alegrou a alma do povo. A ação política do presidente Vargas tomou como referência e fonte de legitimidade o cidadão comum dos grandes centros urbanos, cujos interesses ele pretendia representar. Os estivadores, os comerciantes, os industriais, os agricultores, enfim, os jornalistas, a comitiva presidencial desenvolveu uma conscientização política fundada no aliciamento das classes sociais e na simpatia do povo.

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

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

A cidade de Salvador tinha, como outras brasileiras da época, sérios problemas urbanos a resolver. Um deles foi o abastecimento de água, o serviço era precário e só atingia a poucos. A geografia urbana da capital baiana, o crescimento desordenado da cidade e a falta de investimento em infraestrutura hídrica potencializavam ainda mais o problema. A pena de Getúlio Vargas registrou, em 26 de agosto de 1933, esta deficiência. Como “não havia água para o banho no Palácio da Aclamação. Pela manhã, fui para o Jaceguay cortar o cabelo, tomar banho e mudar de roupa”. Após tantas visitas e viagens costeiras, Vargas afeiçoou-se ao navio oficial como se fosse seu lar temporário. Arrumado e bem mais disposto, regressou ao

¹⁴⁵ EXCURSÃO do chefe do governo ao Norte (Bahia). **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, RJ, 26 de agosto de 1933, p. 1.

palácio, “sai com o interventor Juraci Magalhães para as visitas combinadas: a Repartição de Estatística, Casa dos Expostos, Catedral e Igreja de São Francisco, Instituto Nina Rodrigues”. Após o almoço e a sesta, ele prosseguiu em comitiva oficial para o 19^o Batalhão dos Caçadores, onde dialogou demoradamente com o General-de-brigada Colatino Marques, o então comandante da 6^a Região Militar do Exército. E ao fim da tarde, com o clima mais ameno, foi apresentado às obras do Instituto de Cacau, onde também ouviu reivindicações dos empresários em relação à crise da cacauicultura, solicitando ações mais enérgicas do governo federal. Após um dia intenso, o presidente foi orientado a repousar imediatamente, pois a sua agenda do outro dia se iniciaria na madrugada.

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

Estivemos em Cachoeira, São Félix, São Gonçalo e Feira de Santana, onde pernoitamos. No dia 28 partimos, passando por Oliveira e chegando a Santo Amaro, onde almoçamos, regressando, à noite, à capital. Em toda a parte, um acolhimento fidalgo, manifestações, festas, banquetes. Uma alegria espontânea do povo, uma curiosidade cheia de simpatia. Vimos relíquias de arte religiosa, documento da história, fábricas, usinas, zonas de fumo e zonas de cana-de-açúcar, a grande barragem do rio Paraguaçu, que fornece energia à capital e outras cidades do interior – 120 milhões de metros cúbicos de água, 9 mil quilowatts, 40 mil cavalos-vapor. Os prefeitos são todos homens cultos, progressistas, dedicados ao serviço público. O interventor Juraci Magalhães, solícito, atencioso, conhecendo a todos, interessando-se por tudo, goza de justo prestígio. Há, realmente, interesse pela administração, pelos melhoramentos materiais, etc. O operariado, o trabalhador rural, porém, ainda geralmente mal alimentado, malvestido e morando em casinholas sem conforto, quando não em verdadeiras ruínas. Quanto a mim, ainda não refeito do desastre da estrada de Petrópolis, com os pés e pernas inchados pela movimentação excessiva, trôpego, esquecido das coisas, sem aquela segurança antiga, apesar do coro de louvores, começo a duvidar de mim, a pensar que o melhor seria recolher-me a um retiro silencioso para descansar. À noite, despedida da Bahia, um grande banquete foi oferecido pela Associação Comercial, na sua sede. Pronuncio o primeiro discurso que trouxe do Rio de Janeiro.¹⁴⁶

Às 16 horas de 29 de agosto de 1933, os excursionistas despediram-se de Salvador, o novo destino deles era a cidade de Aracaju, capital de Sergipe. Desta vez prosseguiram

¹⁴⁶ VARGAS, Getúlio. **Diário (1930-1936)**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995. v. I, p. 234-235.

viagem a bordo do trem da Este Brasileiro, que atravessou os municípios do extremo norte baiano até finalmente cruzar o Rio Real. Menor estado da federação, Sergipe sempre despertou a curiosidade do Presidente Vargas, também por ser a terra de homens de sua confiança, que transitaram do movimento tenentista para o seu governo provisório, a exemplo do então interventor federal, Augusto Maynard Gomes.¹⁴⁷

No dia 30 de agosto, à tarde, as autoridades da cidade de São Cristóvão comunicaram ao Palácio Olímpio Campos que a comitiva presidencial já partira para Aracaju. Chegou à capital sergipana por volta das 15 horas, na antiga Estação da Este Brasileiro, sendo ali recebido festivamente por políticos locais, militares e grande massa popular. De acordo com Pires Wynne, recebera, ao chegar, continência das Forças Armadas sediadas em Sergipe, e uma esquadrilha de aviões fizera evoluções, pousando depois no campo de aviação de Porto d'Anta, ao norte da Capital.¹⁴⁸

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

À noite, após o baile festivo, o interventor Maynard falou aos repórteres sobre a candidatura de Getúlio Vargas à presidência constitucional da República e declarou-se absolutamente favorável à mesma, pois entende a brilhante orientação que o Sr. Getúlio Vargas vai dando aos vários problemas nacionais.¹⁴⁹ Falou ainda, sobre outros assuntos, afirmando que tinha sido excelente a solução dada pelo governo provisório ao chamado caso de São Paulo. Convém esclarecer, que a derrota dos paulistas se tornou um trunfo, na medida em que serão eleitos mais tarde, representantes estaduais para formar a Assembleia Nacional Constituinte.

¹⁴⁷ Nasceu no município de Rosário do Catete, SE, em 16 de fevereiro de 1886. Após cursar o ensino secundário no Atheneu II, ingressou na Escola Técnica de Realengo, no Rio de Janeiro (então Distrito Federal), assentando praça em 1902. Seguiu assim a carreira militar, tornando-se revolucionário tenentista de 1922, em Sergipe, e de 1930, em Minas Gerais. Quando Getúlio Vargas conquistou o poder, nomeou-lhe Interventor Federal de Sergipe (1930-1933), depois Juiz do Tribunal de Segurança Nacional (1937-1942) e novamente, Interventor Federal de Sergipe (1942-1945).

¹⁴⁸ WYNNE, J. Pires. Augusto Maynard. **História de Sergipe (1930 – 1972)**. v. II. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973, p. 48.

¹⁴⁹ EXCURSÃO do chefe do governo ao Norte (Sergipe). **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, RJ, 1 de setembro de 1933, p. 3.

Em resposta às palavras de Augusto Maynard Gomes, Getúlio Vargas acentuou que Sergipe, o menor Estado da Federação, era, entretanto, compensado pelo brilho das inteligências que produziu, a exemplo de Tobias Barreto, Fausto Cardoso, Sílvio Romero e Gumercindo Bessa. Que sua impressão inicial era que o estado gozava de paz e desenvolvimento. Concluiu a sua fala no Palácio Olímpio Campos fazendo votos pela maior prosperidade do estado. Em diário anotou as seguintes impressões sobre Sergipe.

No Sergipe, como ocorrera na Bahia, festivamente recebidos pelas populações – flores, vivas, hinos, discursos e foguetes. Sergipe, um pequeno estado bem administrado, dirigido pelo interventor Augusto Maynard, homem dedicado, enérgico e circunspecto. O Governo Provisório, por intermédio do ministro da Viação, está fazendo aí algumas obras de grande alcance para o progresso do estado: a ponte do Serigi, e o auxílio para as estradas de rodagem. Principais produtos de comércio e exportação: açúcar, algodão, fumo, cocos e sal. É preciso desobstruir a barra do Serigi – ou Sergipe – para facilitar a navegação.¹⁵⁰

Desobstruir a barra do Serigy era uma antiga reivindicação dos agricultores, comerciantes e industriais de Sergipe Del Rey. Antes de a cidade de Aracaju surgir em 1855, os naufrágios já eram constantes na embocadura fluvial. Ao longo das primeiras décadas do século XX, vários recursos públicos e privados foram gastos para manter ativa a linha de navegação para a capital sergipana. Dragagens de bancos de areia, modernização das pontes de acostamento, sinalização do trajeto marítimo-fluvial, aquisição de rebocadores, reforma na torre de Atalaia e a organização da Associação dos Práticos de Sergipe¹⁵¹. Com a crescente circulação de navios a vapor do Brasil e do exterior no estuário do Rio Sergipe, os problemas navais agravaram, pois os naufrágios e os encalhes tornaram-se frequentes.¹⁵²

De acordo com o parecer da Marinha do Brasil, a barra de Aracaju sempre foi considerada uma área perigosa para os navios.¹⁵³ Contudo, de maneira irresponsável, alguns políticos e empreendedores insistiam em dizer que qualquer navio do mundo se sentiria à vontade nas águas do Rio Sergipe e batalharam durante décadas para manter ativo o comércio fluvial-marítimo para Aracaju. Não causa estranhamento o pedido dos sergipanos em desobstruir a barra do Serigy. Getúlio Vargas ouviu a tudo e anotou esta urgente necessidade

¹⁵⁰ VARGAS, Getúlio. **Diário (1930-1936)**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995. v. I, p. 235.

¹⁵¹ “A partir de 1920, o uso da praticagem em todo o litoral brasileiro (exceto na Barra do Rio São Francisco) tornou-se livre (isto é, facultativo), devendo, contudo, ser realizado por práticos reunidos em associações.” GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. *A Marinha na Segunda Guerra Mundial. História Naval Brasileira*. Volume Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha. 1985, p. 20.

¹⁵² Para saber mais ver: CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. “Um sonho que naufragou”: a História Naval de Aracaju. **Cadernos UFS – História**. São Cristóvão, v. 11, p. 37-56, 2010.

¹⁵³ 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, p. 356.

em seu diário. O brasileiro, em geral, e o sergipano, em particular, podem desprezar um agrado, porém não resistem às promessas e aos encantos do Executivo, seja ele Prefeito, Governador ou Presidente da República.¹⁵⁴

Na manhã do dia 31 de agosto, a comitiva presidencial acompanhou o interventor federal até o povoado Quissamã, no município de São Cristóvão, onde foram apreciadas plantações de algodão, de cana de açúcar e outros cultivos, assim como as máquinas de beneficiamento de mandioca, milho e etc. Em seguida, inspecionou-se a ponte de Pedra Branca ainda em construção. Esta obra tinha como finalidade ligar a parte norte de Aracaju à parte sul, reduzindo em duas horas a comunicação atual entre as duas margens. O governo varguista mantivera a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, que foi transformada, em 1937, no Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ainda no Ministério da Viação. Esse Departamento e seus congêneres estaduais promoveram a abertura e pavimentação de importantes rodovias.

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

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

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

¹⁵⁴ FIGUEIREDO, Ariovaldo. **História Política de Sergipe**. Aracaju: Sociedade Editorial de Sergipe, 1989, p. 25.

mudança do itinerário. Não iremos mais à cachoeira de Paulo Afonso. À noite, uma turma de músicos e cantores locais deliciou-nos com a exibição de suas habilidades, realmente muito apreciáveis. Deitei-me às 3 horas da manhã, de 31 de agosto de 1933. Estamos já entre a gente de Alagoas.¹⁵⁵

Após concluir seu itinerário para outros estados nortistas, o presidente Vargas regressou ao Rio de Janeiro a bordo do Graf Zeppelin, sobrevoando o litoral de Sergipe e a sua capital. Convém esclarecer que o diário do presidente da República, enquanto um documento oficial, não pode ser considerado um registro espontâneo das ocorrências cronológicas. Ao selecionar o que ele viu, sentiu e fez, além do que se sucedeu, o diário lançou pistas para as alianças políticas construídas e a necessidade de apresentar-se como solução para os problemas do povo. Baianos, sergipanos e alagoanos conviveram com o estilo governista de Getúlio Vargas, que se fundamentava em um personalismo prático e gauchesco.

2.4 GUERRA NA EUROPA, DITADURA DO BRASIL

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

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

¹⁵⁵ VARGAS, Getúlio. **Diário (1930-1936)**. v. I, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1995, p. 235.

homem cordial, de habilidades simples e sensível às necessidades do povo, os militantes políticos preferem qualificá-lo como inteligente e hábil manobrador político¹⁵⁶. Para Janotti:

O imaginário sobre Getúlio Vargas é tão poderoso que oblitera a ação das demais figuras públicas contemporâneas e mesmo as que lhe são posteriores. Além disso, esse imaginário torna-o centro convergente das explicações construídas sobre o processo histórico, sobrepondo a personagem às diferentes conjunturas políticas e, ao fazê-lo, acaba por conceder-lhe um caráter atemporal. As menções às qualidades de Vargas – enigmático, esperto, calculista, manobrador, simpático, afável, carismático, inteligente, distante etc. – e as inúmeras anedotas contadas a seu respeito, nas quais se manifesta excepcional presença de espírito, tirocínio político e capacidade de sedução, são representações conotativas de atributos permanentes e inatos ao seu caráter. Dessa forma, sua imagem se petrifica em um determinado momento, provavelmente durante o Estado Novo, não se atendo às contingências temporais que ocorreram durante o extenso período em que esteve no poder. Vargas é sempre o mesmo homem imperturbável e seguro, sem hesitação ou medos, sabendo como agir e premeditando com exatidão o próximo passo a ser dado. O imaginário obscurece todos os impasses próprios da condição política e as mudanças que ocorrem na personalidade durante uma trajetória de vida; Vargas permanece o mesmo, o homem de 1930 pré-figurava o de 1954.¹⁵⁷

A imagem carismática foi socialmente construída pelo Departamento de Imprensa e Propaganda (DIP). Revestido de plenos poderes e com os seus principais opositores presos ou exilados, Getúlio Vargas impôs a sua vontade política, novamente rasgou uma constituição, a de 1934, e apresentou outra, a polaca de 1937. O próprio presidente Vargas assim definiu o Estado Novo, “felizmente, no Brasil, criamos um regime adequado às nossas necessidades sem imitar outros nem filiar-se a qualquer das correntes doutrinárias e ideológicas existentes”.¹⁵⁸ E continuou, “é o regime da ordem e da paz brasileiras, de acordo com a índole e a tradição de nosso povo, capaz de impulsionar mais rapidamente o progresso geral e de garantir a segurança de todos”.¹⁵⁹

A palavra “povo” era recorrente dos discursos nacionalistas, nos programas radiofônicos, nas exposições cinematográficas, nos desfiles públicos e nas aulas de Educação Moral e Cívica. As informações emanadas conseguiam incutir na mente dos cidadãos, que o progresso e a segurança deles dependiam do presidente Vargas. A título de ilustração, pode-se utilizar como exemplo, as memórias de Gino Ferreira Santos, “Getúlio foi o melhor presidente do Brasil”! E ele entende que “atualmente se vive num regime republicano deixado por

¹⁵⁶ JANOTTI, Maria de Lourdes Mônico. O imaginário sobre Getúlio Vargas. **Revista de História Oral**, São Paulo: ABHO, n. 1, junho de 1998, p. 97.

¹⁵⁷ JANOTTI, Maria de Lourdes Mônico. O imaginário sobre Getúlio Vargas. **Revista de História Oral**. São Paulo: ABHO. Número 1, junho de 1998, p. 99.

¹⁵⁸ VARGAS, Getúlio. **Discurso pronunciado a bordo do encouraçado Minas Gerais no 75º aniversário da Batalha do Riachuelo**. Rio de Janeiro, 11 junho de 1940. D’ÁRAÚJO, Maria Cecília (org.). Getúlio Vargas. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2011.

¹⁵⁹ VARGAS, Getúlio. **Discurso pronunciado a bordo do encouraçado Minas Gerais no 75º aniversário da Batalha do Riachuelo**. Rio de Janeiro, 11 junho de 1940. D’ÁRAÚJO, Maria Cecília (org.). Getúlio Vargas. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2011.

Getúlio: as instituições né? Criadas por ele, quer dizer depois dele ter sido governador no Rio Grande do Sul deu golpe de ditadura, tomou conta do país e fez todas essas instituições”.¹⁶⁰

Práticas velhas revestidas de novas, com as quais o ditador garantiu direitos trabalhistas ao povo dentro do seu projeto de nação. Por um lado, exercia uma forma de controle sociopolítico, e por outro, cultivava-se um brasileirismo exacerbado. Quando a guerra veio potencializou um estado de coisas que já existia no interior da sociedade. “Havia um sentimento realmente de brasileirismo, sentimento de amor à pátria muito mais verdadeiro, muito mais espontâneo dentro do coração, do que nos dias atuais”, contou Paulo Oliveira Santos ao rememorar o tempo do Estado Novo, ele e seus colegas secundaristas nutriam um “amor febril pela pátria brasileira. Nós acreditávamos que fazer aquilo [passeatas, quebra-quebra, manifestações, alistamento militar] era como se estivéssemos prestando um serviço importante ao Brasil e realmente estávamos”. Concluiu suas memórias afirmando que “havia também a cooperação dos operários da época [nos atos públicos], agora, o comando era justamente estudantil.”¹⁶¹

Com um olhar mais vinculado à ideologia marxista e a na contramão das memórias apologéticas, João Falcão priorizou a imagem de um presidente Vargas mais plural, ou seja, sendo “um misto de ídolo popular, de caudilho e ditador”. Contudo se posiciona criticamente, “não foi feita a reforma agrária. Foi mantido o latifúndio, ampliado enormemente com a entrega indiscriminada e clientelista de terras devolutas do Estado”.¹⁶² Sob a perspectiva político-social, o Chefe da Nação foi um ditador porque “liquidou as lideranças políticas nacionais e corrompeu a administração pública, tudo em nome de um Brasil moderno e industrializado.”¹⁶³

Já para o historiador inglês Eric Hobsbawm, “Getúlio Vargas, mais bem descrito como populista-nacionalista”,¹⁶⁴ que se materializou em projeto de governo, pautado no processo de industrialização, e conseqüentemente, na modernização do Brasil e na geração de empregos. A época Vargas desenvolveu a política de barganha entre os Aliados e o Eixo. Afinal, o país

¹⁶⁰ O sergipano Gino Ferreira Santos nasceu na cidade de Aquidabã, em 18 de julho de 1916. Na juventude, mudou-se para Aracaju, onde se tornou barbeiro. Teve muitos clientes, gente importante da história política de Sergipe, que conversava com ele sobre vários assuntos. “Eu trabalhei aqui na Rua de Itabaiana com Estância, ali na esquina, do lado de lá onde tem aquele bar. Ali que antigamente tinha um salão, ali que era o proprietário que morava ali e tudo, eu trabalhei ali muitos anos e o dono sabe, mal a pessoa sentava ele já conversava, sabia de tudo, sabia do governo, sabia dos familiares do governo, sabia da mulher que traía o marido, sabia de tudo, né? Quer dizer, eu nunca fui desse estilo de saber a vida dos outros não.” Entrevista de Gino Ferreira Santos, realizada em Aracaju/SE, 15 de maio de 2011.

¹⁶¹ SANTOS, Paulo de Oliveira. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 10 ago. 1999.

¹⁶² FALCÃO, João. **O partido comunista que eu conheci**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988, p. 297.

¹⁶³ FALCÃO, João. **O partido comunista que eu conheci**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988, p. 297.

¹⁶⁴ HOBBSAWNM Eric. **Era dos extremos: o breve século XX (1914-1991)**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 110.

detinha uma frágil economia agrário-exportadora, dependente das flutuações do capital internacional. Os anos iniciais da Segunda Guerra Mundial, contudo, ajudaram aos empreendimentos econômicos do varguismo. De acordo com Janotti, a entrada do Brasil na Guerra, em 1942, ao lado dos Aliados contra as potências do Eixo, surpreendeu a muitos que esperavam poder o Brasil manter-se neutro no conflito ou, em extremo, entrar na guerra ao lado de Berlim, Roma e Tóquio. Impressões falsas. A dependência econômica do país em relação aos Estados Unidos não permitia tais atitudes.¹⁶⁵ Contudo, a dependência econômica do país em relação aos Estados Unidos não permitia tais atitudes. Ela continua:

A política econômica intervencionista de Vargas, favorecida pela desorganização dos mercados internacionais, devido ao início da Segunda Guerra Mundial em 1939, acabou por favorecer a canalização de capitais para a indústria de bens de consumo. Com as dificuldades advindas da guerra, as importações tornaram-se difíceis e as exportações foram favorecidas, principalmente as de café, borracha, quartzo e fios de seda. A indústria nacional, ainda muito centrada na produção têxtil, começou a diversificar sua produção, recebendo incentivos públicos através de medidas cambiais, fiscais e créditos especiais. Intencionalmente o governo favoreceu esse processo, investindo em indústria de base e nas áreas de transportes e serviços.¹⁶⁶

A importância do Brasil e de seus produtos para os Estados Unidos era sempre enfatizada. O crescente comércio naval de gêneros alimentícios, produtos extrativistas e minérios colocava o Atlântico como elemento-chave para a segurança dos Estados Unidos semelhante ao Pacífico¹⁶⁷. Em 1942, Nelson Rockefeller esteve no Brasil a tratar de vários assuntos políticos, econômicos, militares e culturais. No encontro que teve com o presidente Vargas discutiu a possibilidade de construção de um sistema de canais para ligar o Rio Amazonas com as costas da Colômbia e da Venezuela, sem precisar usar o mar. A obra seria necessária, segundo Rockefeller, para evitar que os submarinos alemães afundassem os navios que transportavam os produtos exportados ou importados por nós.¹⁶⁸ Por razões financeiras, militares e políticas tal plano geoestratégico foi abandonado.

Certamente, para as potências beligerantes do Eixo era crucial contar esta artéria de víveres. A partir da entrada do Brasil na guerra, a situação do governo Vargas, em particular a do presidente-ditador, torna-se desconfortável. Getúlio combate oficialmente contra o Eixo pela liberdade e pela democracia, ao mesmo tempo em que mantém o país sob um regime

¹⁶⁵ JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. O imaginário sobre Getúlio Vargas. **Revista de História Oral**, São Paulo: ABHO. Número 1, junho de 1998, p. 109.

¹⁶⁶ JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. O imaginário sobre Getúlio Vargas. **Revista de História Oral**, São Paulo: ABHO. Número 1, junho de 1998, p. 109.

¹⁶⁷ TOTA, Antônio Pedro. **O imperialismo sedutor**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 111.

¹⁶⁸ TOTA, Antônio Pedro. **O imperialismo sedutor**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 79.

ditatorial, cópia empalidecida das ditaduras europeias. Tal paradoxo será fatal para Getúlio Vargas, destituído pelos militares em outubro de 1945.¹⁶⁹

2.5 AO LARGO DO CEARÁ: O ADVENTO DA GUERRA SUBMARINA

No primeiro semestre de 1942, a Batalha do Atlântico entre os Aliados (Inglaterra e Estados Unidos) e o Eixo (Alemanha e Itália), estendeu-se à costa do Brasil, ao largo do Ceará, onde o navio *Comandante Lira*¹⁷⁰ foi surpreendido pelo submarino italiano *Barbarigo*, sob as ordens do Comandante por Enzo Grossi¹⁷¹. Era 17 de maio de 1942, o referido navio mercante viajava do porto de Recife com destino à Nova Orleans, era comandado pelo Capitão-de-Longo-Curso, Severino Sotero de Oliveira. A viagem prosseguia normalmente, quando foi torpedeado às 18 horas e 50 minutos.

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

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

¹⁶⁹ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial**. Barueri: Manole, 2003, p. 300.

¹⁷⁰ O *Comandante Lira* era de construção norte-americana, de 1919, com 5 052 toneladas, comprimento de 118, 95 m, boca 16,65 m, pontal 9,03 m, calado 7,32 m e velocidade de 12 nós.

¹⁷¹ O Comandante do *Barbarigo*, Enzo Grossi, foi o mesmo que denunciou o torpedeamento de um encouraçado americano da classe *Maryland*, quando na realidade lançara um torpedo contra o *USS Milwaukee*, torpedeado esse que passou pela popa do alvo, não sendo nem mesmo percebido pelos norte-americanos, devido a erro, segundo os italianos, na ajustagem da velocidade. Grossi recebeu uma medalha por este fato. O mesmo Grossi anunciou ter torpedeado outro encouraçado, dessa vez o *USS Mississippi*, em 5 de outubro de 1942, sendo novamente condecorado, quando, na realidade, atacara a Corveta inglesa *Petúnia*. Enzo Grossi foi o terceiro comandante da Base de Batasom, em Bordeaux. Nesse período, os comandantes italianos estavam ávidos de glórias. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio 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, p. 345.

Embora não estando de serviço, mas para permitir que o seu colega, inválido de um braço se salvasse, não tomou a baleeira, quando esta ainda estava no convés, permitindo, desta forma, o salvamento do seu companheiro. Em seguida, correu à estação e conseguiu transmitir o pedido de socorro; este ato de abnegação tornou-se mais notável, quando é sabido que as estações radiotelegráficas eram pontos visados pelos canhões e metralhadoras dos submarinos e, de antemão, estava o radiotelegrafista decidido a levar a cabo este ato, o que põe em relevo a sua fortaleza de ânimo.¹⁷²

Mais do que ajudar um colega, o destemido radiotelegrafista acabou por salvar o navio e os demais tripulantes. O sinal de alerta do *Comandante Lira* foi captado pelos quarteis costeiros e imediatamente navios e aviões de guerra se dirigiram ao local do sinistro. Quando o *Barbarico* percebeu a movimentação militar em céu e mar, evadiu-se da área. No amanhecer do dia 18, os naufragos avistaram os *USS Omaha* e *Memphis* e os destróieres *Jauett* e *Milwaukee*, todos americanos, que os recolheram.

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

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

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

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

¹⁷² CAMPBELL, Herbert. *A Marinha Mercante na Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Record, 1993, p.70.

- Um rombo no costado de boreste, provocado por torpedo, à altura do porão nº 2, medindo 8 metros por 6, aproximadamente.
- Um rombo no costado de bombordo, por tiro de canhão, medindo 0,74 por 0,60.
- Um rombo por tiro de canhão no costado de bombordo, à altura do bancacho, medindo 0,60 por 0,63.
- Um rombo no costado de bombordo, à altura do porão nº 4, medindo 0,60 por 0,46.
- Um rombo no costado de bombordo à altura do porão nº 5, medindo 0,60 por 0,37.
- Três rombos nas anteparas da copa, medindo, respectivamente, 0,86 por 0,50, 0,03 por 0,05, 0,12 por 0,03.
- Quatro rombos no chapeamento do convés, do redondo de popa, medindo, respectivamente 0,60 por 0,03, 0,32 por 0,15, 0,27 por 0,15, 0,19 por 0,14.
- Seis rombos no chapeamento do convés do redondo de popa, medindo 1,73 por 0,60, 0,70 por 0,60, 0,39 por 0,42, 0,27 por 0,18, 0,25 por 0,32, 0,60 por 0,50.
- Três nas anteparas do corredor de popa, medindo 0,18 por 0,13, 0,30 por 0,15, 0,14 por 0,03.
- Cinquenta e oito tiros de metralhadora na chaminé.
- Vários tiros, digo, furos de metralhadora nos ventiladores do convés.
- Um pau de carga seccionado ao meio por tiro de canhão.
- Um rombo no costado de bombordo, por tiro de canhão, medindo 0,78 por 0,54.
- Sete rombos nas anteparas dos camarotes de boreste, medindo cada um 0,40 por 0,06.
- Dois rombos no chapeamento de tolda das baleiras, medindo 0,08 por 0,06, 0,03 por 0,02.
- Um rombo no ventilador do convés a boreste, medindo 0,20 por 0,16.¹⁷³

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

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

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

¹⁷³ CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra**: Recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993, p.117-118.

carta de 22 de maio de 1942, então, o Adido Naval em Washington informava ao Estado Maior da Armada (EMA) a sua posição:

Apesar disso tudo, sinto dizer a V. Exa. Que a cessão dessas embarcações (os caça-submarinos), imediatamente, ainda não é um caso perfeitamente resolvido, não porque haja a menor má vontade das autoridades navais americanas, mas por razões técnicas, relativas à própria proteção da navegação mercante, tanto nossa como americana. Como argumento, o Departamento de Operações Navais alega que, estando patrulhando as zonas onde os submarinos inimigos estão atuando com mais energia, presentemente, a qual está situada ao longo da costa americana e no mar das Caraíbas e vizinhanças, cuja proteção, no momento, está a cargo da Marinha americana, a transferência de quaisquer desses caça-submarinos, que parece têm aprovado bastante, para serem empregados em outros teatros de operações, prejudicará tanto a navegação mercante americana, principalmente aos navios-tanque, os mais visados pelo inimigo, como também os nossos mercantes, que igualmente trafegam na referida zona e onde estamos justamente a maioria deles têm sido afundados. Alega o Departamento de Operações Navais que se a atividade dos submarinos se transferir com mais energia para a nossa costa, esses pequenos navios nos seriam logo fornecidos. Como acabamos de saber, agora, do torpedeamento do nosso *Comandante Lira*, talvez esse fato justifique a cessão de alguns desses navios com maior urgência. De qualquer maneira, o *Navy Department* se comprometeu a fornecer esses navios, e o fará, afirmando que tem todo o interesse em cedê-los no momento em que os estudos das operações navais determinem essa imediata providência.¹⁷⁴

Apesar de ser o primeiro ataque submarino contra a marinha mercante nacional em águas territoriais brasileiras, o sinistro do *Comandante Lira* não pode ser tomado como estopim da Segunda Guerra Mundial para o Brasil, pois não foi reconhecido como tal pelas autoridades militares e civis da época. No entanto, serviu como sinal de alerta. Ora submerso, ora à superfície, os inimigos do país direcionavam seus olhos mecânicos para o mundo naval dos trópicos.

Os pedidos de Getúlio Vargas aos Estados Unidos, para que os navios mercantes brasileiros fossem dotados de um sistema de defesa eficaz e de uma proteção da marinha de guerra americana, não puderam ser satisfeitos de imediato.¹⁷⁵ Na avaliação estratégica dos militares estadunidenses, a agressão sofrida pelo navio *Comandante Lira* não representava um sinal de alerta forte o suficiente para se criar um clima de beligerância em toda a costa brasileira. Ainda era cedo demais para se tirar alguma posição precipitada e tomar uma conclusão oficial. Havia regiões costeiras das Américas que requeria uma maior atenção dos Estados Unidos, o que, naquele momento, não era o caso do Brasil.

A Marinha brasileira, então, resolveu agir por conta própria. Adotou algumas medidas de segurança, que visavam proteger os navios mercantes em curso no litoral norte. De acordo

¹⁷⁴ GAMA, Arthur Oscar Sardenha da. **A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Rio de Janeiro: CAPEMI, 1982, p. 251-2.

¹⁷⁵ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra: o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial**. Barueri: Manole, 2003, p. 293.

com Ricardo Seitenfus, os barcos disporão tão-somente de uma peça de artilharia, insuficiente perante o poder de fogo e a vantagem da surpresa dos submarinos do Eixo. Seitenfus ainda aponta que os responsáveis militares brasileiros estavam conscientes da incipiência dessa medida e decidiram, alguns dias mais tarde, “pintar de cinza todos os navios da marinha mercante. Aproveita-se a ocasião para pintar de amarelo o interior das lanchas de salvamento, para facilitar sua localização aérea. Pertinente, mas inquietante iniciativa”.¹⁷⁶

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

Os comandantes dos navios que faziam o percurso Recife-Belém eram obrigados a navegar sem ter a terra à vista, afastando-se de vários baixios não-assinalados nas cartas de navegação ou assinalados incorretamente. O caminho a percorrer era assim aumentado, pois quem se dirige para Belém, depois de passar o Rio Grande do Norte, vai tomando a direção oeste. Para evitar o desperdício de tempo e combustível, os navios pegavam em Recife os práticos de costa, antigos pescadores profundos conhecedores da região, que navegavam por rumos práticos, identificando pontos notáveis da costa como um morro, uma praia, uma árvore, uma casa, etc. Era a forma de se orientar passando entre os baixios, mesmo os não-assinalados na carta. Depois, os práticos da costa repassavam o que sabiam para os seus filhos, que geralmente seguiam a mesma profissão dos pais. Na guerra, esses homens foram de grande valia para a navegação entre os portos brasileiros no Norte. Navegando muito próximo da terra, entre os altos fundos existentes, além de diminuir o percurso, evitavam os submarinos que, não conhecedores do local, não se atreviam a entrar na região. Além da pouca profundidade, corriam o risco de encalhar num desses baixios. Quando os navios da Marinha de Guerra comboiavam os mercantes, nessa região, ficavam sempre no lado oposto da costa, pois sabiam que nenhum submarino se meteria entre os navios e a costa.¹⁷⁷

A Guerra do Atlântico antes circunscrita às Ilhas Britânicas, paulatinamente se espalhou pelo Atlântico Norte, chegando às águas sul-atlânticas em 1942. Tal situação reforçava a tese estadunidense que o saliente Nordeste era uma área geoestratégica. Os navios mercantes brasileiros navegavam sem sonares e completo desconhecimento das modernas técnicas e táticas antissubmarino. Durante todo o segundo semestre de 1942, operou-se virtualmente às cegas (ou melhor, na mais absoluta surdez).

Assim como a carcaça do *Comandante Lira* foi rebocada até o Porto de Fortaleza, em outras regiões do mundo os civis também se depararam com os salvados de guerra. Na costa atlântica da Europa e das Américas, além das bordas do Mar Mediterrâneo, visualizavam-se as carcaças de aviões, navios, tanques e despojos dos mortos. A universalidade da guerra poderia

¹⁷⁶ SEITENFUS, Ricardo Antônio Silva. **O Brasil vai à guerra:** o processo do envolvimento brasileiro na Segunda Guerra Mundial. Barueri: Manole, 2003, p. 293.

¹⁷⁷ CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra:** Recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 93.

ser sentida nas areias praianas, graças aos entulhos. Um amontoado de lixo, mas que tinha sua utilidade para a engenharia militar dos Aliados, a exemplo do ferro. Conforme esclareceu a revista *Em Guarda*:

Em todos os campos de batalha está se procedendo a cuidadosa arrecadação de ferro velho de toda a sorte, tanques desmantelados, aviões destroçados, caminhões aos pedaços, peças de artilharia e de qualquer armamento imprestável, que são reembarcados para os países aliados. Destarte, as indústrias estão dispostas de milhares de toneladas de matéria-prima reconstituída pronta para ser usada na fabricação de armamentos. As grandes quantidades de aço, de cobre, de estanho, de alumínio, de borracha e de outros materiais essenciais que podem ser arrecadados dessa maneira são embarcados em navios, em vagões ferroviários e em caminhões que transportam as tropas e seus abastecimentos e armamentos para as frentes de batalha. Toda peça de material bélico abandonada no campo de batalha, quer seja dos aliados ou deixada pelo inimigo, é recolhida pelas turmas especiais de salvamento do Exército e da Marinha treinadas para esse serviço. Cunhetes de munição, estojos de projéteis, cartuchos, cilindros de oxigênio e de acetilênio e dezenas de outros materiais de guerra entram para as pilhas de salvamento. O volume de material que está sendo assim aproveitado tem crescido tanto que depósitos suplementares foram estabelecidos nas bases de além-mar, para maior conveniência e presteza na seleção e distribuição de salvados. Nesses depósitos, são os salvados em três categorias: peças e material em bom estado; material danificado, que precisa ser recomposto; e material que só serve como sucata ou ferro velho. As partes usáveis são adicionadas aos abastecimentos das forças aliadas nas bases avançadas e, sempre que possível, todo equipamento avariado é concertado em oficinas ambulantes, perto do campo de ação das tropas combatentes. Dos Estados Unidos, e de outros países aliados são enviadas numerosas peças sobressalentes para as bases onde se procede à montagem de tanques, de aviões, de rádios e de outros artigos de equipamento militar. As peças que não podem ser usadas na frente de batalha são classificadas e separadas de acordo com a natureza do metal e do material. Assim se acelera a distribuição das peças nos centros industriais, onde deverão ser aproveitadas, depois dos devidos consertos.¹⁷⁸

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

Como já foi dito, o que sobrou do *Comandante Lira* assustou aos militares de Fortaleza. O sinistro se tornou emblemático na história naval do país. Mesmo sem naufragar, ele evidenciou que submarinos inimigos rondavam as águas territoriais do Brasil. Mais do que isso, eles sabiam por quais águas singrar. Os submarinistas inimigos identificaram as bordas do saliente nordestino como pontos costeiros de fraca vigilância. Então, as potências do Eixo

¹⁷⁸ REVISTA EM GUARDA: Para a defesa das Américas. Estados Unidos, Ano 3. n. 1, 1944, p. 22-25.

se lançaram sobre estas localidades marginais. A guerra veio do mar para a vida dos brasileiros, de um lado, com os italianos, e de outro, os alemães. Enfim, os cataclismos gerados pelos *U-boats* também pertencem à história do Brasil. O pior, ainda estava por vir.

SUBMARINO

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

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

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

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

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

3 A COSTA DO BRASIL SOB ATAQUE: AÇÃO DO *U-507* NO LITORAL DE SERGIPE E BAHIA

Sir David Maxwell Fyfe: “O senhor pensou que afundando sem advertência os navios mercantes, estaria trazendo a morte a suas tripulações ou lhes causando terríveis sofrimentos”?

Karl Dönitz: “Não resta dúvida, porém, quando um navio mercante é afundado legalmente trata-se da guerra, e nela o sofrimento é uma simples consequência”.

Trecho do interrogatório ao réu Almirante Karl Dönitz, então Führer da Alemanha, durante o Julgamento de Nuremberg, em 1946.

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

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

Cientes de tais posturas, as seguintes questões emergiram dentro de uma realidade social: como o historiador pode fazer uso destes fenômenos militares? Estaria ele diante de um

“renascer do acontecimento”? Ou deveria apenas entendê-lo à luz de novas abordagens metodológicas? Como as ciências sociais contribuem para aguçar o olhar do historiador militar para a análise do acontecimento, de suas narrativas e de seus rastros? O antigo se fez novo, ou o novo reformulou o antigo? Por certo, a acepção de Luc Capdevilla ajuda a responder estas questões, “o acontecimento provoca uma produção ilimitada de artefatos que o reduzem e o declinam infinitamente conforme os problemas dos indivíduos, das populações, das gerações, das sociedades”. Em outras palavras, “o acontecimento é uma construção permanente, que se desenvolve ao longo do prazo de acordo com as temporalidades mais ou menos longas e fragmentadas”.¹⁷⁹

O acontecimento ao longo da história sofre com as metamorfoses. Por mais que os torpedeamentos navais fossem supersignificados e despertassem a aura de um “acontecimento-monstro”, a interpretação do que aconteceu variou entre as populações nordestinas: vilas de pescadores, povoados costeiros, cidades litorâneas e capitais estaduais. Com toda a certeza, aquilo que era definido enquanto um “acontecimento militar” para o alto escalão da Marinha de Guerra do Brasil, por exemplo, não o era para homens e mulheres do litoral sergipano e baiano. Para estes, era o que aparecia em suas praias ou portos que gerava o “acontecimento social”, além de lhes atribuir um sentido mais “sobrenatural” ao fenômeno oculto, assustador e desconhecido. Ao rememorar os mortos nas praias de Sergipe, Edmundo Cruz¹⁸⁰ assim definiu o momento de barbárie: “era presepada do diabo nesse tempo em Aracaju”. E assim, pouco a pouco, a situação de anormalidade foi sendo incorporada, e depois, superada graças às representações sociais, que possibilitaram tornar o desconhecido familiar e o não familiar conhecido.

Ao analisar a “perspectiva imediatista” mais comum aos jornalistas, o historiador Jean Lacouture afirmou que “o acontecimento é duplamente definido pela ruptura e pelo conhecimento. Ele necessita da diferença e do barulho que faz. Afinal de contas, pode muito bem não ser mais do que um epifenômeno bastante secundário no processo de mudança social”.¹⁸¹ Em sintonia com estas análises, os jornalistas brasileiros, contemporâneos dos torpedeamentos navais, pareciam mais interessados em expor o barulho, o drama e a ruptura. À época, eis alguns tipos de perguntas feitas ao naufrago Henrique Jacques Mascarenhas Silveira, comandante do Aníbal Benévolo, que chegou ao litoral de Sergipe. “Acha que o submarino tinha pleno conhecimento da rota desses navios? Como se explica esta

¹⁷⁹ CAPDEVILLA *apud* DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento**: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 186.

¹⁸⁰ CRUZ, Edmundo Rodrigues da. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 06 mai. 1998.

¹⁸¹ LACOUTURE, Jean. A história imediata. In: LE GOFF, Jacques. **A história nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1990, p. 232.

coincidência de muitos navios? Em quanto tempo calcula que o seu navio foi afundado? A que ponto da costa de Sergipe chegou”?¹⁸² Outro naufrago, José Coelho Gomes, comandante do *Arará*, também foi interrogado, mas na Bahia. “Quando viu o navio Itagiba afundando na região de Morro de São Paulo, que supôs? Viu o submarino? Que providência tomou? Quantos naufragos do Itagiba foram recolhidos? Quantos oficiais do *Arará* sobreviveram ao torpedeamento”?¹⁸³ Estas indagações ajudaram a entender o que aconteceu no mar e a vislumbrar a maneira como as informações foram sistematizadas. Em tempos autoritários do Estado Novo, a informação valia não apenas por sua novidade ou impacto, mas também, pelo o que governo varguista permitia publicar. Em virtude disso, os textos jornalísticos e depoimentos dos naufragos normalmente eram mutilados ou deformados, às vezes, também se fazia um silêncio completo. Somava-se, ainda, a questão de segurança nacional, ou seja, a preocupação das autoridades militares com os lugares costeiros do Brasil por onde o *U-507* se aproximou. Daí a nítida preocupação de se retirar dos textos publicados as seguintes denominações litorâneas: “Aracaju”, “Estância”, “São Cristóvão”, “Rio Sergipe”, “Rio Vasabarris”, “Rio Real”, “Mangue Seco”, “Morro de São Paulo”, “Itacaré”, “Jacira” e “Hammaren”. Estes e outros aspectos históricos ajudam a entender porque os brasileiros de outras regiões e épocas tiveram dificuldades de entender o sinistro.

Pelas informações expostas, as “histórias” que vieram do mar acabavam, por vezes, de “sair” da realidade sendo transformadas ao bel-prazer dos interesses estadonovistas, da militância anti-varguista e da imaginação coletiva dos nordestinos. Dentro da sociedade brasileira, elas ganhavam novos tons nacionalistas, políticos e culturais. Vislumbrou-se, então, a memória dos torpedeamentos navais enquanto uma construção coletiva, que proporcionou uma variedade de linhas interpretativas. E assim, os relatos impactantes ajudavam a criar manchetes alarmantes, a assustar a população brasileira, a evidenciar os atos beligerantes e gerar uma mobilização total para a guerra. Em meio às verdades e mentiras, aos jogos de interesses e relações de poder, o historiador não deve perder de vista que “o invisível não é irreal: é o real que não é visto”.¹⁸⁴

Diante da guerra real, mas invisível para muitos brasileiros. Urge entender como a trama dos *U-boats* foi tecida dentro de leituras regionais mais complexas. A restauração dos supersignificados dos torpedeamentos navais colocou o historiador diante de um divisor de águas. De um “antes” do acontecimento militar para o seu “depois” social, para os seus

¹⁸² SILVEIRA, Henrique Jacques Mascarenhas. Depoimento do naufrago. In: **Agressão**: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 93.

¹⁸³ GOMES, José Coelho. Depoimento do naufrago. **Agressão**: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

¹⁸⁴ MENDES, Mendes. **O Discípulo de Emaús**. 1992. p. 817.

vestígios praianos e caos urbano. Por certo, uma concepção monista de acontecimentos passou a ser classificada dentro de linhas interpretativas variáveis, de fluxos navais que os conectavam a outros eventos beligerantes da Guerra do Atlântico e cujas teceduras brasileiras acabaram por ocasionar o inédito, o imprevisível.¹⁸⁵ Para François Dosse, o acontecimento cria sua própria mitologia, cujo sentido vai se expandir ao ritmo dos cruzamentos entre o sentido que os indivíduos podem lhe dar e aquele conferido pela coletividade. Por conseguinte, a preferência de Paul Ricoeur, pela noção de “enredamento”, evidencia as múltiplas teceduras de memórias que foram - e ainda são - costuradas. Por isso:

Os acontecimentos são detectáveis somente a partir de seus vestígios, discursivos ou não. Sem reduzir o real histórico a sua dimensão de linguagem, a fixação do acontecimento, sua cristalização se efetua a partir de sua nomenclatura. Estabelece uma relação absolutamente essencial entre linguagem e acontecimento, que atualmente é amplamente considerada e problematizada pelas correntes de etnometodologia, de interacionismo e, evidentemente, pela abordagem hermenêutica. Todas essas correntes ajudam a lançar as bases da semântica histórica. Essa leva em consideração a esfera do agir e rompe com as concepções fiscalistas e causalistas. A constituição do acontecimento é dependente do seu enredamento.¹⁸⁶

A mediação realizada pelo enredamento se desenvolve em diferentes níveis sociais. Ela estabelece uma ponte entre o acontecimento dentro de sua singularidade e a história considerada como uma totalidade, abrangente e significativa. Assim, ela desempenha um papel importante para ordenar o particular e o geral, o caótico e o anormal. Um acontecimento, esclarece Ricoeur, deve ser mais do que uma ocorrência singular. Por outro lado, uma história deve ser mais do que uma enumeração em série de acontecimentos, ela deve organizá-los dentro de uma totalidade inteligível¹⁸⁷. Por isso, a presente pesquisa vislumbrou a ação dos *U-boats* e as populações litorâneas não como mundos paralelos ou até opostos, mas com “um elo atlântico forte” entre elas.

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

¹⁸⁵ DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento**: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 255.

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

¹⁸⁷ RICOEUR, *apud* DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento**: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 187.

Ir além dos estereótipos, e dar atenção às fontes e memórias. Graças às reflexões teóricas de Reinhart Koselleck, por exemplo, foi possível repensar as vivências dos nordestinos em tempo de guerra. As águas costeiras do Brasil seriam o “espaço da experiência militar” e as praias nordestinas o “horizonte angustioso de espera”. Ambos os lugares tropicais deveriam manter os dois extremos da cadeia, mas sem perder vista a totalidade: a realidade externa e seu impacto interno para vislumbrar, plenamente, o contexto histórico de emergência da atmosfera beligerante que encobriu uma nação inteira. Lucien Febvre alertou que “o historiador não é aquele que sabe. É aquele que procura. E, portanto, que repõe em discussão as soluções estabelecidas, que revisa, quando é preciso, os velhos processos”.¹⁸⁸

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

Primeiro chegaram malas, caixotes, fardos de algodão e lascas de madeiras de algo que lembrava uma embarcação; mais tarde, cadáveres. A imagem de corpos de homens, mulheres e crianças boiando ou já estirados nas areias brancas da praia perto da vila de Mosqueiro, alarmou os habitantes das redondezas. Levada pelos pescadores, a notícia não demorou a chegar ao cais do porto de Aracaju. E mais gente era informada dos horrores que a correnteza trazia do alto-mar. O coronel Maynard Gomes, interventor sergipano, se apressou em saber se era verdade o que se espalhava de boca em boca pela capital. Ordenou que patrulhas da polícia estadual se dirigissem ao local. Ao chegarem à orla, justamente nas proximidades de Mosqueiro, constataram que não se tratava de boato. O quadro era terrificante. Mais de cinquenta corpos, alguns com sinais de mordidas de peixes, se espalhavam entre destroços de navio. Incrédulo diante daquele cenário dantesco, os homens da patrulha se perguntavam o que teria ocorrido, pois havia também corpos de soldados do Exército, inclusive oficiais. A praia, antes deserta, agora estava cheia de moradores dos povoados vizinhos. No decorrer do dia, as ondas trariam outras evidências da hecatombe, e uma noite de lágrimas velaria os mortos. Apesar de viverem a rotina pacata do litoral nordestino nos anos de 1940, todos ali, no fundo, suspeitavam do que poderia ter provocado tão grave acidente. Logo a dor se transformaria em revolta. Os restos do *Baependi*, que primeiro aportaram na costa sergipana naquele 16 de agosto de 1942 (horas depois chegariam os do Araraquara e do Aníbal Benévolo), eram resultado de meses de crescentes hostilidades, uma tragédia anunciada.¹⁸⁹

¹⁸⁸ FEBVRE, Lucien. **O problema da incredulidade no século XVI**: a religião de Rabelais. São Paulo: Cia das Letras, 2009, p. 9.

¹⁸⁹ SANDER, Roberto. **O Brasil na mira de Hitler**: a história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007, p. 19. Percebe-se nesta narrativa uma forte influência de outro jornalista, o sergipano Joel Silveira, que escreveu vários trabalhos investigativos sobre a sua experiência como correspondente de guerra e a participação do Brasil na Segunda Guerra Mundial. Sobre os dias dos

As águas atlânticas e os objetos salvados conectaram os brasileiros à guerra naval. Atribuir inteira importância ao vestígio do acontecimento, denotado na evolução flutuante de suas representações e de suas interpretações, significou realizar plenamente a guinada historiográfica que inclui o estudo dos usos, das práticas e tradições. Compreender a “história por dentro” significou entender as reverberações da guerra submarina dentro do seio social. Por isso, devem-se valorizar os seus restos, tanto nos aspectos da memória coletiva quanto às evidências materiais. Desta forma, como esclarece François Dosse, a leitura histórica do acontecimento não é mais redutível ao acontecimento estudado, mas considera em seu vestígio, situada numa cadeia acontecimental. Qualquer discurso sobre um acontecimento veicula, conota uma série de acontecimentos anteriores, o que dá total importância à trama discursiva que os religa no enredamento.¹⁹⁰

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

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

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

torpedeamentos, Joel Silveira costumava dizer que eram os “dias em que Hitler nos atacou.” No entanto, a famosa víbora do Diário Associados, não morava mais em Aracaju nesta época, mas criou interessantes representações ao seu bel prazer. Vide: SILVEIRA, Joel. 16 de agosto de 1942: o dia em que Hitler nos atacou. **A feijoada que derrubou o governo**, São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

¹⁹⁰ DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix**. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 207.

significações; não o passado tal como se passou, mas seus reempregos permanentes, seus usos e seus maus usos, sua pregnância sobre os presentes sucessivos; não a tradição, mas a maneira como se constituiu e foi transmitida.¹⁹¹

Vale assinar que não se pode recuperar o que “realmente” aconteceu no mar como pensavam os militares, os jornalistas e os historiadores dos anos de 1940. Contudo, pode-se sim, permitir que homens e mulheres do litoral brasileiro se reconheçam no processo de reconstituição da história da Guerra do Atlântico através de suas experiências vividas. Desta maneira se perceberá como a memória coletiva sobre os torpedeamentos navais foi produzida, pensada e dada a ler. Diante destas memórias, foi possível avaliar como os atores e herdeiros se moveram pelas regiões litorâneas do Nordeste. Quais os tipos de emoção foram gerados pelo acontecimento? E como os objetos salvados marcaram a memória afetiva dos praianos? Dar voz aos silenciados, trazer para o centro de uma abordagem histórica os marginais e iluminar os aspectos ainda obscuros do sinistro.

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

Para seus herdeiros, o acontecimento faz diferença entre o passado e o futuro. Esse vínculo constitutivo entre o acontecimento e seus herdeiros abre o devir da ruptura acontecimental para uma indeterminação original de seu alcance que não mais *a priori*, mas o que farão os atores que propagarão a onda de choque. Logo o acontecimento cauciona uma temporalidade nova para os atores e suscita novas práticas. Foi a proliferação das práticas que permitiram a afloração que permitirá dimensionar o alcance do acontecimento que eles encarnam. A causa não preexiste aos seus efeitos, ao contrário, são os efeitos do acontecimento que lhe darão, que lhe constituirão uma condição indefinidamente proliferativa e, se for o caso, de causa.¹⁹²

Esse desvio da acontecimentalidade em direção aos seus vestígios, e seus herdeiros, suscita uma postura mais instigante dos historiadores brasileiros, que precisam voltar o seu olhar para dentro do país, a fim de entender o processo de abasileiramento da Segunda Guerra Mundial. Esse novo momento de reflexão propõe que os pesquisadores adotem algumas posturas salutares em suas investigações: 1 - Colocar a desconfiança política em relação aos militares estadunidenses de lado ou, então, perceber como ela nasceu e quais grupos políticos do país a geraram¹⁹³; 2 - Entender como Guerra do Atlântico reverberou na

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

¹⁹² DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento**: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 154-155.

¹⁹³ CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. Submarinos alemães ou norte-americanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)? **Revista Navigator**, Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, n. 17, v. 9, 2013.

costa do Brasil, tirando do anonimato sujeitos e herdeiros; 3 - Reabilitar o papel do acontecimento nas análises sociais. Dúvidas não podem inibir as pesquisas acadêmicas, mas sim, contribuir para o seu avanço.

Esta seção objetiva, portanto, seguir os rastros deixados pelo submarino alemão *U-507* na costa do Brasil e através deles reconstituir as suas operações militares e seus desdobramentos sociais. A ação do *U-boat* gerou memórias documentais (depoimentos, fotografias, relatórios, reportagens, etc.) no pós-acontecimento. Para materializar este objetivo, também foi necessário desenvolver uma análise das informações emanadas do IPM, que foi instaurado logo após os torpedeamentos navais na costa sergipana e na costa baiana. Este importante documento se encontra no acervo no Arquivo de Exército, Prédio Duque de Caxias, na cidade do Rio de Janeiro.

Produzido no calor dos acontecimentos navais, o IPM reuniu “restos memoriais” do evento náutico-militar, que permitiram recuperar a “aura” do sinistro. Estudar a experiência aurática dos sujeitos e herdeiros seria - na perspectiva teórica de Walter Benjamin - vislumbrar “a aparição única de uma coisa distante, por mais perto que ela esteja. Perceber a aura de uma coisa significa investi-la do poder de revidar o olhar”.¹⁹⁴ Convém esclarecer ainda, que os vestígios militares foram comparados a outros documentos produzidos pela população civil. E assim, a confluência dos rastros, restos e aura possibilitaram ampliar os horizontes desta pesquisa.

Após contornar o nordeste do Brasil sem ser notado, o *U-507* veio à superfície ao anoitecer do dia 15 de agosto de 1942, no litoral de Sergipe, e dias depois, na costa da Bahia. Por meio de relatos das vítimas (o que viram, ouviram e sentiram?), foi possível perceber o drama diante da investida dos inimigos navais. A ameaça oculta se tornou visível graças aos sentidos de audição, tato e visão. Por exemplo, um luzeiro forte e repentino vindo do mar escuro foi visto pelos tripulantes antes do *Baependi* ser torpedeado. Os naufragos do *Araraquara*, por sua vez, perceberam a penumbra de um barco ao longe, que observava o desespero deles. Nem sempre se via o inimigo à superfície, como recordou o naufrago José Coelho Gomes: “não vi o submarino. Nem o periscópio. Vi apenas o torpedo à flor d’água, quando o *Arará* já estava de máquinas paradas”. E prosseguiu: “tudo se passou tão rápido, que mal tempo tive de gritar: - Torpedo! Logo, em seguida, o navio era sacudido pela detonação

¹⁹⁴ BENJAMIN, Walter *apud* JANZ-Roff-Peter. Ausente e presente. Sobre o paradoxo da aura e do vestígio. In: SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. **Walter Benjamin: rastro, aura e história**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012, p.16.

do torpedo”.¹⁹⁵ Já os tripulantes do *Jacira*, ao largo de Itacaré, *ouviram um som estranho de maquinaria trabalhando*, até o *U-507* surgir diante deles. Quando o navio sueco *Hammaren* se aproximava da Baía de Todos os Santos e o seu piloto já conseguia *contemplar a luz do Farol da Barra de Santo Antônio*, foi a pique próximo à cidade de Salvador, alguns destroços apareceram na região de Itapuã.

O *U-507* revelou todo o seu aparato tecnológico para destruir navios e vidas. O submarino mudou a concepção de guerra naval e concedeu aos seus condutores vários poderes: movimentar-se com mais agilidade na superfície oceânica; tornar-se invisível nas profundezas; enfim, criar uma atmosfera aterrorizante ao desnaturalizar o mar. Para navegantes e litorâneos, o submarino alemão era associado a algo sobrenatural, como se fosse um barco das profundezas infernais. O ato de aparecer e desaparecer na linha d’água gerava angústia nos marinheiros.

A iminência de ataque era constante em diferentes pontos da costa do Brasil. Com o recebimento de novos navios, a expansão da Marinha do Nordeste, e a incidência de moléstias nervosas e da estafa produzida pelo esforço de guerra, o Serviço de Saúde esteve sempre muito ocupado, realizando um grande trabalho.¹⁹⁶

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

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

A submissão às máquinas e o fascínio por elas aterrorizaram porque sobre essa prontidão se superpõe a notável eficiência propalada pelas práticas e discursos fascistas. A limpeza, a eficiência, a pureza e seus corolários: a limpeza étnica, a marginalização dos não especializados e os genocídios em massa só serão atingidos,

¹⁹⁵ Depoimento do naufrago José Coelho Gomes. **Agressão:** documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 95.

¹⁹⁶ 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, p. 309.

comandados e instruídos pelo furor maquinal que não deixará atrás de si rastro de passagem.¹⁹⁷

O furor maquinal do *U-507* revelou toda a sua versatilidade ao destruir em rápida sequência sete embarcações na costa do Brasil: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammaren*. Era o poder da máquina fascista a serviço da barbárie. Coube ao capitão de corveta Harro Schacht¹⁹⁸ comandar estas investidas militares. De sua ordem também partiu a autorização de acionar um singelo botão e lançar seus torpedos. Com esse único – e “belo” – gesto tecnológico implodiu a neutralidade do Brasil.

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

Em vez de matar pessoas a curta distância e pessoalmente, as modernas belonaves destroem navios e aviões. Evidentemente existem seres humanos nesses navios e aviões, mas as distâncias psicológica e mecânica protegem o moderno marinheiro. Nos dois conflitos mundiais, os navios normalmente disparavam suas armas contra embarcações inimigas invisíveis a olho nu, e as aeronaves contra as quais atiravam raramente eram mais que simples consciência de estar matando seres humanos, semelhantes a eles mesmos; emocionalmente, porém, podiam negar esse fato.¹⁹⁹

O *U-507* foi bem-sucedido em sua missão na América do Sul, tanto que a *Kriegsmarine* destinou outros *U-boats* para o litoral sergipano e o baiano, onde os confrontos navais persistiram e intensificaram-se ao longo de 1943. Contudo, o desenvolvimento da

¹⁹⁷ ENDO, Paulo César. Walter Benjamin, Sigmund Freud e o trauma das máquinas. In: SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. **Walter Benjamin**: rastro, aura e história. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012, p. 179.

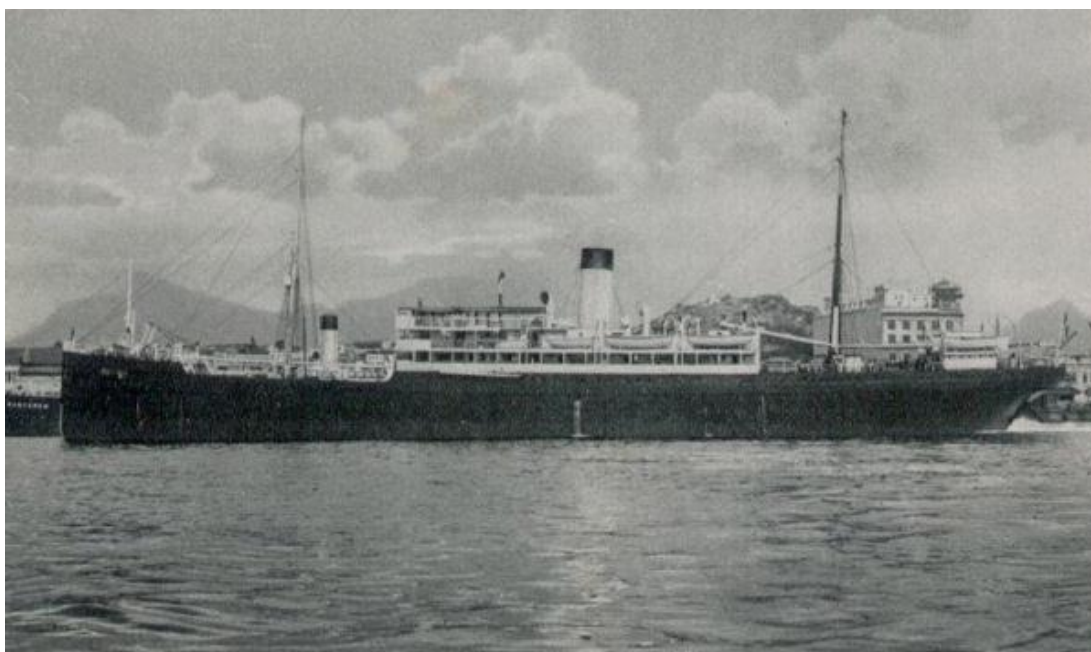
¹⁹⁸ Capitão-de-Corveta Harro Schacht, nascido a 15 de dezembro de 1907, tinha então 35 anos, era casado, morava em Hamburgo. O seu submarino fora comissionado a 8 de outubro de 1941, tendo afundado no Atlântico Norte nove navios. Comandou o submarino *U-507* sucessivos ataques na costa do Brasil: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arara*, *Jacira* e *Hammaren*. Esses torpedeamentos motivaram a declaração de Guerra do Brasil à Alemanha e à Itália. A carreira posterior do Capitão Schacht não foi longa. Regressou à Alemanha, depois da bem-sucedida viagem ao Brasil. Saiu novamente para operar nas Guianas, onde torpedeou o cargueiro inglês Yorkwood, mas no dia 13 de janeiro de 1943, na posição de Lat 01° 38' S e Long 39° 52' W, um Catalina da *VP-83* liquidou-o com toda a tripulação. A viúva, em nome do falecido, recebeu a Cruz de Guerra e, mais tarde, mudou-se de Hamburgo, quando a sua casa foi destruída pelos bombardeios aliados. 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, p. 347-348.

¹⁹⁹ GROSSMAN, Dave. O reino do medo. In: **Matar! Um estudo sobre o ato de matar e o preço cobrado do combatente e da sociedade**, Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2007, p. 105.

ofensiva antissubmarino dos Aliados nas bases dispersas pelo norte-nordeste brasileiro, especialmente em Salvador/BA, teve o poder de afastar os submarinos alemães e italianos, que passaram a atuar ao largo do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Esta reorientação dos inimigos navais militarizou ainda mais o sul do Brasil.

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

Figura 1 – Navio *Baependi*



Fonte: FLICKR, [ca. 1930].²⁰⁰

Submerso, o *U-507* se movia ao largo de Sergipe, nordeste do Brasil. Era 15 de agosto de 1942, após longa viagem transoceânica para a América do Sul, o capitão-de-corveta Harro Schacht poderia dar início à missão militar para qual fora designado. Ele avistou, ao cair da tarde, um mercante de cerca de cinco mil toneladas, iluminado, seguindo no rumo 35°, velocidade nove nós. Veio então à superfície e tomou posição para o ataque, lançando um torpedo às 19 horas e 12 minutos na posição Lat 11° 51' S e Long 37° 02' W, a 20 milhas do Rio Real. A profundidade local média era de 38 graus.²⁰¹

²⁰⁰FLICKR. **Fotografia do navio Baependi.** [ca. 1930]. Disponível em <https://www.flickr.com/photos/alex_paixao/5442748664/in/photostream/>. Acesso em: 14 jan. 2017, às 16:05.

²⁰¹GAMA, 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, p. 347.

A vítima era o navio mercante *Baependi*²⁰², um dos morosos paquetes da linha costeira do Lloyd Brasileiro. No salão, o Comandante, Capitão-de-longo-curso João Soares da Silva, oficiais e passageiros comemoravam o aniversário do imediato Antônio Diogo de Queiroz, que faleceu no afundamento. Salvelina Santos de Moraes se recordou das histórias que ouviu do seu tio Henrique Francisco dos Santos, que foi náufrago do *Baependi*, onde exercia a função de moço de convés. “O *Baependi*, que ele trabalhava, não entrava nessa barra de Aracaju [porque o navio exigia um calado mais aprofundado]. Ia direito pra Recife, superlotado de gente”. Ela ainda rememora as histórias que ouviu. “Na hora do bombardeio, as pessoas tavam dançando que era o aniversário do imediato. Aí o povo tava dançando no navio quando recebeu o torpedeamento”.²⁰³

Tudo foi tão rápido, que não houve sequer tempo de aplicar o sistema de salvamento. José Martins Ribeiro Nunes (Zé Peixe) também se recordou da festa a bordo. A tripulação vinha “tocando, dançando e ia lá pro Norte. O problema é quando o navio foi atacado. Eles não esperavam aquilo. Daqui que aquele povo se prevenisse.”²⁰⁴ E Zé Peixe continua: “não deu tempo de arriar a baleeira. Às vezes a baleeira não arriava direito. Tinha criança e povo de idade”.²⁰⁵ Além do imediato e do comandante, morreram dez oficiais, o médico, um piloto, cinco maquinistas, um radiotelegrafista e dois comissários. Somente uma baleeira com 28 sobreviventes atingiu a praia do extremo norte da Bahia no dia seguinte, no local conhecido como Moita Verde, próximo ao estuário do Rio Real. Oito outros náufragos, quase mortos, agarrados a destroços de madeira, chegaram a terra no dia 17 de agosto de 1942.

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

Capitão de Artilharia Lauro Moutinho dos Reis, com 32 anos de idade, solteiro, natural do Distrito Federal, Comandante da 2ª Bateria do 7º GADo., declarou que no dia 9 de agosto embarcou com a sua unidade, no porto do Rio de Janeiro no vapor *Baependi*, com destino a Olinda, sede de sua Unidade, que a viagem correu normalmente, tendo o navio tocado os portos de Vitória e Salvador, que deixou o

²⁰²O *Baependi*, de fabricação alemã, era um navio de casco de aço, com 119 metros de comprimentos, de 14,10 m de boca e 9,26 m de pontal. Pertencia ao Lloyd Brasileiro. Deslocava a 4.801 toneladas brutas e 3.006 líquidas, com a velocidade máxima de 11 milhas por hora. Tinha duas cobertas e 2.250 H.P. Transportando também carga, sua capacidade era de 75 passageiros na 1ª classe e 244 na 3ª classe. No dia 15 de agosto, zarpou do porto de Salvador rumo à Recife e depois a Manaus, levando a bordo 73 tripulantes e 250 passageiros, entre os quais, 141 militares do 7º Grupo de Artilharia de Dorso, que ficariam sediados em Recife.

²⁰³MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º jul. 2014.

²⁰⁴NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

²⁰⁵NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

porto de Salvador às 7 horas do dia 15 de agosto; que às 19:10 horas do mesmo dia, quando navegava a cerca de 20 milhas da costa e na altura da fronteira entre Bahia e Sergipe, após o jantar de bordo, recebeu o primeiro torpedo vindo do lado do mar e cerca de 30 segundos após o navio foi novamente atingido por outro torpedo, presumindo o depoente que o navio tenha sido atingido a meia nau e na linha d'água; que logo após o segundo torpedo, o navio adernou fortemente para o lado do mar, apagando-se todas as luzes de bordo, afundando-se rapidamente num tempo que o depoente estima em três minutos; que devido a rapidez com que se verificou o afundamento, não houve tempo de executar as medidas de salvamento, descida da baleeira e obtenção dos salva-vidas que se achavam nos camarotes; que o depoente conseguiu entretanto apanhar o seu salva-vidas e isto porque viajava num camarote especial junto ao refeitório; que o ataque foi realizado com surpresa, sem o menor aviso prévio, por um submarino que se encontrava à superfície, e que antes de lançar os torpedos iluminou com projetores o *Baependi*; que o depoente tentou retirar a baleeira que lhe estava destinada com auxílio de alguns marinheiros, mas nada conseguiu; que as baleeiras se encontravam nos turcos, cobertas com toldo de lona e em cima do convés; que não houve na viagem nenhum exercício de salvamento; que o depoente afundou com o navio e conseguiu vir à tona agarrando-se nos destroços que boiavam; que permaneceu nesta situação durante certo tempo até que avistou uma baleeira que vinha com alguns náufragos e que, a chamado do depoente o apanhou; que ouviu dizer que esta baleeira fora arrancada pelos turcos pelos estilhaços de um dos torpedos, razão pela qual conseguiu ir à água; que nesta baleeira já havia alguns elementos da tripulação, um piloto e vários marinheiros; que ainda ficaram apanhando alguns náufragos nos arredores; que ao se afastar do local viu uma embarcação iluminada que parecia um navio, vindo do lado do mar; que houve intenção de se remar ao encontro desse navio, mas que devido forte vento contrário, mar grosso e péssimas condições da baleeira, sem leme e com apenas dois remos decidiu o piloto comandante da baleeira desistir e seguir para a costa; que foi digna de registro a atitude corajosa e a dedicação da tripulação da baleeira; que aproveitando forte vento que soprava para a terra e com auxílio dos remos navegaram na baleeira toda a noite de 15 para 16 e, ao amanhecer de 16 estavam a dois quilômetros de uma praia, que depois souberam chamar-se Moita Verde; que após saltarem nessa praia encaminharam-se a pé para Coqueiros, fazendo um percurso a pé de 25 quilômetros; que em Coqueiros tomaram uma canoa que os conduziu após 6 horas de viagem à cidade de Estância, no Estado de Sergipe.²⁰⁶

Enquanto o *Baependi* seguia o seu itinerário rumo a Recife, entre a fronteira da Bahia e de Sergipe, foi então que a ameaça se revelou. De repente, apareceu à boreste um luzeiro forte sobre o barco e, depois, vindo a repetir-se. Pode-se inferir que os submarinistas alemães queriam identificar o navio, calcular sua velocidade e concluir a manobra de ataque. De acordo com as pesquisas históricas de Durval Lourenço Pereira, o *U-507* teve que repetir o procedimento de ataque, pois o primeiro torpedo lançado não atingiu o alvo ou falhou em sua detonação.²⁰⁷

Outro depoimento revelador foi o do náufrago Zamir de Oliveira, passageiro do *Baependi*. Também se recordou que o navio fora iluminado antes de receber os torpedos. Provavelmente as chamas flamejantes do *Baependi* deixaram a impressão nele que a torreta do

²⁰⁶ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammarén*]

²⁰⁷ PEREIRA, Durval Lourenço. **Operação Brasil: o ataque alemão que mudou o curso da Segunda Guerra Mundial**. São Paulo: Contexto, 2015.

U-507 fosse avermelhada. Ele não conseguiu se esquecer do drama em que viveu, especialmente do navio apitando até ser engolido pelo mar. Conforme o seu depoimento ao Exército,

Dr. Zamir de Oliveira, médico chefe do Distrito de Serviço Nacional de Peste do Departamento Nacional de Saúde do Ministério de Educação e Saúde, com 23 anos de idade, solteiro, natural do Distrito Federal, declarou que embarcou no *Baependi* pois se dirigia a serviço de sua Repartição para Campina Grande, Estado da Paraíba; que o *Baependi* foi torpedeado por volta das 19 horas após o jantar de bordo; que o navio recebeu dois torpedos e afundou tão rapidamente que não houve tempo para a execução das medidas de salvamento; que o depoente viu o submarino atacante e pode informar que o mesmo tinha a sua torre central pintada de vermelho; que o mar se achava muito agitado por ocasião do sinistro; que entre o primeiro e o segundo torpedo mediou o tempo de um minuto; que o ataque foi realizado com absoluta surpresa pelo referido submarino, que não deu o menor aviso prévio ao *Baependi*; que o depoente se lembra que o navio foi iluminado antes de ser atingido pelos torpedos do submarino; que o depoente foi recolhido pela baleeira quando se agarrava aos destroços do navio; que o depoente não teve tempo de apanhar nenhum salva-vidas; que na baleeira que se salvou vieram ao todo 28 pessoas, sendo uma mulher e um menino ambos com escoriações; que o *Baependi* apitou logo após receber o primeiro torpedo e ficou apitando até afundar.²⁰⁸

Baleeiras cheias e vazias abicaram nas praias de Sergipe. Houve quem chegasse a bordo de tábuas ou de toldos. O relato dos memorialistas - contemporâneos desse evento trágico – também ajudou a perceber as primeiras impressões dos litorâneos, especialmente da atmosfera de perplexidade que se instaurou na época. Segundo Mário Cabral, “os feridos iam chegando: macilentos, esfarrapados, a bestial tragédia refletida nos olhos cheios de espanto e angústia”.²⁰⁹ Os “olhos cheios de espanto” apreenderam imagens terríveis nas praias e responderam ao que viram denominando-as de “bestial tragédia”. Este clima de insegurança generalizado marcou a memória coletiva com aspectos subjetivos, pois o evento dos torpedeamentos era algo “assustador”, “desconhecido” e “inesperado”.

As povoações ribeirinhas situadas junto às bordas do Rio Real acudiram as vítimas de guerra que atingiram as praias locais. À margem esquerda, em território sergipano, elas se movimentaram pelas áreas dos municípios de Santa Luzia do Itanhi (Povoado Crasto), Indiaroba (Povoado Pontal e Povoado Terra Caída) e Estância (Povoado Saco). Na margem direita, já na Bahia, pelas povoações de Jandaíra: Coqueiros, Moita Verde e Mangue Seco. João Salgado Carvalho, morador da região, acolheu vinte e nove náufragos em sua casa. Feridos uns, perplexos outros, exaustos todos. De imediato, ofereceu-se ajuda, cedendo

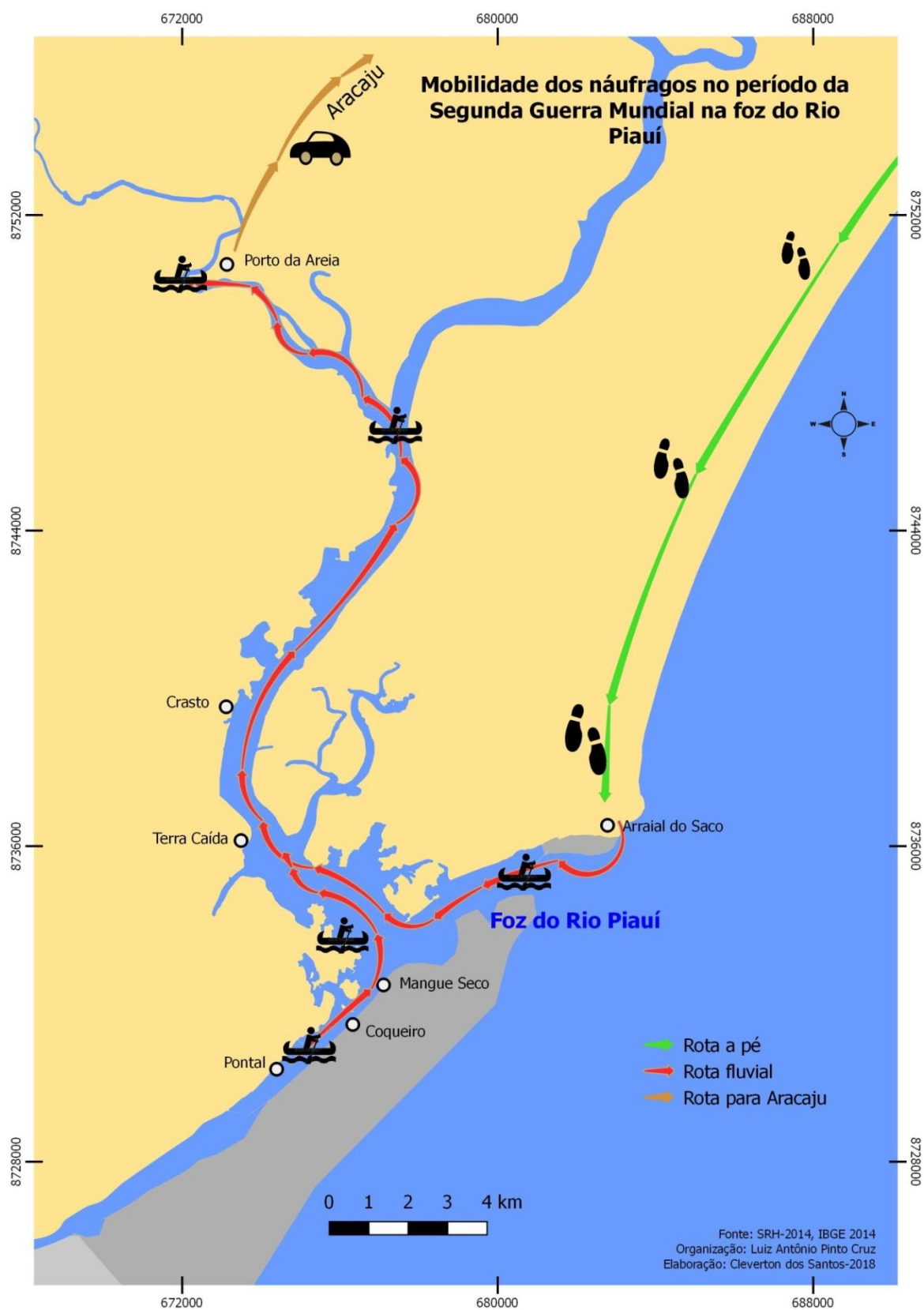
²⁰⁸ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammarén*].

²⁰⁹ CABRAL, Mário. **Roteiro de Aracaju**: guia sentimental da cidade. Aracaju: Livraria Regina, 1948.

roupas, comida e medicamento. Além de providenciar uma canoa para levá-los à Estância, subindo o emaranhado de rios que formam a Bacia Real-Piauí.

Enquanto representação da realidade, o mapa a seguir dialoga com as informações coletadas nos depoimentos dos naufragos. Histórias e memórias dos litorâneos também ajudaram a entender a mobilidade das vítimas. Eles se movimentaram a pé, a cavalo, a bordo de canoas e de automóveis no litoral sul de Sergipe e no norte da Bahia. Da cidade de Estância, foram encaminhados para Aracaju.

Mapa 2 - Mobilidade dos náufragos nas adjacências da foz do Rio Real



Fonte: SRH, 2014; IBGE, 2014

Surpreendida com as notícias das agressões navais, Estância foi tomada pelo sentimento de perplexidade com a chegada dos náufragos no Porto de Areia. As histórias de guerra dessa gente forasteira logo se espalharam pelos quatro cantos da cidade. Paulatinamente, os estancianos se apropriaram do “fenômeno militar”. A distorção dos fatos era algo bastante comum para uma sociedade amedrontada, que produziu memórias afetivas, dramáticas e nacionalistas dos torpedeamentos navais.

Figura 2 - Náufragos do *Baependi* e *Aníbal Benévolo* no pátio do Hospital Amparo de Maria



Fonte: ALMEIDA NETO, 2016, p. 227.²¹⁰

A fotografia de agosto de 1942, que expõe os náufragos dos navios torpedeados. Ao centro, o Monsenhor Freitas, as freiras, os médicos, os enfermeiros, as vítimas e outros membros da sociedade estanciana, após a celebração da Missa alusiva à santa providência. Momentos depois, um comboio de automóveis conduziu os náufragos para a cidade de Aracaju.

Embora jamais se possa reconstituir plenamente o que aconteceu no mar, os historiadores civis e militares não devem excluir a visão dos sergipanos e dos baianos sobre as ações dos *U-boats*. Afinal, foram eles que concederam total assistência às vítimas

²¹⁰ ALMEIDA NETO, Dionísio de. **A luz da fé no Jardim de Sergipe**: aspectos históricos do catolicismo em Estância, SE (1623-2003). Curitiba: Editora Prismas, 2016, p. 227.

naufragadas, produziram documentos históricos variados e construíram as primeiras narrativas sobre a guerra submarina dentro das águas territoriais do Brasil.

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

Aqueles torpedeamentos ocorreram na 2ª Guerra da Alemanha. Eu nasci na 1ª Guerra da Alemanha. (...) Agora, a 1ª Guerra da Alemanha não veio agravar nada aqui. Agora, a 2ª veio. Porque a 2ª Guerra da Alemanha foi de Hitler [falou enfaticamente o nome de Hitler!]. Então, essa 2ª Guerra atingiu Aracaju. Porque (...) dois ou três navios foram torpedeados. O Aníbal Benévolo, o Araraquara e o *Baependi*! Foi tudo [afundado] de uma noite para outra. (...) O submarino era aí no oceano pra lá e pra cá, pra lá e pra cá, pra lá e pra cá. Ia no sul, ia no norte. E quando eles [os tripulantes do submarino] receberam sua missão. Torpedearam de quatro a cinco navios de uma vez só. Esse povo veio dar na costa de Mangue Seco e Coqueiro. E alguns ainda vieram por aqui [povoado de Pontal]. Atravessaram de canoas de vela, com destino a Estância, para pegarem o transporte para Aracaju.²¹¹

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

= 156 ESTÂNCIA SE NIL/16º - URGENTÍSSIMO EXMO SR CMT SETIMA REGIÃO MILITAR RECIFE - PE = BAEPENDI TORPEDEADO CERCA DE VINTE MILHAS AO LARGO DA FRONTEIRA BAHIA E SERGIPE ONTEM 19 HORAS PT ACABO DE CHEGAR SALVO COM DOIS OFICIAIS SÉTIMO GRUPO VG TENENTE JOEL E VERÇOSA QUATRO PRAÇAS CIDADE DE ESTÂNCIA NORTE DA BAHIA PT POSSÍVEL GRANDE NÚMERO DE VÍTIMAS DEVIDO RAPIDEZ DO AFUNDAMENTO PT NÃO POSSUO INFORMAÇÕES SALVAMENTO DOS DEMAIS ELEMENTOS GRUPO PT TOMO LIBERDADE LEMBRAR V.EXCIA NECESSIDADES DE PESQUISA LOCAL DO NAUFRÁGIO VIRTUDE POSSÍVEL HAVER BALEEIRAS PERDIDAS SIGO NAUFRAGOS CIDADE ARACAJU CAP LAURO REIS.²¹²

²¹¹ NASCIMENTO, João Martins do. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Povoado de Pontal, Indiaroba, SE, 7 de jul. 2005.

²¹² BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Telegrama do Capitão Lauro Moutinho dos Reis (Naufrago do *Baependi*) ao Comandante da 7ª Região Militar de Recife, PE. Estância, SE, 16 de agosto de 1942]

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

De fato, a ameaça doravante vinha do mar. Após alertarem as autoridades militares em Pernambuco, as mensagens telegrafadas se voltaram para o Rio de Janeiro, onde causou perplexidade no gabinete do Ministro de Guerra, General Eurico Gaspar Dutra, que logo informou sobre os atos de guerra ao Presidente Getúlio Vargas. De Estância, os náufragos também estabeleceram diálogo constante com a Capitania dos Portos de Sergipe e esta, por sua vez, emitia novos relatórios dos acontecimentos militares, especialmente para os quartéis de Salvador, Maceió e Recife.

A Capitania dos Portos de Pernambuco, sob o comando do Almirante Artur Neiva, já sabia das novidades por ter recebido sucessivas mensagens advindas de seu colega sergipano. Ainda palestrou sobre o sinistro com Brigadeiro do Ar, Eduardo Gomes, e o observador naval norte-americano. Em caráter de urgência, estes militares toram as seguintes decisões, na madrugada do dia 17 de agosto de 1942.

O Brigadeiro Eduardo Gomes ordenou que ao amanhecer do dia 17, os aviões B 25 e Catalinas saíssem para o local da ocorrência, a fim de pesquisar e prestar socorro aos sobreviventes. Quanto ao Almirante Neiva, ele determinou que dois Navios Mineiros surtos no porto do Recife se aprestassem com o mesmo objetivo de pesquisas no litoral de Sergipe, havendo ainda buscado entender-se com o Observador Naval Norte-Americano no sentido desse oficial buscar ligação com S. Excia. o Almirante Ingran para o auxílio aos náufragos.²¹³

Citações como esta ajudam a entender a rápida mobilização militar das Forças Armadas do Brasil. Por ar e mar, naves de guerra se moveram para o litoral de Sergipe. Naquela manhã do dia 17 de agosto, já era tarde para avistar o submarino atacante. Afinal, era a vez de os baianos serem surpreendidos.

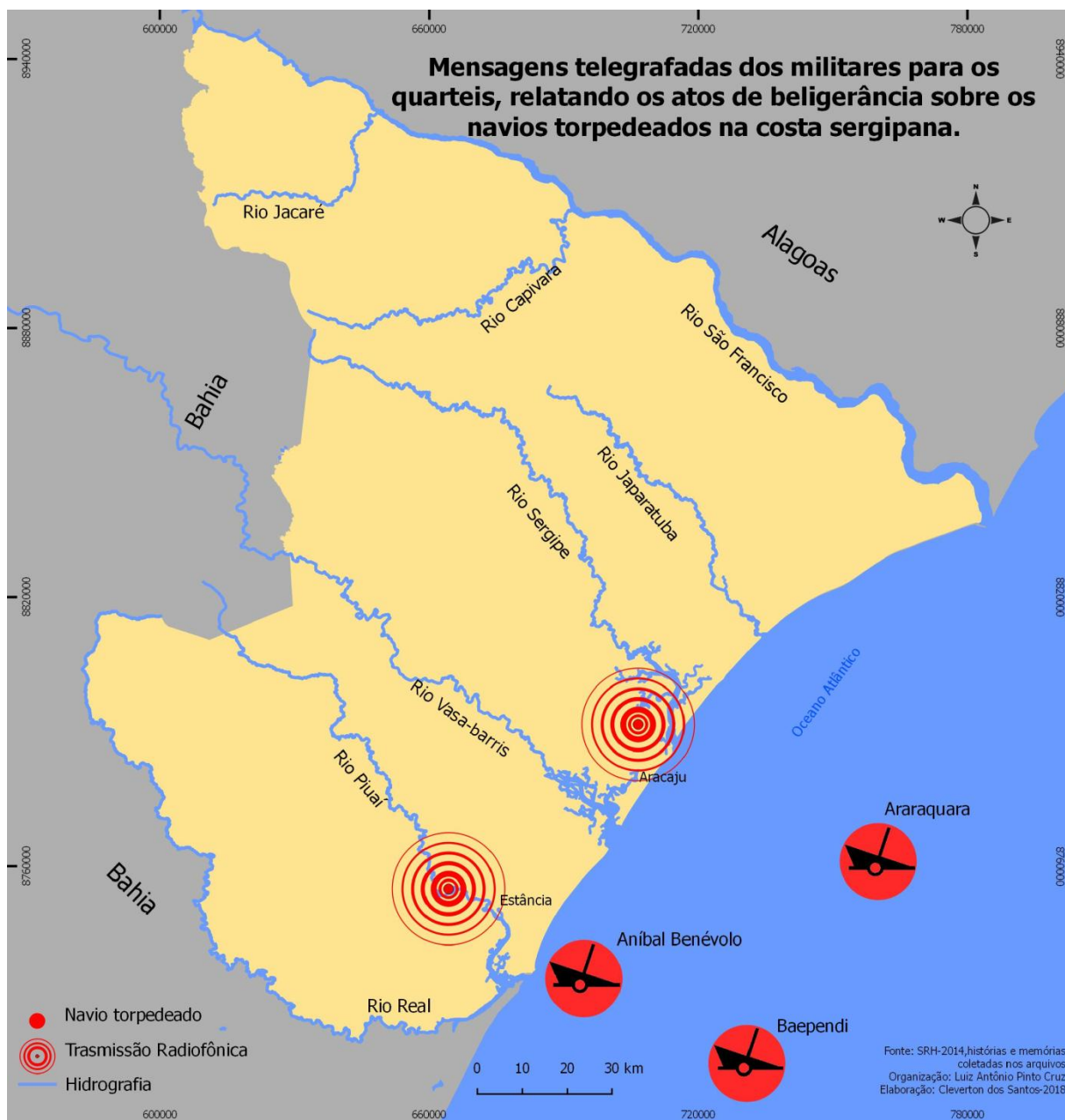
Nas bordas da orla sergipana, os militares vindos do Recife comprovaram as informações telegrafadas e reconheceram os atos de guerra em território nacional. Dezenas de

²¹³ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammarén*].

corpos flutuavam no mar e outros tantos estavam estendidos na areia da praia. Tornava-se cada vez mais urgente aumentar as tropas no litoral.

O mapa de Sergipe a seguir expõe as duas primeiras cidades brasileiras que se sentiram envolvidas pela aura da guerra dos *U-boats*: Estância e Aracaju. Estas emitiram mensagens telegrafadas para as autoridades militares e políticas da época. Os sinais de alerta se voltaram para Penedo, Maceió, Recife, Salvador e Rio de Janeiro. Destas cidades, novas mensagens foram emitidas, e assim, as histórias de ataques navais ganharam amplitude nacional. Um afundar de navios representou a emergência da guerra para os brasileiros.

Mapa 3 - Irromper da guerra dos *U-boats* na costa de Sergipe



Fonte: SRH, 2014

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

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

K 23 ARACAJU SE 45848/51 – 179 – 15 H URGENTE RESERVADO GEN. CMT
7ª R. M. RECIFE PE AGUARDO TRIPULANTES E POSSIVELMENTE AINDA
REGRESSAREMOS HOJE PT TORPEDEADO COSTA SERGIPE PRÓXIMO
SÃO CRISTÓVÃO ANÍBAL BENÉVOLO SOSBRANDO NÁUFRAGOS
RECOLHIDOS ESTÂNCIA (PT) ENCONTRADO BALEEIRA NR 4
ARARAQUARA COM 4 NAUFRAGOS (PT) MORAIS E BARROS MAJ. E.M. 7ª
R. M.²¹⁴

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

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

²¹⁴ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi*, *Araraquara*, *Aníbal Benévolo*, *Itagiba*, *Arará*, *Jacira* e *Hammarén*].

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

A barra de Estância se tornou o lugar das histórias navais no tempo da Segunda Guerra Mundial. A área do município se localiza na região litorânea, ao extremo sul de Sergipe. A sede, por sua vez, situa-se ao sudoeste do território municipal, na confluência entre os rios Piauitinga e Piauí. Daí, tornando-se navegável até o Oceano Atlântico. Em 4 de maio de 1848, foi elevada à categoria de cidade, desmembrando-se de Santa Luzia do Itanhi. Nos tempos coloniais, as atividades navais e a criação de gado *vacum* ajudaram no desenvolvimento da povoação. Desde 1848 até o século XX, então cidade de Estância, registrou um crescente progresso econômico, com novos investimentos²¹⁵ na citricultura, no comércio de varejo e na indústria têxtil e de energia.

A cidade de Estância, nos anos de 1940, contava com um singelo atracadouro chamado de Porto de Areia. A intensa movimentação de saveiros, de canoas e de outros pequenos barcos exigia a presença de um agente naval da Marinha do Brasil para ordenar as atividades náuticas. Foi justamente este agente naval que comunicou à Capitania dos Portos de Sergipe, por volta das 20h10min, a chegada de 29 naufragos na cidade de Estância, no dia 16 de agosto de 1942. O Capitão de Corveta, Gentil Homem de Menezes²¹⁶, informou o sinistro à Diretoria da Marinha Mercante e ao Lloyd Brasileiro, tendo este providenciado a condução dos naufragos.

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

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

²¹⁵ ESTÂNCIA In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas. Rio de Janeiro: IBGE. XIX Volume. 1959.

²¹⁶ O baiano Gentil Homem Joaquim de Menezes nasceu na cidade de Valença, em 18 de agosto de 1903. Filho de Hermenegildo José de Menezes e Herondina Paiva Menezes. Entre 1920 (praça de aspirante) a 1960 (contra-almirante *post-mortem*), assumiu várias funções na Marinha de Guerra do Brasil. No tempo dos torpedamentos navais era Capitão dos Portos do Estado de Sergipe, por ter prestado importantes trabalhos costeiros ali, foi condecorado com a Medalha de Serviços de Guerra (Duas Estrelas) e promovido a Capitão dos Portos do Estado do Rio de Janeiro. Faleceu em 8 de julho de 1960.

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

Enquanto a autoridade marítima se preocupava com a movimentação naval ao norte de Sergipe, ao sul, o prefeito de Estância, Arquibaldo Silveira, junto às elites locais e populares, tomou medidas urgentes, como por exemplo: enviar diligências às praias; encontrar casas para abrigar os naufragos; hospitalizar os casos mais graves; sepultar os cadáveres nos cemitérios da região. O esforço dos estancianos ganhou o reconhecimento do interventor federal Augusto Maynard Gomes, que os felicitou: “prestaram serviços patrióticos e humanitários serviços aos naufragos nos angustiosos instantes que passaram as vítimas da estúpida agressão do vandalismo totalitário”.²¹⁷

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

Voltando ao depoimento do naufrago Lauro Moutinho dos Reis, dois aspectos em seu testemunho foram extremamente reveladores. Em primeiro lugar quando ele afirmou que “ao se afastar do local do naufrágio viu uma embarcação iluminada que parecia um navio, vindo do lado do mar”.²¹⁸ E continuou, “houve intenção de se remar ao encontro desse navio, mas que devido forte vento contrário, mar grosso e péssimas condições da baleeira, sem leme e com apenas dois remos decidiu o piloto comandante da baleeira desistir e seguir para a costa”.²¹⁹ Segundo aspecto intrigante recordado por Lauro Moutinho dos Reis foi que “durante a noite de quinze para dezesseis quando o depoente se encontrava na baleeira, quando ele e seus companheiros ouviram fortes ruídos que foram interpretados por uns como trovões e por outros como tiros de canhões”.²²⁰

²¹⁷ A ESTÂNCIA. Estância, SE, 30 de agosto de 1942.

²¹⁸ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi.** 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

²¹⁹ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi.** 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

²²⁰ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi.** 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

Com base no cruzamento de dados documentais analisados para esta pesquisa e pela noção de tempo citado pelos naufragos, pode-se supor que o navio iluminado que foi avistado pelos naufragos era o vapor *Araraquara*²²¹. Já os fortes ruídos que ouviram depois, na noite de 15 para 16 a bordo da baleeira, não vinham de trovões e nem tiros de canhões, mas talvez, das sucessivas explosões geradas pelo torpedeamento do *Araraquara*. Interessante perceber como este segundo ataque submarino reverberou nas vítimas do *Baependi* quando estas ainda estavam ao sabor das ondas, na costa de Sergipe.

3.2 ARARAQUARA ATACADO NO TRAVÉS COM ARACAJU

Figura 3 – Navio *Araraquara*. (ca. 1930)



Fonte: indetectável. Acervo do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

O *Araraquara* atravessou a área de naufrágio do *Baependi*, sem que a sua tripulação se apercebesse dos salvados e vítimas ao seu redor. O 1º Tenente de Artilharia José Joel Marcos, naufrago do *Baependi*, afirmou que “viu aproximar-se do local um navio completamente

²²¹ O navio *Araraquara* era armado em iate, visando a navegação de grande cabotagem. Ele pertencia à frota dos “Ara” do Lloyd Nacional. Foi construído na Itália nos estaleiros de Cantieri Nevale, em Trieste e registrado na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro em 1937, sob o número 42. Deslocava 4.871 toneladas de registro, por 2.974 líquidos, medindo 117 metros e 970 centímetros de comprimento, por 16.379 de boca, 7.440 de pontal e 5.410 de calado. Sua velocidade máxima era de 12 milhas horárias. A tripulação compunha-se de 41 homens.

iluminado, mas devido ao vento e mar muito agitado, pouco depois o perdeu de vista”.²²² Contudo, quem não o perdeu de vista foi o *U-507*, que seguiu a seu encalço. Antes de atacá-lo, os submarinistas alemães o estudaram por inteiro, registrando o nome, as proporções, o peso da embarcação, a nacionalidade, a rota de viagem e a velocidade. Era uma prática de identificação bastante comum no tempo da Batalha do Atlântico. Estas informações eram reunidas no diário de bordo do referido submarino alemão. Depois disso, os tripulantes se preparavam para a manobra de ataque, só esperando a posição ideal.

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

Naquela situação tumultuosa, o caos se instalou a bordo. De acordo com a naufraga Alaíde Lemos Cavalcante, de repente, “ouvimos um fortíssimo estrondo acompanhado de um tremendo abalo no vapor. Espalhava-se o pânico, a confusão. Gritos lancinantes varriam a noite escura”.²²³ Não houve tempo hábil para se usar o equipamento de salvatagem, inclusive porque a maioria dos passageiros e tripulantes estava recolhida aos camarotes àquela hora.²²⁴

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

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

²²² BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

²²³ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 20 de agosto de 1942.

²²⁴ 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, p. 347.

O náufrago Milton Fernandes da Silva²²⁵, piloto do *Araraquara*, apresentou uma sucessão de episódios dramáticos. Ele avistou um pedaço da tolda do botequim que se despreendeu do navio e nadou até ele, onde subiu e ainda conseguiu recolher a bordo mais três pessoas: Eralkildes Bruno de Barros (o 3º maquinista), Esmerino S. Siqueira (moço do convés) e Oswaldo Costa (subtenente do Exército). Seguiram à mercê das ondas, sem encontrar outras pessoas a socorrer. Até que Milton teve a ideia de apanhar os restos navais na água. Colocou sobre a sua tábua o que julgava contribuir para a flutuação. E assim, recolheu: pequena prancha, cavalete, saco de farinha de trigo e balão de defesa. Deste último, ele aproveitou o chicote do cabo para amarrar sobre as tábuas. A pequena prancha e o cavalete serviram de lastro, isto é, faziam peso na tábua, afundando-a, evitando que a crista das vagas as arrebatasse. Das vinte e uma horas, do dia 15, às quinze horas do dia 17 de agosto de 1942, os náufragos lutaram pela sobrevivência em mar aberto. Sempre empurrados pela corrente marítima e ventos fortes no sentido da costa de Sergipe.

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

²²⁵ Milton Fernandes da Silva com vinte e sete anos de idade, natural de Alagoas, filho de João Luís da Silva falecido e D. Amélia Fernandes da Silva, casado, marítimo.

Augusto Teixeira de Freitas, que o depoente julga haver o comandante perecido, que mais nada sabe.²²⁶

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

O moço de convés demonstrou perturbação mental, pedindo alimento aos companheiros, dizendo ter ouvido bater a campainha para o café, depois tentou agredir o tenente, o que evitamos; em seguida, desesperado de fome e sede, ele atirou-se ao mar, sendo impossível qualquer salvação. Logo após, o segundo tenente começou a demonstrar o mesmo sintoma, perguntando pelos colegas. Então, Milton indagou o seu nome e ele respondeu ser Osvaldo Costa. Tentei acalmá-lo, mas foi impossível, atirou-se n'água. Com cuidado para não haver desequilíbrio nas poucas taboas que ainda nos restavam, agarrei-o pelas botas, conseguindo colocá-lo novamente sobre as mesmas. No entanto, poucos minutos depois, colocando-se numa atitude agressiva, dizendo que eu e meu companheiro estávamos embriagados, que ia para casa, fez-se novamente ao mar, sendo desta vez, impossível salvá-lo. Restavam agora, na taboa, somente eu e o terceiro maquinista. Assim, continuamos sempre avistando o clarão da cidade de Aracaju, para onde éramos levados.²²⁷

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

Ao clarear o dia, [...] continuamos nesta luta, até aproximadamente às 9 horas, quando avistamos uma coroa, para lá nos dirigimos. Notei que a maré enchia, e calculando que na preamar, talvez não desse pé na dita coroa do Rio Vasa-barris, e

²²⁶ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

²²⁷ SILVA, Milton Fernandes da. **Relatório da Última Viagem do Navio Motor Araraquara**. Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1942, p. 2.

que estando fracos, pois, há 36 horas não dormíamos, nem nos alimentávamos, convenci ao meu companheiro que não devíamos descansar e sim nadar para terra, da qual já avistávamos os coqueiros. Assim ficamos somente uns 10 minutos, a fim de refazer as forças e fizemo-nos ao mar, nadando em direção da praia de Itaporanga, aonde chegamos às 15 horas.²²⁸

Apesar de exaustos, eles conseguiram subir nos coqueiros dispersos na região itaporanguense e retiraram os seus frutos. A água de coco revigorou aqueles homens, que se puseram a caminhar entre a vegetação de restinga. À noite, após duas léguas e meia, eles chegaram à fazenda de Manoel Sobral²²⁹. Lá se encontrava apenas o administrador Luiz Gonzaga de Oliveira, que se compadeceu com o drama deles e gentilmente ofereceu um jantar. Após a refeição, também disponibilizou uma canoa para atravessar o Rio Vasa-barris com destino ao porto da cidade de São Cristóvão.

Itaporanga D’Ajuda se localiza ao sul de Sergipe, a sede urbana está ao lado da BR 101, nordeste do Brasil. As origens mais remotas dela se vinculam ao aldeamento indígena do século XVI, que foi cristianizado pelos jesuítas, entre eles, o Padre Gaspar Lourenço. Itaporanga se tornou vila em 1854, e depois cidade, em 28 de março de 1938. À época, as atividades econômicas dos itaporanguenses assentavam-se na cultura do coco-da-baía, nos engenhos de açúcar e nas fazendas de gado. Rios e manguezais da região ofereciam alimentos e renda para a população mais pobre. Além disso, extraíam-se pedras beneficiadas para transformarem-se em paralelepípedos e meios fios. Também utilizada como britada para construção de cimento armado, revestimento asfálticos e de leito de rodovias.²³⁰ A área do município, especialmente, a região costeira próxima à embocadura do Rio Vasa-barris recebeu salvados e naufragos no tempo da guerra submarina.

O mapa de Sergipe a seguir evidencia a região litorânea onde se destacam as cidades de São Cristóvão e Itaporanga. Elas também receberam os naufragos, especialmente os do navio *Araraquara*, que chegaram às praias adjacentes à foz do Rio Vasa-barris. Tanto em Itaporanga quanto em território sancristovense, eles acabaram sendo encaminhados de automóvel ou de trem até a capital. A mobilização de resgate foi um esforço coletivo. Autoridades políticas, sitiantes, barqueiros etc., acudiram as vítimas brasileiras da guerra submarina alemã.

²²⁸ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

²²⁹ Atualmente, o antigo casarão de Manoel Sobral ainda existe, localiza-se no Povoado Costa, à margem direita do Rio Vasa-barris.

²³⁰ ITAPORANGA In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas. Rio de Janeiro: IBGE, XIX v. 1959.

Mapa 4 - O clima de guerra nos municípios de Itaporanga e São Cristóvão, SE



Fonte: SRH, 2014; IBGE, 2014

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

Pesa sobre a costa de Sergipe um estigma histórico de naufrágios. Durante a Segunda Guerra Mundial, a embocadura do Rio Vasa-barris despertou algumas preocupações nas autoridades civis e militares. Especialmente, no tocante aos boatos criados pelos ribeirinhos. O alvo dos boatos era a família italiana dos Mandarino, acusada de: 1 – receber os submarinistas alemães em sua propriedade, em Colégio, Itaporanga; 2 – possuir material explosivo não declarado; 3 – conceder apoio logístico aos ataques navais através do seu radiotransmissor; e por fim, 4 – Nicola Mandarino foi acusado pelos sergipanos de ser o mentor dos torpedeamentos navais.

Em 8 de setembro de 1942, Maria Joana da Conceição foi arrolada como testemunha de acusação no inquérito aberto contra Nicola Mandarino. Ela residia no município de São Cristóvão e afirmou ter avistado a movimentação de um barco estranho à superfície. Graças à fotografia disponibilizada pela Capitania dos Portos, ela confirmou ser semelhante ao submarino alemão. Conforme as suas palavras, “uma embarcação grande, coberta de preto. Lá de dentro saíram dois homens que tomaram um bote e chegaram até a costa. Eles perguntaram a Maria Joana se tinha água, tendo ela respondido que água só tinha na Fazenda Colégio, propriedade de Nicola Mandarino”.²³¹

Diante de graves declarações, as autoridades policiais se deslocaram para a área do desembarque. Ilhotas e bordas do Vasa-barris também foram vasculhadas. Pescadores,

²³¹ SANTIAGO, Enoque. **Relatório do inquérito policial sobre o envolvimento dos estrangeiros nos torpedeamentos dos cinco navios brasileiros**. Departamento de Segurança Pública de Sergipe. Aracaju, 10 de outubro de 1942, p. 3.

barqueiros e práticos interrogados. Ninguém percebeu a movimentação de forasteiros em botes ou de embarcações militares no rio. Por fim, constatou-se no parecer do Inquérito Policial, a “verdade é que, além da ribeirinha [Maria Joana da Conceição], ninguém mais viu o mencionando barco de guerra, que pela sua descrição, tem-se como um submarino alemão”.²³²

A passagem dos *U-boats* alarmou as populações litorâneas e contribuiu para potencializar o folclore sergipano. O historiador Jean Delumeau alerta que o medo tem o poder de gerar histórias aberrantes e esclarece: “nada é mais difícil de analisar do que o medo, e a dificuldade aumenta ainda mais quando se trata de passar do individual para o coletivo”.²³³ Ao associar “imaginação” à “angústia”, o pesquisador francês ainda afirma que a imaginação “desempenha um papel importante na angústia, esta tem sua causa mais no indivíduo do que na realidade que o cerca e sua duração não está, como a do medo, limitada ao desaparecimento das ameaças.”²³⁴

Os ventos da guerra naval sopravam desconfianças na costa de Sergipe. Uma delas foi captada pelo repórter David Nasser, do jornal *O Globo*, que veio à cidade Aracaju, e depois, circulou pelas áreas estuarinas do estado, onde coletou histórias alarmantes dos litorâneos. Em sua matéria jornalística, Nasser levantou a seguinte questão: no litoral brasileiro, desde o Rio até o extremo norte do Brasil, existirão bases de abastecimento para os submarinos inimigos? Em nome das autoridades locais, o delegado Enoch Santiago, da Chefatura de Polícia de Sergipe, respondeu ao repórter: “no que diz respeito a este estado, afirmo que não. Nos outros estados, afirma-se a impossibilidade de existirem as mesmas bases que não foram jamais vistas pelos pescadores e pelos aviões de patrulhamento”.²³⁵

Para o prático Zé Peixe, os submarinistas alemães jamais conseguiriam transpor as barras fluviais sozinhos. Cada estuário é repleto de obstáculos naturais, o *U-boat* acabaria encalhado. Ele se recordou das histórias populares de submarino dentro do estuário Vasa-barris. “É conversa! Que nada! Para o submarino entrar tem que ter um prático. O povo falava isso, mas não tinha prova não”.²³⁶ E foi taxativo: “São Cristóvão entrou, encalha. Não é todo

²³² SANTIAGO, Enoque. **Relatório do inquérito policial sobre o envolvimento dos estrangeiros nos torpedeamentos dos cinco navios brasileiros**. Departamento de Segurança Pública de Sergipe. Aracaju, 10 de outubro de 1942, p. 3.

²³³ DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 22.

²³⁴ DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 25.

²³⁵ NASSER, David. Vigilância sem trégua. **Jornal O Globo**, Rio de Janeiro. 1942. Sábado, 22 de agosto de 1942, p.1.

²³⁶ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

mundo que entra ali. A Barra de Estância, a mesma coisa. A Barra de Aracaju tem trechos que é bem raso. A Barra de São Francisco, ali é mais difícil”.²³⁷

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

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

São Cristóvão, nos anos de 1940, detinha uma enorme região praiana que ia do Povoado Mosqueiro até a Atalaia. Contudo, devido às sucessivas intervenções estaduais, o referido município acabou perdendo o seu território costeiro para Aracaju. No tempo da guerra, as atividades econômicas dos sancristovenses giravam basicamente em torno de três áreas: agricultura, pecuária e indústria têxtil. Graças ao canal de Santa Maria e à linha férrea, eles negociavam diretamente com os aracajuanos.²³⁸

Estância, Itaporanga e São Cristóvão enviaram os seus naufragos para a cidade de Aracaju. Com a chegada deles, instaurou-se “um clima de guerra”²³⁹. De forma rara entre as cidades litorâneas do Brasil, Aracaju²⁴⁰ foi alçada à condição de vítima da guerra submarina. A gravidade das últimas ocorrências parecia animar o interventor Augusto Maynard, que em clima de guerra, comanda tudo e todos, polícia o litoral e a embocadura dos rios, ouve a massa, prende integralistas, exige que eles assinem compromisso de honra, de como não se colocariam ao lado do inimigo, só depois disso, os mesmos são postos em liberdade.²⁴¹

²³⁷ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, 07 abr. 2004.

²³⁸ SÃO CRISTÓVÃO. In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas. Rio de Janeiro: IBGE, XIX Volume. 1959.

²³⁹ Aqui fazendo uso de uma expressão do historiador sergipano, e contemporâneo dos torpedamentos navais, Ariosvaldo Figueiredo.

²⁴⁰ Para saber mais da história naval de Aracaju ver: CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. Um sonho que naufragou: a história naval de Aracaju. **Cadernos UFS**. São Cristóvão: Editora da UFS, 2010, p. 37-80.

²⁴¹ FIGUEIREDO, Ariosvaldo. Os interventores da ditadura de Getúlio Vargas e os interventores do golpe de 29/10/1945. **História Política de Sergipe**. Aracaju: Sociedade Editorial de Sergipe, 1989, p. 89.

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

Às quatro horas de ontem, às 50 milhas do litoral brasileiro, foi torpedeado o submarino alemão autor dos afundamentos dos 5 navios brasileiros. O feito heroico foi realizado pelo capitão Jack Lacey, da aviação Naval Norte Americana. Sobrevoou a região a bordo do avião comandado pelo capitão tenente Thomas Callan, o Coronel Augusto Maynard Gomes. Ao saltar sua Excia., o Interventor Federal do Estado de Sergipe foi calorosamente aclamando pelo povo que se dirigiu em massa à frente do Palácio Presidencial onde o grande sergipano anunciou ao povo o feito memorável. É mais uma vitória das armas das nações unidas a que vem encher de alegria o coração brasileiro que ferido clama por vingança.²⁴²

De acordo com a história naval da Alemanha, o submarino alemão não foi destruído. No mesmo dia em que a matéria foi publicada, o *U-507* já espalhava o terror no litoral da Bahia, onde atacou o veleiro *Jacira* e, três dias depois, o navio sueco *Hammaren*. Em tempo de anormalidade bélica e de ditadura varguista, era uma prática comum enganar a população civil com notícias falsas. O historiador Carlo Ginzburg questiona tal prática, “isso é ridículo: pois quem deseja encobrir narra coisas falsas em lugar das verdadeiras e, naquilo que narra, deve esforçar-se para que pareça o mais evidente possível”.²⁴³ O *U-507* sofreu pequenas avarias, mas conseguiu voltar incólume para a Europa, onde se encontra o seu valioso diário de bordo, que permitiu esclarecer como se deram as agressões navais na costa do Brasil.

A história dessas agressões também pode ser contada a partir dos rastros e dos vencidos. Da Barra de Aracaju até a Barra de São Cristóvão, a primeira escolta da política estadual que chegou à orla do mar, nas proximidades da vila de Mosqueiro, deparou com uma cena chocante: mais de cinquenta cadáveres, alguns já meio devorados pelos peixes, haviam sido atirados à praia de mistura com restos de navio, salva-vidas, fardos e malas. Mas havia corpos de soldados do Exército, inclusive oficiais.²⁴⁴

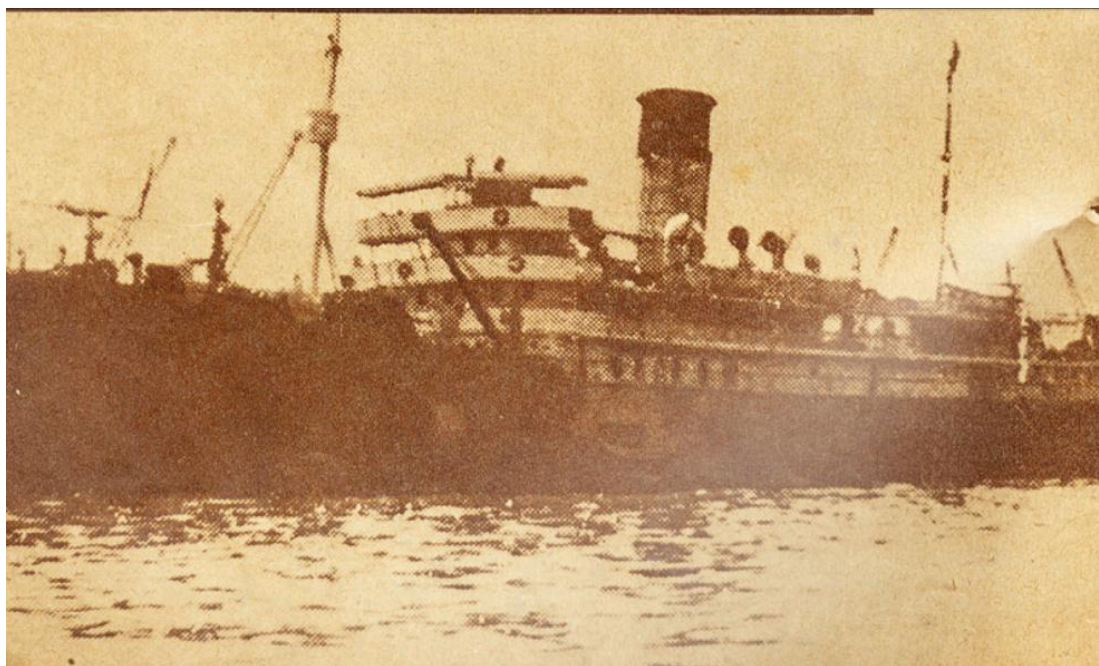
²⁴² SERGIPE-JORNAL. Aracaju, SE, 19 de agosto de 1942.

²⁴³ GINZBURG, Carlo. **O fio e os rastros**: verdadeiro, falso, fictício. São Paulo: Companhia das Letras, 2007, p. 24.

²⁴⁴ SILVEIRA, Joel. 16 de agosto de 1942: o dia em que Hitler nos atacou. In: **A feijoada que derrubou o governo**, p. 71-72.

3.3 OUTRO ATAQUE NA BARRA DE ESTÂNCIA: O ANÍBAL BENÉVOLO

Figura 4 - Fotografia do navio Aníbal Benévolo (ca. 1930)



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 10.²⁴⁵

O *U-507* não teve de esperar muito para conseguir nova presa. Aproximou-se mais da costa e, às 4 horas e 5 minutos, já do dia 16 de agosto, atingiu o *Aníbal Benévolo*²⁴⁶ que navegava só com as luzes de navegação acesas devido à hora morta da madrugada²⁴⁷. Seguiu para Aracaju, o ataque do *U-507* foi registrado novamente nas imediações onde o *Baependi* fora torpedeado, tendo como referência a foz do Rio Real.

O naufrago Henriques Jacques Mascarenhas Silveira²⁴⁸, então Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante, e comandante do *Aníbal Benévolo*, teve o seu depoimento recolhido pelo IPM, onde revelou as suas impressões da tragédia naval. Ele disse que viajava de

²⁴⁵ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 10.

²⁴⁶ O navio *Aníbal Benévolo*, ex-Comandante Alvim, foi construído em estaleiro alemão em 1905. Comprimento de 86 m, boca 11,50 m pontal 6.62. A velocidade horária variava entre 10 milhas (máxima) e 8 milhas (econômica). Nas acomodações dos passageiros, a 1ª classe a lotação máxima era de 93 pessoas, enquanto a 3ª classe suportava 61 pessoas. Tonelagem bruta de 1.905 e líquida de 984.²⁴⁶ Ao meio-dia de 15 de agosto de 1942, o *Aníbal Benévolo* partiu de Salvador com destino à cidade de Aracaju, onde concluiria sua viagem costeira.

²⁴⁷ 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, p. 346.

²⁴⁸ Henriques Jacques Mascarenhas Silveira com quarenta e um anos de idade, natural do Distrito Federal, filho de Eugênio Jacques Mascarenhas Silveira e D. Laura Silveira, casado, Capitão de Longo Curso da Marinha Mercante, residente à Rua das Dálias 93, Jacarepaguá, Distrito Federal.

Salvador para Aracaju, tendo saído no dia quinze ao meio dia, quando na posição aproximada de 15 milhas do Farol de Estância a distância de sete milhas da costa quando às quatro horas e cinco minutos do dia dezesseis, mais ou menos, achava-se no passadiço quando sentiu forte estrondo na popa do navio. Naquele exato momento não soube discernir o que realmente aconteceu. De repente, uma fumaça espessa o encobriu, tirando-lhe a visão. Ao se mover, notou que o Aníbal Benévolo se afundava de popa; que neste momento o imediato Cordeiro fez funcionar a sirene dando sinal de abandono do navio e o depoente procurou botar fora a baleeira número dois mais não teve tempo para coisa alguma, pois o navio afundava rapidamente e o depoente se viu arrastado para o mar juntamente com o navio. Ainda conforme as suas lembranças:

A submersão do Aníbal Benévolo não levou mais de dois minutos, segundo presume; que ao voltar à superfície procurou nadando, se agarrar a qualquer coisa que aparecesse até que avistando uma balsa nadou para ela e aí permaneceu até o amanhecer do dia dezesseis mais ou menos no lugar onde se dera o naufrágio; que ouviu outros naufragos também em balsas, em número de duas pessoas, um moço de convés e um cozinheiro, as quais orientou o caminho da praia, animando-os dizendo que estava próximo e que o mar e o vento os levaria para a costa; que não mais observando outros tripulantes sobre as águas fez uma vela com os recursos que tinha na balsa e com os destroços do navio, utilizando de sua túnica a gisa de vela, dirigindo-se para a costa aproveitando o vento que lhes era favorável; que mais ou menos as dez horas da noite depois de lutar com as arrebentações das ondas nas praias, alcançou a terra, isto no dia dezesseis; que aí passou a noite e que na manhã do dia dezessete pôs-se a andar pela costa em busca de pessoas que lhe pudessem dar auxílio, quando às dezesseis horas encontrou com um homem que o orientou para uma região de nome Coqueiro; que daí, digo, que antes de Coqueiro foi porém levado para Mangue Seco, residência do Senhor Salgado, onde achamos o Doutor Barreiras, o Doutor Monteiro, que lhes ministraram os primeiros socorros pois se achava muito fraco, ligeiramente ferido; que de lancha foi conduzido para Estância aonde ficou em casa de uma família; que no dia dezoito foi conduzido para Aracaju; que presentemente se encontra na casa do Doutor José Tomaz de Ávila Nabuco; que os navios conforme as instruções navegava somente de noite com os faróis de navegação acesos; que viajava; que viajava o mais próximo possível da costa e com os vigias regulamentares em seus postos; que durante a viagem procurou manter em perfeitas condições todo o material pertencente às baleeiras, tendo feito o último ensaio de salvamento na barra do porto de Caravelas, constatando o perfeito funcionamento de todos os turcos tendo sido as baleeiras postas a fora no tempo de cinco a sete minutos; que com intuito de melhorar este tempo, manteve as referidas baleeiras acima dos picadeiros a fim de que elas mais rapidamente descessem à água, notando que os cinco minutos gastos foram motivados pela dificuldade de retirar dos seus picadeiros, melhorando assim o seu tempo de utilização; que não sabe mais nada.²⁴⁹

Conforme declarações dos seus quatro tripulantes e únicos sobreviventes, o Aníbal Benévolo foi torpedeado sem aviso prévio. Eles não avistaram o navio agressor, somente afirmaram ter ouvido um forte estampido, que fez o navio estremecer. O Aníbal Benévolo

²⁴⁹ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

afundou em dois minutos, razão pela qual não houve tempo para a execução do salvamento de passageiros e tripulantes. Somente quatro tripulantes deram às praias de Estância, segurando em destroços dos navios.

Tanto o Aníbal Benévolo quanto o Araraquara foram retidos no Porto de Salvador devido a um defeito da rede de água, saindo com horas de diferença. Este fato sugeriu a possibilidade de sabotagem, mas nada foi provado. O atraso forçado dos mercantes, entretanto, auxiliou o trabalho do *U-507*²⁵⁰. Estes ataques sequenciados fizeram com que os militares brasileiros denominassem este momento dramático de “Massacre do Rio Real”. Sem dúvidas, foi a maior operação de guerra já realizada por um submarino estrangeiro na história do Brasil. De uma margem à outra do Rio Real, as pequenas povoações e as colônias de pescadores foram tomadas pelo medo do submarino.

Ah aqui o pessoal ficaram com medo muitos saíram daqui com medo porque inclusive o submarino eles entravam aqui nessa barra aqui iam lá pra dentro do Rio Real, é um rio fundo então eles ficavam encostados na sombra do mangue né mas embaixo não ficava em cima não no lume da água não ficava embaixo porque os aviões passava e não conseguia localizar ele porque ele tava ali embaixo da sombra do mangue e dali ele saiu atacaram uma vez um sítio aí com o nome de Batata que tinha uma fábrica de óleo de coco que tinha um senhor por nome de Vitor e então eles iam lá até o pessoal falava que o Vitor era de procedência alemã então o Vitor tinha contato com eles mas isso não foi provocado por ninguém né o pessoal que viram os caras né com bote de borracha debaixo do braço tudo barbudo e pessoas brancas diferente da gente né aí chegava na beira do rio botava um botezinho e ia pro submarino chegava lá entrava e levava um bote também de borracha enrolado.²⁵¹

Os três torpedeamentos do *U-507* na costa de Sergipe também repercutiram intensamente em todo o país. Surgiram histórias de guerra em diferentes rincões do país. Na Bahia não foi diferente, de acordo com a historiadora Consuelo Novais Sampaio, quando a notícia dos afundamentos chegou a Cachoeira e São Félix, houve uma violenta manifestação antinazista, com a invasão e depredação do Clube Alemão local. Em Ilhéus, a indignação foi maior, pois o Aníbal Benévolo fazia a linha Ilhéus-Salvador-Aracaju.²⁵² Inúmeros vestígios da memória jazem não apenas nas profundezas do mar, mas dentro das cidades. Graças aos salvados de guerra e suas histórias inventadas.

Diante dos rastros, deve-se colocar o acontecimento no centro de sua operação de conhecimento enquanto enigma flutuante, superando as suas condições de emergência, enquanto singularidade e abrindo um mundo novo não redutível a suas explicações, fonte de

²⁵⁰ 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, p. 348.

²⁵¹ LIMA, Vidigal de Oliveira. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Pontal do Saco, Estância, SE, 6 de jan. 2014.

²⁵² SAMPAIO, Consuelo Novais. A Bahia na Segunda Guerra Mundial. **O olho da História**. Salvador: Oficina Cinema-História, novembro de 1995.

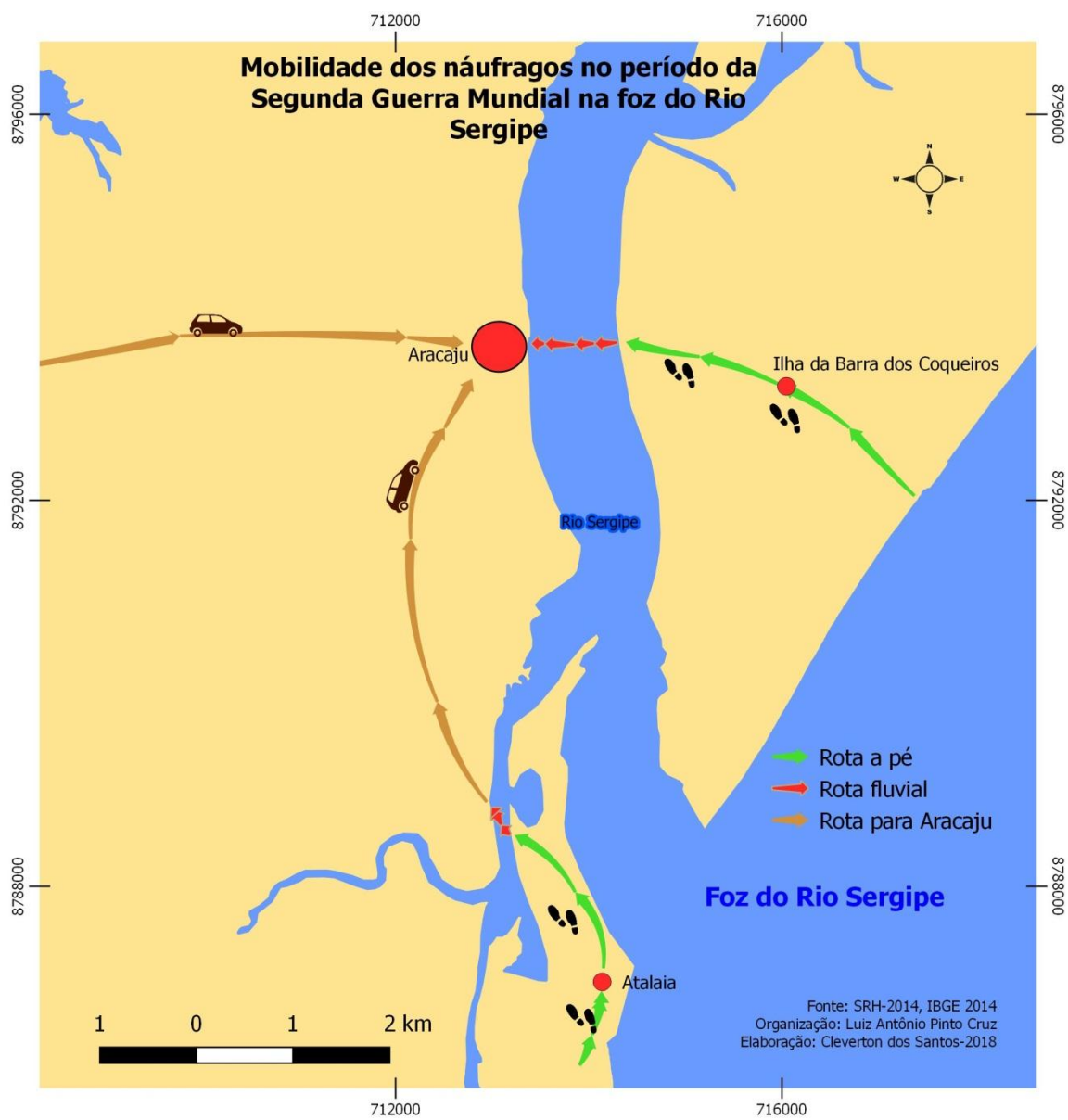
descontinuidades e ponto de cristalização. O acontecimento age tardiamente e sua verdade somente se tornará eficaz no só-depois. O tempo do acontecimento, esclarece François Dosse, “não é o mesmo tempo do significado. O significado está inserido no processo temporal no qual o passado não desapareceu, porém torna-se fonte de invenção da mesma maneira que o devir”.²⁵³

Tendo como referência o estuário de Rio Sergipe, a cidade de Aracaju teve um papel de destaque no clima de guerra. Primeiramente, os naufragos feridos e mortos, que chegaram às praias sergipanas e baianas, foram encaminhados para hospitais e cemitérios da região. Segundo aspecto, o campo do Aeroclube e as águas do Rio Sergipe serviram como pistas de pouso improvisadas de aeronaves militares brasileiras e norte-americanas. Terceiro, o quartel do 28º Batalhão dos Caçadores se transferiu do centro comercial para os outeiros do Bairro Joaquim Távora, onde se construiu um quartel amplo, moderno e seguro.

O mapa de Sergipe a seguir destaca as áreas litorâneas de Aracaju e da Barra dos Coqueiros, outras regiões nas quais os naufragos também receberam assistência médico-hospitalar. Convém ressaltar que toda a costa registrou a chegada de salvados de guerra, inclusive a região litorânea do extremo norte de Sergipe, um lugar ainda pouco pesquisado na historiografia local.

²⁵³ DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento**: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 115.

Mapa 5 - Aracaju e o estuário do Rio Sergipe



Fonte: SRH, 2014; IBGE, 2014

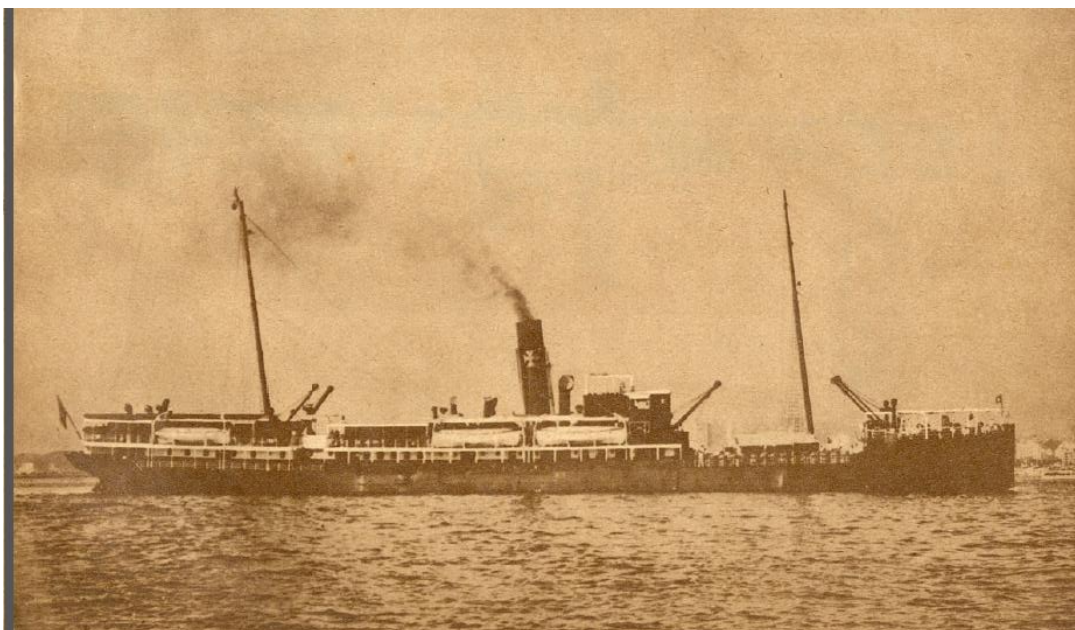
A logística militar da *Kriegsmarine* detinha mapas costeiros, documentos oficiais e relatórios de espionagem das atividades do porto soteropolitano e das suas áreas adjacentes. *Baependi*, *Araraquara* e *Aníbal Benévolo* zarparam do porto baiano situado à margem do saliente nordestino. Nestas águas, o *U-boat* estaria livre para atuar numa área oceânica ampla, movimentada e frágil. Sem dúvidas, a Baía de Todos os Santos era um dos lugares mais emblemáticos do mundo naval.

Convém lembrar que a guerra do Atlântico entrou em seu ápice em 1942. Esta nova realidade exigiu repensar estratégias militares da *Kriegsmarine*, como a de enviar alcateias em diferentes missões. O plano de enviar dez submarinos alemães para a costa do Brasil se desfez. A alcateia deu, então, lugar às ações isoladas. Nesta fase decisiva, a Alemanha dependia mais do que nunca de seus ases de submarinos, a exemplo do capitão Harro Schacht, que prosseguiu a missão de guerra com o *U-507* na costa da Bahia.

À luz da Guerra do Atlântico, as águas baianas iam além da Baía de Todos os Santos. Isto é imprescindível para se entender as operações militares no estado. Conforme, as histórias e memórias dramáticas em Morro de São Paulo, Itacaré e Salvador, a Segunda Guerra Mundial também marcou a história contemporânea da Bahia.

3.4 ITAGIBA E ARARÁ ATACADOS NAS BORDAS DO MORRO DE SÃO PAULO

Figura 5 – Navio *Itagiba*. (ca. 1920)



Fonte: AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra, 1943, p. 11.²⁵⁴

²⁵⁴ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 11

Figura 6 – Fotografia do navio *Arará*. (ca. 1920)



Fonte: AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra, 1943, p. 12.²⁵⁵

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

O povoado de Morro de São Paulo está localizado no extremo norte da Ilha de Tinharé, uma das três ilhas que compõem o município de Cairú (Tinharé, Boipeba e Cairu). Administrativamente o povoado pertence ao distrito de Gamboa, constituindo-se a sua maior povoação. A Ilha de Tinharé mede 22 km de norte a sul e 18 km de leste a oeste, com relevo do tipo planície costeira. O povoado dista de Salvador 30 milhas náuticas e de Valença 10 milhas.²⁵⁶

Schacht podia estar feliz com o sucesso da campanha na costa do Brasil, mas ainda tinha torpedos em estoque. Informado pela quinta-coluna²⁵⁷ ou por inspiração própria, decidiu ir mais para o sul, onde poderia interceptar os navios destinados a Salvador e os saídos desse

²⁵⁵ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 12.

²⁵⁶ MOUTINHO, Augusto César M. **A sombra da guerra**: O medo e a sobrevivência em um povoado baiano durante a Segunda Guerra Mundial. Salvador: Quarteto, 2005, p. 33.

²⁵⁷ Quinta-coluna.

porto em rota costeira ou para ganhar o alto-mar. Teve êxito, em seu campo de visão apareceu o navio *Itagiba*. O naufrago José Ricardo Nunes revelou ao IPM como se deu o ataque na altura do Farol de Morro de São Paulo. Conforme o seu depoimento:

No dia 15 de agosto, às seis horas, saiu do Porto de Vitória, com destino ao Porto de Salvador, e sob o comando do Capitão de Cabotagem, José Ricardo Nunes, o Vapor “ITAGIBA”; que navegou por dentro do canal de Abrolhos; que montou o Farol de Belmonte à 8 milhas distantes; que navegou costeando; que no dia 17 às 10 horas e 40 minutos marcou o Farol de São Paulo por 47° NW magnética; que, às 10:55 minutos estando no passadiço com o Segundo Piloto que estava no quarto, sentiu uma forte explosão a BE; que abalou toda a estrutura do navio; que foi impossibilitado de entrar no seu camarote e casa de navegação; que, mandou que todos tivessem calma e aguardassem as suas baleeiras; que avistando um Iate apitou pedindo socorro; que todos foram disciplinados; que somente aos tripulantes da baleeira N° 2, teve que ameaçá-los; que foi muito ajudado pelo Capitão Tito Canto e Tenente Serpa, este já falecido; que, depois de todos salvos nas quatro baleeiras, visto que as duas de ré terem voado com a explosão; que, sendo ele o depoente o único que ficou a bordo, indo ao fundo com o navio; que voltando à superfície ficou nadando até que foi salvo pelo bote do ARARÁ; que era o navio que foi socorrer o “ITAGIBA”; que depois dos salvos foram para bordo do ARARÁ; que nas proximidades do passadiço do “ARARÁ” a 7 metros avistou os seus tripulantes, já salvos os quais gritaram, “aí vem o torpedo” momentos depois verificou-se a explosão a bordo do “ARARÁ”; que os tripulantes do seu bote desapareceram ficando apenas ele depoente e o Taifeiro; que o Vapor “ARARÁ” voou pelos ares e depois submergiu; que, rumou para o Farol de São Paulo; que não pude alcançar o farol no mesmo dia, dada a grande exaustão que os naufragos se achavam; que fundeu a baleeira, chegando ao farol às 7 horas do dia seguinte; que seguiram depois por intermédio do Prefeito, para a cidade de Valença, onde foram hospitalizados; que regressou a Salvador a bordo do Cruzador “RIO GRANDE DO SUL”.²⁵⁸

À espreita, o olho mecânico emergiu e acompanhou o drama dos naufragos do *Itagiba*. Por ser bastante afilado e estar distante do sinistro, o periscópio era praticamente invisível para os tripulantes do navio *Arará*²⁵⁹, do iate *Aragipe* e saveiro *Deus do Mar*, que se aproximaram da área de naufrágio do *Itagiba*. Embora os torpedeamentos navais na costa da Bahia tenham gerado poucas perdas humanas se comparado aos registrados Sergipe, isto não significava dizer que tenha sido menos brutal, ou até que existisse um melhor esquema de salvamento. Convém ressaltar ainda, as realidades oceânicas de Sergipe e da Bahia são

²⁵⁸ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

²⁵⁹ O navio *Arará* também torpedeado, mudara de nome várias vezes: Serra Azul, Providência, Bos-Taco. Armado em escuna, para navegação de grande cabotagem e carga. Foi registrado em 1938 na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, sob o número 401. Construído em Castrie on Tyne, na Inglaterra, nos estaleiros de Hawthorn, de Leslie & Cia Ltda, deslocava-se 1.075 toneladas brutas e 655 de registro. De comprimento, media 73.260. De boca, de pontal, 3.960, e mantinha o calado de 2.800. Sua velocidade máxima era de sete milhas e a econômica de cinco. Sua tripulação era de 28 pessoas e comportava 33 passageiros. Pertencia ao Lloyd Nacional.

complementares e precisam ser lidas juntas, pois ao uni-las, torna-se evidente a missão militar do *U-507* na costa do Brasil.

Quando lançado pelo *U-boat*, o torpedo recebe de início uma grande aceleração, antes de seguir em trajetória retilínea. Contudo, a água oceânica, e outras variáveis (viscosidade, temperatura, corrente marítima, etc.), interferem na sua trajetória e oferecem resistência ao projétil. Esta resistência será tanto maior quanto maior for a velocidade do torpedo²⁶⁰. Aí ele perde velocidade paulatinamente, até o seu formato geométrico influencia, porque o torpedo vinha “rasgando” a água e tornando-se perceptível para os tripulantes a bordo do *Arará*, que gritaram: “aí vem o torpedo”!

O depoimento de José Coelho Gomes²⁶¹, comandante do *Arará*, revelou todo o drama vivido na costa da Bahia. Ele disse que no dia dezessete do corrente, depois de ter abandonado o Porto de Salvador às sete horas da manhã, tomou o rumo do Sul. Quando às das dez horas e quarenta e cinco minutos, estando na ponte de comando, avistou a cerca de seis milhas de distância e um pouco a boreste, um navio envolto em nuvem de fumaça branca; supõe-se tratar de uma explosão de caldeira, e por isso procurou observar melhor com o binóculo tendo verificado instantes depois que a popa do navio mergulhara levantando-se a proa, para logo depois também submergir. De imediato rumou para o local do sinistro onde calcula ter chegado uma hora depois, encontrando os vários náufragos, boiando sobre os escombros; que mandou imediatamente arriar duas baleeiras para socorrê-los; que observa em tempo ter avistado quando se dirigia para o local do sinistro um iate que soube depois ser o iate *Aragipe*, rebocando três baleeiras vazias; que este iate navegava em direção ao Morro de São Paulo. Ainda conforme o seu depoimento:

As baleeiras do *Arará* chegaram a recolher para bordo dezoito náufragos entre os quais está lembrado de ter figurado um sargento e o quarto maquinista do *Itagiba* a quem pedira informações sobre a causa do desastre ocorrido como *Itagiba*, sendo então informado de que o navio sinistrado tinha sido torpedeado; que depois disto ficou observando os trabalhos de salvamento, pois ainda eram avistados cerca de quatro náufragos a recolher; que nesta ocasião avistou acerca de quatrocentos metros e distintamente, um torpedo em movimento na direção normal do navio; que desse instante em diante não guarda lembrança pois supõe ter estado sem sentidos, até o momento em que percebeu que estava preso pela perna direita entre os escombros e submerso; que instintivamente, desprende a perna direita dos escombros, fazendo esforço para voltar à terra; que tendo conseguido isso verificou nada mais restar do navio senão escombros e três náufragos nas proximidades; que foi nadando, digo, que foi passando de destroço em destroço, até agarrar-se a uma balsa, onde

²⁶⁰ Agradeço ao professor Antônio José de Jesus Santos, mestre em Física pela UFS, do Instituto Federal de Sergipe (IFS), *Campus* de São Cristóvão, pelos esclarecimentos sobre as variáveis que precisam ser levadas em consideração ao analisar a trajetória de um torpedo.

²⁶¹ José Coelho Gomes, cinquenta anos de idade, natural de Minas Gerais, filho de Luciano Coelho Gomes e Maria Augusta de Castro, casado, Comandante da Marinha Mercante, residente na Rua Dezoito de Outubro, Nº 14, na cidade do Rio de Janeiro, e naquela hora em tratamento no Hospital Português.

permaneceu esperando a chegada de uma das duas baleeiras que estava recolhendo náufragos do Itagiba; que ainda em tempo observa ter vindo o torpedo de boreste e portanto do lado de terra; que acomodado no fundo ordenou à tripulação remasse em silêncio para evitar atrair a atenção do submarino; que a baleeira em que se encontrava acolheu os três náufragos que estavam nas proximidades e mais o praticante de piloto, a quem dera anteriormente um salva-vidas e que se encontrava um pouco afastado; que não sendo mais avistado nenhum náufrago para salvar rumou para a costa em direção ao Farol de Morro de São Paulo; que chegou já ao escurecer, digo, já escuro, a pequena enseada do Morro de São Paulo, onde foi acolhido pelos moradores da localidade; que transportado para Valença por uma lancha, lá recebeu os primeiros socorros médicos; que lá permaneceu sobre, digo, permaneceu no hospital em tratamento até o dia vinte pela manhã quando se deslocou para o porto afim de ser transportado para esta cidade, a bordo do Cruzador Rio Grande do Sul; que no dia em que chegou ao Morro de São Paulo, conversando com um dos moradores do lugar, por ele foi informado de que dois dias antes cerca de cinco horas da manhã avistara um “bicho preto” no mar próximo a uma fazenda perto do local em que se encontrava. Perguntado se na ocasião em que avistou o Itagiba sinistrado e durante o tempo em que esteve socorrendo-o algum avião sobrevoando a localidade em que se encontrava, respondeu negativamente.²⁶²

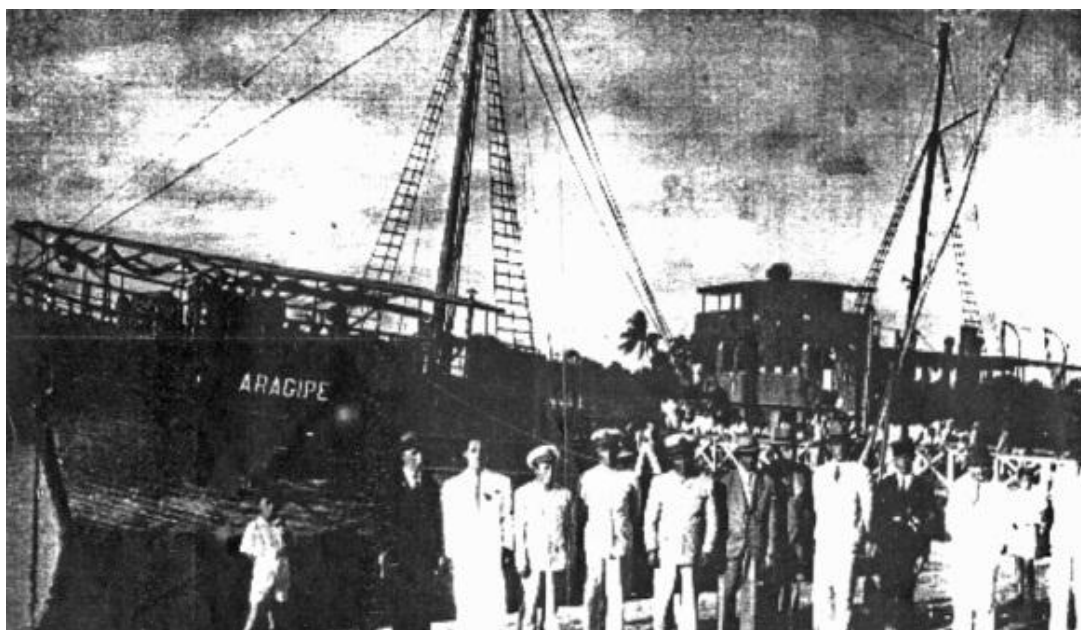
O *U-507* navegava na profundidade de periscópio, o que significava dizer que, mesmo submerso, a sua silhueta escura era visível à flor d’água. Uma situação arriscada e corajosa dos tripulantes alemães, pois a “sombra” poderia atrair aviões e navios de guerra. Sem perder mais tempo, então, logo o submarino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

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

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

²⁶² BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

Figura 7 – Iate *Aragipe*. Valença, BA. 1942



Fonte: MOUTINHO, 2005.²⁶³

Em 21 de agosto de 1942, o iate *Aragipe* - que auxiliou o salvamento dos náufragos do *Itagiba* e *Arará* - chegou à cidade de Salvador, o seu comandante disse à imprensa que o submarino atacante não deixou de imediato o local do sinistro. À noite os seus holofotes cruzavam os ares. Mais tarde passava por ali uma barçaça, que foi abordada pelos tripulantes do submersível. Eles se apoderaram da carga a bordo, especialmente, do combustível e gênero alimentícios. Após a pilhagem, a barçaça foi liberada. O comandante do *Aragipe* ainda acrescentou que o submarino abandonou as imediações de Morro de São Paulo rumando ao sul da Bahia.²⁶⁴

O feito do iate *Aragipe*, que pertencia ao empresário Heráclito Dantas, de resgatar os náufragos à deriva reverberou sobre a imprensa aracajuana, que noticiou equivocadamente: “correu, com insistência, pela manhã de hoje, a informação, infelizmente ainda não confirmada, segundo a qual teria sido salvo pelo barco vapor *Aragipe* (...) um grupo de 150 náufragos, ao que se presume do navio Aníbal Benévolo”. Esta nota do Sergipe-Jornal animou os familiares dos tripulantes e passageiros. A distorção dos fatos renovou a esperança de resgate dos desaparecidos.²⁶⁵

²⁶³ 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.

²⁶⁴ SERGIPE-JORNAL. Aracaju, SE, 22 de agosto de 1942.

²⁶⁵ SERGIPE-JORNAL. Aracaju, SE, 22 de agosto de 1942.

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

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

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

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

3º - Que, em consequência desta agressão, houve prejuízos totais do navio, carga que o mesmo conduzia e perdas de vida.²⁶⁶

De súbito, os marinheiros brasileiros perderam a liberdade de navegar em seu próprio mar. Diante das sucessivas agressões navais, a marinha emitiu um sinal de alerta em caráter de urgência aos comandantes navais. A ordem era que todos os navios em curso deveriam atracar imediatamente no cais mais próximo na costa do Brasil. Além disso, as embarcações surtas nos portos brasileiros foram proibidas de zarpar, por isso foi “suspensa a partida do navio Bagé e do navio Cuiabá”.²⁶⁷

O historiador Augusto César M. Moutinho, ao estudar a história dos morristas no tempo dos torpedeamentos navais, percebeu que o clima de insegurança se generalizou no povoado baiano. Os dois eventos dramáticos se tornaram produtores de sentidos no interior da vida social. Em sua pesquisa embasada na memória coletiva, Moutinho dedicou uma atenção particular à maneira pela qual os morristas se apropriaram dos acontecimentos de guerra.

Os entrevistados se referem a uma “grande explosão”, seguida de destroços na praia e uma mobilização intensa para o salvamento das vítimas. O acontecimento, narrado de forma tão presente e detalhada pelos depoentes, contribui decisivamente para modificar o cotidiano daquelas pessoas. A escola do povoado, por exemplo, passou a se chamar Escola Vapor Arará do Morro de São Paulo após os torpedeamentos. Independente de o novo nome ter sido ou não oficializado pelo governo, a mudança é indicativo de que a tragédia repercutiu de maneira significativa na vida dos nativos, que tentaram imortalizar o fato, tornando-o uma referência urbana no povoado. As

²⁶⁶CAVALCANTI, Luiz Bezerra. **Relatório da Capitania dos Portos do Estado da Bahia sobre o depoimento de Guilherme João Batista**. Salvador, 29 de agosto de 1942.

²⁶⁷O GLOBO. Rio de Janeiro, RJ, 18 de agosto de 1942, p. 1.

atitudes diante do novo adquiriram novas formas e valores a partir daquele momento. Um sentimento generalizado de insegurança e medo repercutiu na vida local, alterando até mesmo atividades tradicionais como a pescaria, como salienta D. Elze Wense: “Durante a guerra não se pescava (...) Havia um medo constante de submarino alemão na baía do Morro.”²⁶⁸

Através da leitura do texto foi possível perceber como os acontecimentos navais repercutiram no interior da vida social dos baianos. O medo do submarino intimidou as pescarias, as viagens oceânicas e até o simples ato de banhar-se no mar. A superação do medo se deu de forma gradativa na medida em que os ataques navais diminuíram. Mesmo com o fim da guerra, ainda tinha gente cismada.

Outros municípios baianos da Costa do Dendê também foram envolvidos pelo clima de batalha naval, a exemplo da cidade de Valença. O Rio Uno recorta o território deste município, sendo o principal acesso da região para Gamboa, Morro de São Paulo e Boipeba. O porto de Valença serviu de partida e chegada de histórias da Segunda Guerra Mundial, e isto não pode ser esquecido. Os naufragos do *Itagiba* e *Arará* foram recolhidos ali.

Figura 8 – Veleiros em Porto de Valença. Bahia, (ca.1940)



Fonte: Acervo de Alex Paixão Oliveira

Os valencianos tiveram um papel de destaque no socorro aos naufragos dos navios torpedeados.

²⁶⁸ MOUTINHO, Augusto César M. **A sombra da guerra**: O medo e a sobrevivência em um povoado baiano durante a Segunda Guerra Mundial. Salvador: Quarteto, 2005, p. 39-40.

Figura 9 – Náufragos do *Itagiba* e do *Arará*. Valença, BA. 1942



Fonte: Acervo de Alex Paixão Oliveira.

O prédio do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Fiação e Tecelagem de Valença foi improvisado como hospital para o tratamento dos náufragos militares e civis.

Figura10 – Os náufragos em tratamento na Santa Casa de Misericórdia. Valença/BA, 1942.



Fonte: Acervo de Alex Paixão Oliveira.

Na fotografia: os feridos, o médico Heitor Guedes de Melo e as Irmãs da Santa Casa de Misericórdia.

Figura 11 – Casal de náufragos na Santa Casa de Misericórdia. Valença, BA, 1942.



Fonte: Acervo de Alex Paixão Oliveira.

Da esquerda para a direita: irmã religiosa, os náufragos, e os doutores Epifânio Próspero e Simões.

Figura 12 – Náufragos e autoridades em Valença, BA. Agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 55.²⁶⁹

Em Valença: (1 e 2) capitão Tito Couto e sua esposa; (3) o comerciante Benevides de Azevedo; (4) Senhor Gentil Domingues da Silva; (5) Dr. Simões, juiz de Valença; (6) Sr. Epifânio de Andrade, com outros náufragos do Itagiba.

²⁶⁹ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 55.

A Bahia foi tomada pelo sentimento de desconfiança com outro. Tanto em águas abertas quanto em terra firme surgiram histórias de informantes das rotas navais, de sabotadores infiltrados, de planos de traição e de perseguição aos suspeitos. Eram as manifestações de medo alimentando a paranoia coletiva, as ilusões com a guerra e os conflitos sociais.

Alemães, italianos, japoneses e espanhóis foram alvo da multidão raivosa. Em nome da pátria e dos interesses político-econômicos, os estrangeiros sofreram vários tipos de violências. Então, por meio dos quebra-quebras, por exemplo, os manifestantes saqueavam lojas e pilhavam objetos das residências de pessoas tidas como comparsas do submarino agressor. Em meio às dúvidas, vários estrangeiros foram detidos, interrogados e enviados para áreas militares mais reclusas da Bahia. Na ótica das relações de poder, a maioria dos detidos foi vítima do jogo de interesses. Questões políticas estadonovistas e regionais, aliadas às tensões da Segunda Guerra Mundial, dividiram a sociedade baiana.

3.5 VELEIRO *JACIRA*: CANHONEADO AO LARGO DE ITACARÉ

Atuar no Atlântico brasileiro fez a maquinaria do *U-507* trabalhar em seu limite máximo. Esporadicamente, quando aparecia algum problema mecânico ou elétrico a bordo, ele precisava ser identificado e resolvido sem demoras. Cada submarinista deveria desempenhar funções específicas e, por vezes, sincronizadas. Dentro da estrutura metálica do *U-boat*, a marinagem agia conforme a rígida disciplina alemã. Como a viagem de volta à Europa era longa, e cheia de imprevistos, o capitão de corveta Harro Schacht tinha a preocupação de manter a sua tripulação bem alimentada. Contudo, o estoque de víveres não era suficiente. Para renová-lo, os submarinistas alemães se afastaram de Morro de São Paulo e procuraram um lugar mais ao sul da Bahia para desenvolver atos de pirataria.

Encoberto, o *U-507* navegava as águas sul-atlânticas de uma região baiana denominada “costa do cacau”. O lobo esfomeado procurava uma presa para se revigorar. Contudo, somente nas horas de escuridão, o monstro marinho costumava emergir das profundezas. Escolheu o largo de Itacaré, era noite de 19 de agosto de 1942, quando emergiu para refazer a energia de seus acumuladores, cuidar da manutenção dos motores, refrescar o ar no interior da embarcação militar e procurar sua nova vítima. Ali próximo, o som de maquinaria pode ser ouvido numa intensidade crescente pelos tripulantes do *Jacira*, que a princípio não conseguiram distinguir do que se tratava. O barulho, na verdade, era a guerra se

aproximando deles. Vinha do motor convencional, à base de óleo diesel, do referido submarino alemão.

Conduzindo o leme do *Jacira*, o marítimo Arcelino Bispo de Jesus²⁷⁰ descreveu como se deu a experiência dramática de ficar cara a cara com a imagem fantasmagórica do *U-boat*, e, especialmente, da sensação de pânico. Ele disse que, “como marinheiro que é, saiu no dia dezoito do corrente, do Porto de Belmonte, tripulando a barçaça *Jacira* com destino ao porto desta cidade”. A viagem do *Jacira* transcorria normalmente e sem incidentes. Até que, na madrugada, precisamente no quarto da meia noite para duas horas do dia dezoito, “ouve uns ruídos esquisitos produzidos por motor e água batendo no costado da embarcação”. Ele resolveu prestar atenção de onde vinham tais ruídos e percebeu que pela popa, que um navio esquisito navegava paralelamente no mesmo sentido do *Jacira*.

O depoimento de Arcelino Bispo de Jesus prestado na cidade de Salvador revelou toda a dramaticidade do encontro. Conforme as suas impressões sobre o encontro com o submarino alemão, ele disse:

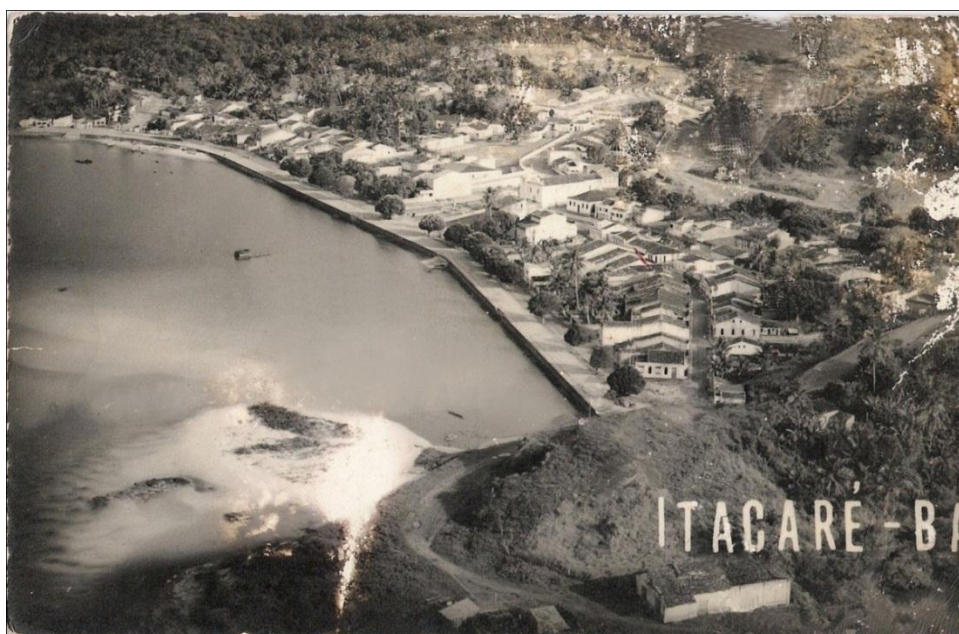
Chamou a atenção do contramestre que se encontrava perto de vigia e que este observando também verificou que se tratava de um navio de guerra; que o depoente quando observou o navio referido notou que ele estava na flor d'água era baixo e tinha uma gabiña (periscópio); que o contramestre foi imediatamente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

²⁷⁰ Arcelino Bispo de Jesus, com quarenta e sete anos de idade, natural do Estado da Bahia, filho de Pedro Calixto Bispo de Jesus e Dona Raimunda Próspera dos Reis, solteiro, marítimo e residente na Vila do Coqueiro, Município de Maragogipe e atualmente ao largo da Fonte Nova, número quatro.

um saveiro de pesca; que saia daquele porto o qual atendeu dando reboque ao bote e conduzindo daquela cidade aonde chegaram de oito para nove da manhã do dia dezenove.²⁷¹

Para afundar navios na costa do Brasil, os tripulantes *U-507* não fizeram uso apenas de torpedos. Conforme o depoimento Arcelino Bispo de Jesus, eles contaram também com a artilharia acoplada à embarcação militar. A barcaça *Jacira* soçobrou devido a tiros de canhão e rajadas de metralhadora, gerando um barulho estrondoso a dez milhas da Barra de Itariri. Era um alvo fácil, dentro de uma região vulnerável, onde as circunstâncias militares não exigiam a necessidade de se gastar um torpedo. Os naufragos atingiram a costa baiana, mais precisamente, a praia de Serra Grande, cerca de 8 milhas ao sul de Itacaré.

Figura 13 – Vista panorâmica de Itacaré/Bahia. Década de 1930



Fonte: ITACARÉ, [ca 1930].²⁷²

Ao largo de Itacaré se registrou o bombardeamento da barcaça *Jacira*, um sinistro cheio de mistérios e polêmicas.

²⁷¹ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Inquirição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barcaça *Jacira* no Quartel General da 6ª Região Militar. Depoimento de Norberto Hilário dos Santos. Salvador/BA, 31 de agosto de 1942. Documento oficial].

²⁷² ITACARÉ. Câmara Municipal. **Fotos antigas de Itacaré, BA**. [ca 1930]. Disponível em: <<http://cmitacare.blogspot.com/p/fotos-atuais.html>> acesso em: 07 de janeiro 2017. 11:19.

O contramestre da barçaça *Jacira*, Antenor Hilário dos Santos²⁷³, recordou que a viagem transcorreu sem incidentes todo o dia; que depois de ter recebido do mestre o quarto de meia noite a duas horas e quando se encontrava a sotavento do homem do leme, assentado no salto da barçaça fazendo a vigilância, foi avisado pelo rapaz que se encontrava no leme de que estava ouvindo uma zoada parecendo de navio a motor, que prestou atenção e verificou que por boreste se aproximava um navio que lhe pareceu de guerra. Logo foi imediatamente chamar o mestre de bordo, dando-lhe a notícia; que este saiu da sua câmara imediatamente e ao chegar à popa da barçaça recebendo do marinheiro o punho do leme e já se encontrava nessa direção quando foram ouvidos dois tiros de canhão e uma descarga de metralhadora, que não atingiu o barco. Ele revelou como se deu o contato com os submarinistas alemães em águas baianas e, conforme seu depoimento,

O mestre mandou apagar a luz da bitácula e guiou para terra cambando todos os panos; que navegaram assim cerca de vinte minutos e já se supunham salvos do submarino quando perceberam-no novamente pela popa e quando aproximando este deu dois tiros de canhão para ar; que o mestre interpretando-os como uma intimidação para parar, mandou arriar todos os panos, que o submarino, uma vez parado o barco, justou-se ao lado e abalroamento; que avistaram, então, do submarino, um pequeno bote escuro parecendo de borracha, o qual foi tripulado por três homens; que o mestre atirou um cabo para que o bote pudesse atracar à barçaça com facilidade; que os tripulantes do bote penetraram na barçaça, um deles com revólver em punho que parecia ser o oficial tendo em um dos braços um distintivo bem visível, outro empunhando na mão direita um canudo preto esquisito que o depoente supõe ser uma metralhadora e na mão esquerda uma lâmpada elétrica e outro homem ficou a retaguarda dos dois primeiros com as mãos aparentemente livres; que tais homens eram alvos, louros, robustos e falavam uma língua estrangeira; que os estrangeiros não sendo compreendidos no que diziam, fizeram gestos que foram interpretados como ordem para abandonar o navio pela tripulação; que nessa ocasião o mestre perguntou de que nacionalidade eles eram, se eram ingleses ou alemães respondendo o oficial com a cabeça afirmativamente repetindo a palavra alemão; que a tripulação passou para o bote depois do depoente ter ido buscar uma muda de roupa para o mestre; que rumaram então para a terra, tendo os alemães logo depois que a tripulação abandonou a barçaça começado a dar busca na mesma, utilizando-se de lâmpadas elétricas, o que era percebido distintamente pelo pessoal que se encontrava no bote; que navegavam nessa direção já por cerca de meia hora, não avistando mais a barçaça nem as luzes das lâmpadas elétricas, quando perceberam um clarão e imediatamente o estampido de um tiro de canhão seguido de outros dois; que redobram então de energias para alcançar a terra fugindo a ação do submarino; que depois disso nada mais de extraordinário sucedeu tendo o bote navegado para terra até as sete horas da manhã, quando assovios partidos dele, um saveiro de pescaria que saía de Itacaré, deu-lhe reboque conduzindo-o até o porto da cidade de Itacaré; que aí foram socorridos e muito bem tratados, prestando depoimentos nos inquéritos instaurados; que cerca de dois a três dias depois começaram a dar a praia destroços reconhecidos como pertencentes à barçaça *Jacira*, o que leva a acreditar ter sido a mesma afundada pelo submarino alemão nas primeiras horas do dia dezenove quando foram ouvidos os três já mencionados tiros de canhão.²⁷⁴

²⁷³ Antenor Hilário dos Santos, com 38 anos de idade, natural do Estado da Bahia, filho de Felismino Hilário dos Santos e Dona Maria Salomé dos Santos, casado, marítimo, residente a Rua da Poeira, número 89.

²⁷⁴ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro.

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

O *U-507* fez uso de várias rotas, especialmente no trecho litorâneo compreendido entre Aracaju e Itacaré, logo se criou a impressão assustadora que vários submarinos atuaram na costa do Brasil. A guerra dos *U-boats* mudou a história dos saveiristas, pescadores e viajantes oceânicos. Quem teve a sua vida afetada diretamente pelos torpedos jamais se esqueceu do drama e dos prejuízos financeiros com que tiveram de arcar. Dentre todos os depoentes arrolados no IPM, a fala de Norberto Hilário dos Santos²⁷⁵ – comandante e proprietário da barcaça *Jacira* – apresentou várias irregularidades e contradições. Assim descreveu a agressão naval:

No dia 18 de agosto de 1942, pelas sete e meia da manhã deixou o porto de Belmonte a bordo da barcaça *Jacira*, de que era comandante e proprietário, com destino ao Porto de Salvador, conduzindo cacau, piaçava e caminhão; que viajou o dia inteiro sem incidente algum; que depois de uma hora da manhã do dia dezanove e quando já se encontrava no quarto, o contramestre, perto das duas horas, fui despertado por este e avisado de que vinha pela popa da barcaça e na direção em que viajavam, um navio de guerra; que atendeu imediatamente o seu chamado e saindo de sua câmara verificou que realmente era uma embarcação de guerra, reconhecida pelo depoente como sendo um submarino, encontrava-se na altura da barcaça a cerca de dez metros, por boreste; que tentou imediatamente a direção da barcaça guiando para terra no propósito de fugir do submarino; que nesta ocasião foram disparados da embarcação de guerra, dois tiros de canhão e uma rajada de metralhadora, tiros esses feitos para o mar como intimidação, certamente; que continuou a navegar para a terra e já supunha estar livre do submarino, quando cerca de vinte a trinta minutos depois, percebeu que o submarino aproximava-se novamente para a barcaça; que nessa ocasião, do submarino foram dados dois tiros de canhão para o ar; que interpretando esse fato como intimidação para parar; mandou arriar as velas, atendendo a intimidação feita; que o submarino aproximou-se então da barcaça, ficando a distância de cerca de dez metros por bombordo, arriando um bote de borracha, ao que parece, onde embarcaram três tripulantes, parecendo um deles oficial, que antes de desembarcar do submarino para o bote, os homens da tripulação do submarino estiveram falando língua estrangeira; que já então a bordo, reconheceu nos três estrangeiros, indivíduos brancos e louros, que o oficial manteve-se de revólver em punho, um dos seus camaradas com uma espécie de tubo escuro com cerca de oitenta centímetros de comprimento e outro com as mãos livres; que os desconhecidos fizeram sinais com as mãos, interpretados pelo depoente como ordem para o abandono da embarcação; que nessa ocasião deu ordem para ser arriado o bote de

[Inquirição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barcaça *Jacira* no Quartel General da 6ª Região Militar. Depoimento de Norberto Hilário dos Santos. Salvador/BA, 31 de agosto de 1942].

²⁷⁵ Norberto Hilário dos Santos, comandante e proprietário da barcaça *Jacira*. Com cinquenta e nove anos de idade, natural da Bahia.

bordo e enquanto isso era feito dirigiu-se ao oficial acenou com a cabeça afirmativamente repetindo a palavra alemão; que depois de arriado o bote, fez toda a tripulação, constituída de quatro homens e um passageiro, embarcar dirigindo-se o depoente a sua câmara onde pretendia arrecadar os papeis de bordo; que teve dificuldade em encontrar a chave da gaveta onde os tinha guardado e como se demorasse e fosse chamado insistentemente pelos camaradas de bordo, resolveu abandonar o navio deixando que ficasse a bordo os seus papeis; que embarcado no bote, dirigiu-se para terra, à força de remos, constatando que os alemães que se encontravam a bordo da barçaça utilizando-se de lanternas de pilhas elétricas, revistavam o navio; que cerca de meia hora depois, percebeu o lampejo das lâmpadas, digo, cerca de meia hora depois os lampejos de lâmpadas elétricas se extinguiram a bordo da barçaça e depois disso constatado, uns três minutos após, ouviu o despejo de três tiros de canhão seguidos; que nada mais viu nem ouviu que tivesse relação com os fatos que acaba de descrever; que pelos seus cálculos, deviam ser três horas da manhã do dia dezenove quando foram disparados os três últimos tiros de canhão de bordo do submarino; que o depoente chegou cerca das oito e meia da manhã a Itacaré, já então, a reboque de um saveiro de pescaria, que alcançara o seu bote quando regressava a Itacaré; que em Itacaré, a tripulação da barçaça *Jacira* foi acolhida pelo pessoal da prefeitura municipal e pela população com todo o carinho sendo agasalhada convenientemente até viajar por terra até Marahú, daí à Valença, de Valença à Nazaré, depois a São Roque e Bahia, onde se encontram todos desde o dia vinte e oito, às quinze e meia horas; que ainda em Itacaré respondeu aos inquéritos feitos pelo coletor, pelo delegado de polícia e pelo secretário da prefeitura; que cerca de três dias depois de ter abandonado a barçaça, foram encontrados nas praias de Itacaré destroços a ela pertencentes e reconhecidos pelo depoente, o que leva a convicção de que na manhã do dia dezenove, o submarino de nacionalidade alemã afundou a embarcação de sua propriedade com três tiros de canhão.²⁷⁶

No rol dos navios destruídos pelo *U-507*, ao longo da Segunda Guerra Mundial, o veleiro *Jacira* se destacou como sendo o de menor proporção, com apenas 89 toneladas. Apesar de ser o menor alvo, o naufrágio do *Jacira* tornou-se extremamente emblemático para os militares brasileiros, justamente porque o testemunho dos naufragos apresentou contradições sobre a sequência dos fatos. Na análise dos depoimentos ficou perceptível, para os investigadores, que o contramestre mentiu. O inquérito instaurado, então, no Tribunal Marítimo para apurar naufrágio do *Jacira* gerou uma punição ao seu proprietário, o contramestre Norberto Hilário dos Santos, uma vez que largara do Porto de Itacaré sem autorização da Capitania dos Portos, transportava um passageiro clandestino, havendo, além disso, indícios que tivesse abastecido o submarino alemão, sendo a embarcação afundada para encobrir o crime.²⁷⁷

Itacaré, situado no litoral sul da Bahia, é um lugar de muitas históricas náuticas. O encontro das águas do Rio de Contas com as do Oceano Atlântico modelou uma paisagem

²⁷⁶ BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento *Baependi***. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Inquirição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barçaça *Jacira* no Quartel General da 6ª Região Militar. Depoimento de Norberto Hilário dos Santos. Salvador, BA, 31 de agosto de 1942].

²⁷⁷ BRASIL. Ministério da Marinha. **Processos dos sinistros: N° 668/42 (*Baependi*), N° 684/42 (*Araraquara*), N° 685/42 (*Aníbal Benévolo*), N° 671/42 (*Itagiba*), N° 670/42 (*Arará*) e N° 737/42 (*Jacira*)**. Arquivo do Tribunal Marítimo. Rio de Janeiro, 1942.

costeira singular, a exemplo da área da Coroinha (defronte ao centro urbano) e a da Concha (um espaço estuarino que se encurva até o farol). Nos anos de 1930 e 1940, os itacarenses travaram uma verdadeira luta contra o assoreamento da sua região portuária, o encalhe de navios foi um obstáculo ao livre acesso do comércio fluvial-marítimo. Esta luta titânica se justificava porque Itacaré era uma das principais vias de escoamento do cacau, comunicando-se outros portos da costa baiana por meio de saveiros, barçaças e vapores.

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

Da área costeira defronte a cidade de Aracaju (SE) até ao largo de Itacaré (BA), os submarinistas alemães souberam tirar proveito da Corrente Marítima do Brasil, que se movimentava no sentido norte-sul, auxiliando-o até na economia combustível diesel. Além disso, sabiam se situar geograficamente graças à carta náutica e à disposição dos faróis ao longo deste trajeto oceânico. Como o submarino agressor parecia “descer” à costa do Brasil, as autoridades militares temiam que os confrontos navais desembocassem na Baía da Guanabara. De acordo com Cláudio Moreira Bento, mereceu especial atenção a defesa do Rio de Janeiro, sede do governo brasileiro, que foi protegida por uma rede de aço antissubmarino que era lançada entre a Ilha de Vilegaignon e a Praia de Boa Viagem, em Niterói, além de minas flutuantes que eram lançadas e recolhidas pela fortaleza de Santa Cruz.²⁷⁸ A rede de aço não pescou nenhum lobo cinzento, mas gerou acidentes nos navios brasileiros. O navio *Aratimbó*, por exemplo, foi de encontro, em 1º de fevereiro de 1944, à rede antissubmarino, que protegia o Rio de Janeiro.

²⁷⁸ BENTO, Cláudio Moreira. **Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Volta Redonda, RJ: Gazetinha, 1995. Disponível em: <<http://www.ahimtb.org.br/FAMM2GM.htm>> Acesso em: 04 maio 2014.

3.6 HAMMAREN TORPEDEADO AO LARGO DE SALVADOR

Figura 14 – Fotografia do navio sueco *Hammaren* [ca. 1930]



Fonte: SIXTANT, 2011.²⁷⁹

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

Ainda há acontecimentos navais sem história e naufragos sem nomes nas águas do Atlântico Sul. Olhando a sua frente, os marinheiros suecos do *Hammaren* perceberam a movimentação de barcos pesqueiros, vindos da Vila de Itapuã, ao norte de Salvador. Por precaução, eles resolveram acionar as luzes de navegação com intuito de evitar abalroamento.

²⁷⁹ SIXTANT. **Fotografia do navio sueco Hammaren. (ca. 1920).** 2011. Disponível em: <[http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3\)hammaren](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3)hammaren)> Acesso em: 14 jan. 2017. 15:56

Olhando mais à frente ainda, a luz do Farol de Santo Antônio indicava a aproximação crescente da cidade de Salvador. De súbito, o *U-507* apareceu e abriu fogo contra o cargueiro.

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

Mais tarde, o *U-507* passou pela área [ao largo de Itapuã] um cargueiro de 4 900 toneladas, não identificado nos arquivos alemães (era um navio sueco), sendo também atingido por um torpedo que não explodiu, mas o impacto pôde ser ouvido dentro do submarino, 35 segundos após o lançamento. No dia 18 [de agosto de 1942] nada pôde fazer o *U-507*. Um defeito no revestimento da tampa do tubo do torpedo da proa obrigou-o a vir à superfície, sendo atacado por avião norte-americano, reagindo com os canhões de bordo. Teve em seguida um vazamento na câmara de submersão, defeito que foi reparado, apesar do mar agitado e dos ventos fortes. Estava à vista da costa de Itapuã, de onde poderiam surgir outros aviões.²⁸⁰

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

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

Terceiro lugar, o esforço de apagar os rastros de memória se justificava pelas razões estratégicas: 1- proteger a cidade de Salvador, pois os espiões nazifascistas e os quintacolonistas, que atuavam dentro do estado, não poderiam saber que o *U-boat* aproximou-se da capital baiana. Contudo, a carta náutica e o Farol de Santo Antônio indicavam a posição de

²⁸⁰ 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, p. 348.

Salvador para os submarinistas alemães; e por fim, 2 – impedir que os soteropolitanos tivessem acesso às histórias do *Hammaren*, pois poderia criar um clima de insegurança generalizado na cidade.

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

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

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

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

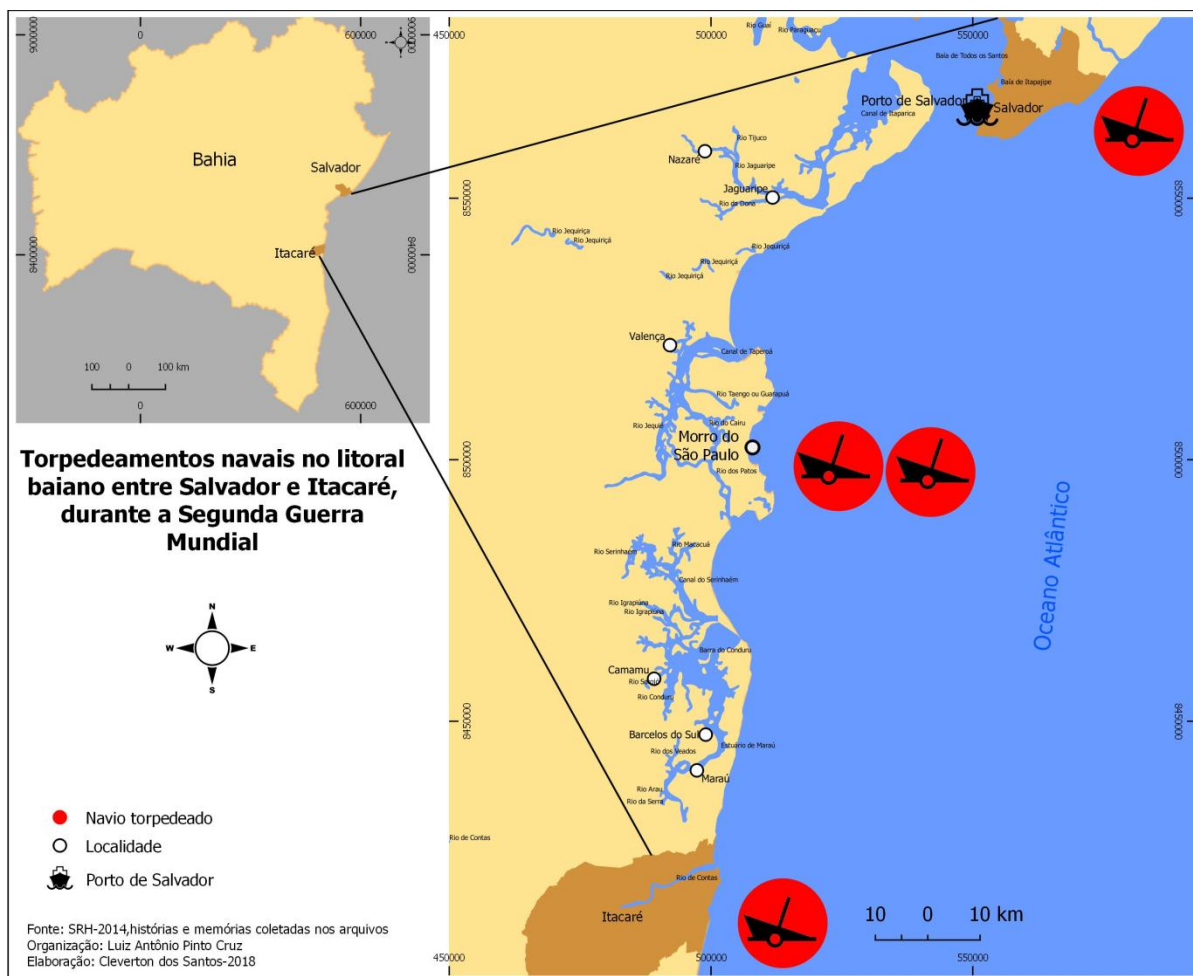
ao Farol de Santo Antônio. Foram realizadas as diligências determinadas pelo inquérito, ficando averiguado.²⁸¹

A notícia do torpedeamento do *Hammaren* foi recebida com profunda preocupação pelo Comando Naval Leste, o Almirante Lemos Bastos procurou os meios possíveis para militarizar a Baía de Todos os Santos e salvaguardar a cidade de Salvador. Através da análise do depoimento de Gunnar Clase são percebidos alguns aspectos dramáticos: 1 – O *U-boat* fez uso de seu arsenal bélico: tiros de canhão, granadas incendiárias e torpedo; 2 – A luz do Farol de Santo Antônio estava no campo de visão dos marujos suecos e dos submarinistas alemães. 3 – A tripulação do cargueiro foi surpreendida, sofrendo cinco baixas; 4 – Os salvados de guerra (corpos dos marujos e destroços navais) apareceram nas praias da capital baiana; 5 – Além dos representantes da Marinha de Guerra do Brasil, os baianos de instituições civis também entraram em contato com os náufragos suecos, a exemplo do Iate Clube, do Hospital Meridional e do Hospital Português. Este recebeu quatro tripulantes em estado grave, sendo que o engenheiro chefe não suportou os ferimentos e veio a óbito.

Observe no mapa a seguir a ação do *U-507* na costa da Bahia. Primeiramente, ele se aproximou da área de acesso às águas da Baía de Todos os Santos, mas iniciou seus ataques ao largo de Morro de São Paulo. Depois prosseguiu para o litoral de Itacaré. Por fim, de volta às proximidades da Baía de Todos os Santos, abateu sua última vítima antes de voltar à Europa. Os pescadores de Itapuã tinham símbolos de guerra ao alcance das mãos.

²⁸¹ CAVALCANTI, Luiz Bezerra. **Relatório da Capitania dos Portos do Estado da Bahia sobre o depoimento do náufrago Gunnar Clase, comandante do Hammaren**. Salvador, BA, 31 de agosto de 1942.

Mapa 6 – O litoral baiano e os seus torpedeamentos navais. Agosto de 1942



Fonte: SRH, 2014

De Sergipe até a Bahia, o *U-507* fez uso de todo o seu arsenal bélico. Torpedos, canhões, tiros e granadas incendiárias, evidenciando assim, a sua versatilidade para impor o maior ataque naval da costa do Brasil no tempo da Segunda Guerra Mundial. Para uma realidade distante do epicentro europeu, o referido submersível empreendeu um feito notável ao desenvolver operações navais sequenciadas em áreas sul-atlânticas pouco guardadas pelos Estados Unidos e pelas Forças Armadas do Brasil. Contudo, as baixas da Marinha Mercante demonstraram toda a fragilidade militar do país. Além disso, a mobilização²⁸² para resgatar os naufragos foi executada à base do improvisado pelos litorâneos.

Para compreender a guerra dos *U-boats* na costa do Brasil, o historiador precisa interpretar as circunstâncias de cada naufrágio. O ato de torpedear nunca será um evento igual, em outras palavras, a história não se repetiu. Cada acontecimento militar se revestiu de dimensões implícitas, envolveu diferentes tipos de barcos, apresentou circunstâncias aquáticas singulares e contou com experiências individualizadas e coletivas.

Após o estudo do barco (rota, carga, tripulantes e passageiros), o historiador também precisa ampliar sua escala de visão para o todo, ou seja, para o conjunto de navios atacados pelo *U-507*, relacionando-os às referências da geografia costeira e tradições litorâneas. Somente assim, ficará esclarecida uma logística militar ambiciosa da *Kriegsmarine*, que procurou estrangular as linhas navais entre os portos brasileiros.

Os êxitos se acumularam numa sequência triunfal para o *U-507*. Entre os aspectos que facilitaram a atuação dos submarinistas alemães na costa do Brasil, destacaram-se: 1 – A corrente marítima do Brasil, que facilitou a movimentação do *U-507* no sentido norte-sul; 2 – Os faróis dispersos pelo litoral sergipano e baiano indicavam as coordenadas geográficas e ajudaram no posicionamento de ataque; 3 – O espaço costeiro entre Aracaju e Salvador era pouco habitado e com várias praias desertas; 4 – O Porto de Salvador atraiu a atenção da *Kriegsmarine*, pois o litoral baiano registrou vários torpedeamentos navais em suas adjacências; 5 – A água doce do Rio São Francisco poderia suprir as necessidades dos submarinos alemães, tanto para o consumo de sua tripulação quanto para a manutenção da maquinaria; 6 – A vulnerabilidade militar desta região costeira, somente um submarino foi capaz de espalhar o caos para todo o país.

²⁸² A mobilização de forças civis e militares foi geral em Sergipe. Os naufragos foram levados à cidade de Aracaju. Da capital sergipana partiam regularmente alguns automóveis à beira-mar, na vazante da maré, para recolher os salvados e corpos. Do campo do Aeroclube de Sergipe, por sua vez, saíram aviões civis para vasculhar a região praiana. Tanto a FAB quanto a Marinha do Brasil destinaram aviões e navios de guerra para a Costa de Sergipe.

O Quadro 1, a seguir, indica o navio atacado, o dia da tragédia, o horário e a referência costeira. Tudo isso ajudar a traçar rota do *U-507*, obter novas informações militares e comparar com os depoimentos dos naufragos e populações litorâneas.

QUADRO 1 – O *U-507* e as referências costeiras do Brasil em 1942

NAVIOS TORPEDEADOS	DIA e HORÁRIO	REFERÊNCIA COSTEIRA DO NAUFRÁGIO	ESTADO
<i>Baependi</i>	15/08, às 19:00	Farol de Estância, próximo à foz do Rio Real.	Sergipe
<i>Araraquara</i>	15/08, às 21:00	Farol da Cotinguiba, na cidade de Aracaju.	Sergipe
<i>Aníbal Benévolo</i>	16/08, às 04:05	Farol de Estância, próximo à foz do Rio Real.	Sergipe
<i>Itagiba</i>	17/08, às 10:55	Farol de Morro de São Paulo	Bahia
<i>Arará</i>	17/08, às 11: 40	Farol de Morro de São Paulo.	Bahia
<i>Jacira</i>	19/08, às 02:00	Praia de Itacaré	Bahia
<i>Hamaren</i>	22/08, às 04:45	Farol de Santo Antônio, cidade de Salvador.	Bahia

Fonte: Elaborada a partir das informações do IPM por Luiz Antônio Pinto Cruz, 2016

Aquele trágico mês de agosto de 1942 deixou várias lições. Cada naufrágio tem sua importância e história singular. Os dados simplificados deste quadro revelam que a costa baiana registrou o maior número de torpedeamentos. Outro aspecto, o *U-507* escolheu áreas costeiras próximas aos faróis, o que facilitaria as suas ações militares. A luz do farol, como já foi dito, ajudou a silhueta o alvo em movimento. Ora agia na superfície sob o manto da noite, ora submerso durante o dia como fez ao largo de Morro de São Paulo. Ali os dois navios torpedeados geraram um dos espetáculos mais dramáticos da história contemporânea da Bahia.

A movimentação dos naufragos na costa gerou impactos sociais ao espalhar histórias dramáticas entre as populações litorâneas. O tempo dos sobreviventes geralmente ficava bloqueado no momento do trauma, Imre Kertész esclarece que como não havia meios de esquecer, eles viviam mesmo para lembrar aquilo que não passava e sempre incomodava. Conforme as suas palavras, “como um disco arranhado, é aí que fica bloqueado o pensamento, proibindo a ocorrência de reflexões, sentimos afetos, impedindo as ligações entre o antes e o depois, entre os seres mortos e aqueles que sobreviveram”²⁸³.

Os ataques do *U-507* aos navios de cabotagem chamaram a atenção das autoridades brasileiras para a vulnerabilidade da cidade do Rio de Janeiro, em relação a um possível bombardeio do inimigo vindo do mar. O assunto foi estudado pelos militares, chegando mesmo o Conselho de Segurança Nacional a concluir pela conveniência de remover

²⁸³ KERTÉSZ, Imre *apud* DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento**: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p.120.

provisoriamente a sede do governo federal para a cidade de Belo Horizonte. Contudo, o Ministro da Marinha, consultado, opinou negativamente quanto a essa medida.

Enquanto a logística militar avaliava possibilidades, como os acontecimentos militares envolveram os civis? Como as histórias naufragadas marcaram a opinião pública? Talvez uma resposta a estas questões possa ser buscada na cultura visual, especialmente, no tocante à análise das fotografias de época. Uma delas capturou o momento dramático que impactou a sociedade sergipana.

Figura 15 – Náufrago José Castelo Branco Verçosa em praia de Sergipe. 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 49.²⁸⁴

O náufrago do navio *Araraquara* sentado numa duna, provavelmente na praia do Mosqueiro, na época pertencente ao município de São Cristóvão/SE. Final de agosto de 1942.

Em mar ou terra, o sofrimento não escolheu lugar. No canto esquerdo da foto, policiais sergipanos examinam despojos à beira-mar, já do outro canto, no direito, percebe-se um homem sentado na duna, isolado e cercado pela vegetação de restinga. Era o 1º Tenente José Castelo Branco Verçosa, náufrago do *Araraquara*, usando calça comprida e camisa manga longa xadrez obtidas em Aracaju. Ele está desolado, pois se deparou com os cadáveres da sua esposa e filho na praia. Após dias de buscas no litoral de Sergipe, a verdade veio à tona.

Com uma mão segura o chapéu e com a outra ampara a cabeça com o ar de desespero. Há um vazio no meio da imagem que parece gritar. Ao mesmo tempo em que o drama liga os

²⁸⁴ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 49.

extremos da fotografia. Mar e praia, morte e vida, guerra e sociedade, resto e aura. Publicada pela Agência Nacional, em 1943, a fotografia circulou os quatro cantos do Brasil e impactou a opinião pública. “O abatimento em que se encontra é grande. Não fala a ninguém, não se maldiz. É um misto de tristeza e revolta, que o acabrunha”.²⁸⁵

O drama dos naufragos acabou aos sergipanos e baianos em relação ao mar. O exame do quadro permite dialogar tanto com a geografia costeira do Brasil quanto com os dados coletados em documentos militares. Tudo com o intuito de expor o crescente envolvimento dos litorâneos com os acontecimentos-monstros da Guerra do Atlântico.

Quadro 2 – A mobilidade dos naufragos na costa do Brasil

NAVIO TORPEDEADO PELO U-507	DESTINO DOS NAVIOS	NÚMERO DE SOBREVIVENTES	MOBILIDADE DOS NAUFRAGOS	ÁREA COSTEIRA DO BRASIL
<i>Baependi</i>	Recife/PE	36	Indiaroba, Santa Luzia do Itanhy, Jandaíra, Estância, Itaporanga, São Cristóvão, Aracaju e Recife/PE.	Sergipe-Bahia
<i>Araraquara</i>	Maceió/AL	12	Itaporanga, São Cristóvão e Aracaju.	Sergipe
<i>Aníbal Benévolo</i>	Aracaju/SE	4	Indiaroba, Santa Luzia do Itanhy, Jandaíra, Estância, Itaporanga, São Cristóvão, Aracaju.	Sergipe-Bahia
<i>Itagiba</i>	Salvador/BA	145	Morro de São Paulo, Valença e Salvador.	Bahia
<i>Arará</i>	Santos/SP	15	Morro de São Paulo, Valença e Salvador.	Bahia
<i>Jacira</i>	Salvador/BA	6	Itacaré, Marahú, Valença, Nazaré, São Roque e Salvador	Bahia
<i>Hammaren</i>	Salvador/BA	25	Salvador	Bahia

Fonte: Elaborada a partir das informações do IPM por Luiz Antônio Pinto Cruz, 2016

Uma das razões que explica esse quadro é perceber como se deu a ampliação do clima de guerra, do mar para a vida social. A experiência traumática dos naufragos atacou o imaginário das populações litorâneas, que criaram uma multiplicidade de novos dramas em terra. Com um olhar mais dirigido para o povo da praia, o historiador Alain Corbin assinala que “a vastidão desses encontros possibilita a multiplicidade de dramas, justapostos em uma falaciosa instantaneidade. Ela permite juntar a luta e o lamento.”²⁸⁶ A emergência da

²⁸⁵ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 49.

²⁸⁶ CORBIN, Alain. **O território do vazio**: a praia e o imaginário social. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 252.

atmosfera aurática da guerra naval requer por parte dos historiadores brasileiros o uso de procedimentos metodológicos que permita compreender também os aspectos subjetivos dentro das tradições nordestinas.

Sete navios mercantes foram atacados traiçoeiramente, tendo as praias do nordeste como pano de fundo. As vidas sacrificadas, os sobreviventes traumatizados e os salvados de guerra expuseram cada torpedeamento naval. De acordo a posição do governo brasileiro, “a agressão da Alemanha e Itália à soberania nacional veio, assim, estender a guerra, inesperadamente, à América do Sul”. Por isso “o Brasil houve de reconhecer a situação de beligerância criada pelos dois países agressores, cujos súditos, no momento, gozavam de segurança e benevolência das autoridades nacionais” E conclui: “entramos na guerra provocados, em defesa da nossa soberania e da nossa dignidade afrontosamente ofendidas”.²⁸⁷ Tal realidade impactou a sociedade brasileira, gerou imensas manifestações sociais e pressionou o Presidente Getúlio Vargas a reconhecer atos de beligerância nas águas territoriais do país. Por conseguinte, obrigou-o a declarar guerra à Alemanha e à Itália.

A tabela a seguir indica o navio, a localização do sinistro, o dia do ataque e o número de naufragos desaparecidos e sobreviventes. Eles eram oriundos de diferentes estados da federação. Talvez isso ajude a entender por que o afundamento de navios gerou uma comoção nacional. Os dados do quadro permitem comparar, de forma quantitativa, os acontecimentos militares ao largo de Sergipe e da Bahia, onde as façanhas de habilidades mortíferas do U-507 foram postas a prova na costa do Brasil.

Tabela 1 - Ações beligerantes do U-507 na costa do Brasil. 1942

NAVIOS	LOCAL	DATA DO ATAQUE	Nº DE TRIP.	Nº DE PASS.	SALVOS		DESAPARECIDOS		TOTAL DE DESAPARECIDOS
					TRIP.	PASS.	TRIP.	PASS.	
<i>Baependi</i>	Sergipe	15/08/1942	73	233	18	18	55	215	270
<i>Araraquara</i>	Sergipe	15/08/1942	74	68	8	3	66	65	131
<i>Aníbal Benévolo</i>	Sergipe	16/08/1942	71	83	4		67	83	150
<i>Itagiba</i>	Bahia	17/08/1942	60	121	50	95	10	26	36
<i>Arara</i>	Bahia	17/08/1942	35		15		20		20
<i>Jacira</i>	Bahia	19/08/1942	5	1	5	1			
<i>Hammaren</i>	Bahia	22/08/1942	31	-	26	-	5	-	5
TOTAL GERAL			349	506	126	117	223	389	612

Fonte: SERAFIM; BITTENCOURT, 2006, p. 151.²⁸⁸

²⁸⁷ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1943, p. 64.

²⁸⁸ SERAFIM, Carlos Frederico Simões; BITTENCOURT, Armando de Senna. A Marinha na República. A **Importância do Mar na História do Brasil**. Brasília: Ministério da Educação. 2006, p. 151.

A ação do *U-507* representou a maior ameaça externa no Atlântico brasileiro no tempo da Segunda Guerra Mundial. Das 855 pessoas, entre tripulantes e passageiros, que seguiam a bordo dos navios atacados pelo *U-507*, somente 243 sobreviveram e 612 desapareceram em águas abertas. Entre os náufragos desaparecidos, alguns enlouqueceram quando estavam à deriva na costa sergipana e acabaram por tirar a própria vida. Um tripulante do *Hammaren*, o engenheiro chefe, não suportou os ferimentos indo a óbito no Hospital Português, dez dias depois da tragédia. O corpo de Karl Hellquist, também tripulante do navio sueco, de apenas 22 anos, apareceu na praia de Salvador. Ambos foram sepultados no cemitério da cidade.

O número de vítimas nos torpedeamentos navais pode ser maior do que fora anunciado tanto pelas autoridades varguistas quanto pela Marinha brasileira. Dentro dos portos nacionais, alguns passageiros conseguiam subir a bordo do navio a vapor: 1 – de forma clandestina; 2 – por camaradagem com algum tripulante; 3 – por indicação de autoridades políticas; enfim, 4 – por falta de rigor no acesso ao navio. O desleixo era geral, comprometia o planejamento das atividades navais e obrigava a marinhagem a lidar com os problemas diversos, de maneira improvisada.

Quem eram os passageiros clandestinos que se transformaram em náufragos anônimos? Joel Silveira teceu importantes considerações sobre esta problemática, “os mortos anônimos (os que nunca foram identificados, gente pobre que viajava na terceira classe dos navios afundados) que lá ficaram ou foram enterrados na deserta praia sergipana.”²⁸⁹ Sobre os passageiros e os tripulantes do *Aníbal Benévolo*, que seguiam viagem de Salvador à Aracaju, o arguto jornalista concluiu, “tudo acabou na madrugada do dia 16 de agosto de 1942, quando sobre todos eles se abateu o duplo silêncio da morte e do anonimato”.²⁹⁰ Mais invisível que o submarino alemão, portanto, foram os brasileiros que tiveram suas almas engolidas pelo mar da guerra, sem ninguém por perto para se importar.

Nesta época, uma das críticas endereçadas ao presidente Getúlio Vargas após a passagem beligerante dos submarinos alemães e italianos pela costa do Brasil, além da péssima eficácia do socorro aos náufragos, foi a de ele não ter comparecido aos locais da catástrofe em Sergipe e na Bahia.

Entre erros e acertos no comando do seu submarino, a missão de Harro Schacht na campanha do Brasil foi qualificada como excepcional e digna de reconhecimento por seus superiores da Kriegsmarine. O ataque bem-sucedido do *U-507* abriu caminho para que outros *U-boats* viessem caçar nos trópicos da América do Sul. Tanto em Sergipe quanto na Bahia os

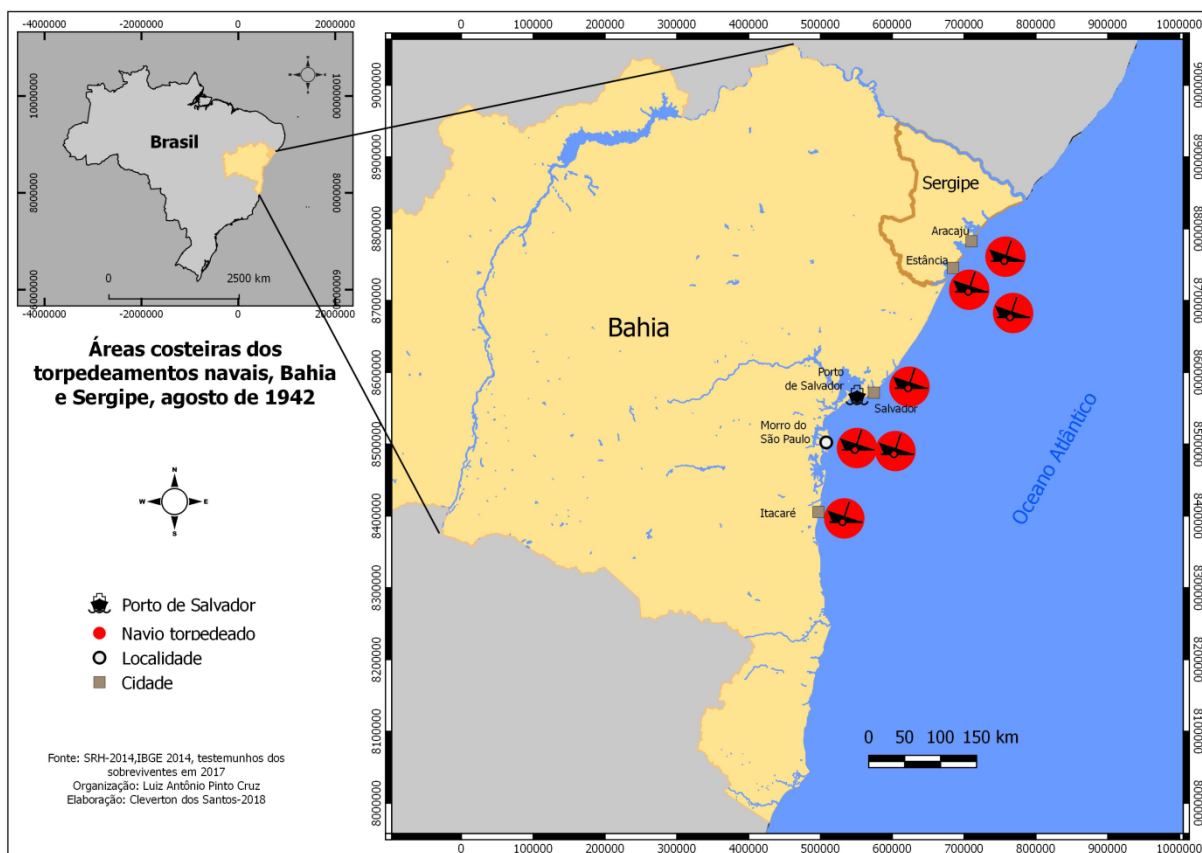
²⁸⁹ SILVEIRA, Joel. **A feijoada que derrubou o governo**. São Paulo: Companhia das Letras. 2004, p. 74

²⁹⁰ SILVEIRA, Joel. **A feijoada que derrubou o governo**. São Paulo: Companhia das Letras. 2004, p. 74

embates navais persistiram em 1943 e 1944, revelando a intensidade da batalha naval. Graças à experiência dos estadunidenses em sua campanha antissubmarino no Atlântico Norte, os militares brasileiros aprenderam com os “bons vizinhos” a desenvolver ações defensivas e contraofensivas.

Observe no mapa a seguir a localização das embarcações torpedeadas pelo *U-507* no Atlântico brasileiro naquele mês de agosto de 1942. Depois perceba o Porto de Salvador ao centro do arco de agressões. Interessante acrescentar ainda que os navios afundados ou zarparam ou destinavam-se para lá. Quando se avalia o sinistro individualmente e depois em seu conjunto, percebe-se nitidamente o desenvolvimento da “Operação Baía”, pela centralidade ao porto soteropolitano.

Mapa 7 – A ação do *U-507* se deu na área atlântica do Porto de Salvador



Fonte: SRH, 2014; IBGE, 2014

O mapa evidencia, em pontos vermelhos, os navios mercantes atacados pelo *U-507*. Em terra firme, destacam-se os municípios costeiros do país, onde apareceram os naufragos e destroços. Nesta rota da morte, percebe-se nitidamente a centralidade das águas da Baía de Todos os Santos em meio à catástrofe. A escolha da área de influência do Porto de Salvador não foi casual. À época, os Aliados começavam a superar o Eixo em várias frentes. Para atender à necessidade de obstruir a linha de suprimentos dos inimigos, os submarinistas alemães tinham missões em diferentes partes do mundo e raramente atuavam à base do improvisado ou da sorte.

As operações militares dos *U-boats*, em qualquer região do Atlântico, eram previamente analisadas pela logística da Kriegsmarine, que apresentava um plano de ação. Vários elementos foram levados em consideração na escola da região leste do Brasil: 1 – a marginalidade do Saliente Nordestino; 2 – a vulnerabilidade militar; 3 – a corrente marítima do Brasil; 4 – uma região costeira densamente povoada de embarcações. Vale destacar que o Porto de Salvador era conhecido historicamente pelas marinhas estrangeiras como sendo o “Porto do Brasil”.

Figura 16 – Naufragos na Igreja do Senhor do Bonfim. Salvador, 1942



Fonte: AGRSSÃO, 1943, p. 57.²⁹¹

Náufragos (do *Itagiba* e do *Arará*) prostrados em agradecimento à Divina Providência por salvá-los. Cidade de Salvador. Final de agosto de 1942.

²⁹¹ AGRSSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 57.

Mais do que um ato religioso, a fotografia revela como a guerra dos *U-boats* no Atlântico brasileiro ultrapassou a dimensão militar, tendo repercussões culturais dentro das tradições católicas baianas, que também não devem ser esquecidas justamente porque marcou uma coletividade. Muitos marujos acreditavam viajar sobre a proteção dos santos católicos, especialmente os vinculados ao mundo naval. Quando o navio Lajes foi torpedeado na costa paraense, no dia 28 de setembro de 1942, pelo U-514, conta-se que o comissário do Lloyd Brasileiro, Juvenal Gomes Ribeiro, antes de abandonar o barco, correu ao seu camarote para pegar “um quadro de Nossa Senhora da Guia dos Navegantes, que há muito fora bordado em alto-relevo por sua esposa, adepta fervorosa da santa. Tal quadro não pôde ser resgatado e perdeu-se juntamente com o navio”.²⁹² Era preciso uma fé cega ou necessidades econômicas para se enfrentar aquilo que não via no mar.

²⁹² CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra**: Recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 83.

TEMPOS DUROS

*[...] O mar furioso devolve à praia
Alianças de casamento dos torpedeados
E a fotografia de um assassino,
Aos cinco anos – inocente – num velocípede. [...]*

*Longas filas de homens e crianças
Caminham pelas mornas avenidas
Em busca de ração de sal, azeite e ódio.*

*E a morte vem recolher
A parte de lucidez
Que durante tanto tempo
Esconderá sob os véus.*

MENDES, Murilo. *Poesia completa e prosa*. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994. P. 4008-4009.

4 A ESCALADA DE TENSÕES NA PRAIA: COISA ACHADA, VILIPÊNDIO DE CADÁVERES E CONFLITOS SOCIAIS

“Aí está o golpe mais traiçoeiro e terrível vibrado contra o coração da nacionalidade”.
Placa em bronze.

Cemitério dos Náufragos, ou seja, das vítimas brasileiras da 2ª Guerra. Praia do Mosqueiro, Aracaju, SE. 1972²⁹³

No Atlântico brasileiro, entre 1942 a 1945, movimentaram-se dezenas de submarinos alemães e italianos. Eles espionaram, perseguiram e atacaram navios mercantes nacionais e estrangeiros. Os restos de suas operações militares se dispersaram pela vasta orla nordestina. Uma parte deles ainda descansa nas profundezas do oceânico. Como em outras regiões do mundo, a costa do Brasil também se tornou um receptáculo de coisas afogadas ou uma espécie de cemitério de navios torpedeados. Muitas histórias desses sítios subaquáticos ainda precisavam vir à tona. Outra parte dos destroços, como já foi dito, flutuou na linha d'água e acabou expelida pela maré alta na areia praiana.

Tais vestígios eram denominados no linguajar náutico de “salvados de guerra”, mas na ótica popular de “malafogados”. Simbolicamente, a praia era vislumbrada enquanto um reino do inacabado, lugar vibrante das tensões e vago prolongamento do caos. “A praia não é aqui senão o palco da catástrofe cujo vestígio conserva”²⁹⁴: os restos, os rastros e a aura da guerra naval. Baleeiras cheias de náufragos ou vazias abicaram na orla de Sergipe e da Bahia. “É na praia”, alerta o historiador francês Alain Corbin, que “os seus destroços são lançados. Acima de tudo, a areia traz a marca das forças selvagens e ameaçadoras”²⁹⁵.

Baleeiras estrangeiras também apareciam entre os entulhos. As autoridades sergipanas logo orientaram que elas deveriam ser levadas à Praia de Formosa e periciadas pelos homens da Capitania dos Portos. Aqueles botes galvanizados chamavam a atenção dos jovens secundaristas do Colégio Atheneu Sergipense. O alimento acoplado a bordo foi descoberto pelos estudantes. Zé Peixe foi um deles e assim recordou-se dos malafogados que comeu:

²⁹³ Cemitério dos Náufragos dos Navios Mercantes *Baependi*, *Araraquara* e *Aníbal Benévolo*. Este monumento faz parte do patrimônio histórico do município de Aracaju. Erguido com recursos do Ministério da Marinha e do Governo do Estado de Sergipe. Povoado Mosqueiro. 1972.

²⁹⁴ CORBIN, Alain. **O território do vazio**: a praia e o imaginário social. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 25.

²⁹⁵ CORBIN, Alain. **O território do vazio**: a praia e o imaginário social. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p. 25.

Eu comi tanto chocolate que vinha dentro da baleeira para os náufragos. Um chocolate daquele valia uma xícara de café com tantos pães. Pela vitamina que tinha dentro, alimento forte. O senhor comia um chocolate daquele e ficava sem querer comer. Tinha água, a água era para ser bebida como passarinho[aos poucos]. A água doce o senhor pegava um copinho de nada. Era apertado que era pra não ter [a gula de beber toda a água de vez]. Você tava náufrago numa baleeira daquela não podia chegar e pegar um copo e beber um copo d'água, nem nada. Ali o senhor pegava aquele copinho pequeno ia tomando, controlado, pra aquele povo que tava ali, pra dá aquela água pra todo mundo. Biscoito, comi muito biscoito e chocolate [qua achou na baleeira]. O alimento era chocolate e biscoito que vinha dentro. Se você fosse comer chocolate não ia ter sede não, aquilo é algum mistério dele no preparo. É um alimento forte, um chocolate daquele valia quase um prato de feijão, com osso e pedaço de carne. Cada coisa daquela era uma vitamina forte. Se eu comia, não precisava mais comer.²⁹⁶

Zé Peixe e tantos outros adolescentes do Colégio Atheneu Sergipense experimentaram o alimento que seria para os náufragos à deriva. As histórias malafogadas da Segunda Guerra Mundial envolveu toda uma geração de estudantes secundaristas de Aracaju. Com efeito, o mundo das coisas flutuantes tem muito a contribuir para as abordagens históricas dos anos de 1940. “Quando se trata de história recente”, contou Ecléa Bosi, feliz o pesquisador que pode se amparar em “testemunhos vivos e reconstituir comportamentos e sensibilidades de uma época”.²⁹⁷ O que se dá caso o pesquisador seja atento às tensões implícitas, aos subentendidos, ao que foi só sugerido e encoberto pela censura, pela guerra e pelo medo.

Em tempo de guerra no Atlântico brasileiro, os homens do mar tinham medo quando deixavam os seus portos costeiros. Era preciso sangue-frio para conviver como a ameaça da guerra submarina. Muitos deles enfrentaram um, dois e até três investidas dos *U-boats*. Alguns marinheiros soçobrados pereceram no mar. Outros foram resgatados à deriva em estado de choque, vítimas de uma fome voraz e de uma sede ardente. Mesmo com estas dificuldades, houve quem retornasse à Marinha Mercante do Brasil, pois se acostumaram com a vida embarcada ou pela necessidade econômica de sustentar a sua família.

O sergipano Henrique Francisco dos Santos, moço de convés do *Baependi* conseguiu sobreviver à investida do *U-507*. Salvelina Santos de Moraes, uma das entrevistadas para esta pesquisa, era sobrinha dele. Ela ainda se recorda o que ele contou para a sua família. “Henrique, um tio meu, ia no *Baependi*. Todo mundo dançando, tocando [naquela noite]”. De forma súbita sentiu um forte estrondo dentro do navio, “ele disse que quando viu foi o torpedeamento. Aí ele disse que já tava preparado. Tinha uma faca de marinheiro [cortou as

²⁹⁶ NUNES, José Martins Ribeiro Nunes. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

²⁹⁷ BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: T. A. Queiroz/EDUSP, 1987, p. 16-17.

cordas da baleeira] e ali tinha um vaso de comprimido. Umas pastilhas que quando você chupava, não tinha fome”.²⁹⁸

A experiência traumática o assustou, porém o moço Henrique não conseguia se adaptar mais à vida tranquila no sítio de sua família, nas cercanias de Aracaju. Não pensava em outra coisa a não ser voltar ao Rio de Janeiro e retomar o seu trabalho no Lloyd Brasileiro. Salvelina ainda se recorda da angústia dentro de sua casa, “a minha avó ficou muito triste, chorava muito para ele não embarcar. Tio Henrique não embarcou, parou quase um ano. Ele dizia que não se acostumava mais com a vida no sítio e em Aracaju”.²⁹⁹ Então voltou à capital federal e às atividades da marinha, onde ficou conhecido como *Peixinho do Mar*.³⁰⁰

Graças às investidas dos *U-boats*, o modo de apreciar o mar mudou entre os brasileiros. As belezas tropicais das praias nordestinas pareciam não encantar a quem teve a incumbência de vigiá-las. O olhar de angústia, então, dirigia-se para o oceano, onde em algum lugar, o inimigo se movimentava debaixo d’água. Atitudes e percepções dos litorâneos foram condicionadas pelo medo do submarino, pela adoção do blecaute total e outras imposições do sistema de defesa passivo. Impelidas em nome da segurança nacional, algumas práticas balneárias precisaram ser reorganizadas.

Esta quarta seção da tese procurou conceder uma centralidade histórica ao que apareceu na praia nordestina e também desenvolver uma abordagem mais pautada na cultura material, visando assim, entender a origem da prática dos malafogados. Aliar história e memória foi uma estratégia metodológica para se perceber os esquemas de apropriação, os desvios, os conflitos sociais e a comercialização dos salvados. Vários objetos se espalharam pelas praias, lojas, feiras, residências, sítios, portos e quarteis. Velhos sergipanos ainda guardam dentro de suas casas “objetos da Segunda Guerra Mundial”, mas as novas gerações nem se dão conta da importância histórica deles.

²⁹⁸ MORAES, Salvelina Santos de. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 19 de julho de 2006.

²⁹⁹ MORAES, Salvelina Santos de. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 19 jul. 2006.

³⁰⁰ “Botaram o nome dele de “Peixinho do Mar” porque ele salvou a maioria do povo. E essa Vilma [Castelo Branco] deu a ele de presente um peixe muito bonito pra botar em cima da casa dele [no Rio de Janeiro]. O peixe acendia e iluminava! Era a coisa mais linda do mundo. Com o nome Peixinho do Mar. Todo mundo do Lloyd só conhecia Henrique como Peixinho do Mar.” MORAES, Salvelina Santos de. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 19 jul. 2006.

4.1 PRAIAS DO BRASIL: ESPAÇOS DE EXPERIÊNCIA E HORIZONTES DE EXPECTATIVA

Somente após a passagem devastadora do submarino alemão *U-507*, os principais símbolos da Segunda Guerra Mundial se tornaram cada vez mais visíveis para os sergipanos e os baianos, especialmente aos que conseguiram se mover até as regiões remotas do litoral ou aos que já residiam lá. Em meio às paisagens tropicais do nordeste, homens, mulheres e crianças se depararam com um cenário desolador: os escombros navais, as bagagens dos viajantes, as mercadorias avariadas, os materiais bélicos e os naufragos mortos. Enquanto vigoraram as batalhas navais pelo mundo – e, até mesmo, depois de 1945- a aparição de objetos salvados nas praias se dava de forma esporádica, ao sabor das correntes marítimas e sendo um fenômeno comum nas bordas atlânticas, pacíficas, índicas e mediterrâneas.

O olho praiano que vê é órgão da tradição³⁰¹. Linha limítrofe entre o mar-em-guerra e as populações litorâneas, as praias do Brasil logo se transformaram em “espaços de experiências” e “horizontes de expectativas”, aqui fazendo uso de categorias históricas desenvolvidas pelo historiador alemão Reinhart Koselleck. Estas categorias se encontram estreitamente vinculadas aos conceitos de linguagens das fontes e as suas novas abordagens para o historiador, e assim, metodologicamente, fundamentaram o desenvolvimento de uma história social dos rastros. Em outras palavras, o que faltava era uma compreensão da importância dos objetos salvados para o entendimento das narrativas populares dos nordestinos sobre a Guerra do Atlântico na costa do Brasil.

Normalmente, as narrativas militares a respeito dos embates navais se baseavam nas experiências vividas pelos naufragos e nas expectativas conjunturais criadas pelos combatentes que sofreram, acudiram ou atuaram no *front*, indicando assim, o ato de combater no mar enquanto uma condição essencialmente naval-militar. Em outras palavras, a história da Marinha de Guerra do Brasil era estudada por si mesma, sem levar em consideração o olhar dos civis, ou seja, de quem estava a bordo dos navios mercantes ou na praia. Em virtude disso, ao analisar especificamente a história dos acontecimentos militares sob a ótica dos litorâneos e dos salvados de guerra, pretendeu-se aqui acrescentar uma outra maneira de entender o envolvimento do Brasil na Guerra do Atlântico.

³⁰¹ Paráfrase do princípio boasiano. SAHLINS, Marshall. **Ilhas de História**. Tradução de Bárbara Sette. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.

Os relatórios do Aeroclub de Sergipe evidenciaram este envolvimento, que começou em águas abertas, atingiu a praia e deixou os pilotos sergipanos perplexos. Ao conceder uma entrevista à *Revista Voo*, em 1966, o piloto Walter Baptista contou que sobrevoou o litoral sul de Sergipe até o norte baiano e não encontrou o Aníbal Benévolo. Quando decidiu voltar à Aracaju, percebeu a sessenta quilômetros da costa: “os raios de sol incidiram sobre esquisitas manchas que refletiam a luz na água”. E resolveu se aproximar delas, a partir daí a tragédia saltou aos seus olhos: “as manchas, que pareciam enormes vitórias régias, não passavam de gigantescas manchas de óleo, em torno das quais, espalhados, homens, mulheres e crianças lutavam contra as ondas, em meio a uma infinidade de destroços”. Concluiu em tons assombrosos: “era uma imagem assustadora e uma sensação desconhecida: um quadro dantesco e de horripilante dramaticidade”.³⁰²

À luz do pensamento de Koselleck, “experiência” dos aviadores do Aeroclub de Sergipe e “expectativa de guerra” gerada no meio social são duas categorias adequadas para se compreender os desdobramentos da ação dos *U-boats* no mundo praiano dos brasileiros, pois elas conseguiram entrelaçar: mar e praia, guerra e sociedade, passado e futuro, barbárie e restos, longe e perto. Os versos populares na cidade de Aracaju, dos anos de 1940, também expressavam o poder bélico dos submarinos alemães em trazer a realidade beligerante da Europa para dentro da costa do Brasil, onde gerou uma crescente inflação nos preços alimentares. Em outras palavras, longe e perto se fundiram nos versos rimados de uma linguagem popular: “a guerra lá das Oropa, bateu também no Brasi; cum ela nas nossas costas, danou- se tudo a assubi, e inté mermo o qui é dos pobres: feijão, bejú, sarnambi”.³⁰³ A palavra “costa” aparece nos versos com um duplo significado: sentido de “ombro” (simbolizando a carestia dos produtos e o racionamento de alimentos) e sentido de “litoral sergipano”.

³⁰² BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. Entrevista cedida a Irênio de Araújo Faro. **Revista Voo**, Rio de Janeiro, Ano I. n. 3. 1966.

³⁰³ Trova popular dos aracajuanos da década de 1940. Na ortografia como as palavras foram escritas, é possível perceber a feição de um Brasil novecentista e uma cultura nordestina dos homens do litoral. MONTEIRO, Exupero. ABC Poético. **Revista de Aracaju**, Aracaju: Prefeitura Municipal de Aracaju, Ano III. n. 2. 1949.

Figura 17 – Baleeira e náufragos. Provavelmente em praia de Sergipe ou da Bahia, 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 47.³⁰⁴

Esta fotografia aérea permite várias possibilidades analíticas. Primeiro lugar, difícil identificar se a praia fotografada era sergipana ou baiana. Segundo, as pessoas em volta da baleeira seriam realmente náufragos ou litorâneos curiosos com o que apareceu na praia?

Figura 18 – Vista aérea de região praieira (Sergipe? Bahia?), 1942



Fonte: Acervo de Walter Baptista

Comparando a foto aérea anterior com esta, percebe-se uma sequência e uma preocupação do piloto em inclinar a aeronave para oportunizar um bom ângulo para realizar o registro fotográfico. Sergipe/Bahia (?), agosto de 1942.

³⁰⁴ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 47.

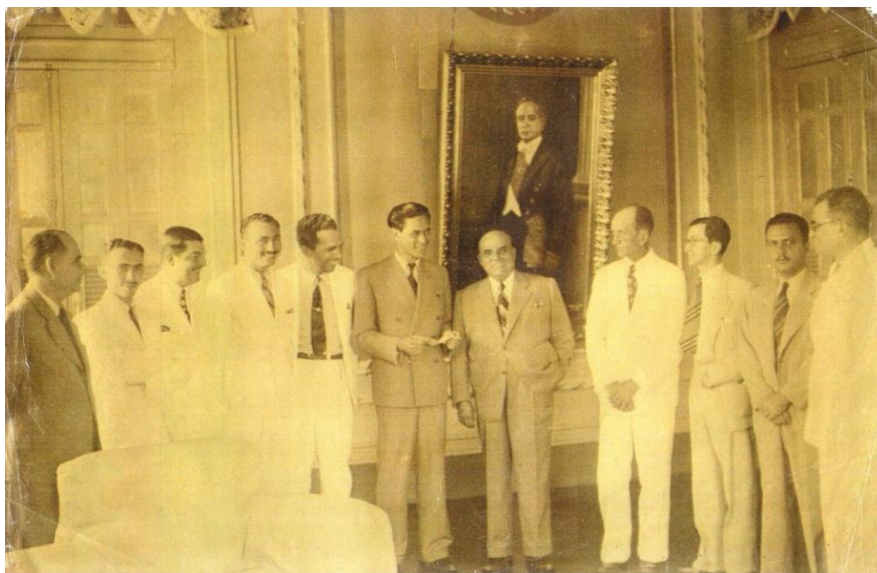
Figura 19 – Ministro Salgado Filho na sede do Aeroclube de Sergipe. 1942



Fonte: Acervo particular de Walter Batista

A frota de aviões e os pilotos do Aeroclube de Sergipe perfilados durante a passagem da comitiva do ministro da Aeronáutica Salgado Filho ao Campo do Anipum, na cidade de Aracaju. Ao centro da foto, com terno branco, o piloto Walter Batista, tendo ao seu lado, de chapéu e terno cinza, o referido ministro. No canto esquerdo, também de terno branco, está o interventor Augusto Maynard Gomes. A aviação civil prestou importantes serviços no tempo dos torpedeamentos navais.

Figura 20 – O interventor e os pilotos do Aeroclube de Sergipe



Fonte: Acervo particular da família de Walter Baptista

Os pilotos sergipanos foram homenageados no Palácio Olímpio Campos, ao centro Walter Batista (presidente do Aeroclube de Sergipe) recebe os cumprimentos do interventor federal Augusto Maynard Gomes. Durval Maynard, José Rocha Novais, José Figueiredo Monte, Walfrido Rezende, Lindolfo Calazans, Irênio Azevedo, Walter Rezende e Evandro Freire também prestaram serviços relevantes no tempo da guerra naval.

Durante muito tempo, a memória oficial da guerra submarina na costa de Sergipe esteve estreitamente vinculada à experiência dos pilotos Aeroclube de Sergipe, tendo na pessoa do seu presidente, o aviador Walter Baptista, o principal porta-voz dessas histórias dramáticas. Graças aos aviões e homens destemidos, eles conseguiram localizar os naufragos, pousar em áreas litorâneas remotas e de difícil acesso. Além disso, eles criaram um importante acervo fotográfico dos naufragos, dos salvados boiando no oceano e outros já dispersos nas praias locais. Estes dificultavam a aterrissagem dos aviões à beira-mar. Quando necessário, traziam a bordo a vítima em estado mais grave. Para isso acontecer, o copiloto precisava ceder o seu lugar ao naufrago, pernoitar ali e esperar o resgate no outro dia.

Em virtude dessas anormalidades, a entrada do navio a vapor se tornou uma imagem cada vez mais rara de ser notada da Rua da Frente, centro de Aracaju. A “experiência” de guerra naval dialogou com a “expectativa” de dificuldades econômicas sentidas no transporte marítimo, na circulação de mercadorias, nos hábitos alimentares, dentre outros problemas sociais gerados na era da catástrofe. Ambas as categorias de análise foram, portanto, pertinentes ao dimensionar o abasileiramento da Segunda Guerra Mundial. O historiador Reinhart Koselleck assim as definiu:

A experiência é o passado atual, aquele no qual acontecimentos foram incorporados e podem ser lembrados. Na experiência se fundem tanto a elaboração racional quanto as formas inconscientes de comportamento, que não estão mais, ou que não precisam mais estar presentes no conhecimento. Além disso, na experiência de cada um, transmitida por gerações e instituições, sempre está contida e é conservada uma experiência alheia. Neste sentido, também a história é desde sempre concebida como conhecimento de experiências alheias. Algo semelhante se pode dizer da expectativa: também ela é ao mesmo tempo ligada à pessoa e ao interpessoal, também a expectativa se realiza no hoje, é futuro do presente, voltado para o ainda-não, para o não experimentado, para o que apenas pode ser previsto. Esperança e medo, desejo e vontade, a inquietude, mas também a análise racional, a visão receptiva ou a curiosidade fazem parte da expectativa e a constituem.³⁰⁵

O ataque do submarino alemão sempre gerava uma maré de salvados. E a cada onda de salvados arremessada na praia, as histórias das agressões navais se renovavam para civis e militares. Vale assinalar que o povo sergipano nunca teve ao seu dispor tantos malafogados como no tempo da Segunda Guerra Mundial. Por isso, esta palavra também passou a ser usada com o sentido de “salvado de guerra”. Antes dos torpedeamentos navais, os malafogados faziam alusão aos “objetos alijados” dos navios encalhados no estuário do Rio Sergipe. Em

³⁰⁵ KOSELLECK, Reinhart. Espaço de experiência e horizonte de expectativa: das categorias históricas. **Futuro passado:** contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto/Editora PUC-Rio, 2006, p. 309-310.

suma, a palavra malafogado é originária da gente ribeirinha do Vale do Cotinguiba: aracajuanos e barra-coqueirenses.

Manejados por pescadores, barqueiros, saveiristas e comerciantes, os objetos malafogados chegavam às pontes fluviais de Aracaju, e logo se dispersavam pelo comércio urbano. Em virtude desta singularidade, o malafogado também pode ser considerado uma prática social de beira de rio ou de mar, oriundo de uma linguagem coloquial e sincronizado à sabedoria náutica dos pequenos navegadores. Com o passar do tempo, assumiu novas formas e sentidos³⁰⁶, que poderiam ter desaparecido no esquecimento se não fosse o desenvolvimento de uma abordagem histórica pautada nas lembranças dos mais velhos e suas memórias da Rua da Frente, ou melhor, das pontes fluviais de Aracaju.

O conceito de memória desenvolvido por Margarida de Souza Neves ajudou a analisar as informações emanadas das entrevistas com os velhos sergipanos e baianos. Conceito abrangente e polifônico, mas sincronizado com a dimensão social dos acontecimentos militares. Conforme a sua acepção:

O conceito de memória é crucial porque na memória se cruzam passado, presente e futuro; temporalidades e espacialidades; monumentalização e documentação; dimensões materiais e simbólicas; identidades e projetos. É crucial porque na memória se entrecruzam a lembrança e o esquecimento; o pessoal e o coletivo; o indivíduo e a sociedade, o público e o privado; o sagrado e o profano. Crucial porque na memória se entrelaçam registro e invenção; fidelidade e mobilidade; dado e construção; história e ficção; revelação e ocultação.³⁰⁷

A documentação produzida pelo Estado Novo ocultava muitas informações. Daí a importância em desenvolver uma pesquisa histórica amparada em testemunhos vivos e na reconstituição de comportamentos e sensibilidades de uma época. Justamente porque a história que se apoia unicamente em documentos oficiais, não pode dar conta das paixões individuais que se escondem através dos episódios. As fontes orais tiveram um papel fundamental na análise das histórias praianas da Segunda Guerra Mundial. A memória parte do presente, de um presente ávido pelo passado, “cuja percepção é a apropriação veemente do

³⁰⁶ À luz da memória social, o conceito de malafogados é tão fugidio. Urge, então, distinguir os objetos flutuantes em três categorias: 1 - “mercadorias alijadas”; 2 - “salvados de guerra”; e 3 - “malafogados.” Na primeira categoria, os objetos vinham dos navios encalhados, quando a tripulação se via forçada a alijar a carga ao mar, visando assim, aliviar o peso e desprender o casco naval do banco de areia. Já a segunda, também emergia de uma situação dramática, os salvados de guerra seriam tudo aquilo que se desprende dos navios torpedeados e foram arrastados pelas correntes marítimas até as praias locais. E a terceira, os malafogados poderiam ser tanto as cargas alijadas quanto os salvados que foram apropriados socialmente, carregando em si a identidade cultural dos sergipanos do litoral.

³⁰⁷ NEVES, Margarida de Souza. História e Memória. Os jogos da memória. In: MATTOS, Ilmar Rohloff (org.). **Ler e escrever para contar:** documentação, historiografia e formação do historiador. Rio de Janeiro: Access, 1998, p. 218.

que nós sabemos que não nos pertence mais. A fonte oral sugere mais que afirma, caminha em curvas e desvios obrigando a uma interpretação sutil e rigorosa”³⁰⁸.

Outro aspecto imprescindível para o avanço desta pesquisa foi analisar os torpedeamentos navais através do olhar da Geografia Costeira com o intuito de perceber como o “universo da Batalha do Atlântico” reverberou nas suas populações litorâneas. Para tanto, seguiu-se a dinâmica de movimentação das correntes marítimas favoráveis à costa e às interferências das águas estuarinas, pois ambas confluíram para que os restos³⁰⁹ das operações militares chegassem às praias, ilhas, baías, rios e manguezais.

A “realidade” da guerra nua e crua despejou-se sobre a esfera pública, sem qualquer possibilidade de maniqueísmo dos fatos por parte governo varguista ou de sigilo das informações militares, em nome da segurança nacional, pelas Forças Armadas. Contudo, todo evento investigado e representado historicamente, ainda sob a perspectiva de Reinhart Koselleck, nutre-se da ficção do factual, mas a realidade propriamente dita já não pode mais ser apreendida. Com isso não quer que o evento histórico seja estabelecido sem cuidado ou de maneira arbitrária, uma vez que o controle das fontes assegura a exclusão daquilo que não deve ser dito. Pode-se considerar que o historiador, de um ponto de vista negativo, está sujeitado pelos testemunhos da realidade passada. Por outro lado, de um modo positivo, quando interpreta um evento a partir das fontes, ele se aproxima daquele narrador literário que se submete à ficção contida nos fatos para tornar mais verossímil a sua narrativa.³¹⁰

4.2 RASTROS, RESTOS E AURA DOS *U-BOATS*

Numa narrativa trágica pautada na cultura material³¹¹, por exemplo, os restos dos naufrágios e os rastros dos *U-boats* não teriam nenhum valor em si, mas só se ativassem a memória dos mais velhos para o acontecimento militar que os gerou. E também caso eles revelassem algo útil para esta investigação científica. O termo rastro, ambigualmente, apontava

³⁰⁸ BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: T. A. Queiroz/EDUSP, 1987, p. 20.

³⁰⁹ Os restos da Guerra do Atlântico ainda existem, e estão por aí, encobertos na região costeira do país. 1 – Nas profundezas do oceano descansam as carcaças de aviões alvejados, navios torpedeados e submarinos bombardeados; 2 – As areias praianas de Sergipe guardam as ossadas dos naufragos mortos, sepultados em covas isoladas ou coletivas, como demonstraram as fotografias de época; 3 – Alguns sergipanos ainda detêm os objetos malafogados dentro de suas casas, mas para a maioria deles, restaram apenas as lembranças das coisas. 4 - Somente o cemitério dos naufragos está acessível, como uma espécie de guardião da memória das vítimas de guerra. Coisas, monumentos e pessoas servem de ligação histórica com os torpedeamentos navais.

³¹⁰ KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto/ Editora PUC-Rio, 2006, p. 141.

³¹¹ Para se aprofundar nesta perspectiva material ler ROSA, Roberta da Silva. **Sergipe no Contexto da Segunda Guerra Mundial (1942): uma abordagem da Arqueologia de ambientes aquáticos**. 2015. Dissertação (Mestrado em Arqueologia)- Universidade Federal de Sergipe (UFS), Laranjeiras, 2015.

para uma presença (destroços navais, cadáveres dos naufragos e vítimas desesperadas) e também para uma ausência (o submarino agressor, navio torpedeado ou guerra naval como um todo). Na acepção teórica de Walter Benjamin, o rastro é a aparição de uma proximidade, por mais longínquo que esteja aquilo que o deixou. A aura é, por sua vez, a aparição de algo longínquo, por mais próximo que esteja aquilo que a evoca. No rastro, apoderamo-nos da coisa; na aura, ela se apodera de nós.³¹²

A Guerra do Atlântico também se exprimiu de diferentes maneiras, também nos, através e pelos objetos salvados. Vale assinalar que até mesmo o cadáver do naufrago pode ser considerado um objeto material à luz das ciências sociais. Jean-Marie Pesez esclareceu, então, a importância de uma pesquisa histórica pautada na cultura material. Conforme o seu olhar,

A cultura material tem uma relação evidente com as injunções materiais que pesam sobre a vida do homem e às quais o homem opõe uma resposta que é precisamente a cultura. No entanto, não é todo o conteúdo da resposta que se acha envolvido pela cultura material. A materialidade supõe que, no momento em que a cultura exprime de maneira abstrata, a cultura material não está mais em questão. Isso designa não apenas o domínio das representações mentais, do direito, do pensamento religioso e filosófico, da língua e das artes, mas também as estruturas socioeconômicas, as relações sociais e as relações de produção, em suma a relação entre os homens. A cultura material faz parte das infraestruturas, mas não as recobre; ela só se exprime no concreto, e nos e pelos objetos. Em suma, a relação entre o homem e os objetos (sendo, aliás, o próprio homem, em seu corpo físico, um objeto material), pois o homem não pode estar ausente quando se trata de cultura.³¹³

Além de ampliar o sentido de objeto material, o historiador também precisa perceber as singularidades do ato de se guerrear no mar. Os salvados surgiram em consequência de um acontecimento dramático em águas abertas, que, por sua vez, agiu como um elemento detonador na praia. Assim, a chegada do objeto flutuante se tornava um micro-acontecimento social. Em virtude disso, para que a “aura da guerra submarina” prosseguisse em terra-firme, entre as populações litorâneas de Sergipe e da Bahia, foi preciso que elas ouvissem as histórias dramáticas dos naufragos ou que encontrassem algum elemento material que as permitissem “imaginar”, “associar” ou “decifrar” os símbolos envoltos d’água.

Pensar a realidade aquática enquanto campo de batalha não era algo novo na história do Brasil, pois marinhas estrangeiras (Portugal, Inglaterra, França, Espanha e Holanda), tanto na época colonial quanto a imperial, já empreenderam investidas militares ousadas sobre a costa nordestina, especialmente sobre a cidade de Salvador e a cidade de São Cristóvão. Por conseguinte, o mar jamais deve ser visto como se fosse o fim, pelo contrário, era “o elemento

³¹² BENJAMIM, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora UFMG. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006, p. 490.

³¹³ PESEZ, Jean-Marie. História da cultura material. In: LE GOFF, Jacques. *A História nova*. São Paulo: Martins Fontes, 1990, p. 180-181

transitório”, “meio para se atingir algo” ou até “o despertar social para a guerra”. Atento à estratégia metodológica maritimista³¹⁴ e ao simbolismo do espaço líquido, o historiador social preencherá lacunas historiográficas e ampliará o seu campo de visão porque

reconhecerá na água, na substância da água, um tipo de intimidade, intimidade bem diferente das que as ‘profundezas’ do fogo ou da pedra sugerem. Deverá reconhecer que a imaginação material da água é um tipo particular de imaginação. Fortalecido com esse conhecido de uma profundidade num elemento material, o observador compreenderá enfim que a água é também um tipo de destino, não mais apenas o vão destino das imagens fugazes, o vão destino de um sonho que não se acaba, mas um destino essencial que metamorfoseia incessantemente a substância do ser.³¹⁵

A água enquanto senhora da linguagem fluida, da linguagem sem brusquidão, da linguagem contínua, continuada, da linguagem que abranda o ritmo, que proporciona uma matéria uniforme a ritmos diferentes³¹⁶. Águas subjetivas à parte, diante de um inimigo invisível, que só deixou rastros navais e memoriais, natural que os brasileiros da época não tivessem certeza de nada. Talvez por isso, ainda existam mistérios em torno dos malafogados. Estes projetavam de um lado, indicações dos sinistros, e, de outro, o interior do mundo social dos sergipanos.

Evidentemente, embora os torpedeamentos navais fosse um fenômeno universal em 1942, a compreensão destes acontecimentos militares não se verificou com a mesma dinâmica social em todas as regiões do planeta. Cada teatro marítimo (do Atlântico, do Mediterrâneo, do Pacífico e do Índico) teve características de barbárie comuns, mas também, singulares. Entender a história dos malafogados foi uma estratégia metodológica para se compreender a Guerra do Atlântico na ótica dos brasileiros.

Enquanto evidências materiais, os malafogados ajudaram na compreensão social da Segunda Guerra Mundial. Num contexto amplo, cada navio torpedeado pelos submarinos alemães ou italianos na costa do Brasil não pode ser lido como um evento isolado em um mar distante. Urge atentar, com base nas informações emanadas da memória coletiva, para os seus desdobramentos no interior da sociedade brasileira. E num contexto mais amplo ainda, o navio torpedeado estava integrado às operações militares da Guerra do Atlântico cujas extremidades faziam fronteiras a outras batalhas navais (Pacífico e Mar Mediterrâneo) e terrestres (Europa e Norte da África), juntas se conectavam ao confronto de escala global.

³¹⁴ Maritimista: diz-se estratégia metodológica em que se apoia basicamente em atividades, forças e operações marítimas. O Brasil dos anos de 1940 era dependente do transporte marítimo e as atividades econômicas de várias localidades giravam em torno do ir e vir dos navios. Fazer uso do olhar maritimista também significou perceber como os brasileiros desenvolveram uma cultura atlântica desde os tempos mais remotos.

³¹⁵ BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 6.

³¹⁶ BACHELARD, Gaston. **A água e os sonhos**. São Paulo: Martins Fontes, 1997, p. 191.

Outras conexões reveladoras dizem respeito ao conhecimento dos espiões alemães sobre a aproximação do Brasil com os Estados Unidos, especificamente dos trâmites secretos nos acordos bilaterais. Amparados pela política de boa vizinhança, geólogos norte-americanos encontraram no subsolo brasileiro uma variedade de minérios³¹⁷, considerados essenciais para indústria bélica dos Aliados: ferro, quartzo, titânio, zircônio, dentre outros, e, para os países do Eixo, era vital cortar essa linha de suprimentos. Ao relatar as origens da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942, e o início da extração de ferro em Itabira/MG, Emília de Caux recordou:

A Vale [do Rio Doce] começou, primeiro, a tirar o minério do rolamento. Do Cauê para baixo, a carga vinha no cavalo. Depois, transportava no caminhão até Drummond. De lá, é que ia para Vitória e, depois, para os Estados Unidos. No primeiro carregamento, o navio foi torpedeado pelos alemães. Então, o primeiro minério de Itabira está no mar.³¹⁸

A presença dos *U-boats* na costa do Brasil, de certa forma, demonstrava que a Alemanha nazista estava atenta ao comércio exterior do país e às alianças militares de Getúlio Vargas, pois o Brasil, inúmeras vezes, feriu o princípio de neutralidade. No Mapa Mundi da Segunda Guerra Mundial, elaborado pelo historiador francês Georges Duby, foi possível perceber que dos portos brasileiros zarpavam navios mercantes carregados de víveres

³¹⁷ ZIRCÔNIO – Várias e importantes são as aplicações deste metal na indústria bélica. Emprega-se na fabricação de fulminantes para explosivos, de pó para lanternas elétricas e em tubos de vácuo. As ligas de zircônio com ferro e silício são empregadas para reduzir os efeitos prejudiciais que ocorrem na fabricação do ferro fundido, por causa do oxigênio, do nitrogênio, do fósforo e do enxofre. O Brasil é uma das maiores fontes de zircônio do mundo. TITÂNIO – O minério de titânio tem muitos usos relacionados com a guerra. Ilmenita, o mais comum dos minérios do titânio, é extraído da areia do mar, e o rútilo, outra fonte do mesmo minério, é encontrado em jazidas. O titânio é usado, sobretudo na forma de ferrotitânio, para ligar com o aço. Em ligas de bronze-aluminado, de titânio e cobre e de titânio e carbono, é utilizado nas máquinas de cortar. Na forma de óxido, serve para colorir cerâmica. Os Estados Unidos produzem minério de titânio, mas as praias do Espírito Santo, no Brasil, produzem maior quantidade. MANGANÊS – Metal importantíssimo para a fabricação de armas. Na produção do aço o manganês é usado de duas maneiras: adicionando o minério de baixo teor ao ferro gusa, nos altos fornos, e em forma de ferro-manganês, que é a mais útil. Serve para eliminar e neutralizar as impurezas do ferro e para produzir aço destinado ao trabalho em máquinas e a ser convertido em lâminas para outros propósitos. No continente americano, as principais fontes de manganês são o Brasil e Cuba, de grande valia para a vasta indústria de armamentos das Nações Unidas. CRÔMIO – Este é um dos metais mais raros. Ocorre somente em cinco por cento da crosta da terra que não tiver elementos comuns, isto é, cobre, sódio, silício e cálcio. Com a liga de crômio se produz o aço de várias qualidades, de grande utilidade bélica na fabricação de chapas para blindagem, de máquinas cortantes de alta velocidade, de peças para máquinas e para veículos. O sulfato de crômio é essencial para o curtume de certas peles, e o bicromato de sódio é usado como colorante de uniformes militares. O Brasil é, presentemente, o segundo país produtor. QUARTZO – Este é um dos minerais mais abundantes do mundo, mas o Brasil é a única fonte comercial de quartzo de alta qualidade. O quartzo tem a propriedade de gerar, sob forte tensão, um potencial elétrico e por isso é utilizado para transmissores e receptores radiotelefônicos, para televisão e telefonia sem fio. Os cristais de quartzo, usados nas comunicações aéreas e nos visores de bombardeio são de efeito incomparável. O quartzo brasileiro tem desempenhado um papel integrante no sucesso dos bombardeios de precisão contra objetivos na Europa. Em Guarda – Para a defesa das Américas. Ano 3. N^o 1. 1944, p. 32-33.

³¹⁸ CAUX, Emília de. Entrevista sobre as origens da Vale. In: MAYRINK, Geraldo. **História da Vale**, São Paulo: Museu da Pessoa / Companhia Vale do Rio Doce, 2002,

diversos, considerados imprescindíveis para a indústria bélica dos aliados.³¹⁹ Por esta razão, é compreensível que os *U-boats* viessem com a missão de obstruí-la. Uma “ação militar do Eixo” geraria também uma “reação aliada”, pois os Estados Unidos seriam obrigados pelas novas circunstâncias a aumentar a contingência de armas e homens na América do Sul e, assim, patrulhar a extensa da costa do Brasil.

A ação do *U-507* se tornou “extraordinária” para o Brasil porque envolveu localidades costeiras do Nordeste, marcou a posição do país na guerra e evidenciou operações militares de relevância internacional. Por ser um evento incomum, como já foi dito, os naufrágios se transformaram em um acontecimento-monstro, que por sua vez, gerou sucessivos desdobramentos dentro da sociedade brasileira e esta também precisou criar as suas respostas para a ameaça exterior. Até mesmo fora do mar, a simples aparição de um objeto salvado nas praias sergipanas, e baianas, também pode ser lida sob o olhar microhistórico como algo “extraordinário”, porque estava revestido pela atmosfera aurática da guerra naval.

Com os torpedeamentos verificados em quaisquer pontos do Atlântico Sul, chega, constantemente, às nossas praias, entre destroços das naves afundadas, apreciável quantidade de artefato de borracha, matéria esta de importância tão grande para as necessidades de guerra tanto os próprios armamentos de defesa. Nós mesmos, aqui, nas costas de Sergipe, temos encontrado pneus, bombas, câmaras de ar e até botes de borracha, consoante às informações de pescadores que habitam a praia de Pirambu a Arambepe.³²⁰

As aparições de salvados de guerra nas praias de Pirambu ampliaram o olhar desta pesquisa. Normalmente, a historiografia local se volta mais para as barras de Estância e São Cristóvão. Contudo, as fontes documentais apontavam toda a orla estadual. Ao ser perguntado se apareceu algo no litoral-norte de Sergipe, Zé Peixe recordou, “deu uma mina e a mina era alemã. Deu uma mina alemã em Pirambu. Aquela bolsa de ferro com os picos de chumbo. Eu ainda tinha um pico de chumbo”. E o que senhor fez com eles? Respondeu: “teve uma empregada que arrumando tudo, vendeu o chumbo que poderia ter até hoje (...) Aí veio o aviador americano para desmontar a mina alemã”. Onde ele foi desmontada? “Aí na Capitania. A mina ficava na água, mas a mina deu em Pirambu, na praia, na costa. O navio passava para bater e bater explodir, aí o navio ia a pique”.³²¹

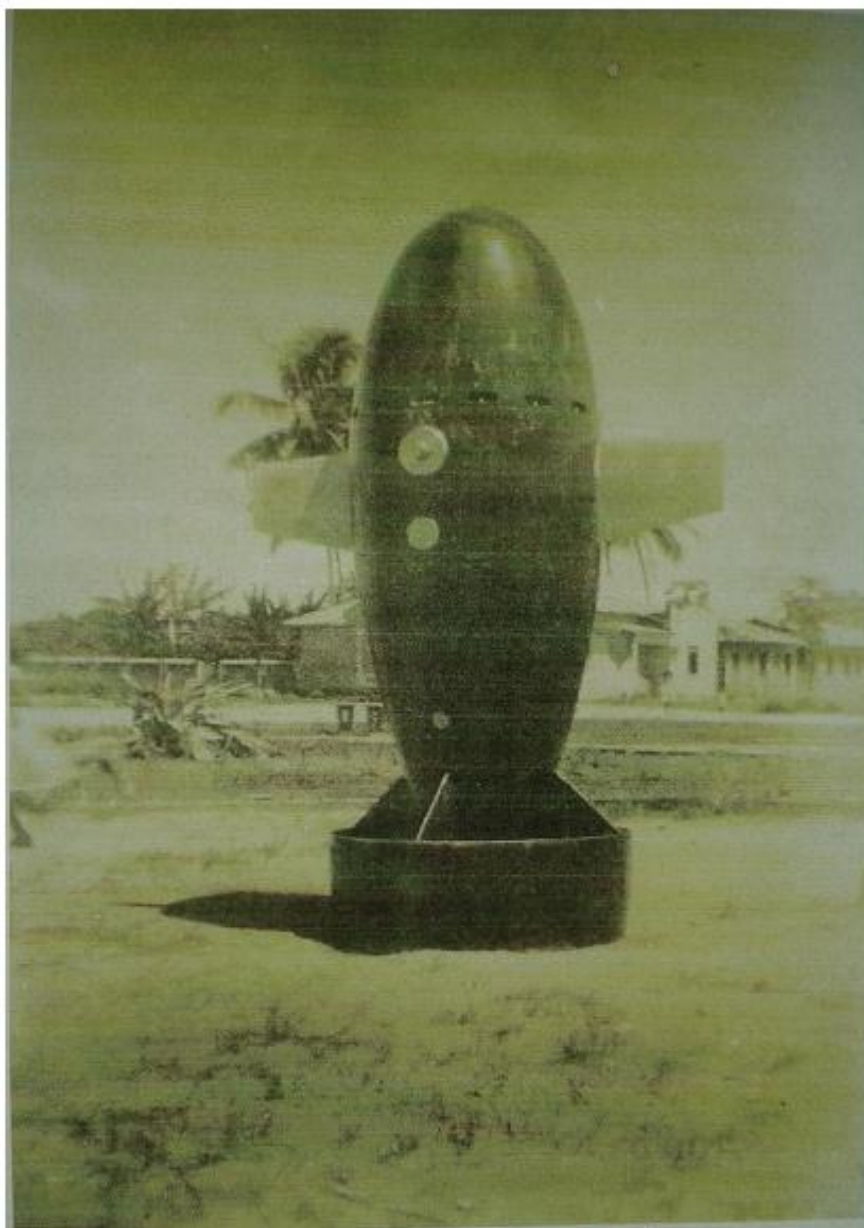
Pelo exposto, a costa de Sergipe também teve áreas minadas. Então, para desmontá-las, as unidades da marinha trouxeram as paravanas, conforme os registros documentais a seguir:

³¹⁹ DUBY, Georges. **Atlas historique**. Paris: Larousse, 1987, p. 94-95.

³²⁰ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 30 de setembro de 1943.

³²¹ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

Figura 21 – Artefato militar. Praia do Saco, em Estância, SE, anos de 1940.³²²

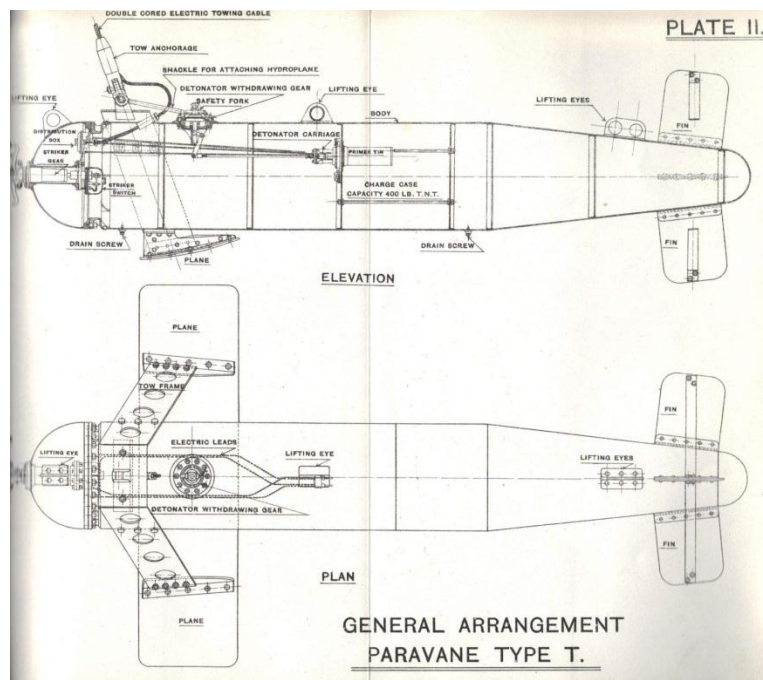


Fonte: Acervo de Dionísio de Almeida Neto

Paravana - Objeto em formato hidrodinâmico, tipo flutuador. Rebocado por navio de patrulha e integrado ao sistema de varredura de minas. Sustentada ao longe por um cabo, a sua função era detectar as áreas minadas no oceano. Quando localizada a mina, um arranjo cortava o cabo de aço que a prendia ao solo marinho. Livres dos cabos, a força do empuxo trazia a mina à flor d'água. Avistada pela tripulação, logo era detonada a tiro de canhão. E assim, o navio "limpava" uma área marítima ou abria um canal de acesso, onde as embarcações poderiam trafegar sem o perigo de se chocarem com elas.

³²² Paravana na praia do Saco, município de Estância, no tempo da guerra submarina. Acervo do Prof. Me. Dionísio de Almeida Neto.

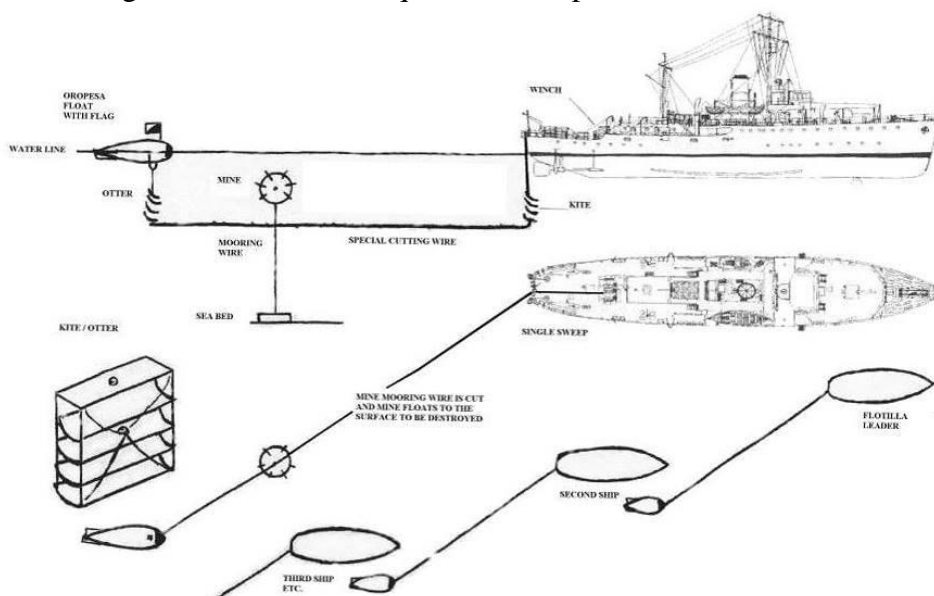
Figura 22 – Desenhos de uma paravana. Anos 1910



Fonte: BRASIL, DPHDM, [ca 1910].³²³

Desenho de uma paravana inglesa encontrada no manual de guerra antissubmarino da Primeira Guerra Mundial.

Figura 23 - Desenho esquemático da paravana. Anos 1910.



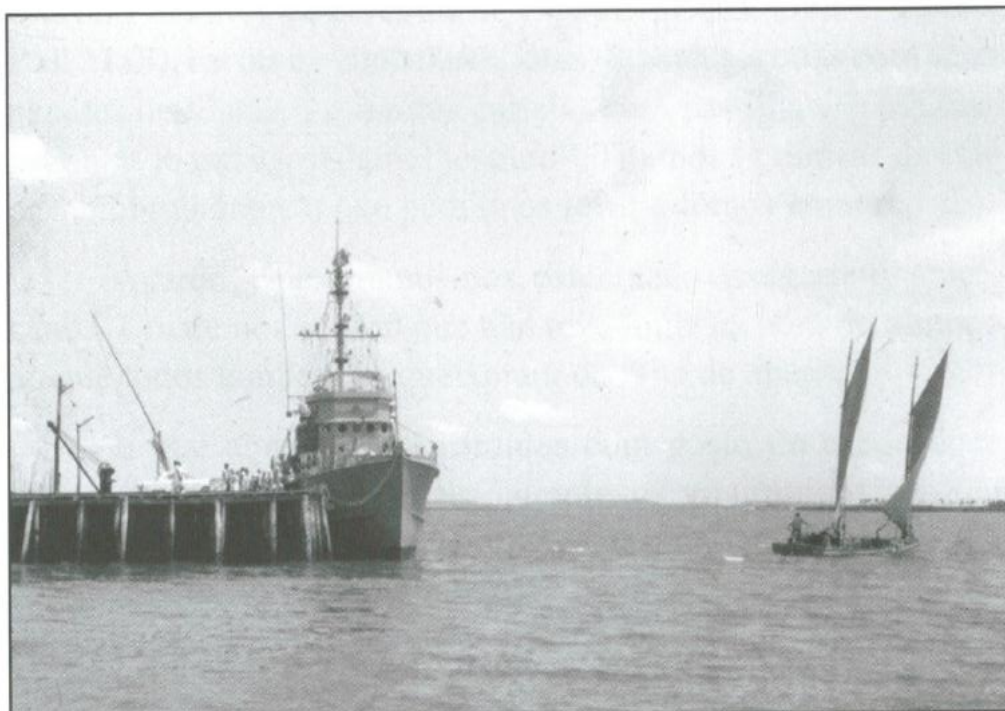
Fonte: BRASIL, DPHDM, [ca 1910].³²⁴

Desenho esquemático, onde é possível perceber como os navios varredores se utilizavam da paravana [ca 1910]

³²³ BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). **Desenhos de uma paravana Anos 1910**, [ca 1910].

³²⁴ BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). **Desenhos de uma paravana Anos 1910**, [ca 1910].

Figura 24 – Vaso de guerra e saveiro. Aracaju, SE, anos 1940



Fonte: MELINS, 2007, p. 303.³²⁵

Navio de patrulha da Marinha brasileira atracado na ponte de Aracaju. Ao seu lado, também no estuário do Rio Sergipe, movimentava-se um saveiro de duas velas, embarcação bastante comum nesta região costeira do Brasil.

³²⁵ MELINS, Murillo. **Aracaju romântica que vi e vivi**. Aracaju: UNIT. 2007, p. 303.

Alguns trechos costeiros do Brasil foram transformados em áreas minadas como estratégia de defesa antissubmarino. No entanto, algumas minas marítimas se desprenderam. Um flutuavam ao sabor das ondas e outras deram às praias nordestinas. Como já foi mencionado na fala de Zé Peixe, havia a desconfiança que as minas fossem “soltas” pelos submarinos alemães com o objetivo de gerar colisões e afetar a navegação de cabotagem. Contudo, a orientação geral emitida do Comando Naval do Centro foi a seguinte: “todas as minas avistadas, deveriam ser neutralizadas ou canhoneadas pelos navios”³²⁶.

Os navios de guerra circulavam com o intuito de localizar as minas e destruí-las. Um artefato bélico apareceu na praia da Barra de Estância, em Sergipe, alarmando os moradores do Povoado Saco, que pensavam se tratar de uma bomba aerodinâmica. O registro fotográfico dela permitiu desvendar o que era o artefato e qual a sua função. Graças às investigações dos historiadores da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), foi possível descobrir que a imagem se tratava, na verdade, de uma “paravana”, ou seja, um artefato hidrodinâmico, tipo flutuador e rebocado por navios, que faz parte de um sistema de varredura de minas navais. Este sistema foi aplicado em diferentes pontos da costa do Brasil no tempo da Guerra do Atlântico.

A atmosfera aurática da guerra naval pode ser percebida, de um lado, pelas experiências rememoradas pelos civis e militares. E, por outro, através dos registros fotográficos da época aqui analisados dentro da perspectiva “cultural visual”. Desta maneira, o historiador se depara com aquilo que Carlo Ginzburg denominou de “ciência do vivido”. O olhar binário da microhistória ajudou a decifrar imagens dos salvados, memórias dramáticas e histórias de guerra dentro do território nacional. A este respeito, Ginzburg esclarece que:

Por um lado, movendo-se numa escala reduzida, permite em muitos casos uma reconstituição do vivido impensável noutros tipos de historiografia. Por outro lado, propõe-se indagar as estruturas invisíveis dentro das quais aquele vivido se articula. [...] Por isso propomos definir a micro-história, e a história em geral, ciência do vivido: uma definição que procura compreender as razões tanto dos adeptos como dos adversários da integração da história nas ciências sociais – e assim irá desagradar a ambos.³²⁷

O olhar binário permitiu a “reconstituição do vivido” por meio das memórias coletivas e da constatação de uma “presença ausente”: o submarino agressor. Para as Forças Armadas do Brasil, os salvados de guerra ajudavam a compreender a dimensão bélica das operações navais. De certo, eles deveriam ser periciados pelas autoridades competentes do lugar, neste

³²⁶ BRASIL. Ministério da Marinha. **Circular n. 6**, de 26 de julho de 1943. Comando Naval do Centro. Rio de Janeiro, RJ. p. 374

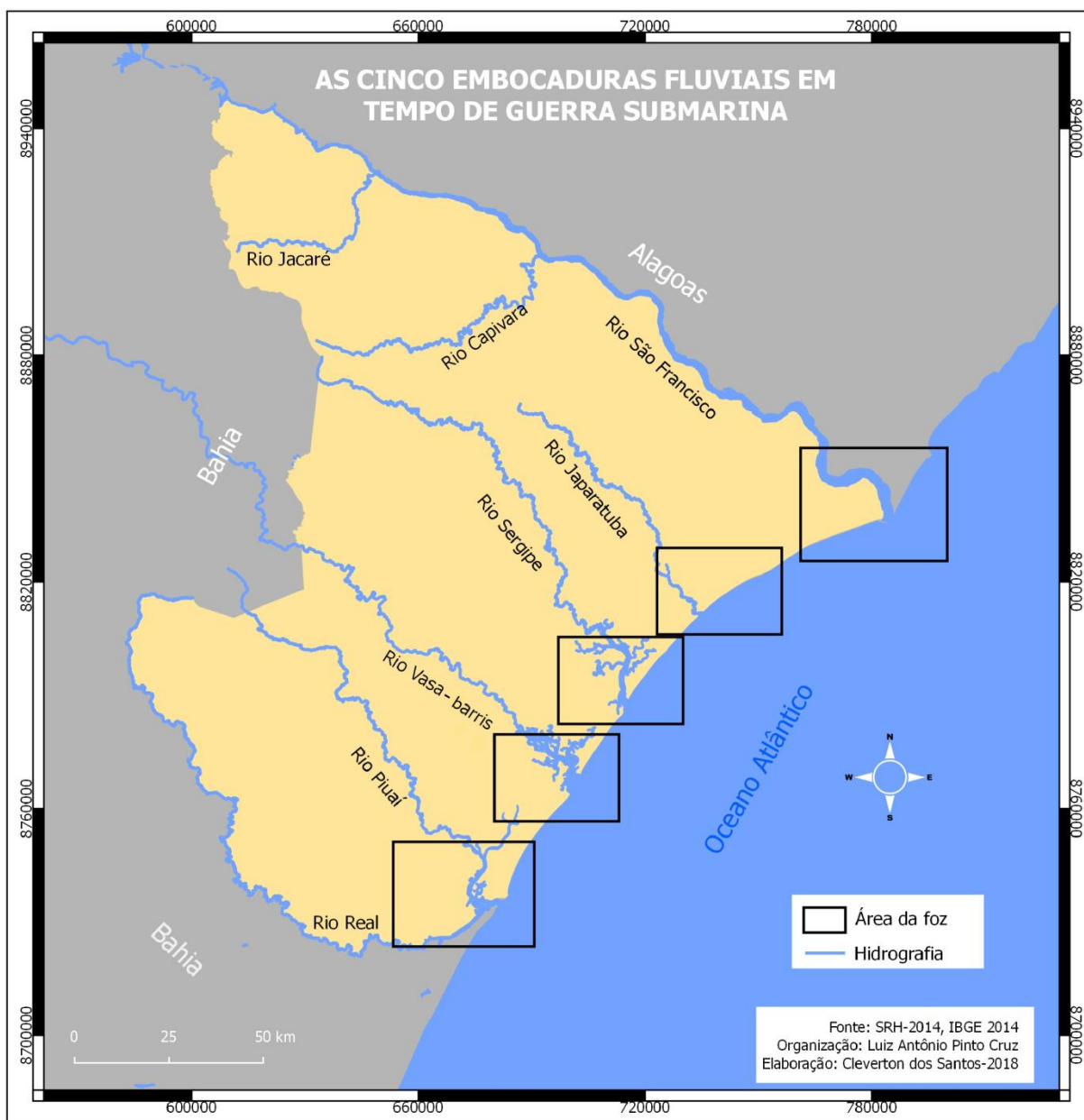
³²⁷ GINZBURG, Carlo. **A micro-história e outros ensaios**. Lisboa, Difel, 1991, p. 177-178.

caso específico, pelos representantes das Capitânicas dos Portos a fim de esclarecer os pormenores do sinistro. Além disso, os restos materiais também os colocariam no rastro dos inimigos invisíveis, indicando assim, a trajetória do submarino, a missão militar a ser desenvolvida e as áreas em que deveriam atuar a contraofensiva aeronaval dos aliados.

Não se pode perder de vista outras bordas do litoral sergipano. O mundo dos salvados de guerra não foi uma exclusividade do extremo sul do estado. Tanto o centro quanto o norte também registraram a chegada de destroços navais, de sobreviventes e de mortos. Depoimentos dos naufragos apontaram para o registro de acontecimentos militares em outros trechos do litoral de Sergipe e de Alagoas.

A topografia da costa sergipana, recortada por cinco estuários, não proporcionava muita proteção natural contra os submarinos inimigos. Vigiar a foz dos rios sergipanos se constituiu em uma verdadeira paranoia para as autoridades no tempo da guerra. Os quadrados no mapa apontam para os estuários com o objetivo de destacar as áreas litorâneas de maior tensão.

Mapa 8 - As embocaduras fluviais de Sergipe e a guerra submarina³²⁸



Fonte: SRH, 2014; IBGE, 2014

³²⁸ Nas embocaduras de Sergipe foram montados “pontos de observação e vigilância.” Alguns acampamentos militares nas praias tinham homens armados e canhões instalados por entre as dunas.

O Coronel Augusto Maynard Gomes, então interventor federal, designou a formação imediata de diligência do Exército para se dirigir ao extremo sul de Sergipe, região fronteira com a Bahia. Esta diligência oficial, comandada pelo aspirante Clóvis Camelyer, teve como missão militar: vistoriar povoados das bordas do Rio Real e Rio Piauí, a fim de coletar informações com os nativos sobre a tragédia naval; nomear responsáveis locais para informar as novidades ao Exército; conscientizar dos riscos de se pescar no mar; e por fim, recolher os objetos salvados, especialmente o material bélico.

A bordo de um pequeno barco, o aspirante Camelyer e seus homens zarparam do Porto de Areia em Estância e seguiram por uma rede emaranhada de rios. Em diferentes bordas se localizavam pequenos povoados, onde os ribeirinhos já sabiam das histórias dos torpedeamentos navais. A passagem de submarinos inimigos espalhou uma infinidade de destroços. Para os nativos, o ato de pescá-los no mar ou catá-los na areia praiana representava, na verdade, um alento ou uma maneira de comercializar a coisa pescada.

A movimentação das canoas, a agitação no porto fluvial e até a fisionomia dos pescadores expressavam um misto de animação e preocupação com a presença do Exército. Ao se deparar com lugares, objetos e histórias, o aspirante Camelyer percebeu os desdobramentos sociais do acontecimento militar. Essas coisas alimentaram o conhecimento popular, apesar de suas limitações. A guerra dos *U-boats* ganhou, então, projeções sergipanas em cada povoado. O relatório de Clóvis Camelyer lançou pistas investigativas e ajudou a conceder uma visibilidade às áreas marginais de Sergipe e da Bahia. Conforme as suas impressões sobre as comunidades de destino:

- a) CRASTO – Desloquei-me às 13 horas do dia 18 do corrente com um cabo e dois praças para Crasto na cidade de Estância onde estabeleci numa casa do Estado, então desocupada, um depósito para o material recolhido. Procedida a busca na localidade foram encontrados pranchões de escotilhas, flutuadores de balsa, salva vidas e caixotes vazios. Deixei dois soldados de destacamento local guardando o material e com a missão de examinarem as canoas que chegassem.
- b) TERRA CAÍDA – Na manhã de 19 segui de lancha para Terra Caída, onde quase nada foi encontrado; ficando o senhor Durval (proprietário de uma fábrica de coco) responsável pelo que fosse encontrado até ser entregue às autoridades competentes.
- c) PONTAL – Nesta localidade foi encontrado, após a busca, grande quantidade de destroços, ficando responsável pelos mesmos o Senhor Argemiro Cardoso de Oliveira – Delegado local.
- d) COQUEIRO – Estabeleci depósito ficando responsável pelo mesmo o Senhor Salgado. Aí foram recolhidas injeções, do Instituto de Veterinária, um pacote de estrelas e um pedaço de encerado que se achava em poder de senhor Francisco Arnuf. As tábuas encontradas foram colocadas no depósito.
- e) MANGUE SECO – Ficou encarregado do material (grande quantidade), o senhor Marinho Barbosa. e) SACO – No Saco foram encontrados 2 cantis, 4 capacetes, 2 caixões grandes, uma mala do correio e um barril de óleo. Ficaram respondendo pelo que fosse encontrado o senhor Tito e o subdelegado local.

Regressei ao quartel na manhã de 20, conduzindo carga que já foi relacionada pelo Almojarifado.³²⁹

O vilarejo Crasto, situado às margens do Rio Piauí, no município de Santa Luzia do Itanhi, extremo sul de Sergipe. Quando Clóvis Camelyer chegou lá, de imediato, deparou-se com os destroços navais espalhados na área do atracadouro: pranchões de escotilhas, flutuadores de balsa, salva-vidas e caixotes vazios. Embora alguns nativos insistissem em dizer que foi a maré quem arrastou estas coisas até os domínios do povoado, o referido militar não deixou persuadir-se por este discurso. A circulação de militares representava, na verdade, uma ameaça aos catadores de objetos, que cabreiros omitiram muitas informações.

Com um olhar atento para os detalhes, Clóvis Camelyer percebeu o vaivém suspeito de barcos à vela no leito do rio Piauí, na maioria das vezes, abarrotados de coisas a bordo. À noite, a frota de canoas ficava perfilada, sempre à mercê dos seus proprietários. Então, no relatório-final, o observador foi taxativo: “posso assegurar-vos que, ainda existe grande quantidade de material escondido, assim como a possibilidade de vir a dar na praia uma maior quantidade de material bélico, devido ao arrebetamento dos porões”³³⁰. O antigo trapiche do povoado foi utilizado para guardar o amontoado de salvados. Camelyer ainda sugeriu que o Exército enviasse suas tropas às regiões visitadas, desenvolvendo uma varredura maior: “comunico-vos que a pilhagem continua intensa por parte dos praianos, dificultando o arrecadamento do material”³³¹.

A extensão praiana da área dos salvados era maior do que os militares sergipanos imaginavam. Terra Caída, situada às margens do Rio Cajazeiras e o Rio Piauí, integra o município de Indiaroba. À beira do Rio Real, o Povoado Pontal se localiza em frente às dunas do Mangue Seco. Ainda conforme o parecer de Clóvis Camelyer, a onda de destroços atingiu o povoado Mosqueiro, no município de São Cristóvão. “Recolhemos um cadáver de cor branca, 1,70 de estatura com o anel com a seguinte inscrição ‘Gilza 22-03-42’, um relógio parado em 4 horas e uma cueca com as iniciais VR.”³³²

³²⁹ CAMELYER, Clóvis. **Relatório da missão ao litoral sul de Sergipe**. Quartel do 28° BC, Aracaju, 21, de agosto de 1942.

³³⁰ CAMELYER, Clóvis. **Relatório da missão ao litoral sul de Sergipe**. Quartel do 28° BC, Aracaju 21 de agosto de 1942.

³³¹ CAMELYER, Clóvis. **Relatório da missão ao litoral sul de Sergipe**. Quartel do 28° BC, Aracaju 21 de agosto de 1942.

³³² CAMELYER, Clóvis. **Relatório da missão ao litoral sul de Sergipe**. Quartel do 28° BC, Aracaju 21 de agosto de 1942.

Figura 25 – Náufraga morta, praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

A vítima, de média estatura e vestido florido, tinha o corpo inchado e em avançado estado de putrefação. Fotografia do Instituto de Identificação de Sergipe.

Figura 26 – Outra vítima dos torpedeamentos, praia de Sergipe, agosto de 1942

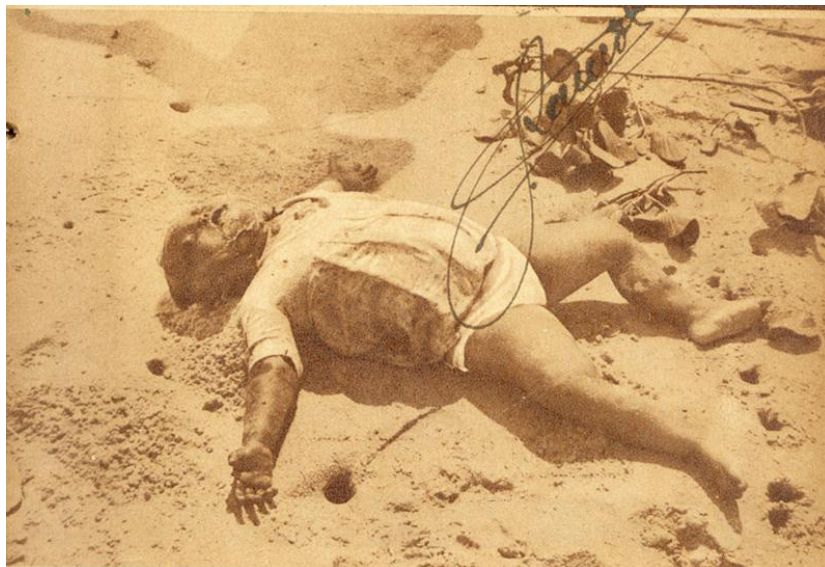


Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 21.³³³

As formas dos braços e das pernas são curvilíneas, a cintura é bem marcada, o quadril e as nádegas salientes, o que leva a pensar que seja o corpo de uma mulher. Somente os sapatos têm uma sola um tanto masculina, mas as mulheres usavam botinas na época, e estes sapatos têm bicos finos. Provavelmente a náufraga estava nua, o que fez com que o DIP interferisse na imagem e acrescentasse algo que semelhante a uma ceroula. As manchas brancas dispersas na pele dela são, na verdade, partes corroídas pelos siris e peixes do mar.

³³³ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 21.

Figura 27 – Criança náufraga em praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p.21.³³⁴

Esta criança provavelmente seria Aleide, identificada através da sua pulseirinha de metal. A foto sofreu um tratamento de acréscimo de uma calcinha para encobrir a nudez da vítima.

Figura 28 – Vítima enrolada às cordas, encontrada em de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 24.³³⁵

Náufrago do sexo masculino enrolado em cordas e outros destroços, evidenciando a sua luta pela sobrevivência em águas abertas.

³³⁴ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p.21.

³³⁵ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 24

Vale assinalar que no mundo estuarino do Rio São Francisco, Rio Japarutuba, Rio Sergipe, Rio Cotinguiba, Rio Vasa-barris, Rio Real e Rio Piauí surgiram organizações sociais ribeirinhas pautadas em tradições atlânticas: cultura de mangue, extrativismo de frutas tropicais, cultivo de coqueiros, antigas salinas, criação de gado, plantio da cana-de-açúcar e, especialmente, estaleiros de pequenos e médios barcos.

Com o olhar mais aguçado para a arte náutica, o historiador perceberá a importância da canoa ou do saveiro no desenvolvimento de várias práticas sociais. Diante dos salvados de guerra, por exemplo, a tradição atlântica dos malafogados logo se impôs, em outras palavras, os canoeiros ou saveiristas jamais deixariam aquelas coisas escaparem de suas mãos. Em virtude disso, o historiador Fernand Braudel alertou que a vida majoritária é constituída pelos objetos, as ferramentas, os gestos do homem comum; só essa vida lhe diz respeito na cotidianidade; ela absorve seus pensamentos e seus atos. Por outro lado, ela estabelece as condições da vida econômica, ‘o possível e o impossível.’³³⁶

À luz do pensamento benjaminiano, esse caráter de comunidade entre os vilarejos de pescadores e a palavra malafogados apoia-se ele próprio na organização pré-capitalista do trabalho, em especial na atividade artesanal das canoas e nos interesses comerciais dos objetos. O artesanato permite, devido a seus ritmos lentos e orgânicos, em oposição à rapidez do processo de trabalho industrial, e devido a seu caráter totalizante, em oposição ao caráter fragmentário do trabalho em cadeia, por exemplo, uma sedimentação progressiva das diversas experiências e uma palavra unificadora. O ritmo do trabalho artesanal das comunidades ribeirinhas se inscreve em um tempo regido pelas marés ou em um tempo mais global, onde ainda se tinha justamente, tempo para contar. Ainda de acordo com as reflexões de Walter Benjamin, os movimentos precisos do artesão que faz a canoa, que respeita a madeira que a transforma, têm uma relação profunda com a atividade narradora do pescador: já que esta também é, de certo modo, uma maneira de dar forma à imensa matéria narrável, participando assim da ligação secular entre a mão e a voz, entre o gesto e a palavra, a canoa e o mar, o salvado e a guerra.

³³⁶ PESEZ, Jean-Marie. História da cultura material. In: LE GOFF, Jaques. **A História nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1990, p. 184-185.

4.3 DILIGÊNCIAS PRAIANAS, SEPULTAMENTOS À BEIRA-MAR E VILIPÊNDIO DE CADÁVERES

Sob a ótica das autoridades políticas de Sergipe, especialmente, a interventoria federal e das prefeituras municipais, os funcionários públicos também deveriam auxiliar os militares e formar diligências para as regiões litorâneas a fim de socorrer os naufragos e dar conta do que apareceu na praia. Em uma nota oficial emitida pelo Palácio Olímpio Campos, que circulou na imprensa de todo o país, foi possível perceber estas indicações fenomênicas:

As providências do Interventor Augusto Maynard Gomes ordenaram à Força Policial e aos funcionários públicos que se mantivessem em diligência em todas as praias de Sergipe, onde é possível que cheguem os naufragos dos navios afundados. Os destroços que têm dado na costa são recolhidos e entregues no Palácio do Governo, no 28^o B.C. e na Capitania dos Portos de Sergipe. Ontem [18 de agosto] foram encontrados três cadáveres junto à praia de Atalaia, um do sexo feminino e os restantes do sexo masculino. O primeiro destes traz os seguintes objetos que servirão para a identificação: um relógio com o nome Lourdes, um anel de pérolas falsas e um cordão de metal não precioso. Os outros dois cadáveres estão completamente em tal estado de decomposição, que se torna impossível identificá-los. Os naufragos foram transportados para o necrotério de Aracaju, presumindo-se que tenham sido passageiros do Araraquara.³³⁷

Em tempos de ultranacionalismo do Estado Novo e de fazer frente à guerra naval, os restos e rastros seriam objetos insignificantes para o discurso oficial do varguismo. Aqui ganhou destaque porque tiveram o poder de multiplicar incertezas, acirrar conflitos e alimentar o imaginário social. Frequentemente, da praia, “o fato imaginado” pelos brasileiros às vezes era tido como mais importante do que o “acontecimento real”. Do território praiano até as páginas dos jornais, surgiram versões aterrorizantes para os leitores. “Dentre os cadáveres encontrados hoje pela manhã, na praia do Mosqueiro, acha-se o do 2^o. piloto do *Araraquara*. No cinto da cortiça, de que se utilizava para salvar-se, nota-se, conforme observou o nosso repórter, duas perfurações produzidas”.³³⁸ Na visão do *Correio de Aracaju*, estas perfurações foram “provavelmente, por balas de metralhadoras, o que fez ver como agem os sicários do Eixo, torpedeando navios e metralhando aqueles que se procuram salvar”.³³⁹

³³⁷ A REPÚBLICA. Providências do interventor de Sergipe. Cidade de Natal, RN, 20 de agosto de 1942.

³³⁸ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 1^o de setembro de 1942.

³³⁹ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 1^o de setembro de 1942.

As relações entre as explicações jornalísticas e as militares encontraram, nos restos navais, um dos pontos fundamentais e controvertidos. Outro exemplo dramático das impressões jornalísticas veio do *Sergipe-Jornal*, que não só descreveu estado dos mortos à beira-mar, como também, o repórter tirou conclusões alarmantes do que viu. Era a barbárie da guerra estampada na imprensa citadina:

No lugar denominado Mosqueiro, os militares retiraram do mar três baleeiras vazias, de números 1, 2 e 4, do vapor Araraquara, além de 3 cadáveres que apresentavam horríveis mutilações. Um deles, do sexo masculino, tinha o tronco amputado, chegando à praia apenas os membros inferiores. Acredita-se que a inditosa vítima fora atingida por um dos torpedos lançados pelo submarino agressor. Os demais cadáveres também se achavam irreconhecíveis. As autoridades providenciaram a remoção dos corpos para esta capital, a fim de serem sepultados, após as formalidades legais. No cadáver de uma criança encontramos uma pulseira de metal com a inscrição Aleide. Durante as últimas horas da manhã de hoje, foram retirados do mar 14 corpos, alguns dos quais já bastante deteriorados.³⁴⁰

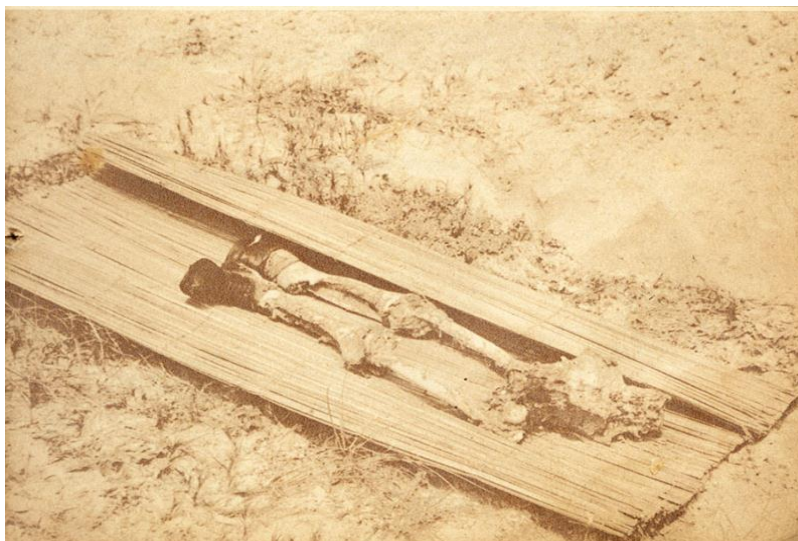
A leitura da reportagem do *Sergipe-Jornal* permite perceber: “a perplexidade” diante das horríveis mutilações; “a falta de organização dos tripulantes quanto às regras de abandono do navio”, as baleeiras vazias do *Araraquara* poderiam ter salvado dezenas de náufragos; “a importância dos objetos salvados” como meio de identificar os cadáveres irreconhecíveis, a exemplo da pulseirinha da menina Aleide; “a remoção” dos corpos deteriorados para o necrotério de Aracaju; e, por fim, as “narrativas inventadas” em torno de uma vítima, com o tronco amputado, atingida em cheio por um dos torpedos lançados pelo submarino agressor.

Impossível mensurar o impacto desta matéria nos leitores do *Sergipe Jornal*, mas podem-se inferir alguns esclarecimentos. As horríveis mutilações dos corpos eram - com base em informações de outros documentos analisados - indícios da atuação de caranguejos, peixes, raposas, saruês, siris, teiús ou urubus, atraídos pelo forte odor dos cadáveres. A morte de tantos náufragos se constituiu, de fato, em uma experiência de desordem da realidade. De acordo com as análises de Juliana Schmitt, os homens reagem diante da morte com bastante perplexidade. Não apenas do fato biológico em si – verdade incontornável da natureza – mas do que ele representa: é a percepção da finitude que leva o ser humano a procurar compreender, com todos os meios possíveis, o sentido de sua existência.³⁴¹

³⁴⁰ SERGIPE JORNAL. Aracaju, 19 de agosto de 1942, p. 2.

³⁴¹ SCHMITT, Juliana. **Mortes Vitorianas: Corpos, luto e vestuário**. São Paulo: Alameda, 2010, p. 21.

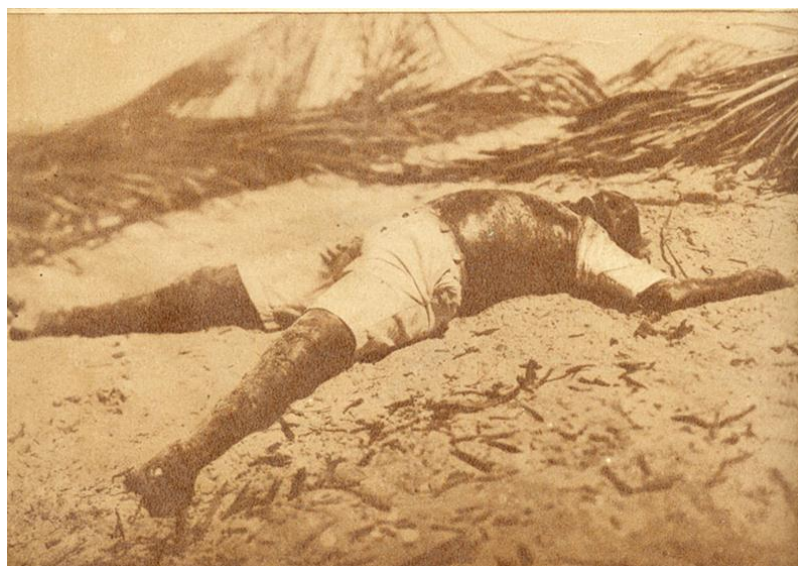
Figura 29 – Cadáver mutilado encontrado em praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 23.³⁴²

O estado deste náufrago, com horríveis mutilações, ganhou destaque na matéria do Sergipe-Jornal, de 19 de agosto de 1942, corpo do “sexo masculino, tinha o tronco amputado, chegando à praia apenas os membros inferiores. Acredita-se que a inditosa vítima fora atingida por um dos torpedos lançados pelo submarino agressor”.

Figura 30 – Corpo do náufrago, encontrado em praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 22.³⁴³

Náufrago, um homem negro, em avançado estado de decomposição, vestido de bermuda, camisa de manga curta e calçado.

³⁴² AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p.23.

³⁴³ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 22.

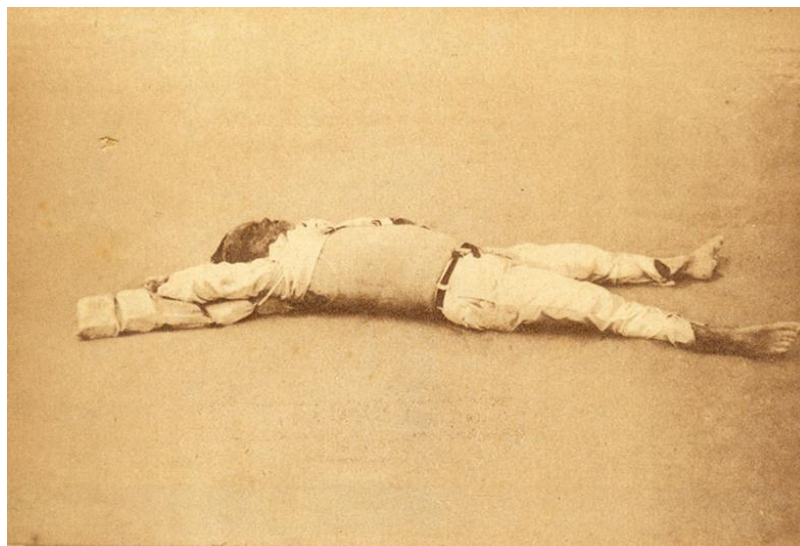
Figura 31 – Tripulante morto, encontrado em praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

A letra “T” no braço esquerdo e o estilo de roupa marinheira apontam que este náufrago era um tripulante de um dos navios torpedeados. Enrolada ao corpo se encontrava uma boia.

Figura 32 – Tripulante morto II, encontrado em praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p. 24.³⁴⁴

Outro ângulo do tripulante morto da foto anterior. Percebe-se a camisa de manga comprida, camiseta, cinto e calça comprida.

³⁴⁴ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 24.

Diante de tantas mortes, foram-se os dedos, mas ficaram os anéis. Graças a uma tipologia diversificada de documentos foi possível fazer uma lista das coisas de valor recolhidas: anéis (ouro, prata, de pérolas e de pedras brilhantes), correntes (de ouro, de prata e de ferro), carteiras (com documentos e dinheiro), relógio (de pulso e de bolso), brincos, medalhas de prata, moedas e pulseiras. Ainda se tem muita coisa de valor dentro dos navios torpedeados, a nota do Departamento dos Correios e Telégrafos evidenciou isso ao declarar que toda a correspondência postal, com ou sem valor declarado, destinada aos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Piauí, Maranhão, Pará e Amazonas, pelos vapores *Baependi*, *Araraquara* e *Itagiba* que zarparam do Rio de Janeiro respectivamente a 8, 10 e 12 do corrente mês foi considerada perdida em virtude do torpedeamento daqueles navios.³⁴⁵ A carga, a correspondência e as bagagens que seguiam a bordo do *Aníbal Benévolo*, de Salvador para Aracaju também foram consideradas perdidas.

Os objetos de valor ou não vindos juntos aos corpos ajudaram, como já foi mencionado, a descobrir a identidade das vítimas naufragadas. Na costa de Estância, disse o *Correio de Aracaju*, apareceram mais dois cadáveres. Um arrastado pelas correntes estuarinas para dentro da Barra do Rio Real, encontrado na praia do povoado Crasto. Era um rapaz, de cor branca e cabelos pretos, lisos, tendo na roupa as iniciais R. V. Além disso, usava na mão direita uma aliança onde foi possível lê o nome Zilah. Na mesma mão tinha um relógio de pulso, dourado, marcado 4 horas. O outro náufrago não foi possível ser identificado, tendo sido ambos sepultados no cemitério de Estância³⁴⁶.

O que deve ter sido para os moradores de Mangue Seco, Coqueiro, Moita Verde, Saco, Pontal, Crasto e Terra Caída testemunhar a chegada dos náufragos, a movimentação de militares e a circulação de aviões e navios de guerra? Situadas nas bordas do estuário do Rio Real – áreas costeiras remotas na divisa entre Bahia e Sergipe - a maioria dos seus habitantes não tinha condições de produzir relatos escritos dando sua versão do que aconteceu no tempo da guerra. Contudo, não se deve refutar a importância destes litorâneos na reconstituição de histórias e memórias navais. Sem os pescadores, barqueiros, canoeiros, saveiristas e aviadores, muitos dos náufragos teriam morrido na lonjura da desgraça aonde se encontravam.

Estancianos e aracajuanos se deslocaram às principais regiões afetadas, onde produziram textos e fotos das coisas à beira-mar. Os objetos salvados não falavam, mas indicavam pistas e caminhos investigativos. Ajudaram a identificar os mortos e a contribuir para o esclarecimento dos eventos navais. O nome Zilah nortearia os seus parentes a encontrar

³⁴⁵ Ver nota da Agência Nacional do Brasil. CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 21 de agosto de 1942.

³⁴⁶ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 20 de agosto de 1942.

pistas da sepultura do náufrago anônimo no cemitério de Estância. Já o seu relógio, que marcava 4 horas da madrugada, indicava algumas possibilidades. Primeiramente, caso fosse náufrago do Aníbal Benévolo, o referido horário faria alusão ao momento em que seu corpo caiu na água, para logo depois vir a óbito. Vale lembrar que o *U-507* atacou o Aníbal Benévolo por volta das 4 horas da madrugada. Segundo aspecto, o referido náufrago anônimo também poderia estar a bordo de uma baleeira ou uma madeira do *Baependi*, e com a agitação das ondas perto da praia, também pode ter sido arremessado no mar e falecido. Enfim, os objetos não falam, mas nos fazem imaginar.

No dia 18 de agosto de 1942, a caminhonete do Serviço de Luz e Força chegou à Aracaju com três corpos de passageiros que se presumia serem do *Araraquara*. Era uma senhora e dois homens de cor branca. Achavam-se mais seis cadáveres no necrotério da capital sergipana. Apenas foi identificado o corpo de nome Renato Cardoso de Mesquita. Outro cadáver era de uma mulher, ela tinha um anel com 5 pedras e 1 pérola, tendo gravado na parte interna do aro: “Lourdes S. R. – 10/12/1935”. Entretanto, muitos corpos chegaram às praias sergipanas em estado de decomposição, irreconhecíveis. As autoridades anunciavam nos jornais: A identificação possível está se procurando fazer e o sepultamento imediato tem de ser feito na própria praia.³⁴⁷

A ação dos *U-boats* desnaturalizou a paisagem tropical do Brasil, especialmente quando as sucessivas vagas passaram a arremessar os cadáveres nas praias. Esta carnificina era algo inimaginável para os litorâneos. João Martins do Nascimento recordou o que viu: “deu muita gente morta na praia. Ave Maria, foi gente muita. Foi gente muita. Foi gente muita mesmo”.³⁴⁸ As vítimas de guerra foram sepultadas nos cemitérios de Estância, de Itaporanga, de São Cristóvão e de Aracaju. Salvelina Santos de Moraes, outra entrevistada, indicou como os mortos eram sepultados no Cemitério dos Cambuís, no centro de Aracaju.

Eu cheguei a ver na praia os mortos. Meu pai [faroleiro Teodoro Moraes] pegava os mortos. E aí nesse cemitério dos Cambuís, não fazia cova não. Eram aquelas valetas. Abriam aquelas valetas e traziam aqueles mortos e sacudiam nas valetas. Porque não dava pra fazer a cova de cada um não. Agora tinha muita gente que ia pra praia pra ver se viam algum conhecido [que vinha a bordo do Aníbal Benévolo]. Algumas pessoas até encontraram [os parentes]. [...] O sepultamento nos Cambuís era assim. O caminhão da Marinha chegava com aquela ruma de mortos em cima. Aquelas valetas já estavam abertas. Eles pegaram uma coisa chamada banguê. Você sabe o que é? Um assim e outro atrás. Aí botava aquele morto em cima e jogava na valeta. Porque não dava pra fazer uma cova individual.³⁴⁹

³⁴⁷ CRUZ, Luiz Antônio Pinto. **A guerra já chegou entre nós!:** o cotidiano de Aracaju durante a guerra submarina (1942/1945). Salvador: UFBA, 2012. Dissertação (Mestrado em História Social)- Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2012.

³⁴⁸ NASCIMENTO, João Martins do. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Povoado de Pontal, Indiaroba, SE, 7 de jul. 2005.

³⁴⁹ MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º jul. 2014.

“Os corpos iam chegando macilentos e esfarrapados, a bestial tragédia refletia nos olhos cheios de espanto e angústia”, rememorou Mário Cabral. Quando as populações das áreas urbanas de Sergipe se depararam com o estado dos mortos, estabeleceu-se o caos social: quebra-quebras de residências, perseguições aos estrangeiros, espancamentos e outros atos de violência. Muitos queriam fazer justiça com as próprias mãos. Casas, lojas e indústrias de estrangeiros foram saqueadas pelos manifestantes, estes objetos roubados também ajudam a contar a história de Aracaju no tempo da Segunda Guerra Mundial.

Diante da escalada de tensões, os militares e os policiais das diligências receberam instruções para não trazerem mais os corpos dos náufragos à Aracaju. Eles deveriam ser sepultados na praia. O prático Zé Peixe também se referiu aos corpos estragados e às covas abertas. Covas individuais ou coletivas como demonstraram as imagens tiradas pelos fotógrafos, expostas nesta tese mais adiante. Elas eram feitas de forma improvisadas à beira-mar, por entre dunas, vegetação de restinga e coqueiros.

As fotos a seguir dialogam com este clima funéreo das praias sergipanas no tempo da Segunda Guerra Mundial.

Figura 33 – Sepultura individual em praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

Vala aberta à beira-mar para o náufrago morto. Em diferentes pontos da costa do Brasil, as vítimas foram sepultadas em áreas improvisadas ou cemitérios de povoados, cidades e capitais estaduais.

Figura 34 – Vala coletiva em praia de Sergipe, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO, 1943, p.23.³⁵⁰

A ação do *U-507* gerou tantas mortes que foi necessário o uso de valas comuns para enterrar os náufragos mortos. Sergipe, final de agosto de 1942.

³⁵⁰ AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p.23.

Figura 35 – Cemitério dos Náufragos em praia de Sergipe, 2010



Fonte: ADCARROBALO, 2012

A cruz dialoga com o mar e juntos constroem uma atmosfera dramática numa área de intensa beleza natural.

Figura 36 – Cemitério dos Náufragos II, em praia de Sergipe, 2010



Fonte: Acervo particular do professor Luiz Antônio Pinto Cruz, 2010

Os entrevistados para esta pesquisa apontaram, a exemplo de Zé Peixe, este da foto como o “verdadeiro” Cemitério dos Náufragos.

Figura 37 – Monumento histórico aos navios torpedeados. Povoado Mosqueiro, Sergipe. 1995



Fonte: CONHECENDOCESAD, 2011.³⁵¹

A arquitetura do Cemitério dos Náufragos remete a um navio, onde se vê a bordo vários símbolos do acontecimento naval: o mastro em forma de cruz, a âncora ao fundo e cada gaveta do náufrago morto corrobora a montar a estrutura da embarcação. A placa em bronze à frente remete à importância das novas gerações não se esquecerem das agressões navais que fizeram o Brasil oficializar a sua participação na Segunda Guerra Mundial.

Figura 38 – Placa em bronze. Povoado Mosqueiro, Sergipe, 2010



Fonte: Acervo de Luiz Antônio Pinto Cruz

A placa em bronze em homenagem aos navios mercantes torpedeados na costa sergipana, 1972.

³⁵¹ CONHECENDO CESAD. **Cemitério dos Náufragos**. 2011. Disponível em: < <http://conhecendocesad.blogspot.com.br/2011/06/cemiterio-dos-naufragos-manifestacao-e.html> >. Acesso em: 01 out. 2017

Atualmente não se sabe a localização precisa de todas as áreas de sepultamentos, pois a região costeira de Sergipe sofreu transformações naturais e intervenções dos setores público e privado, a exemplo do imobiliário. De 1942 para cá, os indícios documentais apontam para a existência de vários cemitérios dos naufragos ao longo da orla sergipana. Ao ser entrevistado para esta pesquisa, Zé Peixe apontou como área de sepultamento: o singelo cemitério situado à beira da Rodovia dos Naufragos e do Robalo, ambos na área de expansão de Aracaju. Conforme as memórias do velho prático:

Enterravam lá na praia mesmo. Tudo estragado já. Os corpos já estragados. Foi tudo na praia. Tinha o Cemitério dos Naufragos, nunca foi lá não? Agora tem um cemitério do Mosqueiro que é um navio. O Cemitério não era aquele. O senhor vai caminhando lá um dia e pode perguntar. Onde é o Cemitério dos Naufragos na praia? Ali, enterrava muita gente ali. Agora muita gente em estado de putrefação não dava mais pra pegar uma pessoa daquela pra trazer pra lugar nenhum. Aí, onde pegava, enterrava, entendeu?”³⁵²

Neste cenário desolador, as autoridades militares se depararam com alguns questionamentos: - como identificar os corpos estragados? De que maneira responder aos clamores dos familiares³⁵³, que queriam notícias dos naufragos desaparecidos? Por que a chegada dos cadáveres impactou o cotidiano? Como superar o luto sem um corpo para sepultar? De acordo com os estudos benjaminianos de Jeanne Marie Gagnebin, um rastro permite pensar a respeito daquilo que escapa à consciência. Pensar num estudo sobre os brasileiros que desapareceram nos naufrágios significa evocar através da memória coletiva uma história de dor. Gagnebin apontou para onde reside a contribuição dos estudos de Walter Benjamin:

A historiografia crítica de Walter Benjamin procura por rastros deixados pelos ausentes da história oficial, à revelia da historiografia em vigor e, também, por rastros de outras possibilidades de interpretação de uma imagem imutável dos acontecimentos e das obras passadas, tal como é transmitida pela tradição em vigor; Procuram por aquilo que escapa ao controle da versão dominante da história, introduzindo na epicidade triunfante do relato dos vencedores um elemento de desordem e de interrogação. Esses rastros são geralmente pouco visíveis num duplo sentido não se destacam, não são os traços dominantes de uma época, como se costuma dizer, e também são muito mais detalhes que parecem aleatórios, restos insignificantes que, à primeira vista, poderiam e deveriam ser jogados fora.³⁵⁴

³⁵² NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, 07 abr. 2004.

³⁵³ Autoridades políticas sergipanas e baianas receberam telegramas oriundos de várias cidades brasileiras solicitando informações sobre os naufragos. Alguns familiares se dirigiram às áreas costeiras dos naufrágios no afã de descobrir notícias do seu parente desaparecido. A tragédia sergipana, e baiana, tornou-se nacional.

³⁵⁴ GAGNEBIN, Jeanne Marie. Apagar os rastros, recolher os restos. In: SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. **Walter Benjamin: rastro, aura e história**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012. P 33.

O desaparecimento de embarcações brasileiras, e de pessoas a bordo, criava uma demanda urgente por notícias, mas em tempo de guerra em particular, as notícias jamais poderiam circular livremente. Então, os sergipanos e os baianos criam os seus boatos, “essas conversas do perigo iminente, de assalto às nossas costas para o dia marcado, bem próximo, do aparecimento de homens loiros em tais lugares escusos, fazem parte do programa que compreende a guerra de nervos³⁵⁵”. E a nota do DEIP conclui dizendo: “estejamos alertas, é verdade, porém tenhamos cuidado ainda maior com esses sutis boateiros, autênticos quintacolonistas disfarçados”.³⁵⁶ Em Salvador, mais precisamente na praia de Itapuã, os baianos também criaram suas histórias sobre os loiros, ou melhor, galegos de Adolf Hitler.

Ao estudar o fenômeno dos boatos, Jean-Noël Kapferer afirma que quando um acontecimento se produz é importante se divulgar o mais rápido possível o máximo de informações³⁵⁷, senão os amedrontados ou os oportunistas criarão as suas próprias conjecturas. Os boatos pós-torpedeamentos nasceram de perguntas espontâneas colocadas pelos sergipanos e baianos e para questões que eles não tinham respostas. Eles satisfizeram à necessidade de compreensão do fenômeno naval, pois as informações oficiais não se apresentavam de forma clara para a população. Além disso, fazer boato era uma forma de rebeldia, pois suas histórias corriam livres da censura férrea exercida pelo DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda, e das imposições policiais do Departamento de Ordem Pública (DOPS), afinal inexistia liberdade de expressão naqueles tempos ditatoriais do Estado Novo.

Com o objetivo de controlar e reprimir os boateiros, as autoridades militares e políticas faziam lembrar, como base do Artigo 29 do Decreto Penal, que era proibido divulgar notícia que possa gerar pânico ou desagravo público, pena de reclusão de seis meses a um ano. Outra forma de inibir os boatos foi permitir a publicação de matérias jornalísticas e o registro fotográficos do que apareceu na praia.

Muitas famílias aracajuanas não deixavam de pensar em seus parentes, no que aconteceu com o navio Aníbal Benévolo, no que eles sentiram lutando pela sobrevivência em meio às ondas. Entre tripulantes e passageiros dos outros navios torpedeados também havia muitos sergipanos. Talvez por isso Aracaju se transformou em uma das poucas cidades brasileiras alçadas à condição de vítima da guerra submarina. Boatos, rumores e documentos escritos evidenciaram como a atmosfera de guerra encobriu o litoral nordestino.

³⁵⁵ CORREIO DE ARACAJU, Aracaju, SE, 04 de setembro de 1942.

³⁵⁶ CORREIO DE ARACAJU, Aracaju, SE, 04 de setembro de 1942.

³⁵⁷ KAPFERER, Jean-Noël. **Boatos**: a mais antiga mídia do mundo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993, p. 8.

Voltando às questões dos salvados de valor. Os relatos sobre joias publicados na imprensa e as conversas sobre as mercadorias avariadas à beira-mar tiveram o poder de atrair muitos curiosos para a região litorânea de Sergipe e da Bahia. Quando se ouviu rumores populares de que os corpos dos naufragos estavam sendo profanados, a escala de problemas se tornou alarmante e descontrolada. Objetos vilipendiados dos naufragos mortos se transformaram em batalhas judiciais e ganharam repercussão nacional. Quando as vítimas eram identificadas por meio das joias, os seus parentes logo acionavam a justiça e exigiam o seus direitos sobre elas.

À medida que o drama dos naufragos se desdobrava dentro das cidades, mais relatos de saques vinham a público. Para citar um exemplo que impactou a sociedade sergipana. No Arquivo do Judiciário de Sergipe se encontra uma apelação criminal, onde foi possível perceber que o mundo dos malafogados era uma prática socialmente compartilhada pelos sergipanos, independente da condição social e gênero. Membros da elite aracajuana criaram os seus esquemas de apropriação das joias. De acordo com a apelação criminal:

No dia dezoito de agosto deste ano, quando uma justa indignação pública a todos assaltava pelo covarde e traiçoeiro torpedeamento de cinco pacíficas unidades da nossa marinha mercante em águas territoriais brasileiras, Horácio Nelson Bittencourt, mais conhecido por Nelson de Rubina, acompanhado de pessoas outras, dirigiu-se de automóvel à Praia de Atalaia Velha, no município da Capital, a ver se dentre os naufragos encontrava um viajante de nome Fonseca, conhecido de Josefina Matos, sua companheira de viagem. Às dez horas mais ou menos, de volta da Barra de São Cristóvão, nas proximidades do lugar onde está assentada a torre da “Itatig”, Nelson de Rubina desce do carro, e, puxando para a praia o cadáver de uma mulher alva, muito inchada e seminua, já agora identificado como sendo o da excelentíssima senhora D. Virgínia auto de Andrade (documento de folha 53), dele subtraiu três anéis, furtando-os assim, cientemente, aos herdeiros de uma das vítimas das muitas atrocidades hitleristas, vilipendiando mais o cadáver a que deveria antes honrar e respeitar, em sinal de educação e de acendrado patriotismo, porque nele se refletia, naquele instante como ainda hoje, a mais torpe e ignominiosa afronta lançada contra a soberania nacional.³⁵⁸

Ao subtrair os anéis de naufraga morta Virgínia Auto de Andrade, que seguia viagem a bordo do *Araraquara*, Nelson de Rubina não cometeu o crime de furto, mas o de vilipêndio. De acordo com o artigo 212 do Código Penal Brasileiro, lei Nº 2.848 de 07 de dezembro de 1940, o ato de vilipendiar cadáveres é considerado crime contra o respeito dos seres humanos mortos e à memória dos seus familiares. O infrator poderia, então, sofrer detenção, de um a três anos de reclusão, e pagamento de multa.

³⁵⁸ ARACAJU. 2ª Vara da Comarca. **Apelação Criminal. Documento**. 17 de dezembro de 1942, 1942.

Figura 39 – Náufraga Virgínia Auta de Andrade. Aracaju, SE, agosto de 1942



Fonte: SERGIPE, 1942.³⁵⁹

Passageira do navio *Araraquara*, a vítima provavelmente morreu afogada após o ataque do *U-507*. Dias depois, o seu corpo apareceu nas praias do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão, Sergipe. Curiosos vindos de Aracaju retiraram os anéis dos seus dedos.

³⁵⁹ SERGIPE. **Apelação Criminal referente ao furto de anéis da náufraga morta**, Virgínia Auta de Andrade, passageira do *Araraquara*. O crime de vilipêndio ocorreu na Praia do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão. Aracaju/SE, 17 de dezembro de 1942. Arquivo do Judiciário de Sergipe.

Figura 40 – Joias roubadas. Aracaju, SE, agosto de 1942



Fonte: SERGIPE, 1942.³⁶⁰

A fotografia da vítima, suas vestes e objetos ajudaram a identificá-la. As joias passaram, então, a ser requisitadas pelo seu esposo.

³⁶⁰ SERGIPE. **Apelação Criminal referente ao furto de anéis da naufraga morta**, Virgínia Auta de Andrade, passageira do *Araraquara*. O crime de vilipêndio ocorreu na Praia do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão. Aracaju/SE, 17 de dezembro de 1942. Arquivo do Judiciário de Sergipe.

Figura 41 – Anel de memórias. Aracaju, SE, agosto de 1942



Fonte: SERGIPE, 1942.³⁶¹

Um dos anéis da naufraga faz alusão à Revolta Constitucionalista de São Paulo, de 1932, dentro deste contexto histórico, à campanha “Ouro Para São Paulo”.

Figura 42 – Nelson de Rubina. Aracaju, SE, 1942



Fonte: SERGIPE, 1942.³⁶²

Nelson de Rubina se apropriou das joias de Virgínia e tentou comercializá-las na cidade de Maceió e Recife. Este caso é emblemático porque evidencia que a circulação dos malafogados foi além do território sergipano.

³⁶¹ SERGIPE. **Apelação Criminal referente ao furto de anéis da naufraga morta**, Virgínia Auta de Andrade, passageira do *Araraquara*. O crime de vilipêndio ocorreu na Praia do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão. Aracaju/SE, 17 de dezembro de 1942. Arquivo do Judiciário de Sergipe.

³⁶² SERGIPE. **Apelação Criminal referente ao furto de anéis da naufraga morta**, Virgínia Auta de Andrade, passageira do *Araraquara*. O crime de vilipêndio ocorreu na Praia do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão. Aracaju/SE, 17 de dezembro de 1942. Arquivo do Judiciário de Sergipe.

No romance *Essa Menina*, a escritora sergipana Tina Correia entrelaçou história e memória, realidade e fantasia, guerra e os malafogados. Tudo isso dentro de uma narrativa rica e envolvente, que teve como pano de fundo, a Segunda Guerra Mundial. Através do seu olhar literário foi possível perceber o impacto das primeiras notícias dos torpedeamentos navais na cidade de Aracaju, e conseqüentemente, como se construiu uma memória coletiva da catástrofe. As notícias de guerra vinham do que aparecia na praia, mas o olhar da escritora permitiu destacar dois detalhes importantes. Primeiro lugar, os comportamentos das mulheres, sempre tratadas com invisibilidade em tempos de guerra. Segundo, a “gente fina” catando os afogados (aqui denominamos de malafogados). Eis o trecho do seu romance *Essa Menina*:

A história principiou como um boato, de boca em boca como pólvora, e logo as mulheres largaram suas ocupações domésticas e saíram desembestadas, em bandos, para a beira da praia. Precisavam conferir a notícia que tio Bé e tia Suça espalhavam: vários corpos boiavam na orla junto com malas, sapatos, joias e demais objetos pessoais. Eu fui com titia conferir o sucedido. Medrosa, evitei chegar muito perto e só de longe vi o amontoado de gente a chorar, rezar e discutir. Soubemos depois que os alemães haviam afundado um navio brasileiro bem na nossa cara. Minha tia afirma que naquele dia flagrou muita gente fina remexendo nas malas e se apossando dos bens dos mortos sem a menor cerimônia. Sempre que falava daquela tragédia, repetia que em tempos de combate o ser humano costuma liberar o aspecto mais sombrio de sua personalidade e fazer coisas de que até o Diabo duvida. - É a guerra... É a guerra... – repetia, suspirando. Com a chegada do Exército à praia, os curiosos foram afastados. Nós corremos de volta para casa e ligamos o rádio. O Repórter Esso interrompeu a programação para anunciar que diante da agressão, o Brasil resolvera declarar estado de beligerância. Minha tia, ao tomar conhecimento de que o Brasil entrara na guerra, postou-se diante de seu oratório para fazer contatos com seus santos de proteção. Nos dias seguintes, três assuntos rechearam as rodas de conversas: o episódio dos afogados, a depredação da casa de um italiano – suposto traidor, aliado dos nazistas – e a convocação de tio Bé como integrante da gloriosa expedição militar.³⁶³

A escrita de Tina Correia registra o que ouviu, nas conversas entre os seus familiares e amigos mais próximos, na sua infância em Aracaju. Tina é “essa menina”, ou seja, a menina e a escritora se confundem nos entrelaçamentos do ato de recordar, criar e recriar. Por mais que o mundo da literatura seja um território subjetivo, sem dúvidas, as suas informações ajudaram a lançar luz sobre as penumbras daquilo que a história oficial ou a sociedade aracajuana tentou esconder, ignorar ou marginalizar. Com o estilo literário marcante e jeito feminino de recordar das coisas (mal)afogadas, ela evidenciou os desdobramentos da ação submarina sob o olhar das mulheres, aqui vistas como atrizes atuantes em histórias de guerra.

³⁶³ CORREIA, Tina. *Essa Menina*: de Paris a Paripiranga. Rio de Janeiro: Alfabeta, 2016, p. 139.

4.4 MALAFOGADOS: APROPRIAÇÃO, CONFLITOS E COMERCIALIZAÇÃO

Na medida em que as coisas se tornaram mais críticas em relação à prática dos malafogados, os militares resolveram adotar medidas mais enérgicas e repressivas junto à população civil. Em 6 de outubro de 1942, o secretário da Capitania dos Portos de Sergipe, José Augusto Diniz de Aguiar Dantas elaborou um edital que circulou pela imprensa escrita, e radiofônica, com o objeto de conscientizar a população sergipana de que os objetos achados tinham donos e precisavam ser entregues aos militares. Acrescentou-se ainda a insistência da adoção do blecaute como forma de não denunciar a posição costeira para os inimigos no mar e a proibição de cortar os manguezais que envolviam a cidade de Aracaju, porque eles serviriam de proteção natural, caso houvesse um desembarque de soldados nazifascistas nas praias de Sergipe. De acordo com o referido edital da capitania:

De ordem do Senhor Capitão de Corveta Gentil Homem de Menezes, Capitão dos Portos deste Estado, comunico a todos a quantos possa interessar que esta Capitania dá por muito bem recomenda a proibição do corte de lenha de mangue por quem não esteja para isso legalmente habilitado, bem como a sua compra e venda fora de tais condições; a proibição de detenção em poder de particulares de quaisquer salvados de naufragos ou qualquer objeto ou embarcação que dê à praia; a obrigação que é imposta a quem quer que encontre objetos, salvados ou embarcações em tais condições, de promover a sua guarda e comunicar o encontro a esta Capitania com maior brevidade; que na forma das disposições do decreto 4 557, de 10 de agosto último, todo movimento dos portos e águas interiores bem como a sua fiscalização e vigilância além da orla marítima, são a cargo desta Capitania e das entidades federais e estaduais que com ela colaborem, com o fim comum; que pelo cumprimento de disposições análogas às presentes e anteriormente tornadas públicas têm sido aplicadas às sanções regulamentares e multas a grande número de contraventores. Esta Capitania em benefício de serviço público e no cumprimento de suas atribuições não pode deixar de ser rigorosa com os infratores nem estes podem alegar ignorância das disposições legais.³⁶⁴

A ênfase no documento era a “proibição de detenção dos salvados” pelas populações litorâneas. Ao procurar demarcar posições sociais e limitar o acesso dos civis à região praiana, os militares acabaram por despertar uma “guerra pelos malafogados” com os sergipanos. Por esta razão, o litoral se transformou em lugar de conflito. Em defesa da posse deles, a população realizou suas incursões às áreas proibidas e criou artimanhas para catarem os salvados: 1 – conheciam o ciclo das marés, sabendo o momento em que as águas jogavam os artefatos; 2 – preferiam agir na madrugada, para recolhê-los antes da primeira ronda militar; 3 - entocavam por entre as dunas e lá escondiam os objetos catados, marcando o local com cocos ou galhos; e por fim, 4 – sabiam dos horários e comportamentos dos marinheiros.

³⁶⁴ DANTAS, José Augusto Diniz de Aguiar. **Edital da Capitania dos Portos de Sergipe**. Aracaju, 6 de outubro de 1942.

Pelo exposto nestes comportamentos sociais, os sergipanos se sentiam donos dos salvados de guerra. Ora, foram eles que os encontraram “perdidos” na praia, e assim, queriam conceder um fim mais digno ao que seria em tese tratado com lixo naval. Legalmente, a coisa achada deveria ser entregue aos seus verdadeiros proprietários: os familiares dos viajantes oceânicos, as companhias navais ou as instituições militares. No entanto, na maioria dos casos, não houve devolução. O objeto malafogado foi entendido socialmente como um presente precioso do mar³⁶⁵, como rememorou Salvelina Santos de Moraes:

Malafogados? Era porque era do mar. Porque foi do mar! Foi o mar quem trouxe né? Chamavam de malafogados! Foi o mar quem trouxe e ele pegou dos navios torpedeados. Olhe fulano peguei isso do mar, isso assim, dos malafogados. Alguns diziam que era do mar, do túbum e não diziam malafogados sabe? O mar era o malafogado porque trazia tudo isso. As pessoas iam beirando o mar, catando. Não tinha rotação naquela época. Iam para o Mosqueiro. Deu mais coisa na praia de Estância e do Mosqueiro para cá.³⁶⁶

A partir da análise desta memória pode-se perceber que as populações litorâneas possuíam a incrível habilidade de inventar histórias sobre o sinistro. Elas buscaram entender o sinistro dentro de suas tradições culturais. O mundo dos malafogados nasceu como resposta a uma luta contra o invisível. Contudo, a justificativa que “o mar trouxe os malafogados para a população carente” jamais seria acatada pelas autoridades da Capitania dos Portos de Sergipe, que criaram uma regulamentação de acesso ao litoral e apontaram restrições aos salvados tentando frear a prática dos malafogados. Contudo, os aracajuanos jamais os deixariam escapar de suas mãos.

Insatisfeito em ver a desobediência dos civis em ir ao litoral e catar as coisas, o capitão Gentil Homem de Menezes ficou indignado. Ele não escondia a vontade de arrancá-los à força dali. A tensão aumentou transformando a praia num território de conflitos. Os litorâneos trataram de assenhorar-se dos objetos com desprezo à autoridade naval. De acordo com as memórias de Zé Peixe, se eles encarassem o capitão dos portos “com jeito”, ele afrouxava:

Quem quisesse pegar, pegava. Ia lá pro oceano, a costa era cheia de mercadorias. O povo ia catando, mas quando a Capitania via proíbia. O Capitão dos Portos era homem valente, mas tinha caso que ele afrouxava. Quando ele via o povo na praia

³⁶⁵ Havia uma “cultura atlântica” enraizada entre os sergipanos do litoral, especialmente entre os mais pobres, que tiravam o seu sustento do mar, estuários, praias e manguezais, a exemplo: 1- a catação do caranguejo, siri, aratu, ostras, ovos de tartaruga, dentre outros; 2- as pescarias nos rios e oceano; 3 - o extrativismo do coco, mangaba, caju e outras frutas; 4 – A arquitetura das casas de palhas, bastante comuns nos anos de 1940; 5 – O estilo linguístico do sergipano do litoral, que preservou palavras e expressões do português arcaico, além de fazer uso de figuras de linguagem onomatopeicas; e 6 – As extensas salinas nas bordas dos estuários, marcadas pela produção artesanal. A força desta cultura do mar marcou hábitos alimentares, estilos de construção e práticas sociais no tempo da Segunda Guerra Mundial.

³⁶⁶ MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º jul. 2014.

dizia: - ‘Bandido! Ladrão! O que vocês estão fazendo aqui? Vão embora porque é proibido tá na praia!’ Quando o camarada o enfrentava, ele afrouxava.³⁶⁷

Esta atitude de enfrentar o capitão dos portos expõe o mundo praiano em seu interior social, pautado por conflitos que não chegavam a soluções e impasses sem conciliações. Onde a estranheza, ao invés de se desfazer, se acentuava. Um objeto ou um pedaço do navio deixava de ser salvado porque era algo que marcava a identidade cultural dos sergipanos. A este respeito Roger Chartier entende que as identidades sociais se impõem como uma relação de força entre as representações impostas pelos que detêm o poder de classificar e de nomear e a definição, de aceitação ou de resistência, que cada comunidade produz de si mesma.³⁶⁸ Ao serem chamados de “bandidos” ou “ladrões”, os homens e as mulheres com as máscaras de resistência social responderam com brabeza, então, o capitão dos portos afrouxava. Um comportamento cultural genuinamente brasileiro, para Sérgio Buarque de Holanda, armado dessa máscara, o indivíduo consegue manter sua supremacia ante o social. E, efetivamente, a polidez implica uma presença contínua e soberana do indivíduo³⁶⁹.

Mais do que uma prática, malafogado era um objeto-símbolo ou uma palavra-som (tibungo ou tibum) ou um código linguístico socialmente partilhado dentro da tradição naval dos aracajuanos. Mesmo assim, vale esclarecer, que o ato de catar os malafogados também poderia ser considerado crime. Tal conduta se ajustaria ao tipo penal de “apropriação de coisa achada”, caso os sujeitos não os devolvessem ao legítimo possuidor, ou se não os entregassem às autoridades competentes, dentro do prazo de 15 dias. Publicado em 07 de Dezembro de 1940, o Código Penal versava sobre orientações jurídicas em relação à coisa achada. Eis o conteúdo do artigo 169 na íntegra:

Art. 169 - Apropriar-se alguém de coisa alheia vinda ao seu poder por erro, caso fortuito ou força da natureza:

Pena - detenção, de um mês a um ano, ou multa.

Parágrafo único - Na mesma pena incorre:

Apropriação de tesouro

I - quem acha tesouro em prédio alheio e se apropria, no todo ou em parte, da quota a que tem direito o proprietário do prédio;

Apropriação de coisa achada

³⁶⁷ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

³⁶⁸ CHARTIER, Roger. O mundo como representação. **Estudos Avançados**. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados/USP, v. 5, n. 11, jan./abr.1991, p.183.

³⁶⁹ HOLANDA, Sérgio Buarque de. O homem cordial. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995, p. 147.

II - quem acha coisa alheia perdida e dela se apropria, total ou parcialmente, deixando de restituí-la ao dono ou legítimo possuidor ou de entregá-la à autoridade competente, dentro no prazo de 15 dias.³⁷⁰

Por caso fortuito de uma agressão naval e por força da natureza oceânica, como já foi dito, os salvados de guerra atingiram as praias. Convém esclarecer, que para se configurar de fato delito o infrator deveria estar de posse da coisa. Como averiguar a posse ou detenção se Capitania dos Portos de Sergipe e a Chefatura de Polícia não dispunham de um efetivo de homens capaz de monitorar toda a orla? Então, formou-se uma conjugação de forças militares e policiais nas praias de Sergipe. Além da patrulha com os aviões do Aeroclube, os cavalos do esquadrão policial e a caminhonete de recolhimento, os militares também inspecionaram palhoças, sítios e fazendas da região litorânea.

Baianos e sergipanos, que se apropriaram dos objetos salvados, estavam sujeitos às punições previstas no artigo 169 do Código Penal. Contudo, não haveria espaço prisional nas delegacias e presídios. Muita gente levou os salvados de guerra para dentro de suas casas. Do interior das palhoças do litoral às residências mais luxuosas dos centros urbanos, os seus moradores ostentavam alimentos, roupas, calçados, utensílios, móveis e joias. As orientações do Código Penal ainda eram novas para os brasileiros e o que realmente ditavam as normas populares eram as práticas sociais, os hábitos culturais e costumes consuetudinários.

Em Aracaju, “fulano” sabia que “sicrano de tal” melhorou de vida subitamente devido à comercialização dos malafogados, a notícia se espalhou e estes passaram ser tratados como se fossem “verdadeiros tesouros”. Ao ser entrevistada para esta pesquisa. Salvelina Santos de Moraes se recordou destas caças ao tesouro à beira-mar, “teve muita gente que ficou rica no povoado Mosqueiro, no Robalo e Aracaju. De comprar sítio e tudo, com esse negócio dos naufrágios dos navios viu?”.³⁷¹ Dos pescadores aos membros da classe média, urge uma caracterização de quem eram “o José e a Maria Malafogados”? É preciso ampliar a visão sobre esses sujeitos, que estiveram à margem da história oficial da Guerra do Atlântico na costa do Brasil.

Uma maneira de tomar conhecimento “do que chegou às praias”, “de quem pegou o quê?” e “o que se fez com o malafogado?”. Era atentar para o que o aracajuano dizia um ao outro. Armazéns, barbearias, bares, bodegas e botequins eram espaços masculinizados de sociabilidade, locais úteis para o propósito de “ficar por dentro literalmente das coisas”. A este respeito, Murillo Melins recordou alguns “causos de juventude” em seu livro *Aracaju*

³⁷⁰ BRASIL. Código Penal. **Decreto Lei n. 2.848** de 07 de dezembro de 1940, Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2848-7-dezembro-1940-412868-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017, art. 169.

³⁷¹ MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º jul. 2014.

romântica que vi e vivi. Esse memorialista ajudou a iluminar esta pesquisa indicando quem mais “pescava” os malafogados. Eis as suas impressões:

À noite na praia de Formosa, os veranistas e pescadores misturavam-se no armazém de Seu Guimarães, Bar do guarda Barbosa e no Botequim de Dona Lila. Papo sobre pescarias, estórias dos torpedeamentos dos cinco navios, dos naufragos que davam na praia de Atalaia. Casos de pescadores que acharam caixas cheias de cédulas de grande valor que, depois de secas ao sol, fizeram alguns mudarem suas vidas, para melhor. Uns comparam casas, outros se estabeleceram no comércio.³⁷²

Ao mesmo tempo, percebem-se nesta memória de Murillo Melins e outras aqui analisadas, que os nativos pescadores eram os principais agentes no ato de recolher os salvados de guerra, e por que não dizer, da própria comercialização destes nas cidades de Indiaroba, Santa Luzia do Itanhy, Estância, Itaporanga, São Cristóvão e Aracaju. No entanto, a importância de recolher os objetos à beira-mar pode ser percebida de duas maneiras diferentes. De um lado, na ótica militar, pois os salvados ajudavam a entender a ação dos *U-boats*. Por outro lado, na perspectiva social, as histórias e as memórias dos malafogados abriram frestas para coisas veladas no interior da costa de Sergipe, onde se visualizou a dinâmica social de apropriação, os desvios de coisas e os usos no cotidiano.

As estratégias de apropriação dos salvados eram ágeis, sigilosas e secretas. Contudo, após algumas doses de cachaça limpa, aquilo que acontecia no anonimato se tornava conhecido na mesa de bar. Como já foi dito, cobrir o objeto com areia da praia e com cascos de cocos secos nos sítios eram tentativas de despistar a varredura policial. Salvelina Santos de Moraes rememorou estas estratégias do Zé Malafogados:

O povo escondia coisas nas praias e nos sítios. Assim, muitos sítios mesmo. Faziam assim, botavam as coisas no buraco e acabar cobria com casca de coco. Escondiam lá para poder ficar. Quando descobria de fulano, era só pressionar, porque este dizia que sicrano também tem e tá em tal lugar. Quando um era descoberto sempre entregava o outro. Tinha gente que chegava assim pro meu pai, chamava e dizia: - Seu Teodoro, fulano tá com isso, isso e isso escondido! Tá dentro de uma valeta num buraco e tá escondido coberto com casca de coco. Aí quando ele ia com os soldados ele já ia certo ali, aonde tava aquele negócio todo sabe? Ele dizia assim: - Não negue! Porque eu já sei! Já sei o que tem aqui porque já me disseram! Já me falaram! Ele não dizia quem era, mas dizia: - Eu já tô sabendo que aqui tem! Ele achou latas de manteiga, móveis, muita coisa deu na praia, como caixa de louças.³⁷³

A busca pelo que estava escondido – e como foi encoberto – coube ao faroleiro Teodoro Moraes. Era preciso atentar para a sutileza dos detalhes e pensar a praia enquanto espaço de representações. Assim, a teia de quem pegou o que se formava quando um entregava o outro. Em meio à raiva de ser descoberto e à inveja de ver alguns se darem bem, o

³⁷² MELINS, Murillo. *Aracaju romântica que vi e vivi*. Aracaju: UNIT. 2007, p. 314.

³⁷³ MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, 1º de julho de 2014.

Zé Malafogado indicava o caminho percorrido pelos salvados de guerra e como esconderam. Cobrindo as coisas com casca de coco nos sítios ou cavando um buraco na areia da praia e depois marcar o local com galhos.

Mais do que faroleiro, Teodoro Moraes era morador da região praiana e conhecido pela gente litorânea, esta condição o fez adentrar com facilidade em um mundo social que também era seu, mas que seria fechado para os forasteiros disciplinadores (policiais, marinheiros e militares). Além disso, ele percebeu os buracos dos malafogados também nas praias a partir das seguintes evidências: a areia remexida, as pegadas ao lado de um morrinho e galhos suspeitos. Apesar de se recuperar alguma coisa, a maioria dos salvados se espalhou entre os moradores do litoral sergipano.

Os objetos de valor caíram num mercado clandestino. No centro de Aracaju, os malafogados eram tratados como mercadorias. Eles representavam muito mais do que um pedaço do navio ou um objeto do naufrago, a sua posse poderia oportunizar uma melhoria de vida. Algumas pessoas de origem humilde conseguiram ascender socialmente, tal mudança gerou suspeita ou indicativo da comercialização dos salvados às escondidas. Com o dinheiro em mãos, eles quitavam dívidas ou compraram casa, sítio ou bodega. Por meio dos desvios das coisas de valor, dos saques aos cadáveres, do comércio ilegal, houve, sem dúvidas, o enriquecimento ilícito.

Nesta época, a Praia de Formosa voltou a ser a mais frequentada pelos aracajuanos em fins de 1942. Além de deter uma paisagem tropical agradável, ela tomou o lugar da Praia de Atalaia Velha, que já tinha um forte poder de atração desde os anos de 1920. As circunstâncias que favoreceram o afastamento dos aracajuanos de Atalaia Velha incluíam: 1 – a atmosfera de medo e incerteza provocada pela ação dos *U-boats*; 2 – a angústia dos militares, que num primeiro momento, acreditavam que tropas alemãs ou italianas poderiam desembarcar nas praias oceânicas; 3 – a restrição do acesso de civis ao litoral; por isso, 4 - as praias estuarinas do Rio Sergipe voltaram a ocupar um papel de destaque na cultura balneária de Aracaju, com destaque a Praia de Formosa, a Praia do Aracajuzinho e as praias situadas na Barra dos Coqueiros.

4.5 SUBMARINOS ALEMÃES OU NORTE-AMERICANOS NOS MALAFOGADOS DE SERGIPE?

Cada salvado seria, então, uma evidência da agressão ou um documento histórico importante para revelar o mundo encoberto da Guerra do Atlântico. Pelo caráter secreto dessa missão, pela dificuldade de se ter acesso às informações militares e pela censura férrea do DIP, nem tudo veio a público nos anos de 1940. Em nome da segurança nacional, alguns brasileiros ficaram sem entender a ação dos *U-boats* em suas águas territoriais e nem porque tinham que contribuir para o esforço de guerra. Tanto segredo e cautela justificavam-se, na época, pelo temor de haver espões estrangeiros ou adeptos do quinta-colunismo infiltrados dentro da sociedade brasileira.

Após a avaliação dos objetos salvados, o interrogatório com os naufragos e a identificação do sinistro, os militares ampliavam os horizontes investigativos dos acontecimentos navais na costa do Brasil. A noção de “valor” pode variar de um objeto para outro, de uma pessoa para outra e de uma instituição para outra. Um exemplo disso: a aparição de um pé de bota na praia de Atalaia, no dia 1º de setembro de 1942, gerou um reboiço nos leitores do jornal o Correio de Aracaju:

Em plena costa sergipana, o subdelegado de polícia do povoado Atalaia Velha, na sua ronda habitual, encontrou um pé de bota, todo de borracha. É de cano bem alto, do tamanho da perna de um homem de estatura normal, número 41 calculadamente. É de cor amarela e em regular estado de conservação. Na parte externa do cano, têm-se a etiqueta: Ozark Ripley – Made in U.S.A. Não se sabe a procedência ou os motivos que originaram a aparição desse objeto. Alguns “entendidos” opinam que pertence a algum dos navios torpedeados. Porém, nada de exato se sabe ao certo, reinando uma atmosfera de mistério em torno do fato. Afinal, quem será o dono da Bota?³⁷⁴

Os objetos malafogados também geraram polêmicas políticas, que dividiram a sociedade brasileira. Entre os intelectuais dos anos de 1940, havia fortes divergências sobre a nacionalidade dos agressores navais. Uns apontavam para a Alemanha nazista ou Itália fascista. Outros, para a Inglaterra. E havia quem vislumbrasse os Estados Unidos não como bons vizinhos, mas sim, suspeitos potenciais. Em jornais sergipanos e baianos, de diferentes orientações ideológicas, estas desconfianças eram estampadas nas páginas dos diários. Afinal, como nasceu e se espalhou o suposto envolvimento dos norte-americanos nos torpedeamentos navais? De que maneira os malafogados também geraram intrigas sobre os naufrágios?

³⁷⁴ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 1º de setembro de 1942, p. 4.

Os *U-boats* deixaram rastros de sua passagem, mas os brasileiros os leram à sua maneira. Entre os militares, a desconfiança com os submarinos norte-americanos ou ingleses nasceu logo após os torpedeamentos navais na costa de Sergipe, naquele trágico mês de agosto de 1942. Esta suspeita foi norteadada, fundamentalmente pelo depoimento do náufrago Firmino Gomes da Silva³⁷⁵, primeiro cozinheiro do Aníbal Benévolo. Dentre os depoimentos recolhidos, sem dúvidas, este foi o mais polêmico. Conforme as palavras do cozinheiro Silva:

Quando caiu na água [consegui] se agarrar ao pau [taboa enorme] e já à tona [no mar] ouviu lhe perguntarem em inglês [homens abordo do submarino], se ele falava aquela língua, isso no momento de aflição, partindo aquele som de uma direção em que existia uma, digo, duas luzes [provavelmente holofotes, também rememorado por outros náufragos] e que conhece algumas palavras em inglês porque confeccionava os menus do navio, como primeiro cozinheiro que é.³⁷⁶

Nunca existiu consenso entre os brasileiros acerca de quem torpedeou os navios brasileiros. A fala de Firmino Gomes da Silva aponta para uma possibilidade investigativa. Contudo, nenhum outro náufrago ouviu diálogos entre os submarinistas supostamente americanos. Alguns militares da reserva – que preferiram não se identificar – declararam que até hoje desconfiam dos “bons vizinhos”. Estes representantes ainda disseram que “além da Marinha Mercante, o Exército Brasileiro também foi agredido. A quem interessava a não dispersão de tropas militares pelo litoral nordestino? Aos alemães ou norte-americanos, hein professor?” Contudo, urge pensar em outras possibilidades. A experiência traumática do náufrago Firmino e a sua luta pela sobrevivência à deriva também poderiam ter contribuído para comprometer a sua sanidade mental. Além disso, entre as testemunhas arroladas, ninguém mais fez menção à língua inglesa dos agressores estrangeiros.

Em tempo de guerra, a verdade era sempre a primeira vítima. Para derrotar o inimigo, valia-se de qualquer coisa, até mesmo, fazer o submarinista alemão fingir ser norte-americano ou vice versa. Como um fio condutor, as histórias malafogados também ajudaram a entender como se deu a construção social da suspeita em relação aos estrangeiros na cidade de Aracaju.³⁷⁷ Do Hospital de Cirurgia, onde o náufrago Firmino foi inquirido, as informações polêmicas logo ganharam as ruas aracajuanas. Muita gente ficou intrigada. Então, nos burburinhos populares, os cidadãos passaram a questionar a versão oficial do Estado Novo e a

³⁷⁵ Firmino Gomes da Silva, com quarenta anos de idade, natural do Rio Grande do Norte, filho de Manoel Gomes da Silva e Belarmina Conceição, casado, marítimo, primeiro-cozinheiro do Aníbal Benévolo.

³⁷⁶ SILVA, Firmino Gomes da. Depoimento sobre o naufrágio do Aníbal Benévolo. **Inquirição Sumaria das testemunhas**, Hospital de Cirurgia, Aracaju, Sergipe. 19 de agosto de 1942.

³⁷⁷ Para saber mais ver: CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. Submarinos alemães ou norte-americanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)? **Revista Navigator**, Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, n. 17. v. 9, 2013.

acreditar numa teoria da conspiração. Então, o DEIP-SE procurou defender o governo varguista e insistiu em apontar os submarinos alemães ou italianos como os verdadeiros responsáveis pela catástrofe naval. Para reforçar este ponto de vista, os censores procuraram esclarecer os fatos publicando notas nos jornais. “Há quem diga em público que o atentado corre por conta de submarinos americanos ou ingleses. Tudo isso revela, o jogo da quinta-coluna em suas formas mais insidiosas e mais venenosas. Denunciamos aqui esse jogo”. E prossegue a nota revelando que os inimigos dos brasileiros eram os nazifascistas, verdadeiros “ceifadores de vidas brasileiras, assaltantes embaçados nos mares traiçoeiros, espreitadores da morte e da destruição, na covarde tocaia sem fim daquilo que o “eixo” denomina de Guerra Submarina”.³⁷⁸

A suspeita dos sergipanos com os submarinos estadunidenses ganhou força quando apareceu uma baleeira norte-americana, do navio “S.S. George Clymer”, na Ilha da Barra dos Coqueiros/SE, tendo a bordo objetos suspeitos. Alguns chegaram a acreditar que houvesse um desembarque de estrangeiros na praia, mas a ronda policial não identificou nenhum forasteiro e nada de anormal. De acordo com o Correio de Aracaju, de 19 de agosto de 1942:

A bordo dessa embarcação, a autoridade policial da Barra – Sr. Antônio Prudente – encontrou os seguintes objetos: uma pequena metralhadora portátil com bastante munição, um foguete de sinalização, 3 bússolas, sendo um pequeno, outra maior e uma grande, ainda encontra aquela autoridade mantimentos, bastantes para 30 dias, bem como 2 barris com água, uma carta de navegação, uma carteira de piloto, com um recibo de sindicato da classe, e ainda as seguintes peças de vestuário: 1 paletó de mescla, 1 pedaço de lona escura, cosido em forma de saco, 1 calça de marujo, também de mescla, 1 blusa de flanela azul-marinho, bastante espessa, com vários orifícios, 1 caneca de aghata, 1 pedaço de lona, com ilhozes de metal amarelo, tendo a uma das extremidades a inscrição S.S. George Clymer”. Ainda 2 calças de brim de ótima qualidade (...) 1 calção e 1 camisa seda, completamente aos farrapos.³⁷⁹

Por que essa baleeira apareceu na Praia da Costa, no município da Barra dos Coqueiros, se o navio *SS George Clymer*³⁸⁰ não foi torpedeado pelo *U-507*? Este sinistro

³⁷⁸ FOLHA DA MANHÃ. Aracaju, SE, 26 de agosto de 1942, p. 2.

³⁷⁹ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 19 de agosto de 1942, p.4.

³⁸⁰ O navio da Classe Liberty *George Clymer* partiu de Portland, dos pátios da Empresa de Construção Naval do Oregon, em 19 de fevereiro de 1942. Ele era um dos 330 navios da Classe Liberty construídos nessa companhia durante a Guerra; ele foi entregue para uso em 8 de abril de 1942. Logo depois, rumou à Cidade do Cabo. O navio passou pelo Canal do Panamá sem incidentes e navegou pelo Atlântico em direção ao sul. Em 30 de maio, a cerca de 400 milhas (aproximadamente 645 quilômetros) de Ascensions, e fora do campo de cobertura aérea oferecida pela base aérea de lá, os rolamentos do eixo principal e do bloco de apoio do cargueiro quebraram, impossibilitando-o de mover-se com o auxílio do motor. Imediatamente, um aviso de socorro, com sua localização, foi enviado. A Cidade do Cabo respondeu a esse sinal, mas o cargueiro pouco pôde captar. Sem poder operar com o auxílio do motor, o *George Clymer* passou a ser controlado pelas correntes do oceano, e, durante os dias subsequentes, permaneceu à deriva, ficando mais de 200 milhas (cerca de 320 quilômetros) distante de sua posição original. Em 2 de junho, outro aviso de socorro foi transmitido, na esperança de que houvesse algum navio nas proximidades que pudesse auxiliar. Desta vez, o sinal foi captado pelo cargueiro Michel, que estava a cerca de 900 milhas (aproximadamente 1.450 quilômetros) ao

ocorreu no meio do Atlântico Sul e a corrente marítima trouxe a uma das baleeiras para a costa de Sergipe. Com o título “Chegou a Baleeira”, o Correio de Aracaju apresentou novos detalhes sobre o barco, que foi encaminhado à Capitania dos Portos de Sergipe e gerou expectativa entre os cidadãos. “Quando íamos encerrar a nossa edição de hoje, chegava a este porto, puxada pelo Rebocador Coió, a baleeira que, apareceu na praia da Barra dos Coqueiros com a inscrição SS Clymer. Um caminhão foi buscá-lo na praia até defronte desta capital”.³⁸¹ Novos objetos foram periciados: um maço de recibos de um sindicato, todos com o nome W. Hadmmond, e um cartão impresso, com os seguintes dados: “Sam L. Levison. Attonney At Law. 1602 Northern Life Tower. Seattle Ellioto 626”.³⁸²

4.6 OUTROS *U-BOATS*, NOVAS HISTÓRIAS E MAIS MALAFOGADOS

Nesta era da catástrofe, os historiadores, contemporâneos tardaram a entender a importância dos objetos salvados, porque estes indícios materiais não eram vistos enquanto documentos, mas mero entulho à beira-mar. Atualmente, graças às contribuições filosóficas das ciências sociais, houve uma mudança de enfoque negativo para positivo em relação a este fenômeno dos salvados. A partir deles, sergipanos e baianos desenvolveram suas interpretações históricas e começaram a entender a sua maneira o relacionamento beligerante entre os navios nacionais e os submarinos alemães, sendo que sob a ótica popular, os nazistas agiam sob a intervenção do demônio e o flagelo da guerra se resumia, então, em duas palavras: Adolf Hitler.

Ademais, o medo dos brasileiros e a morte dos naufragos afrontavam o discurso ultranacionalista do Estado Novo, que vangloriava os grandes vultos históricos e o espírito de bravura deles. Tudo em sintonia com a postura de patriotismo bastante cultivado nas aulas de

norte. Ruckteschell considerou a possibilidade de o sinal ser uma armadilha, mas resolveu investigar. Ao rumar à posição do George Clymer, o Esaú foi baixado para dentro d’água e enviado à frente do corsário. O barco-torpedo aproximou-se do cargueiro em 6 de junho, encontrando apenas o que havia sido reportado, um Liberty carregado, à deriva. O Esaú lançou dois torpedos contra o cargueiro, e então retirou-se para além do horizonte, para esperar pelos eventos. Tristemente, para cada um daqueles homens, vários membros da tripulação rapidamente baixaram as baleeiras e abandonaram o navio, sem esperar por ordens. Para trás ficou o restante da única arma do George Clymer. Na manhã seguinte, com o cargueiro ainda à deriva, os homens da tripulação retornaram a ele, e as tentativas de consertá-lo continuaram. Mais tarde, na mesma manhã, um avião de verificação britânico sobrevoou a área, e avisou que a ajuda estaria a caminho. No início da noite, o navio mercante armado britânico Alcântara chegou para remover a tripulação. Como o navio Liberty estava muito danificado para ser guinchado até o porto, ele foi afundado pelo Alcântara. Acreditando que o Liberty havia sido afundado por um submarino que ainda poderia estar rodeando a área, o Alcântara deixou a cena apressadamente; uma sábia decisão, pois, minutos depois, o Michel aproximou-se, ainda a tempo de ver os mastros gêmeos do Alcântara partindo rapidamente. DUFFY, James P. **Hitler’s Secret Pirate Fleet: The Deadliest Ships of World War II**. Publicação original: Westport. Conn/Praeger, 2001, p. 171-172.

³⁸¹ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 21 de agosto de 1942, p. 4.

³⁸² CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 21 de agosto de 1942, p. 4.

Educação Moral e Cívica, onde o sentimento de coragem era exaltado em detrimento do medo. No entanto, quando os representantes do DIP perceberam o poder de comoção dos salvados de guerra, passaram a explorá-los em cartazes, fotografias, jornais e revistas.

Ao fazer uso do terror gerado pelo *U-507*, o Estado Novo procurou mobilizar a sociedade brasileira na luta total contra o nazifascismo. Por meio de discursos nacionalistas, desfiles cívicos e fotos de naufragos, o presidente Getúlio Vargas queria não apenas comover a opinião pública, mas também, fortalecer a sua liderança política ameaçada com o ressurgimento dos movimentos sociais naqueles tempos ditatoriais. A análise histórica de Peter Burke ajuda a compreender a realidade brasileira da época ao esclarecer que “a violência política é tão velha quanto a guerra, mas a preocupação de manipular o terror para propósitos políticos é mais recente”.³⁸³

Sobre as fotografias e outras imagens de época, “não tenho nada a dizer. Somente a mostrar. Não vou me apropriar de nenhuma formulação intelectual, nem vou furtrar nada valioso. Somente a miséria, os desejos; não vou descrever, mas exhibi-los”.³⁸⁴ Que os olhos do leitor circulem por entre as imagens dos escombros navais aqui selecionadas e reunidas. Que possam também resgatar uma atmosfera beligerante perdida na costa do Brasil.

Convém esclarecer ainda, que os torpedamentos navais não ficaram restritos ao mês de agosto de 1942, as ações dos *U-boats* prosseguiram nos anos seguintes e diferentes regiões costeiras do Brasil. O Comboio BT-6, em 1º de março de 1943, era escoltado em sua saída de Salvador, pelas *Corvetas Rio Branco, Carioca e Caravelas*. Às 3 horas do dia 1º, o Comandante do navio *Caravelas*, Capitão-de-Corveta Carlos Paraguassu de Sá, avistou sinais confusos de uma guinada para bombordo partido do último mercante da coluna da esquerda, o qual estava muito atrasado na formatura. Tratava-se do navio *Fitz John Porter*, que fora atingido por torpedo do *U-518*. O Comandante do *Carioca*, Capitão-de-Corveta Pedro Paulo de Araújo Suzano, que recolheu os naufragos, assim narrou o episódio em seu relatório:

O *Fitz John Porter* zarpara de Salvador como o último navio da coluna da esquerda do BT-6; embora fosse navio tipo Liberty, com potência de máquinas para 14 nós, não aguentou a marcha; durante a noite de 28 de fevereiro para 1º de março próximo passado, caiu de tal modo que ficou a 3 metros na popa da escolta da retaguarda, a *Caravelas*. A noite sendo de luar, e não dispondo nenhum navio da escolta de radar, foi ele atacada por um submarino emerso, o qual lhe lançou três torpedos, tendo apenas o último atingido o alvo. O primeiro torpedo passou na superfície, na proa do navio, pensando o vigia tratar-se de uma toninha e, como tal, nenhum sinal o fez. Ao ser atingido, o navio não fez os sinais convencionais, limitando-se a disparar no ar

³⁸³ BURKE, Peter. **O historiador como colonista**: ensaios da Folha. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009, p. 268.

³⁸⁴ BENJAMIN *apud* ARRIADA, Eduardo. Uma história dos sem nomes: a visão de história em Walter Benjamin. **História da Educação**, ASPHE/FaE/UFPEL. Pelotas, n. 14, setembro de 2003, p. 199.

traçadores de 20 mm, que ocasionaram confusão, pois foram todos tomados como sinais de guinadas de emergência para BB. Não fosse a minha decisão de ir investigar o fato, os naufragos teriam sido deixados à própria sorte. Resolvi deixar o Rio Branco sozinho na vanguarda e deparei, depois de alguma procura, com as embarcações salva-vidas do navio torpedeado. O *Fitz Jonh Porter* tinha, pois, desgarrado do comboio e não se achava em posição quando foi torpedeado. A posição do afundamento foi: Lat 12° 20'S e Long 37° 01'W.³⁸⁵

Em abril de 1943, as águas brasileiras foram declaradas limpas de submarinos pela Quarta Esquadra norte-americana, determinando por isso o Comandante da FNNE do Nordeste que os navios de cabotagem navegassem sem proteção. O Chefe do Estado-Maior da Armada, entretanto, ao tomar conhecimento dessa decisão, pronunciou-se contra, na seguinte mensagem cifrada: “Política Governo, conseqüente afundamentos recentes nossa costa, recomenda manterem escolta, exceto para navios pequenos de fraca velocidade, quando não se pode deixar de arriscar”.³⁸⁶

No dia 31 de julho de 1943, o *Bagé* foi torpedeado pelo *U-185*. Neste ano, o navio sueco *Indústria* naufragou na foz do São Francisco. Nesta mesma região, o *U-161* afundou um navio mercante *não identificado* na foz do Rio São Francisco, em 20 de setembro de 1943. Rumou em seguida para o norte e posicionou-se na Barra de Maceió, onde, a 26 afundou o mercante brasileiro *Itapagé*. A 27, foi atacado por um avião PBM norte-americano, a leste de Salvador, onde aguardava novos alvos. Sendo bombardeado, mergulhou, pode ter sido destruído. Como comunicaram haver indícios da presença de um submarino na área, talvez tenha escapado.³⁸⁷

Em 24 de abril de 1944, o navio-frigorífico *Nebraska* viajava de Gibraltar para Buenos Aires, quando recebeu quatro torpedos, na posição Lat 15° 55'S e Long 19° 51'W. A baleeira com 25 naufragos seguiram ao sabor das ondas durante muito tempo, desprovidos de água e alimentos. Até que a baleeira foi avistada na Barra Nova do Rio São Francisco, no lado de Sergipe. Através de uma manobra arriscada, o Caça-Submarino *Juruena*, comandado pelo Capitão-Tenente Hélio Leôncio Martins, com grande habilidade marinheira (nenhum navio

³⁸⁵ 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, p. 378-379.

³⁸⁶ 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, p. 369.

³⁸⁷ 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, p. 386.

havia jamais penetrado por aquela passagem) entrou na Barra Nova e recolheu os homens prostrados de inanição.³⁸⁸

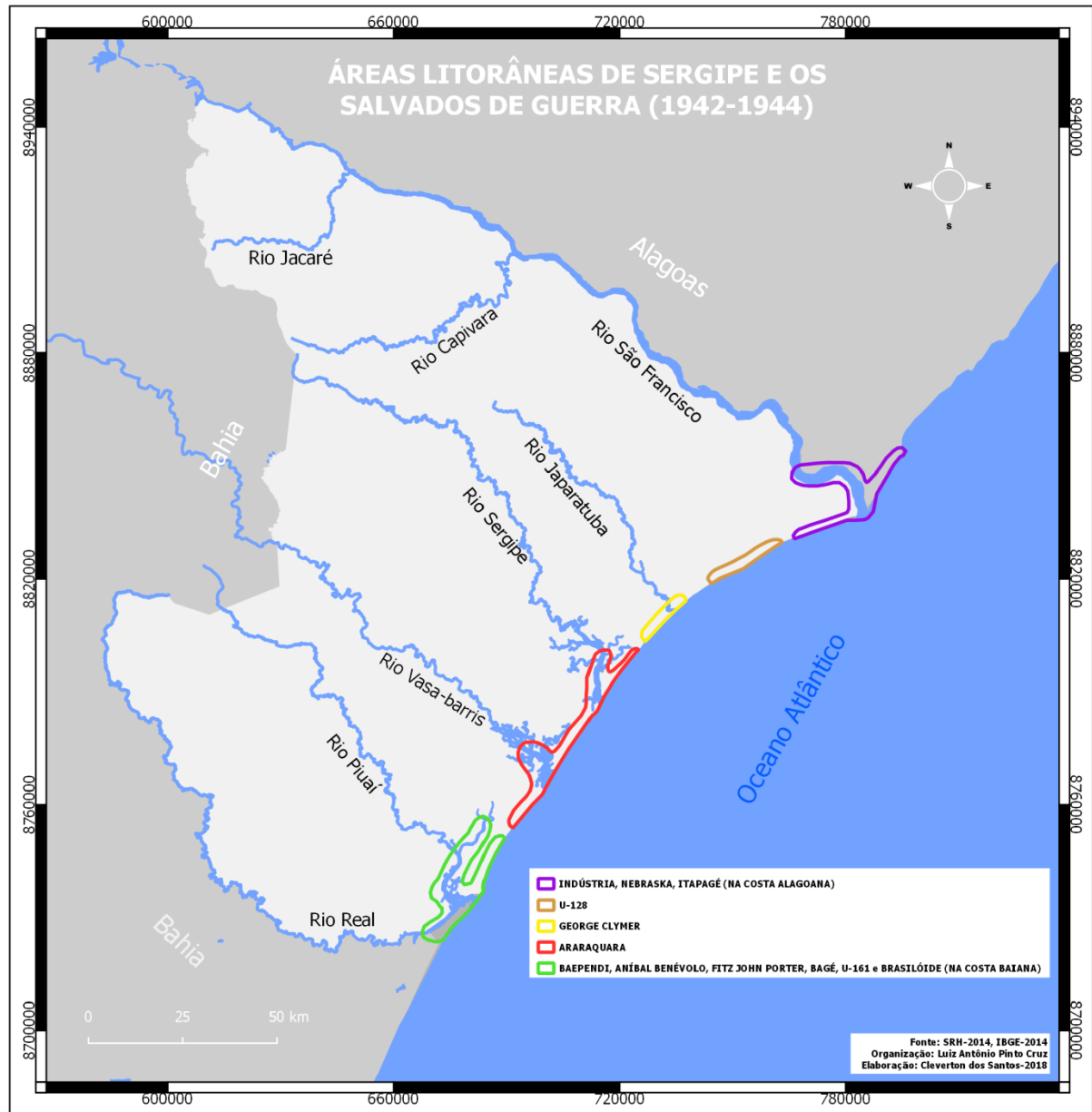
Convém esclarecer, por fim, que nem sempre os objetos malafogados estavam vinculados somente aos restos flutuantes dos navios torpedeados no tempo da Segunda Guerra Mundial. Havia aqueles revestidos de forte conteúdo simbólico, pois eram provenientes dos constantes encalhes dentro do estuário do Rio Sergipe. O sonho de Inácio Barbosa – fundador da cidade de Aracaju – de construir um mundo portuário na nova capital sergipana naufragou nas areias movediças do Vale do Cotinguiba.³⁸⁹

O mapa de Sergipe a seguir indica os lugares de aparição de salvados de guerra. Graças à memória dos entrevistados, à análise de fotografias, às informações dos jornais e documentos do judiciário e de militares, foi possível mapear os lugares costeiros. As diferentes cores identificam o navio soçobrado: nacional ou estrangeiro, mercante ou militar. Por meio desses rastros e restos, entende-se porque a aura da Segunda Guerra Mundial marcou – ainda marca – memória coletiva dos sergipanos.

³⁸⁸ 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, p. 375.

³⁸⁹ CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. Um sonho que naufragou: a História Naval de Aracaju. **Cadernos UFS – História**, São Cristóvão, v. 11, p. 37-56, 2010.

Mapa 9 - Áreas litorâneas de Sergipe e os salvados de guerra (1942-1944)



Fonte: SRH, 2014; IBGE, 2014

À sombra de extensos coqueirais e cajueiros, acampamentos militares foram erguidos em áreas pontuais. Canhões de artilharia, instalados por entre dunas da praia, pareciam querer atacar o oceano ou o céu. Binóculos sempre mirando o mar em busca de qualquer anormalidade, a orientação dos superiores era a que eles deveriam ter olhos sempre abertos para água e ser capazes de identificar o periscópio. Contudo, o único inimigo de fato era o marasmo, o calor do dia, a frieza da noite e o próprio medo. O soldado da praia teve que travar uma luta contra si mesmo. Ele vivia entre uma beleza paisagística que não podia aproveitar e à beira da loucura. Vigiar e lutar contra o nada, gerava uma situação de tensão permanente, onde o nada era o tudo ao extremo. Alguns soldados da praia chegaram a enlouquecer.

Diante da anormalidade gerada pela guerra submarina, Aracaju se transformou em uma *Cidadela dos Malafogados*. Desta forma, a situação de beligerância comprovada fez essa pesquisa adotar a palavra “cidadela”: *lugar aquartelado* onde se alojaram tropas militares no estabelecimento da defesa antissubmarino; *centro* de socorro, de busca e de assistência aos naufragos; *cenário* de enfrentamentos, mortes e sobreviventes; *território* do medo; *área atlântica* que reuniu os salvados que deram à costa sergipana; *local de trabalho* do capitão de corveta Gentil Homem de Menezes, donde ele expedia suas ordens aos corpos que estavam subordinados; enfim, *pequena cidade* que se sente encurralada por um inimigo invisível no mar (o submarino) e outros, de múltiplas faces (o espião, o quinta-coluna, o integralista, o estrangeiro, etc.). Ao tornar o medo enquanto objeto de estudo, Jean Delumeau parte da ideia de que não apenas os indivíduos, mas também as coletividades estão engajadas num diálogo permanente com a menos heroica das paixões humanas.³⁹⁰ Ainda de acordo com o historiador francês, o medo faz parte da condição humana, todos os medos levam ao medo da morte. E estamos todos submetidos à morte. Contudo, os medos mudam no tempo e no espaço em função dos perigos que se apresentam à Humanidade. Não podemos raciocinar sobre o medo sem levar em conta a necessidade de segurança, algo fundamental ao ser vivo.

³⁹⁰ DELUMEAU, Jean. **História do medo no ocidente: 1300-1800**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

O HERÓI DE ABETAIA

...E a notícia correu, levando esse desfecho:
- "O Brasil declarou-se em guerra contra o Eixo!..."

O Sargento Luiz ouvia o rádio em casa;
E diante dessa nova, o coração lhe abrasa:
Pensou no *Baependi* e nos outros navios,
afundados de noite, em meio aos desafios,
dos agressores vis, cobardes, desalmados,
que metralhavam rindo os botes apinhados,
de desvairadas mães, de filhos que choravam
e de esposas que ainda as ondas perscrutavam.
- Quem sabe? - para enviar um vislumbre de paz
aqueles que - talvez - não voltariam mais...

E, cômico do dever que a disciplina exige,
farda-se incontinente e ao quartel se dirige,
para se apresentar e ter o seu fuzil
com que defenderia a honra do Brasil...

Alguns meses depois, com a gloriosa F.E.B,
nalgum porto da Itália, ele também recebe,
de outros povos irmãos, a homenagem primeira
ao canto do hino pátrio, em frente da bandeira...
Nesse instante febril sua alma se extasia,
na ânsia de defender essa democracia,
que, em nome da justiça, acena para o mundo,
prometendo um futuro esplêndido e fecundo.
Onde o Direito e o Bem, irmanados no Amor,
fazem da vida um céu de primavera em flor...
(...)

*(Ao Regimento Sampaio e ao heroísmo do Sargento
Luiz Rodrigues Filho e do Capelão João Soren.)*

Icaraí -1947

5 “MILITARES EM COMBATE”: A GUERRA DO ATLÂNTICO NA COSTA DO BRASIL

“Posso assegurar a vossência que sejam quais forem os perigos que a Marinha do Brasil tenha de enfrentar, a gola azul do marinheiro e o botão dourado do oficial serão sempre motivo de orgulho para o povo brasileiro”.

Almirante Henrique Aristides Guilhem³⁹¹

A costa do Brasil atraiu a atenção das principais potências beligerantes no tempo da Segunda Guerra Mundial. Em mapas militares dos Estados Unidos, um arco-íris unia a África e a América do Sul, sendo o Brasil representado como o “pote de ouro”³⁹². Guarnecer o Saliente Nordeste significava proteger as Américas. Preocupados, então, com um desembarque de tropas alemãs e italianas nas praias brasileiras, os militares estadunidenses ergueram bases aeronavais no nordeste e caso a ameaça de desembarque realmente se concretizasse, seriam enviadas reforços por ar e mar³⁹³. Essa paranoia de invasão praiana aliada à propaganda de guerra dos bons vizinhos assustavam os mandatários varguistas, porque revelavam que a intenção de Adolf Hitler seria “edificar uma nova Alemanha no Brasil”.³⁹⁴

Desde muito vinham os submarinos alemães penetrando pelo Atlântico Sul e percorrendo o litoral brasileiro, e pelo sul e pelo norte pescadores, às vezes, e barcos veleiros, avistavam indícios de suas operações belicosas.³⁹⁵ Assim, o *U-507* não foi o primeiro a circular pela costa do Brasil, outros *U-boats* estudaram a movimentação naval da marinha mercante nacional, a geografia costeira sul-americana e as suas áreas tropicais mais

³⁹¹ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 14 de setembro de 1942.

³⁹² A representação de “pote de ouro” também faz alusão à riqueza mineral do subsolo brasileiro. Os minérios estratégicos eram embarcados em aviões cargueiros e navios mercantes para a indústria bélica dos Estados Unidos.

³⁹³ HILTON, Stanley E. **Suástica sobre o Brasil**: a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977, p. 244.

³⁹⁴ “*Nous édifierons une nouvelle Allemagne au Brésil*”, do livro *Hitler m’a dit* (p. 78), do escritor nazista Hermann Rauschning, editado pela Cooperation, Paris. 1939. IN: JOFFILY, José. *Harry Berger*. Rio de Janeiro: Paz e Terra; Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 1987. p. 19. “*Aqui, no Brasil*”, disse Hitler ao seu amigo Hernam Rauschning, apontando o mapa americano, “*criaremos uma nova Alemanha. Encontraremos tudo de que precisamos. E com a riqueza contida no solo mexicano, a Alemanha será rica e forte*”, Hitler ainda declarou: “*Se há lugar onde a democracia é suicídio e sem significação, é precisamente na América Latina.*” Os Objetivos Alemães nas Américas. *Em Guarda – Para Defesa das Américas*. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/*Business Publishers International Corporation of Philadelphia*. Ano 4. n. 11. 1944, p. 38.

³⁹⁵ WYNNE, J. Pires. Augusto Maynard. **História de Sergipe (1930 – 1972)**, v. II. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973, p. 92.

vulneráveis. Esta questão foi muito bem percebida pela historiadora Andrea Helena Petry Rahmeier, que analisou uma variedade de documentos militares na Alemanha, em seu trabalho intitulado *Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)*, onde esclarece:

Desde 5 de maio de 1942 três submarinos (*U-126*, *U-128* e *U-161*) operavam na costa brasileira, próximo à Fernando de Noronha.³⁹⁶ Em 25 de maio, estes submarinos foram encarregados pela marinha alemã de investigar o tráfego no Litoral Norte do Brasil (nomenclatura de hoje da região Nordeste e Sudeste). No dia 30, consta que os submarinos operaram com facilidade dentro da área de segurança continental do litoral brasileiro.³⁹⁶

A Guerra do Atlântico foi um fenômeno militar que atingiu, em maior ou menor escala, praticamente toda a costa do Brasil. Através das quadrículas do periscópio, muitos navios nacionais e estrangeiros foram avistados pelos *U-126*, *U-128* e *U-161*. Os marinheiros brasileiros não se aperceberam do inimigo oculto ao seu lado. Para a alcateia, ainda não era o tempo de impor-lhes a barbárie.

Com o raio de visão mais ampla, os aviões de guerra da FAB perceberam a movimentação dos referidos submarinos. Então, a partir de 28 de maio de 1942, constavam em diversos jornais brasileiros, argentinos e estadunidenses reportagens sobre uma investida militar de aviões brasileiros a três submarinos dos países do Eixo e o afundamento de um. Ainda conforme as análises de Andrea Helena Petry Rahmeier:

Nos registros das ações dos submarinos não consta nenhuma ação da Força Aérea Brasileira. Fato que possibilita duas hipóteses: primeira, ou, o departamento que fazia o registro no *Kriegstagebuch* somente registrava ações com sérias implicações no contexto de guerra, e se aviões brasileiros tentaram atacar submarinos eixistas, estes não foram atingidos pelo ataque, não tendo consequências mais graves, tanto que não relataram esta ação; segunda, ou, a Força Aérea Brasileira simulou uma ação, para adquirir credibilidade. Gomes Filho, sem ter conhecimento da documentação alemã, considerou que os pronunciamentos de Salgado Filho tiveram um desejo de conquista, de reconhecimento e de glórias militares.³⁹⁷

Se a FAB destruiu ou não o *U-boat*, aos olhos dos diplomatas e militares alemães o que realmente importava era perceber as ações beligerantes dos brasileiros, tanto no discurso jornalístico quanto na prática antissubmarino, antes mesmo de ter sido declarada a guerra ao Eixo. Além disso, não foi este suposto acontecimento em si que gerou o planejamento de um ataque simultâneo aos portos brasileiros. A este respeito, Rahmeier alerta ainda que “a

³⁹⁶ RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. 2009. Tese (Doutorado em História)- PUCRS, Porto Alegre: 2009, p. 228

³⁹⁷ RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. 2009. Tese (Doutorado em História)- PUCRS, Porto Alegre: 2009, p. 331-332.

declaração de Salgado Filho e o primeiro registro sobre o ataque aos portos brasileiros, ocorreram simultaneamente”.³⁹⁸

O crescente envolvimento do Brasil na guerra e a sua contribuição com minérios imprescindíveis para a indústria bélica dos Aliados foram avaliados em várias reuniões logísticas dos nazistas, algumas contando até a presença de Adolf Hitler. Havia o nítido desejo da Alemanha de atacar os portos de Natal, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos. Contudo, o plano de ação sobre as regiões portuárias exigiram o deslocamento de grande contingente de tropas e a invasão foi deixada de lado, voltando-se para os frágeis navios mercantes nacionais em diferentes mares do Atlântico.

Para a Alemanha, o Brasil era um dos maiores fornecedores de matéria-prima para os Estados Unidos, tendo a maior frota mercante latino-americana. Por isso era necessário barrar esta atividade. O ministro da Aeronáutica brasileiro divulgou que, em maior, haviam sido executadas ações de guerra contra submarinos do Eixo. O Brasil estava prendendo cidadãos alemães sem um motivo explicável. Todo este contexto fomentou entre os militares alemães o desejo de uma ação de retaliação. Todavia, no final de contas, analisou-se que a repercussão desta ação teria consequências maiores do que as desejadas, principalmente em relação ao Chile e à Argentina.³⁹⁹

Alguns navios a vapor da frota mercante do Brasil foram torpedeados em meio à consternação dos submarinistas, porque muitos deles eram alemães e acabaram nacionalizados pelas autoridades brasileiras após a Primeira Guerra Mundial. Diante de tal situação desconfortável, era melhor vê-los nas profundezas do mar do que a serviço dos inimigos.

Ao longo da Segunda Guerra Mundial, as unidades da Marinha Mercante do Brasil viveram tempos de aniquilamento. Como já foi dito, oficialmente, a guerra para os brasileiros se irradiou de fato em agosto de 1942, quando um “submarino inimigo” invadiu as suas águas territoriais e afundou sete embarcações entre a costa sergipana e a costa baiana. Convém ressaltar que as autoridades militares da época desconheciam a nacionalidade dos agressores navais e também o número de submarinos envolvidos na referida operação militar. De certo, o conjunto de naufrágios representou uma súbita imersão da costa do Brasil na Guerra do Atlântico. Além de ser “um desrespeito” à soberania da Marinha de Guerra do Brasil e “uma afronta” ao Exército brasileiro, porque este tinha homens, tropas e artefatos bélicos a bordo dos navios torpedeados, onde todos acabaram tragados pelo mar da guerra.

³⁹⁸ RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. 2009. Tese (Doutorado em História)- PUCRS, Porto Alegre: 2009, p. 228.

³⁹⁹ RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. 2009. Tese (Doutorado em História)- PUCRS, Porto Alegre: 2009, p. 336.

O Exército brasileiro como um todo se sentiu torpedeado, vítima da ação não apenas dos inimigos das profundezas, mas também da espionagem do quinta-colunismo. A guerra dos *U-boats* na costa do Brasil pode ser compreendida na ótica institucional dos militares, na perspectiva social dos litorâneos e dentro dos acordos secretos da diplomacia brasileira. Por isso, o entendimento da batalha naval se construiu através de diferentes percepções de mundo, desde o olhar naval mais técnico até o modo mais popular de se analisar as coisas: “era presepada do diabo nesse tempo em Aracaju”, revelou o entrevistado simão-diense, Edmundo Cruz.

O medo do submarino teve o poder de unificar as diferentes percepções atlânticas dos brasileiros. O baiano João Palma Netto prestou vários serviços à Marinha do Brasil no tempo da guerra e lembrou criticamente a vigilância montada na Baía da Guanabara, onde se temiam incursões mais ousadas dos submarinos alemães. Ele foi “um via de mastro” e compartilhou a sua experiência de sentinela:

Não sei como passou pelos beligerantes miolos de um oficial da Esquadra a ideia de colocar vigia no mastro do Belmonte, para observar a barra do Rio de Janeiro. Escolhido para o Belmonte porque o de mastro mais alto dentre os navios da Esquadra. A travanca de serviços de recuperação do navio já se findara. Guindaram-me, na segunda divisão, para o serviço de vigia de mastro. O inverno não tinha rival nos últimos vinte anos. Eu ficava longas horas agarrado no mastro, costurado dentro de uma japona curta, tiritando de frio. Permanentemente o nevoeiro encobria as montanhas, os arredores e a barra a vigiar, ensombrado, inclusive, os navios que estavam a pequena distância do Belmonte, atracados no mesmo cais. A visibilidade tornava-se impossível sempre, mas permanecia o serviço, gelando os vigias, insensibilizando mãos, narinas, orelhas. Anestesiados pelo terrível frio daqueles dias, portava-me, cumprindo ordens, de binóculo embaciado, atentando se, por algum rasgo de ingenuidade “lá vinha algum submarino nazista” entrando pela barra do Rio de Janeiro, navegando à superfície. Dê-se de barato que entrasse um submarino como queria o oficial da Esquadra. O vigia não o poderia ver a trezentos metros de distância. Mas, o vigia estava ali para ver o submarino, que “se safasse”, veria-o, precursor que era do radar. Acontecendo este absurdo, o vigia deveria avisar às autoridades, certamente para que um navio da Esquadra levantasse ferro cinco horas depois, quando houvesse acendido os fogos, para dar combate. Submarino paciente habitada era a Fortaleza da Lage, postada na entrada da barra, em situação que, pelo raciocínio do dito oficial, nela encaharia o desprevenido submarino nazista. Nesta época, qualquer submarino imerso entraria na Baía de Guanabara e nela permaneceria quantos dias quisesse sem que a Marinha tivesse meios de localizá-los. Mas estávamos em guerra, e este serviço era importantíssimo, por cima de argumento, neblinas e senso de ridículo.⁴⁰⁰

A vida no alto do mastro em tempo de inverno era um verdadeiro martírio. Segundo João Palma Netto, “passar duas horas agarrado no mastro esmorecia-me o corpo, dava-me calafrios, regalava-me até a alma, irando-me na impotência de sustar tão absurdo serviço”.

⁴⁰⁰ NETTO, João Palma. **CS-4 caça submarinos Gurupá**: Memórias de um Marinheiro. Salvador: Jubiabá, 1983.

Ainda disse: “a gripe progredia, escumando dentro do peito, ajudada pela insensatez dos treinos puxados e apadrinhada pela navalha de frio que cortava no alto do mastro do Belmonte”.

Os militares do Exército incumbidos de vigiar a região litorânea do Brasil, aqui chamados de “soldados da praia”, também sofreram com as intempéries climáticas: calor, frio e umidade das praias nordestinas. Enquanto uma parte adquiriu infecções respiratórias variadas: resfriado, gripe, bronquite, pneumonia e tuberculose. Outra desenvolveu tensões psíquicas por temer um desembarque de inimigos nazifascistas nas praias. Os documentos da época apontam para a atuação militar da 1ª Bateria Independente, o 19º Batalhão de Caçadores, o 28º Batalhão de Caçadores e etc. Zé Peixe conviveu com os soldados que guarneceram a costa de Sergipe. “Quem veio guarnecer aqui a costa e o estado foi a Bateria do Rio Grande do Sul. Aí a Bateria veio pra cá para Aracaju. Aí ele, tinha aqueles caminhões. E aquele povo veio do Rio Grande do Sul, veio pro exército daqui. Eram os gaúchos. Iam pra costa dia e noite.”⁴⁰¹ Zé Peixe, ao longo da entrevista, também reconheceu o papel dos homens da Capitania dos Portos, pois eles também prestaram importantes serviços na costa sergipana e fez questão de ser solidário aos seus antecessores, citando um a um: “Seu Pereira, Miguel, Rafael, João Torquato, Seu Francisco Barros, João Alves Cavalcante, Miguel Alves Cavalcante, Seu Valito. Eles saíam pelo litoral, não tinha hora para voltar”.⁴⁰²

Nos primeiros anos da década de 1940, interpretações reais ou fantasiosas surgiram e abalaram as bases estruturais de povoados, colônias de pescadores e cidades costeiras. A ameaça exterior se infiltrou no interior social, para depois responder as agressões navais de “dentro para fora”, tornando-se uma via de mão dupla. Em virtude destas questões socioculturais, o antropólogo Marshall Sahlins, em seu livro *Ilhas da História*, alertou para a importância da “reprodução do acontecimento”. Conforme as suas análises, “um acontecimento não é simplesmente algo que acontece por si mesmo que como tal, ele tenha suas próprias razões de ser, foram de qualquer estrutura simbólica determinada”. E conclui: “um acontecimento torna-se acontecimento quando ele é interpretado. Ele somente adquire uma importância histórica se estiver adequado à estrutura cultural, e assimilado através dela”⁴⁰³

⁴⁰¹ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

⁴⁰² NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

⁴⁰³ DOSSE, François. **Renascimento do acontecimento**: um desafio para o historiador: entre Esfinge e Fênix. São Paulo: Editora Unesp, 2013, p. 148.

A Guerra do Atlântico sob a perspectiva dos latino-americanos coloca os historiadores diante de um amplo leque temático e que, por isso, requer a contribuição de novas pesquisas de diferentes ciências do conhecimento. O submarino alemão ainda navega nas narrativas históricas da memória coletiva dos sergipanos e baianos. Eliseu Timóteo, por exemplo, recordou da versatilidade dos inimigos escondidos debaixo d'água. Com base em seu universo cultural, ele sabia explicar o que era um submarino alemão, “a história que se contava era que o submarino vinha por debaixo d'água. Era uma embarcação que andava por debaixo d'água. E de vez em quando ele subia, entendeu? Era o que o povo dizia.”⁴⁰⁴

5.1 ESTADO DE GUERRA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

A ação beligerante do *U-507* representou a gota d'água para os brasileiros, pois a sua neutralidade⁴⁰⁵ foi torpedeada literalmente. Em resposta às sucessivas agressões navais e à inoperância do governo federal, imensas manifestações populares se formaram nas principais cidades do país, exigindo o desafrontamento imediato. Mesmo diante desse cenário de protestos, Getúlio Vargas estranhamente adiava a decisão de entrar na guerra. Acreditava-se na época que tal postura se justificava pelas tensões internas entre os homens fortes do Estado Novo. De um lado, a ala germanófila (Eurico Dutra, Góis Monteiro e Filinto Müller), que se utilizou de artifícios variados para se manter a neutralidade. E de outro, o ministro Oswaldo Aranha, pró-Aliados, que viu sua posição fortalecida diante das agressões submarinas.

Tanto em Salvador quanto em Aracaju se viu a formação: dos quebra-quebras nas casas e lojas comerciais dos estrangeiros; das passeatas nacionalistas dos estudantes; dos grandes comícios públicos; de grupos de perseguição aos adeptos do quinta-colunismo; enfim, da mobilização geral para a guerra. A ira de baianos, e sergipanos, era com a resistência do presidente Vargas em não declarar guerra. Tertuliano Azevedo, assim rememorou este momento de grande expectativa social: “a população brasileira se revoltou de tal ordem, de tal maneira, que começou a depredar tudo, a casa de italiano, de alemão”. E continua, “como o governo de Getúlio Vargas começou a demorar a declarar guerra à Alemanha e à Itália, nós

⁴⁰⁴ TIMÓTEO, Eliseu. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 28 maio de 2005.

⁴⁰⁵ Convém esclarecer que o Brasil perdera a condição de neutralidade bem antes de agosto de 1942, e por vários motivos: 1 - ao permitir que uma nação beligerante erguesse bases aeronavais no Nordeste; 2 - ao abastecer com víveres estratégicos a indústria dos Aliados; 3 - ao promover perseguição aos imigrantes taxados de eixistas; 4 - ao romper diplomaticamente com a Alemanha, a Itália e o Japão. Os sinais de guerra do Eixo para as autoridades brasileiras foram muitos, mas a população civil, que dependia da navegação a vapor, não foi devidamente informada dos riscos de empreender viagens pelo Atlântico Sul no tempo da Segunda Guerra Mundial.

fomos à rua exigir a declaração de guerra”.⁴⁰⁶ Exigir a materialização da vontade popular, em tempos de ditadura, era um paradoxo. Mais do que conseguir uma “declaração de guerra”, o ato de ir às ruas e formar imensas manifestações sociais também significou enfrentar o regime ditatorial e pensar em outros projetos políticos para o país. Na verdade, os brasileiros, especialmente os estudantes, queriam ter a história do país em suas mãos, dentro de valores democráticos emanados pela propaganda dos Aliados.

O presidente Getúlio Vargas não se fez de ouvidos moucos diante de tanta pressão popular. Em 22 de agosto de 1942, convocou uma reunião ministerial para avaliar os torpedeamentos navais na costa sergipana e baiana. Então, compareceram os ministros: o General Eurico Gaspar Dutra (Guerra), Almirante Guilhem (Marinha), Joaquim Pedro Salgado Filho (Aeronáutica), Alexandre Marcondes Filho (acumulando as pastas da Justiça e do Trabalho), Artur de Sousa Costa (Fazenda), Oswaldo Aranha (Exterior), General João de Mendonça (Viação), Gustavo Capanema (Educação) e Apolônio Sales (Agricultura). Ao término do encontro, designou-se Oswaldo Aranha, então Ministro das Relações Exteriores do Brasil, a apresentar oficialmente a posição do país. Assim, um documento foi elaborado e destinado aos governos da Alemanha e da Itália. Eis seu conteúdo na íntegra:

A orientação pacifista da política internacional do Brasil manteve-o, até agora, afastado do conflito em que se debatem quase todas as nações inclusive deste hemisfério. Apesar das declarações de solidariedade americana, votadas na Oitava Conferência de Lima, e na Primeira, Segunda e Terceira Reuniões de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, efetuadas, respectivamente, no Panamá, 1939, em Havana, 1940, e no Rio de Janeiro, 1942, não variou o Governo brasileiro de atitude, embora houvesse sido, insolitamente, agredido o território dos Estados Unidos da América, por forças do Japão, seguindo-se o Estado de Guerra entre aquela República irmã e o Império agressor, a Alemanha e a Itália. Entretanto a Declaração XV da segunda daquelas reuniões, consagrada pelos votos de todos os Estados da América, estabeleceu “Que todo atentado de um Estado não americano contra a integridade ou a inviolabilidade do território e contra a soberania ou independência política de um Estado americano será considerado como um ato de agressão ao Brasil, determinando a nossa participação no conflito e não a simples declaração de solidariedade com o agredido, seguido algum tempo depois, da interrupção das relações diplomáticas com os Estados agressores”. Sem consideração para com essa atitude pacífica do Brasil e sob o pretexto de que precisava fazer guerra total à grande nação americana, a Alemanha (Itália) atacou e afundou, sem prévio aviso, diversas unidades navais mercantes brasileiras, que faziam viagens de comércio, navegando dentro dos limites do “mar continental”, fixados na Declaração XV do Panamá. A esses atos de hostilidade, limitamo-nos a opor protestos diplomáticos tendentes a obter satisfações e justa indenização, reafirmando porém nesses documentos propósitos de manter o estado de paz. Maior prova não era possível da tolerância do Brasil e de suas intenções pacíficas. Ocorre, porém, que agora, com flagrante infração das normas de Direito Internacional e dos mais comезinhos princípios de humanidade, foram atacados, na costa brasileira, viajando em cabotagem, os vapores *Baependi* e *Anibal Benévolo* (do Lóide Brasileiro, Patrimônio Nacional), o *Arará* e o *Araraquara* (do Lóide Nacional S.A.) e o Itagiba

⁴⁰⁶ AZEVEDO, Tertuliano. Entrevista concedida ao programa Terra Serigy. Aracaju, 2010.

(da Cia. Navegação Costeira), que transportavam passageiros, militares e civis, e mercadorias, para portos do Norte do país. Não há como negar que a Alemanha (Itália) praticou contra o Brasil atos de guerra, criando uma situação de beligerância que somos forçados a reconhecer na defesa da nossa dignidade, da nossa soberania e da nossa segurança e da América. Em nome do Governo brasileiro, peço, Senhor Ministro, se digne Vossa Excelência levar esta declaração ao conhecimento do Governo alemão (italiano) para os devidos efeitos. Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.⁴⁰⁷

A leitura deste documento evidencia um dos episódios mais dramáticos na história contemporânea do Brasil, pois revelou como a guerra veio das “águas sul-atlânticas” e expandiu-se para todo o “território nacional”. Ao comparar este documento escrito após a reunião ministerial com os produzidos pelos militares ainda sob o calor dos torpedeamentos navais, foi possível perceber que a morosidade de Getúlio Vargas em declarar guerra ao Eixo se justificava por várias razões. Primeiramente, pela “postura de cautela”, as Forças Armadas do Brasil abriram uma investigação pormenorizada dos sinistros. De forma prudente, o presidente aguardou as averiguações do IPM, um tipo de processo amplo e sumário, pelo qual as autoridades do Exército e da Marinha de Guerra investigaram os acontecimentos militares nas cidades de Aracaju, Salvador e Recife.

A agilidade para compreender os acontecimentos navais foi imediata. Então, vários atos e diligências foram empreendidos nestas localidades a fim de recolher o depoimento dos naufragos nos hospitais, hotéis e quartéis, visando apurar a realidade dos fatos. Até que ponto a pressa atrapalhou a conclusão das análises? Quais fatos mencionados pelos naufragos foram deixados de lado? Como o IPM teve um papel crucial na circulação da suspeita com os estadunidenses?

Em segundo lugar, o Brasil não sabia qual nação beligerante ousou invadir as suas águas territoriais e atacar a sua Marinha Mercante.⁴⁰⁸ A desconfiança social não surgiu da concha do mistério, porque os brasileiros criaram várias versões. Contudo, o governo varguista sabia que a ordem de ataque partira do bloco beligerante do Eixo, restava apenas saber a “nacionalidade” dos agressores. No documento que anunciou o Estado de Beligerância em todo o território nacional, o ministro Oswaldo Aranha apresentou “três digressões” em seu texto, evidenciando esta dúvida: 1 - “(...) a *Alemanha (Itália)* atacou e afundou, sem prévio aviso, diversas unidades navais mercantes brasileiras” 2 - “Não há como negar que a *Alemanha (Itália)* praticou contra o Brasil atos de guerra,” 3 - “(...) levar esta declaração ao

⁴⁰⁷ ARANHA, Oswaldo. **Declaração do Estado de Beligerância em todo o território nacional**. Documento oficial. Rio de Janeiro. 22 de agosto de 1942.

⁴⁰⁸ Somente em 1972, os brasileiros tomaram conhecimento da nacionalidade do submarino agressor e das histórias dos torpedeamentos navais no litoral de Sergipe e da Bahia, graças às investigações do jornalista Mauro Santayana.

conhecimento do Governo *alemão (italiano)* para os devidos efeitos”.⁴⁰⁹ Então, foi o submarino alemão ou italiano que promoveu o maior ataque naval na história do Brasil?

Terceiro aspecto se justificava “pelo despreparo tecnológico do país”, afinal, de que maneira a Marinha brasileira faria frente aos mordenos submarinos alemães e italianos? Mais do que nunca, as Forças Armadas do Brasil precisavam da ajuda financeira, tecnológica e militar dos Estados Unidos. Graças à política de boa vizinhança e a crescente ameaça dos U-boats na orla da América do Sul, os norte-americanos ampliaram a sua área de atuação para toda a costa do Brasil. Há muito tempo, a espionagem alemã já acompanhava a aproximação secreta deles, e depois, escancarada publicamente, a tal ponto, que o Brasil era considerado pelos nazistas uma espécie de protetorado americano.

As sucessivas investidas dos inimigos navais e a oficialização da guerra incorporaram o litoral brasileiro ao Teatro de Operações Navais do Atlântico Sul, em outras palavras, recrudesciu-se ainda mais o campo de batalha na orla da América do Sul. Diante da crescente militarização costeira, urge entender de um lado como marinheiros, pilotos e militares brasileiros construíram uma memória coletiva sobre as agressões navais no Atlântico Sul. De outro, como as populações litorâneas do nordeste foram envolvidas nesta batalha naval. De uma margem à outra, as vivências dramáticas carregavam fortes marcas subjetivas e ajudaram a perceber como a guerra naval marcou direta e indiretamente a vida de milhares de brasileiros. À luz do pensamento benjaminiano, a emergência da guerra submarina alemã pode ser compreendida como algo de sobre-humano, desmedido, gigantesco, algo que lembra um processo vulcânico, uma erupção elementar. Uma onda colossal de vida, dirigida por uma força dolorosa, coercitiva, unitária, transbordando sobre os campos de batalha, que hoje já se tornaram míticos, canalizada para tarefas que ultrapassam os limites do que hoje pode ser compreendido.

Diante deste cenário comprovadamente beligerante, as Forças Armadas do Brasil logo se preocuparam em salvaguardar a sua região costeira e dar continuidade à total mobilização do país. Pela primeira vez na história do Brasil, as suas três forças (Marinha, Exército e Aeronáutica) agiram conjuntamente em operações defensivas, ofensivas e contraofensivas em suas águas territoriais. Ainda foi preciso criar entre os civis um “sistema de defesa passivo”: adoção do blecaute, racionamento de gêneros alimentícios, vigilância do mar, praias e estuários.

⁴⁰⁹ ARANHA, Oswaldo. **Declaração do Estado de Beligerância em todo o território nacional**. Documento oficial. Rio de Janeiro. 22 de agosto de 1942.

5.2 AFINAL, O QUE É QUE O PORTO DA BAHIA TEM?

Se o “Saliente Nordestino” era apontado pelos militares estadunidenses como sendo uma área litorânea do Brasil cobiçada pelos alemães, e por isso, em caráter de urgência, precisava ser guarnecida. No entanto, o que se viu, de fato, nas hostilidades navais do *U-507*, foi que os submarinistas alemães tinham como referência costeira do Brasil, o “Porto de Salvador e o seu mundo sul-atlântico circundante”. As águas abrigadas da Baía de Todos os Santos, tão cobiçadas no tempo colonial e imperial, voltaram a ser cenário de disputas entre os nautas estrangeiros e brasileiros, dessa vez, ao longo da Segunda Guerra Mundial.

A presença das tropas militares do Eixo no norte da África e, especialmente, a circulação dos seus navios de guerra pelo o litoral africano, mar das guianas, costa brasileira e platina fizeram a logística dos estadunidenses reconhecerem a possibilidade da Alemanha tramar uma investida bélica mais ousada na costa do Brasil. Então, a Comissão de Planejamento dos Estados Unidos sugeriu, em 1941, o deslocamento de um contingente militar para a América do Sul.

Nesta época, também foi assinada a Lei de Empréstimo e Arredamento (*Lend Lease*), aprovada pelo Congresso, que transformava os Estados Unidos no “Arsenal das Democracias”. Após ajudar militarmente a Grã-Bretanha, os estadunidenses estavam dispostos a ajudar qualquer país do globo que desejasse enfrentar as nações beligerantes do Eixo. Contudo, o caso do Brasil era singular, não era uma democracia e nem um governo fascista, e os seus mandatários inspiravam desconfianças.

Até que ponto seria seguro armar os brasileiros? O presidente Getúlio Vargas seria realmente um Chefe de Estado confiável? O que pensar de parte do seu ministério que se declarava simpatizante do Eixo? Não havia consenso entre as autoridades políticas e militares dos Estados Unidos, então a saída foi impor medidas mais severas, aprovar acordos com exigências mútuas e gradativas. Em 24 de julho de 1941, por exemplo, foi aprovado o regulamento da *Comissão Militar Mista Brasil - Estados Unidos*, que consistia em um tratado de defesa mútua. O Itamarati alertou ao governo varguista que este e outros acordos poderiam comprometer a neutralidade brasileira. Contudo, para a Marinha do Brasil, não havia inconveniência em ser depositado, em portos brasileiros, óleo combustível para os navios de guerra norte-americanos, tendo em vista não se tratava de uma nação beligerante.

Aparentemente de “passagem” pelos portos brasileiros, os militares estadunidenses se tornaram uma presença constante e marcante nas cidades litorâneas nos primeiros anos da década de 1940. Trouxeram novos hábitos e valores culturais. Estudaram a geografia costeira

do Brasil e avaliaram as riquezas minerais do seu subsolo. Eram, notadamente, engenheiros e geólogos. Se por um lado eles se maravilharam com a paisagem tropical, por outro, assustaram-se com as condições de vida da população mais pobre. Nos anos de 1930 e 1940, a maioria dos litorâneos brasileiros não tinha acesso à infraestrutura básica (oferta de água encanada, rede de esgoto, pavimentação das ruas e luz elétrica) e nem a serviços públicos essenciais (como o escolar e o hospitalar).

A região leste⁴¹⁰ do Brasil e costa leste dos Estados Unidos eram áreas simbólicas para ambos os países, lugares costeiros que marcaram o início da história colonial e, conseqüentemente, fizeram nascer identidades culturais distintas numa ponta à outra das Américas. Além disso, havia uma imensa disparidade socioeconômica entre elas. Mais do que fornecer armamento para as Forças Armadas do Brasil, ao se intitular o “Arsenal das Democracias”, os estadunidenses também promoveram vários programas sociais nas áreas de educação, profissionalização técnica e saúde para áreas mais carentes.

Outros países da América Latina, contudo, não viam com bons olhos qualquer forma de auxílio dos Estados Unidos. A intervenção militar do *Big Stick*, à luz da ideologia do monroísmo, ainda causavam ressentimentos entre alguns chefes de Estado. Através da política do dólar, da forte propaganda hollywoodiana e das conferências diplomáticas, houve notadamente um esforço dos Estados Unidos em criar uma imagem de “bom vizinho”. Apesar de agirem com mais cautela, barganha e intrepidez, as repúblicas da América Latina tinham consciência das fragilidades de sua economia, até então, pautada no tripé: agrário-mineradora-exportadora.

Com as intensas batalhas na costa europeia e os naufrágios de navios americanos, negociar com as autoridades políticas dos Estados Unidos apresentava-se como a única solução para equilibrar as finanças da América Latina. Os militares brasileiros pressionavam o Presidente Vargas por armamentos, os agricultores queriam comercializar os seus produtos com o exterior e os estrategistas estadunidenses queriam o nordeste brasileiro. Afinal, “o Brasil era de importância crucial para sua política latino-americana em geral, para a defesa hemisférica, e para sua mobilização econômica”.⁴¹¹

Pressionado por todos os lados, Getúlio Vargas se viu jogado em um labirinto que não conseguiu atravessar. A astúcia política do presidente não soube tirar proveito, dessa vez, dos

⁴¹⁰ As autoridades intelectuais, políticas e militares procuraram dividir o território do Brasil em regiões no tempo do Estado Novo. Sergipe e a Bahia, por exemplo, integravam a Região “Este” (1938-1943), em seguida, passou a denominá-la de Região “Leste.” Uma divisão regional decretada pelo governo varguista nos termos da Lei Nº 311, de 2 de março de 1938, para vigorar de 1944 a 1948. O Leste brasileiro envolvia os seguintes estados: Sergipe, Bahia, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro.

⁴¹¹ HILTON, Stanley E. **Suástica sobre o Brasil**: a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977, p. 241.

acontecimentos históricos e o Brasil era arrastado cada vez mais para o abismo. A guerra estava prestes a virar uma realidade para os brasileiros. Pela primeira vez, o Chefe da Nação se sentiu fragilizado e obrigado a ceder. Ao consultar a documentação da presidência, a historiadora Maria Celina Soares D'Araújo percebeu o clima de tensão da época. Afinal, como garantir a soberania nacional com tantos militares estrangeiros espalhados pelo litoral nordestino? Eis o que Vargas escreveu: “a concessão das bases do Nordeste foi por ele percebida como uma imposição: ou o Brasil cedia parte do seu território ou seria considerado inimigo dos Aliados”.⁴¹² Diante destas imposições, “o Brasil era, segundo Vargas, jogado em uma aventura que não escolhera e que não controlaria”.⁴¹³

Esta imposição não agradou a maioria dos militares brasileiros. Contudo, sem a presença de aviões e navios de guerra dos Estados Unidos, o Brasil não tinha como defender a sua costa dentro do Teatro de Operação do Atlântico Sul. Oficial do Exército da Reserva, o aracajuano Francisco Moura nos recebeu em sua casa e concedeu uma entrevista sobre a crescente militarização do litoral nordestino, onde participou da vigilância praiana. Prestou serviços militares na faixa litorânea Bahia, Sergipe e Alagoas. Aproveitou a oportunidade para criticar a negligência das escolas em não abordar a realidade brasileira no tempo da guerra.

O Brasil não tinha condições de enfrentar a Alemanha. Veja o caso da Argentina, não entrou na guerra e o país ficou neutro, um país sem dono! Neutralidade é não ter dono, então, era passe livre para os submarinos alemães entrarem lá né? O Brasil se aliou ao americano e foi pra Itália lutar, incorporado ao 5º exército americano que já estava lá, mas os outros países aqui da América do Sul, a princípio, ninguém quis entrar na guerra. O Brasil tem história na Segunda Guerra Mundial, mas não se ensina direito isso nas escolas. Se você perguntar quem descobriu o Brasil em um grupo [de estudantes brasileiros], quem é que não responde: Pedro Álvares Cabral? Né assim? A primeira missa Brasil, todo mundo sabe! Então por que o Brasil na Segunda Guerra Mundial também o professor não conta essa história? Dos americanos empurrarem o Brasil para guerra? E não empurrou, melhor dizendo, foi negociada [a entrada do Brasil na guerra]. O americano chegou a dizer ao Presidente Getúlio, entendeu? Que se o Brasil não cedesse iria entrar em Fernando de Noronha e invadiria o nordeste. Dizia-se que tudo era para evitar que o alemão atingisse o Brasil.⁴¹⁴

A maioria dos brasileiros visualiza a história da Segunda Guerra Mundial como uma realidade distante de sua vida social. Isto também é uma marca dos livros didáticos. Contudo, entre os militares da reserva e os velhos litorâneos, que foram contemporâneos da Guerra do Atlântico, as memórias da guerra naval ainda são perceptíveis nas carcaças dos navios, no recolhimento dos salvados e nos cemitérios dos naufragos.

⁴¹² D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **O Estado Novo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000, p. 49.

⁴¹³ D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **O Estado Novo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000, p. 49.

⁴¹⁴ MOURA, Francisco. **Minha origem, minha vida**. Aracaju. 2006.

A costa do Brasil foi uma área sul-atlântica de intensos combates entre os aliados e o eixo. Após conseguir permissão para a instalação de bases aeronavais no nordeste, as autoridades estadunidenses procuraram um lugar para servir de sede para a Força do Atlântico Sul. Duas áreas costeiras do Brasil chamaram a atenção deles: Salvador e Recife. Com base na documentação analisada da época, o brasileiro Stanley E. Hilton, em seu livro *Suástica sobre o Brasil*, explicou o porquê dos Estados Unidos escolherem a capital pernambucana:

O governo Getúlio Vargas concordara em permitir que a Força do Atlântico Sul utilizasse os portos de Recife e Salvador para reparos e reabastecimento. Das duas cidades nordestinas, Recife era a mais importante. “Este porto é bem situado estrategicamente para operações na vizinhança de Cabo de São Roque, que é o mais vital ponto estratégico na região sul-americana”, o Almirante Jonas H. Ingram escrevera. Salvador, ele reconhecia, era “muito superior a Recife em todos os sentidos como base naval, menos posição. A diferença de quatrocentas milhas em distância faz uma grande diferença”, explicou.⁴¹⁵

Apesar de possuir notadamente melhores condições navais, o Porto de Salvador foi eclipsado pelo de Recife⁴¹⁶ dentro da avaliação logística dos militares estadunidenses. Além disso, a Bahia estava à margem do tão propagado “Saliente Nordestino”, uma área sul-americana supostamente cobijada pelas tropas nazifascistas, que poderiam vir da África, atravessar o Atlântico e atingir repentinamente o nordeste do Brasil. Em virtude deste risco, os Estados Unidos ergueram, então, várias bases aeronavais nesta região. A 16 de janeiro de 1942, chegava ao Recife parte da Força-Tarefa N^o 3, da Marinha dos Estados Unidos, comandada pelo Contra-Almirante Jonas H. Ingram, incluindo o Cruzados USS *Menphis* e dois contratorpedeiros.

Muitos brasileiros, inclusive homens forte do Exército, não viam com bons olhos a grande presença de estrangeiros no território nacional. Foi preciso criar uma justificativa convincente para acalmar alguns ânimos nacionalistas. Então, criou-se a representação de “Trampolim para a Vitória”, bastante propagado pelo discurso nacionalista do DIP – Departamento de Imprensa e Propaganda. As bases brasileiras serviriam à causa dos Aliados. Inúmeras vezes, o governo varguista declarou que os militares estadunidenses estariam ali de passagem, pois o foco deles eram as operações militares na África e na Europa. No entanto, eles também promoveram uma ampla cobertura aérea contra os submarinos e socorreram

⁴¹⁵ INGRAM, Jonas H. Relatório sobre a Área Equatorial, 4 de setembro de 1941. In: MORISON, Samuel E. **History of United States Naval Operations in World War II**, Boston, 1948.

⁴¹⁶ Convém esclarecer ainda, que nesta época, 4 de setembro de 1941, tanto os Estados Unidos quanto o Brasil eram países neutros diante da Segunda Guerra Mundial. Isto significa dizer que os acordos bilaterais não criariam uma condição de beligerância. À época, era mais interessante se manter afastado operações militares. Contudo, bastaria um país romper a sua neutralidade que arrastraria o outro para a guerra.

náufragos à deriva. Somava-se ainda, os víveres transportados através da via aérea, que eram imprescindíveis para a indústria bélica dos Estados.

Seria vergonhoso demais para as autoridades varguistas reconhecer publicamente que o Brasil não detinha de tecnologia militar para fazer frente às modernas embarcações dos inimigos. Se a sociedade brasileira tomasse conhecimento desta fragilidade militar, como as Forças Armadas do Brasil poderiam exigir coragem e mobilização? Como proteger a cidade de Salvador diante das ameaças advindas do mar? De maneira se deu o esforço de guerra na costa da Bahia? Enfim, quais as tecnologias navais disponibilizadas pelos Estados Unidos?

Com base no levantamento populacional realizado pelo censo de 1940, Salvador contava com 290.443 habitantes, sendo a quarta maior cidade do país⁴¹⁷. Após o desembarcar da guerra submarina, os militares brasileiros (das três forças e de variados estados) e estrangeiros (notadamente os estadunidenses) passaram a fixar residência na capital baiana, trazendo novos hábitos e absorvendo costumes locais. Quando estavam de folga, estes homens buscavam diversão nos bares, nos cabarés e nos clubes. A boemia da noite soteropolitana, segundo os jornais dos anos de 1940, era um lugar da diversão e sexo, mas também dos roubos, conflitos e até espionagem.

Havia em Salvador, segundo afirmativa do Intelligence Service norte-americano, uma famosa loura chamada Aninha dos Torpedos, que usava seus encantos para obter, dos marinheiros por ela atraídos, informações precisas sobre o destino de seus navios, as quais eram rapidamente passadas para os submarinos inimigos. Graças a estes informantes, diretos ou indiretos, e até aeronaves baseadas em território neutros, muitas vezes os submarinos conheciam detalhadamente a movimentação, marítima, os nomes dos navios, suas cargas e tudo mais.⁴¹⁸

Loira, bonita, misteriosa e sedutora, Aninha dos Torpedos trabalhava como bailarina do Cabaré Tabaris, que funcionava atrás do Cinema Castro Alves, no centro de Salvador. Conforme as memórias do piloto Ivo Gastaldoni, que serviu na Base Aérea de Salvador, dizia-se na época que ela “obtinha informações dos marujos americanos e brasileiros em troca de favores amorosos. Essas informações eram transmitidas aos submarinos inimigos e alguns fatos dão a entender que isso realmente acontecia”.⁴¹⁹ Quais fatos seriam esses? Como o

⁴¹⁷ Para saber mais sobre as dinâmicas sociais de Salvador nos anos de 1940 ver: CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil – 1930/1970**. 1981. Tese (Doutorado)- IFCH/Unicamp, Campinas, 1981; SILVA, Marina Helena Chaves. **Vivendo com o outro: os alemães na Bahia no período da II guerra mundial**. 2007. Tese (Doutorado em História)-UFBA, Salvador, 2007.; SOUZA, Guaraci Adeodato Alves de. **Urbanização e fluxos migratórios para Salvador**. In: FARIA, Vilmar (orgs.). **Baía de todos os pobres**. Petrópolis: Vozes/CEBRAP, 1980;

⁴¹⁸ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. **A Marinha na Segunda Guerra Mundial. História Naval Brasileira**. Volume Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985, p. 321.

⁴¹⁹ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p. 174.

mundo da prostituição de Salvador se relacionava a uma rede internacional de espionagem? A ação dos *U-boats* realmente dava a entender que os marinheiros alemães detinham informações privilegiadas, mas por que relacionar a uma mulher? A sedução de espiãs era uma prática comum no tempo da Segunda Guerra Mundial, e uma temática explorada em romances, pesquisas históricas e filmes, mas as evidências eram insuficientes.

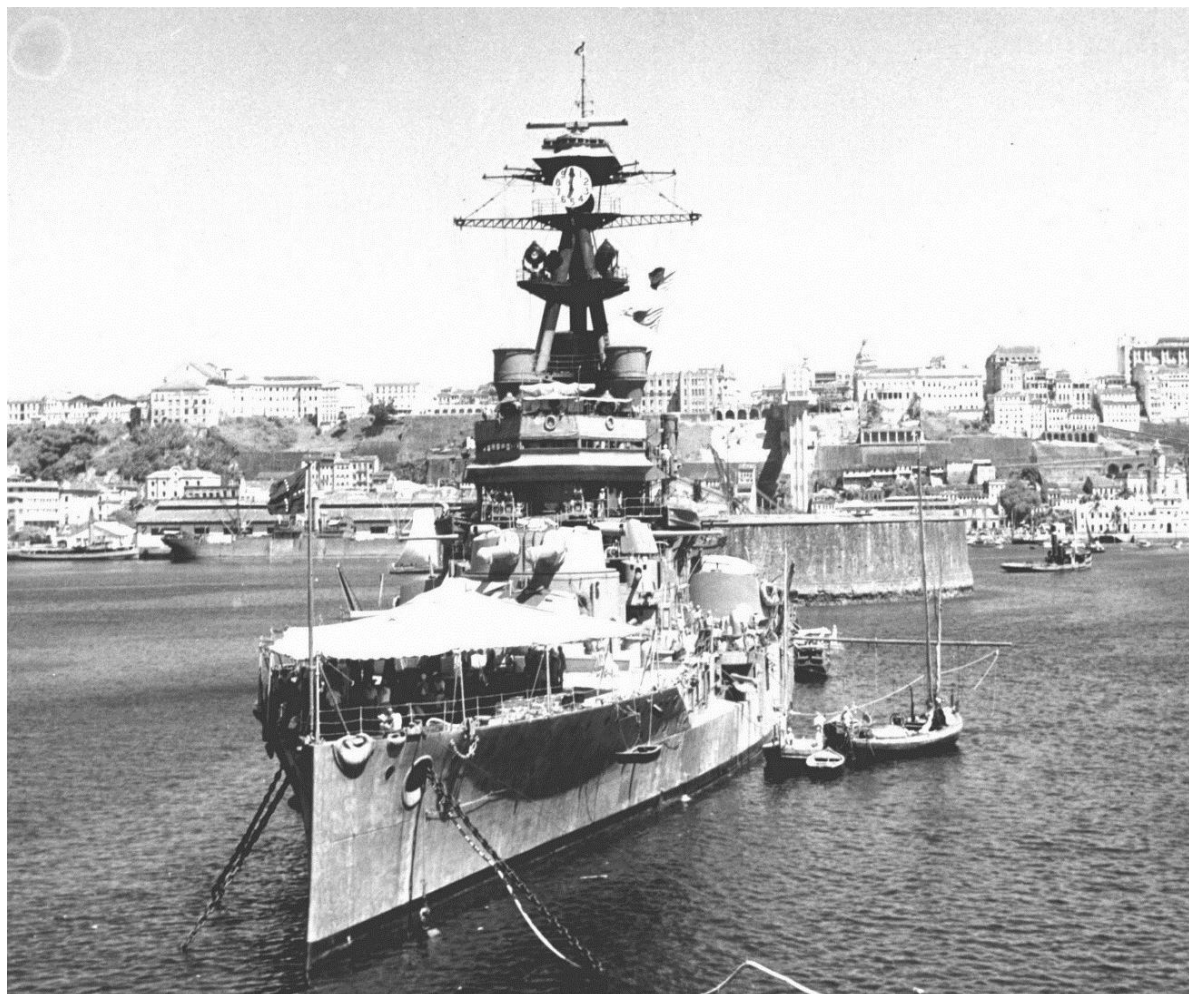
Quando um militar revela operações navais ou uma rota do comboio chegava ao conhecimento de estranhos era denominado de “vazamentos” na época. Para dificultar o acesso a informações privilegiadas, as autoridades civis e militares tomaram “providências especiais, a censura a telefonemas, telegramas, correspondências etc. como aconteceu nos próprios Estados Unidos, onde os dispositivos constitucionais proibem qualquer interferência dessa natureza”.⁴²⁰ Havia ainda a suspeita de informantes no mar, especialmente de passageiros ou tripulantes de navios de bandeiras neutras. O olhar de desconfiança dos marinheiros brasileiros recaía sobre a Argentina e a Espanha.

Com o avançar da Batalha do Atlântico para a costa do Brasil, a defesa principal do Porto de Salvador cabia ao Encouraçado *Minas Gerais*, com a sua artilharia controlada em conjunto com as baterias do Exército, situada na Ponta de Santo Antônio e na Ilha de Itaparica. O referido navio de guerra permaneceu atracado junto ao molhe sul e ao lado do Forte de São Marcelo. Ali próximo, no Solar do Unhão, estava aquartelada a 4ª Companhia Regional de Fuzileiros Navais.

A seguir a fotografia do Encouraçado *Minas Gerais*, uma embarcação de guerra que funcionou como uma espécie de fortaleza flutuante dentro da Baía de Todos os Santos. A tripulação precisava vigilar o horizonte oceânico dia e noite enquanto durasse a guerra. Afinal, os submarinos alemães ou italianos poderiam empreender investidas militares mais ousadas. Em suma, havia o temor da cidade da Bahia ser bombardeada.

⁴²⁰ 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, p. 321

Figura 43 – Encouraçado *Minas Gerais* Anos 1940.



Fonte: BRASIL, [1943]. Serviço de Documentação Geral da Marinha⁴²¹

O encouraçado Minas Gerais protegeu a cidade de Salvador no tempo da guerra submarina (1942 a 1945)

⁴²¹ BRASIL. Ministério da Defesa. **Fotografia do encouraçado Minas Gerais**. Serviço de Documentação Geral da Marinha. [1943]. Registro 40256.

Certa feita, o Contra-Almirante Alberto de Lemos Basto, Comandante Naval do Leste, situado na cidade de Salvador, convocou o Major Aviador Geraldo Guia de Aquino a seu gabinete e determinou que importante mensagem fosse imediatamente transmitida ao 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 (Nota: o encouraçado Minas Gerais, já sem condições de navegabilidade, estava fundeado na baía e funcionava como fortaleza na defesa do porto).
- 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.⁴²²

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 perfilou o termo ‘Sente a pua’ e falava Sente a Pua a cada minuto, no sentido de ‘vai logo’ ou ‘não espera, vai rápido’, sempre seguido do Zé, que era prenome para todas as pessoas”.⁴²³ Vale lembrar que o piloto Rui Moreira Lima também serviu na base soteropolitana.

Deixando os estranhamentos de lado, o Contra-Almirante Alberto de Lemos Basto se preocupava com a segurança naval dentro da Baía de Todos os Santos e acreditava que apenas um navio de guerra não dava conta de proteger o litoral, a cidade e os baianos. Além disso, a marinha estava materialmente despreparada, viu-se de repente na contingência de patrulhar o litoral da Bahia e de Sergipe, protegendo os navios mercantes que transportavam cargas e passageiros.

Em 1942, o referido almirante enviou uma carta endereçada ao Presidente Getúlio Vargas, queixando-se do clima reinante de insegurança. “Mais ou menos na época em que veio para cá o Minas Gerais, começou a formação, neste porto, de comboios destinados a Trindad”. E prosseguiu afirmando que estes comboios “com intervalos de cerca de oito dias, formaram-se e partiram comboios, de vinte a trinta navios. O porto não tem a menor proteção

⁴²² GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p. 176.

⁴²³ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p. 176.

contra submarinos”.⁴²⁴ E concluiu de forma taxativa, “os submarinos navegam em nossa costa há muito tempo. Quem tivesse dúvidas sobre isto deve tê-las perdido com os últimos torpedeamentos”.⁴²⁵

Diante destes problemas, o Comando Naval do Nordeste criou um pequeno ponto de apoio, com oficiais e cais de atracação para os caça-submarinos, que foi muito útil, e os estadunidenses, também instalaram, no cais do Porto de Salvador, a Base Baker e, na bacia de evolução, circuitos para calibragem dos sistemas de desmagnetização. Os estadunidenses trouxeram para a Baía de Todos os Santos um dique flutuante, enorme e bem equipado, com autossuficiência garantida pela existência de caldeiras, cozinhas, alojamentos e até amamento antiaéreo. Após a rendição da Alemanha, o dique flutuante de Salvador seguiu para o Oriente, a fim de socorrer os navios de guerra norte-americanos, vítimas dos Kamikazes.⁴²⁶

Em abril de 1943, os Monitores *Parnaíba* e *Paraguaçu* foram movimentados de Mato Grosso para Salvador, por solicitação do Contra-Almirante Alberto Lemos Basto. Depois de sofrerem algumas modificações no Rio de Janeiro (em especial no armamento), ficaram em condições de operar na Baía de Todos os Santos. Aparelhos de radiogoniometria de alta frequência cruzavam as marcações com equipamentos modernos, a fim de localizar submarinos escondidos nas profundezas oceânicas.

No esforço coletivo de guerra, os marinheiros trabalhavam sem descanso, era uma missão após a outra. Por isso a grande incidência de moléstias nervosas e da estafa. Náufragos dos navios torpedeados e homens do mar com os nervos a flor da pele foram tratados no Hospital da Cruz Vermelha (depois transformado em Hospital Naval de Salvador).

A relação entre a logística militar e as operações de guerra na costa do Brasil foi de acertos, mas de erros também. De repente, o litoral do entorno do Porto de Salvador que havia sido preterido, teve sua condição reavaliada. Graças à expansão da guerra dos *U-boats*, os estadunidenses foram obrigados a rever alguns posicionamentos estratégicos e a capital baiana passou a receber uma atenção especial da Força do Atlântico Sul. Ao longo dos anos de vigência da boa vizinhança, os militares brasileiros aperfeiçoaram a suas operações

⁴²⁴ 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.

⁴²⁵ 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.

⁴²⁶ 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, p. 308.

antissubmarino no Atlântico Sul, ajustaram-se às necessidades costeiras do país e às orientações emanadas pelos estadunidenses.

Figura 44 – Cidade de Salvador, 1943



Fonte: Life Magazine, 1943.

Defesa local de Salvador. O Encouraçado *Minas Gerais* amarrado junto ao molhe sul e próximo ao Forte de São Marcelo. No primeiro plano percebe-se a região portuária e comercial da capital baiana.

Sob a responsabilidade da Marinha brasileira, foram organizados diversos comboios para a proteção dos navios mercantes nas suas águas territoriais, tendo depois que seguir até Trindade. Do Porto de Salvador chegaram e partiram vários comboios. Esta incumbência, cheia de perigos e sobressaltos, a Marinha brasileira soube cumprir com determinação e galhardia. Especialmente o grupo caça-submarinos, que teve de guarnecer os SC (navios de madeira com apenas 33 metros e meio de comprimento, cuja alimentação da guarnição era só enlatados), com um suprimento de água por tripulante de um galão (menos de cinco litros) por dia, que também teria de servir para cozinhar, lavar louças etc. Esses navios, em setembro de 1942, foram substituídos pelos PCs, de 173 pés, os Caça-Ferro, tipo G (Guaporé, Gurupi, etc.), assim chamados para distinguirem-se dos caça-paus tipo J (Javari, Juruá, etc.),

melhorando um pouco a situação das guarnições. Caça-pau e Caça-ferro foram os apelidos dados a esses maiores por serem construídos de madeira ou ferro.⁴²⁷

Vale assinalar, que todos os estados brasileiros, até mesmo os que não são banhados pelo mar, tiveram em seu território várias experiências políticas, militares, diplomáticas e sociais no tempo da Segunda Guerra Mundial, ainda que a opinião pública desconheça atualmente a maioria delas. A história dos soldados da borracha na Amazônia, os interesses imperialistas das nações europeias no Brasil central, praticamente todos os estados tiveram náufragos mortos pela ação submarina, os imigrantes taxados de eixistas que se esconderam no interior, dentre outros aspectos. Não há como negar que a Guerra do Atlântico envolveu a sociedade brasileira como um todo.

5.3 A GUERRA AERONAVAL NA COSTA BAIANA E SERGIPANA

A FAB, à qual cabia desde a sua criação, a 20 de janeiro de 1941, o patrulhamento oceânico e a proteção aérea dos comboios, iniciou suas operações marítimas com o equipamento de que dispunha, incluindo aviões inadequados, armados apenas com bombas de emprego geral e raio de ação restrita. Mas tudo que podia voar e, de certo modo, combater os submarinos ou mantê-los mergulhados, foi posto no ar.⁴²⁸

Em meio às adversidades, desenvolveu-se a arguta superação dos primeiros obstáculos. O convênio bilateral entre os Estados Unidos e o Brasil, ratificado em 23 de maio de 1942, representou um avanço político-militar para ambos os países, para as Américas e para o esforço de guerra dos aliados. Este documento foi fruto de várias negociações anteriores, desde o “Lend-Lease Act”, de 1º de setembro de 1941. Era a Lei de Empréstimo e Arredamento, pela qual os EUA cederiam ao Brasil U\$\$ 200 milhões em materiais, com um desconto de 65% sobre o valor real de cada item a ser cedido⁴²⁹. E assim, formalizava-se uma parceria de estreita cooperação voltada para a segurança do Hemisfério Ocidental.

Mais do que armamentos e dinheiro, os norte-americanos também oportunizaram aos jovens do país - selecionados pelas forças brasileiras de terra, mar e ar – cursos e estágios no exterior visando o aprimoramento em atividades militares. À sombra da boa vizinhança, nasceu uma nova cultura militar nos quartéis do país. Convém salientar ainda que o governo

⁴²⁷ CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra**: Recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 63-64.

⁴²⁸ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leônico. **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, p. 285.

⁴²⁹ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p. 53.

brasileiro paulatinamente fez concessão de portos e aeroportos, antes mesmo, de firmar tais convênios. Concedeu à *Pan-American Airways*, por exemplo, após resistências iniciais, a autorização para voar diretamente de Belém ao Rio, via Barreiras, no oeste baiano, encurtando em dois dias o tempo de viagem dos Estados Unidos e pondo um ponto final em oito meses de esforços intensos dos representantes da *Pan-American*.⁴³⁰ Os esforços da diplomacia norte-americana visavam ocupar o lugar dos voos da Lufthansa e da LATI. Para os simpatizantes do Eixo dentro do governo varguista, tal liberação representava, na verdade, uma espécie de submissão injustificável aos EUA.

Com 25 bases espalhadas na costa do Brasil, os militares norte-americanos fizeram o que pode ser chamado de uma intervenção pesada, tornando o maior país sul-americano em uma espécie de “quartel-general” das principais operações aeronavais do Atlântico Sul. Os Estados Unidos enviaram para o Brasil a 4ª Frota Naval e a 16ª Esquadilha da Força Aérea⁴³¹. A FNNE foi subordinada à Quarta Esquadra, sendo chamada pelos americanos de Força-Tarefa 46⁴³² e coordenada pelo Almirante Jonas Howard Ingram (Comandante das Forças dos Estados Unidos no Atlântico Sul).

Dentre as bases aéreas do Brasil, a de Natal recebeu uma atenção especial dos militares norte-americanos e a revista *Em Guarda*⁴³³ justificou as razões para isso:

Grande tem sido o desenvolvimento da rede de aeródromos em todo o território brasileiro. Mas, dentre todas as bases aéreas, nenhum é tão importante quanto à de Natal. A natureza plana do terreno em volta da cidade de Natal é excelente para a construção de campos de aterrissagem para os cargueiros aéreos e para a instrução prática dos pilotos. Por ser o ponto mais a oeste do continente sul-americano, Natal é o ponto de contato aéreo com a África, a 1 260 milhas de distância, com a Itália, com o Oriente-Próximo e o Extremo-Oriente, com a Pérsia, a Rússia e a Índia. Diariamente, aviões cargueiros e de guerra, que se dirigem para as frentes de combate, fazem parada em Natal para o reabastecimento de combustível e para repouso de suas guarnições, antes de iniciarem o voo através do Atlântico. Os aviões transportes chegam carregados de peças sobressalentes, de instrumentos, de medicamentos e plasma sanguíneo necessários aos exércitos em ultramar. Pelas bases brasileiras passaram aviões e os abastecimentos que contribuíram para a vitória dos aliados na África e para o seu subsequente controle da parte central do

⁴³⁰ Araújo a Young, Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1940. Pasta do Brasil (Brazil Folder) 3, Pan-American Archives (New York); Randolph Harrison, Rio de Janeiro, 29 de agosto de 1940, 832.20/220, N.A. In: McCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995, p. 164.

⁴³¹ SÁ, Xico. Arquivo exhibe guerra ignorada no Brasil. **Folha de São Paulo**. Segunda-feira, 29 de junho de 1998, p. 8.

⁴³² BRASIL. Forças Armadas. A Defesa Nacional - Estrutura Militar do Brasil. 22 de setembro de 2007. <http://defesabrasil.com/site/index.php/A-Estrutura-Militar-do-Brasil/Page-2.html>, Acesso em: 01 out. 2017.

⁴³³ Para saber mais sobre a Revista *Em Guarda* ver: LOCASTRE, Aline Vanessa. **Projeção do Brasil para o pós-guerra: a “boa vizinhança” estadunidense no Brasil segundo a revista “Em Guarda” (1941-1945)**. 2012. Dissertação (Mestrado em História Social)-Universidade Estadual de Londrina UEL Londrina,

mediterrâneo. E do Brasil, outros aviões levantam voos com carregamentos de produtos destinados a abastecer as indústrias bélicas nos EE.UU.⁴³⁴

A Guerra do Pacífico cortou as principais fontes de borracha dos Estados Unidos. A carência de produtos (agropecuários, extrativistas e manufaturados) era imensa. Muitos desses produtos se encontravam facilmente no Brasil⁴³⁵, por esta razão, o maior país sul-americano era sempre retratado pelos militares norte-americanos como sendo “um pote de ouro” do outro lado do arco-íris, ou melhor, do outro extremo das Américas. Através da reportagem da Revista *Em Guarda*, pode-se perceber também que a base de Natal dialogava com várias frentes de combate. A África era apenas uma dentre as várias rotas aéreas estratégicas. Talvez, uma das funções mais significativas fosse carregar os aviões norte-americanos com víveres essenciais para a sua indústria bélica.

De 1942 a 1945, o Brasil recebeu 1 288 aviões dos Estados Unidos. Entre eles estavam bombardeiros e aviões de patrulha, capazes de rastrear uma ampla área oceânica em busca de submarinos, como o *Catalina*, o *Hudson* e o *Ventura*.⁴³⁶ O trabalho dos esquadrões sob o comando da Força Naval do Atlântico Sul provocou o afundamento de pelo menos 16 submarinos - 15 alemães e um italiano. Acredita-se que foram mortos nestas operações pelo menos 709 ditos “inimigos”. Junte-se a isso o fato de que tanto o número de submarinos alvejados quanto o de mortos pode ser maior, caso se leve em consideração que outros seis *U-boats* podem ter sido destruídos, mas ainda não se tem uma confirmação histórica.

As ações beligerantes antissubmarino na costa do Brasil se desenvolveram longe dos olhos dos civis. Por isso, não causa estranhamento a ignorância coletiva dos brasileiros em relação a tais acontecimentos aeronavais. Pensar a Segunda Guerra Mundial nas águas do Atlântico Sul requer uma análise da atuação de militares brasileiros e estadunidenses nas bordas sul-americanas e africanas. Os sucessivos ataques navais do *U-507* reverberaram no interior da Força Naval do Atlântico Sul, que teve que repensar a sua logística defensiva, ofensiva e contraofensiva. Antes se pensava que somente o Saliente Nordeste era uma área

⁴³⁴ COOPERAÇÃO Aérea em Natal. **Em Guarda:** Para Defesa das Américas. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/Business Publishers International Corporation of Filadelfia, Ano 3, n. 6. 1944, p. 38.

⁴³⁵ “Quanto às matérias-primas, as minas do Brasil fornecerão ainda em maior quantidade, produtos estratégicos vitais, por isso que dispõe o país da quinta parte do manganês existente em todo o mundo; possui a metade do berilo, elemento importante para o enrijecimento de todos os metais; é rico em bauxita, usada na fabricação de alumínio para os aeroplanos, diamantes industriais, dos quais é a única fonte do continente; e é também o único exportador de titânio, próprio para a fabricação de ferramentas, assim, como é o único produtor no mundo, do quartzo de superior qualidade empregado na fabricação de rádios, de aparelhos reveladores de submarinos e aviões, de alça de mira e periscópios; óleo de mamona, para motores de grande velocidade; cânhamo, para cordas. Couros, de aplicação em aviões, tanques e navio; paina, para salva-vidas e crescente quantidade de borracha.” REVISTA EM GUARDA, 1944.

⁴³⁶ O VOO do *Arará* - A Primeira e Última Viagem do *U-199* ao Rio de Janeiro. **Revista da Força Aérea.** Rio de Janeiro: Action Editora, n. 1. dez./jan./fev. de 1996.

de risco extremo. Contudo, após agosto de 1942, ampliou-se o patrulhamento militar para o mar continental do Brasil.

Do Amapá até o Rio Grande do Sul, cada estado litorâneo do Brasil tem histórias atlânticas da guerra submarina a compartilhar. À época, era difícil precisar aonde os submarinistas alemães ou italianos voltariam a atacar, ainda mais dentro de uma área vastíssima do Atlântico Sul. De certo, Sergipe e Bahia precisavam reforçar a sua segurança costeira. Na mobilização aeronaval, os militares brasileiros aprenderam a manejar diversas armas modernas, a exemplo da tecnologia aeronáutica. Daí em diante, os aviadores nacionais não pararam de aprimorar as técnicas de pilotagem nos céus do Brasil. Embora ainda fosse tudo novo, o início da FEB foi marcado por superação, empenho e coragem.

Inserida brutalmente na Guerra do Atlântico, a cidade de Salvador recebeu investimentos federais e estadunidenses, visando proteger as águas da Baía de Todos os Santos, a costa atlântica do estado e fazer frente aos submarinos alemães ou italianos. Então, foi instalada uma base aérea responsável por guarnecer uma área costeira que se estendia do Arquipélago de Abrolhos até o través da foz do Rio São Francisco, havia torre de tráfego e radiofarol apenas em Salvador. Era precário o apoio logístico às operações de guerra, em termos de pouso, reabastecimento e radiocomunicação de alta frequência. Essas facilidades só existiam nos campos de pouso de Caravelas⁴³⁷ e Aracaju⁴³⁸, que não eram pavimentados, e onde o pouso noturno para o avião *Hudson*, deveria ser solicitado com antecedência, para que o encarregado do campo tivesse tempo de distribuir lampiões a querosene ao longo das laterais da pista em uso.

⁴³⁷ Entre Salvador e Caravelas havia uma distância de 555 quilômetros, não havia sequer um auxílio rádio para navegação aérea, nem mesmo uma simples rádio-emissora comercial, uma rádio “broadcast” como se dizia na época. Para fazer uma avaliação das dificuldades que envolviam, por exemplo, uma cobertura aérea de comboio, prevista para ser iniciada no Arquipélago de Abrolhos, ali pelas seis horas da manhã, basta imaginar que a decolagem seria em torno das três e meia da madrugada e um voo noturno de duas horas sem qualquer contato rádio. Bota umas pinceladas de mau tempo nisso, retirando qualquer referência visual de solo, e dá para sentir o mal-estar, a inquietação e a ansiedade para encontrar Caravelas e dali prosseguir para Abrolhos. E se um motor começar a tossir ou trepidar no meio do caminho? Sabendo que as alternativas seriam Vitória ou Salvador? Haja coração. Aliás, encontrar mau tempo nas proximidades de Camamu e Maraú era tão comum que, sempre que me tocava fazer uma cobertura dessas, preferia me deslocar de véspera e pernoitar em Caravelas. Assim evitava acordar às três da matina e me poupava de um voo que, quando não era difícil, era pelo menos monótono e cansativo. Além disso, eu gostava da quietude e do verde de Caravelas. GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p. 128-129.

⁴³⁸ Os aviões *Hudson* pousavam na pista não pavimentada do Campo do Anipum, sede do Aeroclube de Sergipe, situada à margem da estrada de rodagem, cerca de seis quilômetros do perímetro urbano de Aracaju. Os jovens pilotos do Aeroclube exerceram um importante papel na busca por navios, naufragos e destroços. Tanto que a sede recebeu a ilustre visita do ministro Salgado Filho, que inspecionou pessoalmente a esquadra de aviões civis. Hangares, oficina mecânica e aparelhagem de rádio estavam à disposição dos pilotos brasileiros e estrangeiros. O Aeroclube de Sergipe, fundado em 23 de outubro de 1939, teve como membros, os seguintes pilotos: Durval Maynard, José da Rocha Novais, Lindolfo Calazans, Valter Rezende, Walfredo Rezende, José Figueiredo Monte e Evandro Freire.

O piloto de patrulha Ivo Gastaldoni, em suas memórias, esclareceu que os “torpedamentos navais” não se tratavam de “eventos bélicos isolados”, mas inseridos em um entendimento logístico mais amplo. Conforme as suas impressões militares:

A Base Aérea de Salvador, caçula do Nordeste, foi criada em novembro de 1942, justamente quando a campanha submarina começa a voltar-se para o mar territorial brasileiro. É que a guerra antissubmarino, atualizada por novas táticas, melhores equipamentos e modernas táticas, infernizava a vida dos submarinistas no lado oriental do Atlântico, barrando-lhes inclusive as rotas de acesso e saída de suas bases. Completando o esforço direto, os ingleses realizam ações estratégicas contra os portos e estaleiros de submarinos, tudo de acordo com o prometido por Churchill em carta dirigida a Roosevelt. Nessa carta, diz o 1º Ministro que os ataques dos bombardeios estão obtendo resultados melhores que os esperados e que o plano de bloqueio do Golfo de Biscaia estava sendo reforçado com mais quatro esquadrões de patrulha. Dessa forma, continua Churchill, os submarinos serão perseguidos e atacados tanto de dia como à noite e aqueles que conseguirem furar o bloqueio serão obrigados a manter-se submersos, aumentando, assim, o seu tempo de aproximação e diminuindo o período de operação nas costas do Caribe e das Américas. Essa enorme pressão do lado de lá do Atlântico fez com que os alemães repensassem suas prioridades e procurassem obter vitórias com menos perdas, resultando, daí o direcionamento dos submarinos para áreas menos defendidas e a adoção da tática de reabastecê-los na própria área de operações. Isto explica o afluxo de submarinos alemães ocorrido no lado de cá do Atlântico em dezembro de 1942. Nessa época a aviação de patrulha engatinhava e a Base Aérea de Salvador ainda não tinha recebido seus aviões. Nada menos que quatorze grandes navios mercantes foram torpedeados e afundados, dezenas de naufragos vieram à costa brasileira ou foram recolhidos no oceano. Esses naufragos pertenciam aos seguintes navios estrangeiros: *City of Cairo*, *Teesbank*, *Empire Hawk*, *Ripley*, *Ombilin*, *Scania*, *City of Bombay*, *Alcoa Rambler*, *Suez Star*, *East Wales*, *Observer*, *Oakbank*, *Dona Aurora* e *Queen City*.⁴³⁹

Era muito mar sob a responsabilidade da Base Aérea de Salvador e a parte do TO - Teatro de Operações, que lhe cabia defender e proteger, era muito maior do que a parte atribuída a qualquer outra base do nordeste. Enquanto a área de Recife ia do Rio São Francisco até a cidade de João Pessoa, estendendo por cerca de 420 quilômetros, a área de Salvador compreendia uma extensão de 910 quilômetros. Isto quer dizer que, mesmo sem considerar a maior movimentação de navios, haja vista os mercantes que navegavam apenas entre o Rio de Janeiro e Salvador, a área dos pilotos “baianos” exigiu um esforço sobre-humano, pois, enquanto um comboio gastava 62 horas para cruzá-la, esse mesmo comboio atravessava a área de Recife em apenas 28 horas. Portanto, durante a permanência de um comboio JT (Rio de Janeiro – Trindade) em sua área, Salvador deveria lançar pelo menos cinco missões de cobertura aérea e duas missões de varredura ofensiva, enquanto que, para o mesmo tipo de proteção, Recife lançaria apenas duas coberturas e uma varredura.

Pouco a pouco, as operações militares da jovem Base Aérea de Salvador ocupavam as principais páginas dos jornais do Brasil e até as agências internacionais se interessavam em

⁴³⁹ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997.

saber o que os submarinistas alemães ou italianos faziam na costa da Bahia. Era 7 de abril de 1943, cidade do Rio de Janeiro. Salgado Filho, então ministro da Aeronáutica, tinha um pronunciamento urgente para a imprensa brasileira. Em virtude disso, reuniram-se em seu gabinete os jornalistas cariocas, os representantes das agências telegráficas estrangeiras e outros correspondentes. Eufórico, o ministro civil relatou “o grande feito da FAB – Força Aérea Brasileira”⁴⁴⁰: a destruição de um submarino alemão no litoral de Sergipe.

Esta operação de ataque aéreo ocorreu no dia 5 de abril de 1943, às 10 horas e 55 minutos da manhã. As honrarias deste feito se voltaram para o avião *Lock-heed* A-28 Hudson, do Segundo Grupo de Bombardeio de Salvador/BA, pilotado pelo Primeiro-Tenente-Aviador Ivo Gastaldoni, tendo ainda como tripulantes os sargentos Ângelo e Sousa, e mais dois praças. O Hudson surpreendeu o submarino inimigo a 60 milhas do litoral, ao largo de Aracaju. Quatro bombas de profundidade enquadraram o alvo, mas nada se soube de forma concreta dos seus resultados.⁴⁴¹

Convidei-os a virem ao meu gabinete sem pretender que esta nossa palestra tenha o caráter de uma entrevista. Bem sei que os princípios táticos mandam guardar reserva do que lhes vou dizer. Entretanto, sinto que a opinião pública se rejubilará num justo desafogo, com o que ocorreu e por isto não devo silenciar, no caso presente, e excepcionalmente revelarei sem guardar tempo necessário.⁴⁴²

De acordo com os detalhes narrados pelo ministro Salgado Filho, o submarino inimigo foi alvejado mais precisamente a 11° e 25’’ de latitude sul, 36° e 27’’ longitude oeste, ao largo da barra de Estância/Sergipe. O sinistro se desenrolou numa área sul-atlântica, próximo à foz do Rio Real, onde justamente os *U-boats* caçaram os navios mercantes na costa do Brasil. Mais do que bombardear um submarino, havia uma questão política por trás deste pronunciamento oficial, o governo brasileiro por meio dos aviões militares da Aeronáutica começava, por um lado, a contra-atacar os inimigos, e, por outro, exaltar os feitos heroicos dos pilotos brasileiros, e assim, tinha-se informações para alimentar a propaganda varguista. O

⁴⁴⁰ A Força Aérea Brasileira, criada em 1941, resultante da fusão da Aviação Militar com a Aviação Naval, achava-se em fase de organização e integração, mas parte dela foi destinada à tarefa eminentemente marítima do patrulhamento oceânico e cobertura de comboios. Esta tarefa teve início ainda antes do nosso reconhecimento do Estado de Guerra, durante a fase de neutralidade brasileira. Empregou a FAB todos os tipos de aviões disponíveis, mesmo deficientes em equipamento ou armamento apropriados. Depois operou em conjunto com a Aviação Naval norte-americana, no denominado Agrupamento de Aviões de Adaptação, até dispor dos seus próprios Grupos de Patrulha e Bombardeio, constituídos por aviões modernos: Ventura, Harpoon, Hudson e Catalina. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. 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, p. 382.

⁴⁴¹ 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.

⁴⁴² 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.

jornal *Correio de Aracaju* reproduziu a nota emitida pelo DIP, onde se pode perceber o diálogo entre o referido ministro e os jornalistas ali presentes. Eis um trecho:

Ignora se há sobreviventes do barco afundado. Podia apenas adiantar que os destroços vieram à tona, inclusive três salva-vidas. O submarino emergiu para atacar um cargueiro, quando a sua torre foi avistada pelo avião da FAB, que sobre ele lançou quanto bombas, fazendo-o explodir. Um dos presentes indaga quantos submersíveis já foram afundados até agora pela FAB? “-Sete”, respondeu o ministro Salgado Filho. Outros afundamentos já foram anunciados pelo Almirante Ingram, mas esses escapam ao nosso setor. Falo somente pela FAB.⁴⁴³

A guerra dos marinheiros ou pilotos era a mesma guerra para todo brasileiro. Dos céus veio literalmente a resposta às agressões navais sofridas em agosto de 1942. Contudo, a maioria dos civis não tinha conhecimento das operações de guerra em águas abertas. Tanto que o jornalista inquiriu ao ministro varguista quantos submersíveis foram afundados pela FAB? Ele respondeu “sete”. A historiografia militar não reconhece tais dados, aliás, pesquisadores questionam ainda hoje se este *U-boat* realmente foi atingido destruído pelo Hudson ou se evadiu dali. No entanto, a forma como o ministro Salgado Filho conduziu o pronunciamento revelava mais uma preocupação em alardear feitos heroicos ao estilo do Estado Novo.

Outro detalhe curioso da entrevista foi perceber que os aviões de patrulha pilotados por brasileiros e estadunidenses pareciam viver em mundos paralelos embora atuassem numa mesma região costeira. Apesar de os Estados Unidos fornecerem recursos materiais, técnicos e humanos indispensáveis para a modernização da FAB, ainda havia muros erguidos dentro das bases. Tanto que o ministro Salgado Filho foi taxativo ao dizer: “outros afundamentos já foram anunciados pelo Vice-Almirante Jonas Howard Ingram, mas esses escapam ao nosso setor. Falo somente pela FAB”. Vale assinalar que a resposta do ministro estava em total sintonia com o que foi acordado logo após o Brasil entrar na guerra. Oficiais superiores das forças naval, aérea e terrestre no nordeste reuniram-se com o Almirante Ingram. Concordaram em que a defesa naval era prioritária; a Marinha do Brasil atuaria sob o comando de Ingram; a Força Aérea atuaria independente, mas em coordenação com os planos de operações conjuntas da Quarta Frota; o Exército estabeleceria a defesa do litoral e, numa emergência, todas cooperariam integralmente.⁴⁴⁴

Os pilotos de patrulha do “Teatro de Operações do Nordeste Brasileiro”, fossem estrangeiros ou da FAB, que relataram via rádio o avistamento de um submarino inimigo, seguido pelo lançamento de cargas de profundidades, tinham que prestar esclarecimentos

⁴⁴³ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 8 de abril de 1943.

⁴⁴⁴ McCANN JR, Frank D. **A Aliança Brasil-Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1995, p. 235.

detalhados do sinistro aos observadores americanos. Por isso, o primeiro-tenente Ivo Gastaldoni foi convocado a comparecer na cidade do Recife, “para interrogatório no Quartel General da Força do Atlântico Sul. Após passar pelo Brigadeiro Eduardo Gomes”, diz ele, “fui levado para outra sala, onde teve lugar o interrogatório conduzido por dois oficiais da Marinha norte-americana”.⁴⁴⁵

Quando o piloto Ivo Gastaldoni regressou à base aérea de Salvador, na Bahia, vários repórteres locais o aguardavam. Afinal, as publicações na imprensa escrita e os programas radiofônicos locais o qualificaram como “piloto excepcional”. Ele relatou em detalhes como se deu a operação militar que levou a pique o inimigo na costa de Sergipe. Conforme as suas palavras publicadas no *Correio de Aracaju*:

Voamos em serviço de patrulhamento a dois mil e quinhentos pés de altura, quando fui informado pelo observador que havia algo debaixo da asa direita do aparelho. Constando a veracidade da informação mergulhei para investigar, então, eu e toda a equipe vimos o submarino, cuja identificação dada à rapidez da ação não pude imediatamente verificar. Estava claro, entretanto, que se tratava de submarino inimigo. Manobrei para atacar e como talvez não tivesse tempo para repetir o ataque lancei sobre o submarino toda a carga de bomba. Eram quatro bombas de profundidade com o peso total de oitocentas libras. Não posso precisar a distância em que as bombas caíram, mas os círculos, formados pelo deslocamento da água envolveram todo submarino. Dentro desse círculo de espuma vi o corsário se deslocando para a esquerda da mesma profundidade, deixando toda a silhueta à mostra no espaço de um minuto. Depois subiu mais um pouco como que procurando salvar-se para em seguida afundar-se e não voltar mais à tona, deixando no local grande quantidade de óleo estendida por uns quatrocentos metros, além dos destroços que avistamos como pedaços de madeira e três salva-vidas. O tenente Ivo fez essa narração com absoluta seriedade, como se seu feito não tivesse revelado mais um herói da FAB. Prosseguindo disse: - Não enxerguei sobreviventes. Eu mesmo joguei a carga de bombas. O entusiasmo a bordo do avião foi indiscutível. Todos davam “viva ao Brasil!” Havíamos feito alguma coisa pela nossa pátria, vingando ao mesmo tempo o afundamento de nossos navios desarmados. Foi um momento que nunca esquecerei. Foi notável a extraordinária calma que se manteve com o posto de comunicação constante, com a base e outros aviões logo mandados ao local. Da altura em que mergulhei o aparelho, descemos com velocidade superior a quatrocentos quilômetros por hora, gastando o percurso de quarenta segundos. O afundamento deu-se exatamente às dez horas e 55 minutos da manhã. O tenente Ivo informa a seguir que a torre do submarino parecia branca o que isso talvez constituía novo sistema de camuflagem dos submarinos do Eixo. Finalizando as suas declarações – informou que os destroços do submarino estão dando nas praias de Sergipe, tendo os pescadores encontrados salva-vidas e outros objetos.⁴⁴⁶

Para fugir do assédio dos jornalistas brasileiros e estrangeiros, o primeiro-tenente Ivo Gastaldoni foi destacado para Aracaju, onde ficaria dois dias com o NA-18, colaborando nas buscas que estavam sendo feitas pela nossa Marinha. Conforme as suas memórias, fez “vários

⁴⁴⁵ GASTALDONI, Ivo *apud* PINTO, Lenine. **Natal, USA – II Guerra Mundial**: a participação do Brasil no Teatro de Operações do Atlântico Sul. Natal: RN/Econômico Empresa Jornalística Ltda, 1995, p. 106.

⁴⁴⁶ Como o Tenente Ivo afundou o submarino do Eixo? Depoimento, *in*: CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 9 de abril de 1943.

voos sobre o mar de Sergipe, e sempre que via alguma coisa flutuando, circulava no local, voava até o navio da Marinha e regressava ao local”. Tais objetos na flor d’água indicavam algum naufrágio. Do alto se tinha um campo de visão privilegiado, pois “dava para notar que tais coisas estavam se aproximando da costa”. E continua: “alguns dias depois, recebeu-se mensagem informando que o caça-submarino *Gurupi* havia recolhido destroços que, provavelmente, procediam do submarino alvejado”⁴⁴⁷. E por fim, o veredito-final que o *Hudson* atingiu o submarino alemão foi dado presidente do Aero clube de Sergipe, o piloto Walter Batista, “em carta documentada com fotografias, informou que alguns corpos dilacerados por peixes tinham dado à praia e estavam sendo sepultados na areia”⁴⁴⁸.

Nas imediações da foz do Rio Real, alguns ribeirinhos ainda se recordaram da circulação de aviões de guerra nos anos de 1940. À época, foi promovida uma verdadeira caçada aos *U-boats*. João Martins do Nascimento, morador do povoado Pontal, município de Indiaroba, SE, recebeu-nos em sua casa, à beira do Rio Real, região fronteira entre Sergipe e Bahia. Ele rememorou o tempo em que as “fortalezas voadoras” jogavam cargas de profundidade sobre o submarino alemão e que as detonações eram ouvidas pelos moradores de Pontal, deixando todos apreensivos.

A foz do Rio Real é um lugar emblemático no tempo da Segunda Guerra Mundial. Se por um lado, nesta região sul-atlântica irrompeu a guerra submarina alemã contra os navios brasileiros. Por outro, os aviões de guerra aperfeiçoaram as ações antissubmarino e os pilotos brasileiros puderam revidar a agressão naval sofrida em 1943. Era um estrondo atrás do outro, uma infernal chuva de bombas, que foi rememorada com sons onomatopéicos por João Martins do Nascimento:

Você sabe quem evitou a guerra aqui [na costa de Sergipe]? Quem acabou com o movimento do submarino aqui? Um avião de guerra, parecido com um charutão. Não vi, mas ouvi tiroteio por cima da barra, tra tra tra tra tra tra [faz som de tiros sucessivos como se fosse de uma metralhadora]. Dava tiro como o diabo. A gente ouvindo e ele dava descarga [sobre o submarino]. Tum! Tum! Tum! Tum! Eles deram o nome de Fortalezas Voadoras dos americanos (...) Os alemães tomaram medo viu!? Tomaram medo porque ainda chegou a notícia dizendo: - Olhe a Fortaleza Voadora em tal parte botou o submarino a pique. Tal parte assim afundou outro. Aí aquilo foi diminuindo, diminuindo, diminuindo, diminuindo. A guerra foi se retirando das nossas águas, se retirando, se retirando (...). Graças a Deus que a guerra acabou.⁴⁴⁹

⁴⁴⁷ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p.144.

⁴⁴⁸ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p.145.

⁴⁴⁹ NASCIMENTO, João Martins do. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Povoado de Pontal, Indiaroba, SE, 7 de jul. 2005.

As águias estadunidenses caçaram e destruíram vários lobos germânicos nos trópicos do Brasil. A Esquadra Aérea Americana exerceu papel relevante no treinamento dos pilotos brasileiros, em modernos aviões de patrulha para a guerra antissubmarino e cobertura aérea de comboios a USBATU (*United States-Brasil Air Training Unit*), unidade de treinamento organizada pelos americanos na base aérea de Parnamirim-Natal a eles cedida pelo Brasil. Ela instruiu em 3 turmas, 36 oficiais aviadores e 54 sargentos que constituíram unidades de patrulha da 2ª Zona Aérea. O curso durava seis semanas, seguido de estágio prático em aviões americanos. Estas equipes integraram no Recife o 1º Grupo de Bombardeio Médio equipado com 14 aviões PV-I Ventura recebidos, em 30 de março de 1944, e que ali substituiu esquadrão americano. No Recife estagiaram equipes do 4º Grupo de Fortaleza que foi equipado com aviões *Lockheed Hudson* que logo substituíram os americanos. O 3º Grupo de Salvador, depois de instruído pelo grupo do Recife, foi também equipado com os modernos PV-2 Ventura e logo substituiu os americanos.⁴⁵⁰

De certo, houve a necessidade de reconfiguração do sistema defensivo da costa do Brasil após os ataques navais do *U-507*. Um dos seus trechos mais icônicos se estendia da Foz do Rio São Francisco, em Sergipe, até a região de Ilhéus, ao sul da Bahia. Como já foi dito, a patrulha ostensiva desta região leste esteve sob a responsabilidade das forças aliadas instaladas na base de Salvador. De onde decolavam e aterrissavam aviões de guerra. Tanto os pilotos estadunidenses quanto os brasileiros participaram de várias operações, que foram amplamente documentadas. Nos arquivos dos Estados Unidos, por exemplo, encontram-se preservadas informações históricas: 1 - cartografias do Atlântico Sul, com destaque para o Saliente Nordestino; 2 - relatórios dos pilotos; 3 - fotografias dos *U-boats*, dos prisioneiros de guerra, do cotidiano nas bases aéreas na costa do Brasil, etc.; 4 - Correspondências, ofícios, fichas, dentre outros.

Uma das histórias mais emblemáticas aconteceu 16 de maio de 1943. Antes do nascer do sol, o avião de patrulha V74-P-2 decolou da base de Aratu. Naquele dia, deveria sobrevoar o setor⁴⁵¹ 040 a 080, ao largo da costa leste do Brasil, à distância de 200 milhas⁴⁵². Após decolar, percebeu em seu campo de visão, o tempo carregado de nuvens, com chuvas leves e

⁴⁵⁰ BENTO, Cláudio Moreira. **Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Volta Redonda, RJ: Gazetinha, 1995. Disponível em: <<http://www.ahimtb.org.br/FAMM2GM.htm>> Acesso em: 04 de maio de 2014.

⁴⁵¹ Setor ou setores, no jargão da aviação militar, geralmente, eram espaços designados por os números ou letras, que representavam as áreas costeiras do Brasil.

⁴⁵² 1 milha náutica = 1, 852 Km. Convém esclarecer que quando se refere às milhas no mundo da aviação, a milha náutica tem a quantidade igual à milha marítima.

visibilidade⁴⁵³ variável entre 2 a 10 milhas ou 3,7 a 18,5 Km. O clima melhorou a nordeste⁴⁵⁴, céu mais límpido após 40 minutos de voo, resultando em teto⁴⁵⁵ de 2 500 pés⁴⁵⁶, cúmulos com cúmulo-nimbos dispersas, visibilidade entre 35 e 40 milhas (64 e 74 Km), vento real⁴⁵⁷ de 120 graus, de 8 a 10 nós (14-18 km/h).

Como o tempo melhorou, a altitude⁴⁵⁸ de busca foi elevada de 500 pés para 2 500, em patrulha mesmo em base de nuvem. Tudo transcorria calmamente até o outro tripulante identificado como “1351 FOOTE, R.F., AMM3C”, que estava, no momento, na janela do Operador de Radar reportou um ponto a estibordo, mais precisamente a 45 milhas ou 83 km. De acordo com o relatório do comandante do avião de patrulha:

Eu primeiramente dirigi meu olhar para o bombordo, percebendo a indicação de terra, e, então, eu olhei mais adiante. Cerca de 2 ou 3 segundos se passaram até que eu vi um rastro branco de navio à distância de aproximadamente 15 milhas ou 27 km. Após uma investigação mais cuidadosa, com binóculos, um submarino foi revelado, com as plataformas inundadas, a cerca de 12 nós ou 22 km/h.⁴⁵⁹

A quilha do *U-128* cortava as águas da costa baiana, deixando esteira branca em sua trajetória. Codificada como “operação 1353”, esta ação antissubmarino foi uma verdadeira caçada da águia americana contra o lobo germânico. Primeiramente, o piloto alterou a proa da aeronave para 17 graus a esquerda, curso base da mudança de vento real de 042. Já o submarino se localizava sob o curso de aproximadamente a 35-40 graus real. A operação executou-se fora do sol e em ângulo-alvo de cerca de 190 graus em relação ao curso do submarino, ou seja, águia e lobo estavam em proas opostas.

Este encontro beligerante requer alguns questionamentos. Por que o referido *U-boat* navegava à superfície com o dia claro? Por ventura estaria com algum problema técnico em seus equipamentos internos? Ou queria ganhar mais velocidade na linha d'água? Estaria sua tripulação exausta com as missões transoceânicas? Com as plataformas inundadas e a crista

⁴⁵³ Visibilidade = distância horizontal partindo da aeronave até o ponto mais longe visível. Nesse caso pode ser nuvens, nevoeiro, fumaça ou qualquer coisa quando se referia à meteorologia.

⁴⁵⁴ Setor nordeste da base a qual o piloto relata. Nesse caso, usa-se a bússola como referência, ou seja, ente 0 a 90 graus em relação à mesma.

⁴⁵⁵ Teto = distância vertical medida em pés entre o solo e a base da nuvem mais baixa em um setor qualquer designado.

⁴⁵⁶ 1 Pé ou *Feet* seria o equivalente a 0,30 metros ou ainda, 1 metro = 3,28 pés.

⁴⁵⁷ Vento real significa que a declinação magnética da terra nesse caso foi desconsiderada. Antigamente usava-se o vento real como magnético, hoje em dia normalmente se usa o vento magnético. A declinação magnética existe devido ao campo magnético da terra e é variável a depender de onde a aeronave se encontra. A declinação magnética em Aracaju é de 23 graus para menos. Nesse caso o vento magnético seria de 97 graus. A velocidade dos ventos sempre é medida em nós ou *knots*. 1 knot = 1,852 km/h ou 1 milha náutica/h.

⁴⁵⁸ Distância vertical entre o nível do mar até a aeronave estadunidense, considerando os efeitos barométricos da atmosfera.

⁴⁵⁹ UBOATARCHIVE. **Caçada aérea dos pilotos norte-americanos ao *U-128* na costa sergipana. Maio de 1943.** Disponível no site: <<http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm>> Acessado em: 27 jun. 2015 a 1:34.

das ondas batendo rente à torre, o navio talvez quisesse fugir dos sensores, pois os submarinistas sabiam que o nordeste brasileiro estava à sombra dos Estados Unidos.

O rastro branco deixado pelo *U-boat* poderia não ser percebido à distância pelos navios de guerra, mas do alto foi facilmente notado. De onde, os pilotos de patrulha já avaliavam o comportamento da embarcação inimiga, tanto que eles registraram no relatório militar: “durante a operação, pareceu-me que o *U-boat* havia, em algum momento antes de ser visto, decidido submergir, uma vez que ele já estava em um lento processo de submersão”.⁴⁶⁰

Diante de tal situação, os pilotos resolveram agir imediatamente, antes de ele evadir-se. Aumentou-se a velocidade do avião para 180 nós ou 333Km/h, utilizando-se 45’ M.P.⁴⁶¹ e 2450 RPMs (rotações por minutos). Todos os postos estavam prontos para o ataque. De acordo com a percepção do piloto, “a aproximação ocorria muito, muito lentamente e, em algum ponto, parecia que nós chegaríamos ao local no momento em que a torre de comando desapareceria”. E continuou, “foi quando, a aproximadamente 1 milha [1,8 km] de distância, o *U-boat* foi visto desaparecendo, deixando um redemoinho estimado em 75-100 pés ou 246-328 metros de diâmetro”.⁴⁶²

As forças antissubmarinas agiram imediatamente, então perto do meio dia, uma chuva de bombas foi lançada sobre a região do redemoinho. Seis DCs⁴⁶³ MK 44 (modelo da ogiva) foram lançados, altitude de lançamento de 50 pés (15 metros), velocidade aerodinâmica indicada de 165 knots⁴⁶⁴ (305 km/h), configurações do Intervalômetro⁴⁶⁵ a 180 nós, 75 pés. Espaçamento das bombas, observado pelo capitão do Avião na meia-nau a bombordo: bomba Nº 1, a 65 pés ou 19 metros de distância da borda do redemoinho, a segunda bomba a cerca 20 a 25 pés ou 6 a 7 metros de distância da borda, a nº 3 e a nº 4 levemente à borda estibordo do redemoinho, próximo ao ponto de submersão do submarino. Os pontos de entrada dos nºs 5 e 6 não foram observados, devido à obstrução pela empenagem⁴⁶⁶.

⁴⁶⁰ UBOATARCHIVE. **Caçada aérea dos pilotos norte-americanos ao U-128 na costa sergipana. Maio de 1943.** Disponível no site: <<http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm>> Acessado em: 27 jun. 2015 a 1:34.

⁴⁶¹ 45 polegadas de pressão de admissão. Isso refere-se tanto de potência que está sendo usado no momento. Nesse caso o manômetro mede a pressão. MP: *Manifold Pressure* ou pressão de admissão.

⁴⁶² UBOATARCHIVE. **Caçada aérea dos pilotos norte-americanos ao U-128 na costa sergipana. Maio de 1943.** Disponível no site: <<http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm>> Acessado em: 27 jun. 2015 a 1:34.

⁴⁶³ DC: *Depth Charge*, ou seja, carga de profundidade.

⁴⁶⁴ Velocidade aerodinâmica indicada é a o que o próprio nome diz. É a velocidade que está sendo marcada no velocímetro do avião, a qual é medida por tubos instalados na proa da aeronave.

⁴⁶⁵ Dispositivo usado para sincronizar intervalos de tempo ou distância. Nesse caso, o dispositivo foi configurado para lançar as bombas de 75 em 75 pés ou 22 em 22 metros.

⁴⁶⁶ Empenagem ou cone de cauda é o conjunto de comandos verticais e direcionais localizados na parte traseira da aeronave.

Uma curva acentuada a estibordo foi realizada e a altitude aumentou para 1200 pés ou 365 metros. Uma mancha da bomba, de profundidade regular, foi observada, na cor marrom, com flâmulas azuis e verdes. A dispersão da mancha foi marcada pelo deslocamento definitivo a estibordo, na direção leste. No segundo círculo, um objeto grande, com cerca de 100 pés ou 30 metros de comprimento e 25 pés ou 7 metros de largura, na cor marrom escuro, foi avistado a cerca de 100 jardas ou 91 metros de distância do local onde a bomba explodiu; o objeto ou mancha não pôde ser identificado. Nenhuma ação evasiva do lobo foi notada, logo os pilotos acreditavam que o submarino não percebeu a aproximação deles.

Então regressaram à base de Aratu, na grande Salvador. Contudo a adrenalina da ação ainda estava na mente dos norte-americanos. “Eu vasculhei a área, mas não consegui ver sinais de destruição”. E prosseguiu: “então aterrissei, após marcar o local com uma mancha bronze, e corrigi a posição de ataque. Realizei a operação por uma hora e meia antes de retornar para a base às 17:35 Peter”⁴⁶⁷. A operação militar foi avaliada como um tremendo malogro, embora o submersível aparentasse estar avariado e ainda à solta na costa leste do Brasil. O patrulhamento da área continuou, dia e noite, de forma ininterrupta. Aproximando-se da fronteira com Sergipe.

O avião *74-P-9* retornou para a costa à tardinha, amerissando no Rio Sergipe, defronte à cidade de Aracaju. Porque era o ponto de apoio mais próximo à área de ataque e o avião precisava reabastecer. Naquela noite, outra aeronave decolou da base de Recife, quando às 23:47, na localização S 11° 07'00”, W 035° 34'00”, o piloto que estava no compartimento da proa viu, na sombra da lua, um rasto na água em formato de V, no curso 300⁰ graus verdadeiro. Uma labareda solta a 1200 pés (365 metros) expôs apenas ondas rebentando na superfície. Tudo era comunicado à base, onde a operação antissubmarino pode ser planejada.

Em diferentes pontos da costa do Brasil, as idas e vindas dos aviões de guerra dos norte-americanos. Conforme as memórias de Zé Peixe, “os aviões vieram guarnecer a costa. Quem botou o submarino a pique foram os americanos. O Brasil não tinha avião daquele. (...) O avião veio pra aqui, dormia dentro d’água [aponta para o Rio Sergipe]”. E prosseguiu: “às vezes atrasavam a viagem porque corria a costa às 5 da manhã já tava voando. Todo dia voava”. Era arriscado demais amerissar no Rio Sergipe ou aterrisar no campo do Aeroclube à noite.

⁴⁶⁷ UBOATARCHIVE. **Caçada aérea dos pilotos norte-americanos ao *U-128* na costa sergipana. Maio de 1943.** Disponível no site: <<http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm>> Acessado em: 27 jun. 2015 a 1:34.

Não era o certo deles [os pilotos], não era pra chegar aqui de noite, mas quando via alguma coisa lá, talvez algum submarino que via. Nem luz tinha para acertar o rio Sergipe, compreendeu? Acerta por causa da Carta de Navegação, mas era um pouco perigoso. Podia ter uma navegação na frente.⁴⁶⁸

“Era avião direto em Aracaju. Ia pra lá, ia pra cá, pelo mar, rodando tudo”, recordou-se Salvelina Santos de Moraes⁴⁶⁹. O 74-P-9 saiu de Aracaju por volta das 06h:30m, juntando-se à aeronave 9 e aos contratorpedeiros *USS Moffett* e *USS Jouett*. A operação de ataque ao *U-128* se deu na costa de Sergipe [Latitude S 11°00’00” e Longitude W 035°35’00”]. De acordo com o relatório de ataque número 11:

O tempo na costa do Brasil estava bom, com visibilidade ilimitada, e nuvens esparsas. O contato do radar foi obtido de um submarino totalmente à tona, a 28 milhas [51 km] de distância [ao largo de Sergipe]. Imediatamente depois, o submarino foi visto com binóculos. Uma aproximação de ataque a toda potência foi iniciada sem demora, e em poucos minutos o submarino emergiu. Naquele momento, notou-se que outro avião do esquadrão estava atacando o submarino. Passando sobre o ponto da submersão, cerca de 40 segundos depois de as bombas do primeiro avião explodirem, o piloto conteve suas bombas e começou a circular. Logo o submarino foi visto retornando à superfície, em uma faixa de cerca de uma milha e meia de distância, a estibordo. Um ataque de mergulho foi lançado e, a uma altitude de 100 pés [180 metros], velocidade no ar de cerca de 190 nós [351km/h], e ângulo-alvo de 225⁰, seis bombas Mark 44 com estopins ajustados para funcionar a 25 pés [7 metros] foram lançados, utilizando controle de Intervalômetro com um espaçamento de 72 pés [22 metros] corrigidos. As explosões resultantes colocaram o submarino logo à frente da torre de comando, e, dentro de um minuto, iniciou-se o cerco: uma série de 20 operações de bombardeio coordenadas. Durante essas operações, uma explosão reluzente com a duração de cerca de um minuto; observou-se, então, que ela ocorreu bem atrás da torre de controle do submarino, que continuou na superfície, sendo puxado para baixo pela popa, manobrando erroneamente e deixando um rastro de óleo. Sessenta e seis minutos depois, parou vagarosamente sobre a água e sua tripulação começou a abandonar o navio. Para prevenir um afundamento proposital ou o manejo de armas da plataforma da tripulação, o avião manteve o bombardeamento contínuo. Cerca de 10 minutos depois de o submarino parar, duas embarcações de superfície que haviam sido trazidos para a cena pelo esforço mútuo dos dois aviões, chegaram e começaram a bombardeá-lo. O piloto desse avião atuou como observador para o atirador do navio. Depois dos ataques, o submarino embicou e afundou. Cerca de 50 sobreviventes foram recolhidos pelos navios de superfície. O avião permaneceu na área por três horas e dezoito minutos após o ataque, depois disso, ele partiu, após ter recebido ordens da base para fazê-lo.⁴⁷⁰

Ao avistar o submarino, o piloto de outro avião disse que ajustou o painel de bombas e prosseguiu a aproximação. Com o alvo sob mira, lançou as bombas. Elas avariaram o *U-boat* justamente quando submergia, obrigando-o voltar à linha d’água. Então,

⁴⁶⁸ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

⁴⁶⁹ MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º jul. 2014.

⁴⁷⁰ Relatório do VP-74 sobre a ação antissubmarino na costa do Brasil. Aeronave nº. 11. Documento Confidencial. Base Marítima de Aratu, Salvador, Bahia. 17 de maio de 1943. UBOATARCHIVE. Maio de 1943. Disponível em: <<http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9.htm>> Acessado em: 27 jun. 2015 a 1:34.

Observou-se que as seis explosões resultantes cortaram de uma ponta a outra o marca projetada do submarino a cerca de 150 a 200 pés [45-60 metros] à frente do redemoinho. Logo depois disso, uma grande massa de bolhas de ar foi notada, adjacente à borda à frente da borda da mancha da bomba. Alguns minutos depois, viu-se que o submarino subiu à superfície a cerca de ¼ de milha à frente e levemente à esquerda do ponto de ataque em curso reverso. Logo em seguida, outro avião na área operou o ataque mais efetivo. O avião permaneceu na área por mais de cinco minutos após o ataque, tempo durante o qual o piloto coordenou as atividades de bombardeio dos dois aviões presentes, guiou as embarcações de superfície até a cena e indicou a localização do *U-boat* e o resgate dos submarinistas alemães.⁴⁷¹

Cerca de dez minutos após os submarinistas caírem na água e nadarem para longe do seu barco, os referidos navios de superfície abriram fogo sobre *U-128*, que logo depois imbicou e acabou tragado pelo mar. Na maioria das vezes, a operação naval corria em absoluto sigilo. No entanto, algumas histórias escapavam dos quarteis e chegavam aos ouvidos dos civis. Por ter sua casa próxima à Capitania dos Portos de Sergipe, o prático Zé Peixe disse ter ouvido algumas histórias de bombardeios a submarinos, mas não acreditava em todas elas. “*Dizem que um submarino foi a pique aqui. Bombardeado na Barra de São Cristóvão. Dizem né? Não foi coisa muito provada, mas dizem que o avião bombardeou um submarino*”.⁴⁷²

Os relatórios de ataque evidenciaram que as forças aeronavais aplicadas – com o apoio das bases dispersas na costa do Brasil - travaram vigorosa e inteligente ação conjunta contra o submarino alemão. A destruição do *U-128* foi resultado de sete dias de ações logísticas (análise cartográfica, cálculo da rota e possíveis formas de ataque). A movimentação do *U-boat* havia sido captada pelo RDF (Rádio Frequência), sendo encurralado e um alvo fácil. “A execução do ataque foi excelente em todos os aspectos, e a forma como o piloto conduziu atividades subsequentes foi qualificada pelos seus superiores como ‘notável’”. O bombardeiro, que lançou as cargas de profundidade sobre o alvo, mostrou precisão e foi considerado o responsável pela campanha bem-sucedida.

Recolheram-se das balsas infláveis 51 submarinistas alemães, quatro dos quais reagiram, sendo abatidos pelos americanos. No livro *História Naval Brasileira*, Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins, ao avaliarem esta ofensiva aeronaval na costa norte de Sergipe, desabafaram: “infelizmente os naufragos estrangeiros não foram interrogados pelas autoridades militares brasileiras”. Estes prisioneiros de guerra poderiam

⁴⁷¹ UBOATARCHIVE. **Caçada aérea dos pilotos norte-americanos ao *U-128* na costa sergipana. Maio de 1943.** Disponível no site: <<http://www.uboardarchive.net/U-128A/U-128-9.htm>> Acessado em: 27 jun. 2015 a 1:34.

⁴⁷² NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abri. 2004.

esclarecer o objetivo de suas missões, apresentar as características do *U-boat* e apontar o esquema de espionagem na costa do Brasil. “A presença do *U-128* havia sido detectada por marcações radiogoniométricas desde o dia 9 de maio de 1943”.⁴⁷³ Os prisioneiros de guerra do *U-128* foram levados para Recife e de lá para os Estados Unidos.

As campanhas aéreas na costa do Brasil e em outros *fronts* exigiam muito esmero dos aviadores. Pierre Clostermann, piloto francês de caça na R.A.F., soube expressar em seu livro *O grande circo*, o importante papel desempenhado pelos aviadores no tempo da Segunda Guerra Mundial. O ato de combater nos céus europeus tinha as suas peculiaridades. Entrar na cabine já mexia com o piloto, que tinha objetivos militares a cumprir e seu povo francês a libertar. “A excitação infiltra-se nos meus músculos, sobe-se à garganta. Toda apreensão desaparece”. E continua sua narrativa: “meus dedos vibram em harmonia com os comandos; as asas do avião parecem-me sair dos flancos; as pulsações do motor trepidam-me nos ossos. Começo a subir em espiral”⁴⁷⁴ para o inferno.

O desenrolar dos dramas aéreos costumava durar segundos ou até minutos. A depender do alvo (submarino, navio mercante, avião, tanque, trem, indústria, porto, quartel, tropas, cidade etc.), o bombardeio era rápido e devastador. Através da sua narrativa histórica, também foi possível perceber algumas distinções entre o mundo militarizado e a sociedade civil na época de barbárie. Afinal, o que representava a guerra para os aviadores dos países beligerantes? Clostermann assim respondeu:

Para nós, a guerra não era corrida desesperada de milhares de seres humanos, baioneta armada, transpirando de medo, empurrando-se e sustentando-se reciprocamente no massacre anônimo e forçado. Para nós, era o ato voluntário, individual, previsto, científico, do sacrifício, – era o aguilhão atroz do medo que, sozinhos, deveríamos vencer diariamente – era a vontade que sentíamos abandonar-nos em náuseas amargas, mas que precisávamos reter e reafirmar. E isso era necessário realizar uma vez, dez vezes, cem vezes, trezentas vezes, e retemperarmos, após cada missão, numa vida normal e sã: atroz regime de ducha escocesa! Encontrar, ao saltar do avião, pessoas como nós, em carne e osso, que se movimentam, amam, vão ao cinema, bebem em bares tranquilos, ouvem o rádio fumando cachimbo, lendo um livro, e que não duvidam de ainda estarem em vida amanhã. Que nervos de feitos de fibras humanas poderiam suportar por muito tempo semelhante regime?⁴⁷⁵

Embora fossem orientados a não fraquejar e nem expor as suas emoções, dentro do fardamento militar havia homens e mulheres de carne e osso, ora frágeis ora fortes. Os nervos à flor da pele evidenciavam que eles tinham de suportar as adversidades da guerra em nome

⁴⁷³ 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.

⁴⁷⁴ CLOSTERMANN, Pierre. *O grande circo*. São Paulo: Livraria-Editora Flamboyant, 1961, p. 159.

⁴⁷⁵ CLOSTERMANN, Pierre. *O grande circo*. São Paulo: Livraria-Editora Flamboyant, 1961, p. 191.

de um projeto maior: a luta das democracias modernas contra a tirania do nazifascismo. Os voos dos pássaros metálicos representavam a luta pela liberdade nos céus e no mundo.

À margem do epicentro europeu, a costa do Brasil, como já foi dito, também registrou embates aeronavais, mas de menor intensidade. Tal condição permitiu aos militares estadunidenses relatarem tanto as caçadas aos *U-boats* no Atlântico Sul quanto à cobertura aos comboios dos navios entre os portos de Recife e Salvador. O major John William Buyers, então Capitão da *United States Air Force*, recordou-se de sua maior “aventura” no litoral nordestino: “Voar com o Grupo de Caça para mim foi apenas um prosseguimento sobre a experiência que eu já havia tido aqui no Brasil. Eu voei lá em Recife fazendo patrulha, o que para mim foi a coisa mais perigosa que fiz durante toda a guerra, mesmo em combate”. E prosseguiu suas lembranças:

Nós saíamos sozinhos, sem contato de rádio, sem nenhum apoio qualquer, com apenas uma proteção que era um salva-vidas. Eu passava três, quatro horas sobrevoando um navio qualquer da costeira, saía de Recife e ia para Aracaju, abastecia em Aracaju, continuava voando, e assim por diante. Então, na realidade, o mais perigoso que eu fiz foi esse voo em Recife mesmo.⁴⁷⁶

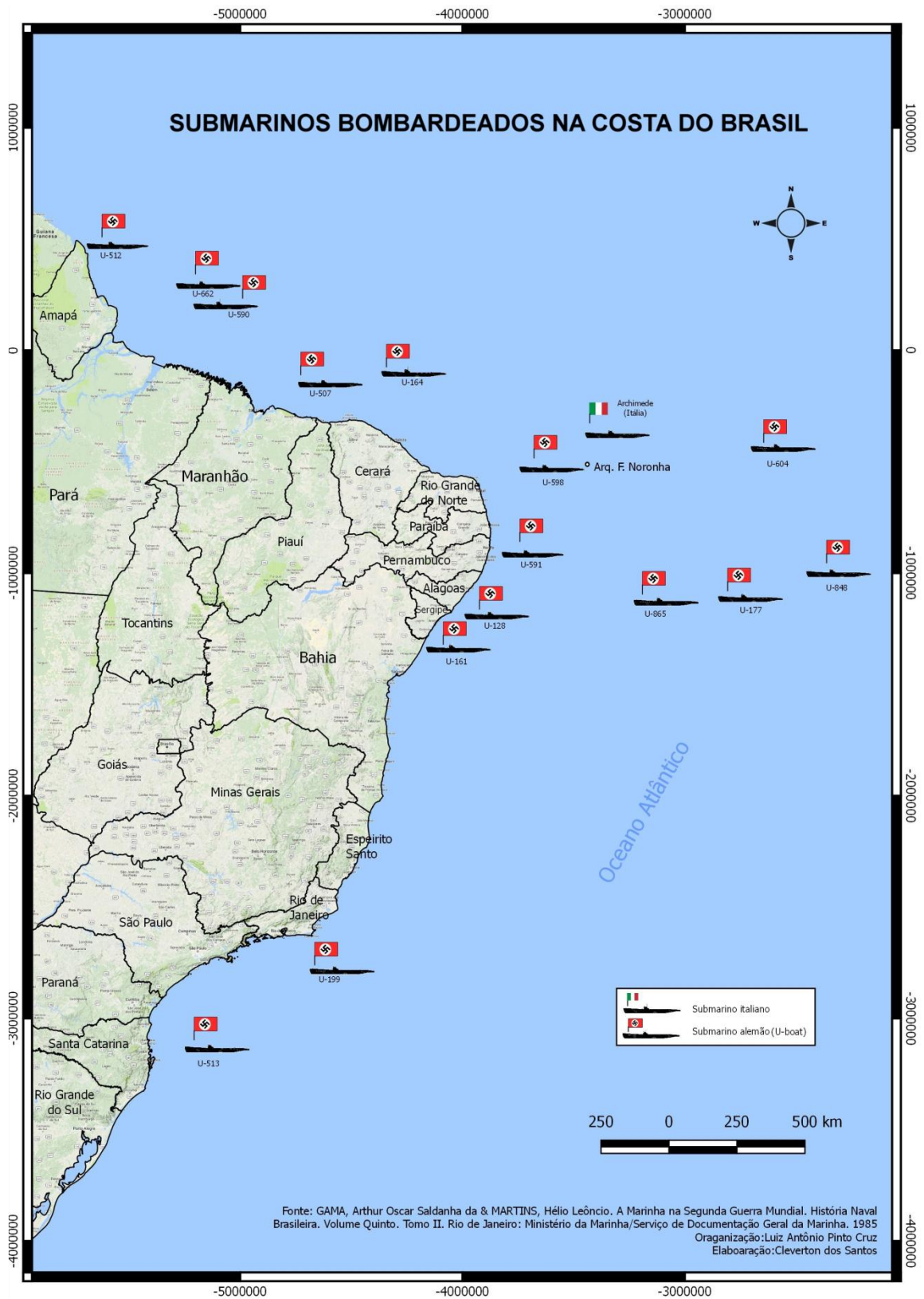
Pelo exposto, o entendimento da guerra aeronaval na costa nordestina variou de intensidade entre as narrativas dos militares e as dos civis. Apesar de toda vigilância montada, os *U-boats* sempre encontravam uma brecha no comboio e surpreendia o seu alvo. E assim, o mar engolia suas vítimas. O prático Zé Peixe contou que “*sempre chegava avião de guerra em Sergipe, fazendo a vigilância na costa. Olhando se vinha navio, se algum submarino subia*”. Quando o submarino vinha à superfície, os pilotos tentavam detectá-lo. “*O avião tem um aparelho sob as asas [para detectá-lo]. Mas até a noite tinha vigilância da aviação. Com medo de torpedeamento. Como houve torpedeamento. Mesmo com tudo isso. Morreu muita gente*”.⁴⁷⁷ Em céu, mar e terra, muitos brasileiros da nova geração ainda não se deram conta de quão devastadora foi o início da Guerra do Atlântico. De 1942 a 1945, registram-se vários acontecimentos militares.

O mapa do Atlântico brasileiro permite visualizar os submarinos alemães e o italiano bombardeados pelas aeronaves norte-americanas no tempo da Segunda Guerra Mundial.

⁴⁷⁶ BUYERS, John William. **Memórias da United States Air Force**. Documento militar, 1943.

⁴⁷⁷ MARQUES, Jardimino. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 23 ago. 1999.

Mapa 10 - Submarinos bombardeados na costa do Brasil



Fonte: GAMA; MARTINS, 1985⁴⁷⁸

⁴⁷⁸ 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.

Alguns marinheiros alemães conseguiram abandonar o seu submarino avariado. Quanto ao interrogatório destes prisioneiros, esclareceu o Almirante Arthur Oscar Saldanha da Gama: “constitui uma parte importante da guerra”, eis que, através deles, poderia se conhecer os detalhes operacionais sobre o inimigo e, como consequência, melhor preparar as forças nacionais. Reconheceu, no entanto, que os militares brasileiros não interrogaram os prisioneiros, entregando-os aos americanos, que faziam a primeira filtragem em Recife, na qual selecionavam os homens para serem “trabalhados” nos Estados Unidos, acentuando que o serviço americano somente passava aos brasileiros as coisas que lhe interessavam.

Acrescentou ser essa a razão de não se saber até hoje os resultados dos ataques da Marinha brasileira aos submarinos e também se as minas marítimas tiveram alguma serventia. Há relatos delas flutuando em diferentes partes do Atlântico. Por isso, emitiu-se uma orientação do Comando Naval do Centro, que todas as minas avistadas, deveriam ser neutralizadas ou canhoneadas pelos navios⁴⁷⁹. Suspeitava-se na época, que algumas dessas operações antissubmarinas foram bem sucedidas, mas o absoluto sigilo das informações militares dos estadunidenses não permitia a divulgação, ficando os fatos históricos ignorados.

Na costa do Brasil, várias minas submarinas foram encontradas e neutralizadas, segundo determinava a Circular 6, de 26 de julho de 1943, do Comando Naval do Centro: – Os navios que as avistassem deveriam destruí-las a tiros de canhão.

5.4 A COSTA VIGIADA: OS SOLDADOS DA PRAIA

Ainda se sabe pouco sobre a história dos “Soldados da praia”. Eles eram os civis que se transformaram em militares às pressas no tempo da guerra submarina. Aos poucos, pequenas informações localizadas em fontes primárias, impressas e orais ajudaram a compor a realidade social sofrida desses homens que vigiaram o litoral brasileiro na II Guerra. Entretanto, quando o confronto mundial acabou e os Soldados da praia voltaram à vida de civis, acabaram esquecidos pelas Forças Armadas e pelo Governo Federal. Afinal, eram vistos como meros “voluntários da Pátria”.

Os Soldados da praia não queriam ser vistos como voluntários, mas sim como “ex-combatentes”, pois somente assim, teriam a história deles reconhecida. Incansáveis batalhas judiciais foram travadas nos tribunais dos quatro cantos do país. Somente no final do século XX e início do século XXI, esse grupo social conquistou seus direitos plenamente.

⁴⁷⁹ BRASIL. Ministério da Marinha. **Circular n. 6**, de 26 de julho de 1943. Comando Naval do Centro. Rio de Janeiro, RJ, 1943.

Infelizmente, muitos dos Soldados da praia, em idade avançada, não presenciaram o parecer favorável da justiça a sua causa trabalhista.

Esses homens seriam uma espécie de “heróis nacionais”? Nem tanto, mas pela forma com que as autoridades militares os trataram durante décadas, talvez o título que mais cabe para eles seja o de “soldados esquecidos”. Longos silêncios e uniformizações marcaram a história deles. Vale assinalar que o termo “ex-combatente”, por exemplo, durante muito tempo foi conferido apenas aos pracinhas. Enquanto se enalteciam os feitos gloriosos dos pracinhas na Itália, obscurecia-se o importante trabalho dos militares que ficaram no Brasil e guarneceram a sua costa oceânica.

Essas e outras manifestações de heroísmo eram tendenciosas e revestiam-se de muitas intencionalidades políticas. A construção de heróis era um instrumento eficaz para garantir a legitimação do poder. Afinal, após a guerra, o Brasil figurava entre as nações vencedoras do nazifascismo e pleiteava ambições maiores no cenário latino-americano. O historiador José Murilo de Carvalho nos alerta que os heróis são símbolos poderosos, encarnações de ideias e aspirações, pontos de referência, fulcros de identificação coletiva. São, por isso, instrumentos eficazes para atingir a cabeça e o coração dos cidadãos a serviço da legitimação de regimes políticos.⁴⁸⁰

Por que a memória dos Soldados da praia ainda não consta em obras historiográficas? Lutar contra inimigos reais e imaginários, em praias insólitas dos trópicos, parecia não haver nada de aventureiro, grandioso e excitante. Entretanto, a região do Atlântico Sul era reconhecida pelas nações beligerantes dos Aliados e do Eixo como mais uma área de operações navais, chamada oficialmente como *Batalha do Atlântico*. Essa batalha, por sua vez, colocou o brasileiro diante de um mar de possibilidades. Segundo as pesquisas militares de Plínio Pitaluga, o Brasil não ficou indiferente às possibilidades do inimigo atingir o seu território.

Ainda sob o ponto de vista militar, a costa do Brasil se transformou em *front* marítimo, sobretudo a região Nordeste. Mais do que uma agressão submarina, os torpedeamentos dos navios mercantes representaram a chegada da guerra ao país. Guarnecer esse *front* particular era uma questão de urgência. Muitos homens foram recrutados no tempo da guerra para protegerem o litoral brasileiro.

Os dias pareciam intermináveis para quem vigiava o mar. Longe de casa e diante das intempéries litorâneas, os Soldados da praia estavam sujeitos a várias doenças físicas e

⁴⁸⁰ CARVALHO, José Murilo. **A formação das almas:** o imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras. 1990, p. 55.

transtornos mentais. Sob essa condição adversa, milhares de homens trabalharam no seu limite. Zé Peixe revelou o drama pessoal dos vigilantes costeiros. Apesar de ser um adolescente no tempo da guerra, o velho prático conhecia de perto a experiência dos militares da costa sergipana, porque a sua casa se localizava defronte ao Rio Sergipe e ao lado da Capitania dos Portos. Ou seja, um local privilegiado de informação e de convivência com os militares.

Durante a entrevista para esta pesquisa, o prático Zé Peixe foi solidário aos seus antecessores na Capitania e com extrema lucidez prestou uma homenagem aos seus colegas de farda. E pediu-me para colocar um a um neste trabalho de pesquisa. “Seu Pereira, Miguel, Rafael, João Torquato, Seu Francisco Barros, João Alves Cavalcante, Miguel Alves Cavalcante, Seu Valito. Eles saíam pelo litoral, não tinha hora para voltar”.⁴⁸¹ Para ele, esses os Soldados da praia e tantos outros são ex-combatentes da II Guerra Mundial. Ele ainda comentou que normalmente esses homens estavam expostos a combates incessantes contra inimigos naturais: o vento marinho, o frio noturno na praia, a umidade da chuva e o intenso calor do dia. Diante dessas variações climáticas, os Soldados da praia adquiriam infecções respiratórias variadas: resfriado, gripe, bronquite, pneumonia e tuberculose. Os ventos soprados do mar também acamaram os militares com meningite. Além da tensão psíquica de impedir o território de ser invadido a todo custo, essa percepção gerou neuroses em alguns soldados.

Vencer doenças físicas, transtornos mentais e a solidão angustiante caracterizavam o *front* marítimo. Os militares costeiros tiveram a incumbência de fazer frente às pretensões mais ousadas do Eixo. Essa guerra particular dos Soldados da praia não foi reconhecida, nem mesmo quando a sociedade brasileira exigiu das autoridades um maior respeito aos veteranos de guerra. Através da *Lei Federal Nº 2.579*, de 23 de agosto de 1955, o Presidente Café Filho concedeu amparo aos ex-integrantes da Força Expedicionária Brasileira, julgados inválidos ou incapazes definitivamente para o serviço militar. Essa mesma lei excluiu os Soldados da praia, em seu Artigo 4º esclarece que aos homens que tomaram parte em missões de vigilância, observação e segurança do litoral ou dos portos nacionais, e aos que prestaram serviço, em geral, na zona definida pelo *Decreto nº 10.490-A*, de 25 de setembro de 1942, não serão aplicados os dispositivos desta Lei. Ou seja, os Soldados da praia estavam de fora. Cansados de não ter voz, e ao sentirem o desprezo do governo federal, eles foram à luta judicial.

⁴⁸¹ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

Diante da preocupante ameaça externa, milhares de soldados ficaram em prontidão na orla atlântica do país. O historiador militar Cláudio Moreira Bento realizou considerações interessantes sobre a mobilização das tropas pela “Saliência Nordestina”, evidenciando as feições dessa “Zona de Guerra Brasileira”. No quadro militar a seguir, a cidade de Aracaju se destacou com um dos principais lugares nordestinos que teve a sua segurança reforçada.

O restante das tropas do Exército do TO Nordeste receberam missões de vigiar o litoral e defender os portos e bases militares em Fortaleza, Luiz Correia, São Luiz, Aracaju, Salvador, Itaparica, Ilhéus, Canavieiras, Santa Cruz, Porto Seguro, Caravelas, Conceição da Barra, Vitória e Marataízes. As maiores concentrações de tropas tiveram lugar em ordem de valor: Recife, Natal, Fernando de Noronha, Fortaleza, Campina Grande (Reserva da 7ª Região Militar), Salvador, Caravelas, Vitória e Aracaju. O resto da tropa foi distribuído por todo o litoral do Nordeste, numa linha tênue e descontínua. Várias unidades do Exército foram deslocadas em missões de guerra, do interior para a vigilância do litoral, onde passaram longos e intermináveis dias padecendo saudades da família e solidão. Nos restantes TO criados houve problemas menores no tocante a operações que se concentraram na proteção de portos, bases militares e vigilância do litoral, daí no final da guerra haver sido editada lei que passou a ser conhecida como Lei da Praia, que trouxe vantagem de mais uma promoção na reserva aos que durante a guerra estavam na Zona de Guerra Brasileira.⁴⁸²

Aracaju figurava como uma das áreas mais vulneráveis e por esta razão, ganhou destaque na concentração de tropas. Os documentos da época apontam para a atuação militar da 1ª Bateria Independente, o 19º Batalhão de Caçadores, o 28º Batalhão de Caçadores e etc. Os sergipanos conviveram com os soldados gaúchos e baianos que guarneceram as suas praias. Desterrados do seu lugar de origem e preocupados com a seriedade da missão militar que receberam, centenas de soldados gaúchos foram deslocados para o Nordeste durante a guerra e foram bem recebidos pela sociedade aracajuana. O jornal *Correio de Aracaju* agradeceu a gauchada ao realizar a “Campanha dos Mil Bois” para o abastecimento das forças armadas sediadas em território sergipanos. Um esforço de guerra que ganhou repercussão nacional, pois os envolvidos na campanha nacionalista cobriram esse número em apenas 40 dias.

O mapa a seguir destaca a divisão do território nacional em zonas de guerras, com destaque para a região costeira, a bacia do Rio São Francisco, a bacia do Rio Amazonas e a fronteira com os países platinos.

⁴⁸² BENTO, Cláudio Moreira. **Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Volta Redonda, RJ: Gazetinha, 1995. Disponível em: <<http://www.ahimtb.org.br/FAMM2GM.htm>> Acesso em: 04 maio 2014.

MAPA 11 - Divisão Militar do território brasileiro no tempo da Guerra do Atlântico



Após a comprovação de atos de beligerância no litoral sergipano e no litoral baiano, em agosto de 1942, a costa do Brasil foi transformada em Zona de Guerra e dividida em seis teatros de operações.

⁴⁸³ BRANCO, Manoel Thomaz Castelo. *O Brasil na II Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Editora da Biblioteca do Exército, 1960, p. 106.

Conscientes da gravidade da situação vivida naquele inesquecível mês de agosto de 1942, as Forças Armadas do Brasil prepararam-se rapidamente para o enfrentamento, pois acreditavam na possibilidade de um desembarque de tropas alemãs ou italianas nas praias brasileiras.

A presença dos soldados gaúchos e baianos na costa sergipana, por exemplo, era uma evidência da gravidade das ocorrências marítimas. Na edificação de um Estado militarizado, milhares de soldados guarneceram o litoral brasileiro no tempo da guerra submarina. Chamamos de "soldados da praia", os milhares de brasileiros civis que se tornaram militares para proteger o Brasil das ambições eixistas. Entretanto, no pós-guerra, esses homens lutaram para serem reconhecidos como "ex-combatentes". Apesar deixarem de usar o uniforme militar, eles não esqueceram os momentos de privações e obrigações que passaram nas missões litorâneas. No entender da Justiça, era considerado ex-combatente, para efeito de recebimento de pensão especial, todo militar que foi deslocado de sua unidade durante a II Guerra Mundial para fazer patrulhamento da costa em defesa do território brasileiro.

Desde então, esses homens entenderam o valor da palavra "combatente" e lutaram por seus ideais não mais no front marítimo, mas nas audiências judiciais. Em virtude destas questões trabalhistas, pode-se dizer que a guerra não acabou para os Soldados da praia que lutaram pelo reconhecimento da sua história.

A Lei da Praia concedeu visibilidade aos militares que prestaram serviços no mar territorial do país e representou uma conquista de classe. Anteriormente marginalizados das comemorações oficiais da II Guerra e esquecidos pela história oficial, os Soldados da praia ganharam reconhecimento do presidente Eurico Gaspar Dutra e dos representantes das Forças Armadas do Brasil. A Lei da Praia concedeu vantagens a civis e militares que participaram de operações de guerra, determinou que:

Art. 1º São amparados pela Lei nº 616, de 2 de fevereiro de 1949, todos os militares que prestaram serviço na zona de guerra definida e delimitada pelo art. 1º do Decreto nº 10.490-A, de 25 de setembro de 1942.

Parágrafo único. Ficam também reconhecidos os direitos dos militares já falecidos.⁴⁸⁴

Cabe ressaltar que essa Lei da Praia não significou o fim de todos os problemas desse grupo social, pois a referida lei gerou interpretações variadas na justiça brasileira, que não sabia ainda como definir um ex-combatente brasileiro. Como entender com pertinência essa

⁴⁸⁴ BRASIL. **Lei nº 1.156 de 12 de julho de 1950**. Conhecida popularmente como Lei da Praia - Dispõe sobre concessão de vantagens a militares e civis que participaram de operações de guerra.

especificidade militar? Os soldados da praia lutaram pelo reconhecimento de ex-combatente. Isso causou muita dor, revolta e depressão a esses homens.⁴⁸⁵

Antigamente, ex-combatente era apenas o militar que participou de operações bélicas no front italiano, pois a história dos pracinhas ofuscou os praianos. Entretanto, a Lei da Praia representou um reconhecimento aos militares do litoral. A justiça brasileira adotou uma postura mais taxativa: "militar que patrulhou costa durante a guerra é ex-combatente". Em virtude dessa lei, os Soldados da praia foram incorporados à Associação dos Ex-Combatentes do Brasil, mas no interior dessa instituição havia diferenciações entre seus associados: os que foram para Itália e os que ficaram no Brasil. As muralhas simbólicas geravam divisões internas. Estudantes, jornalistas e historiadores contribuíram para a marginalização dos Soldados da praia.

A Lei da Praia gerou muita polêmica, mas os soldados não faziam turismo no litoral nordestino, mas executavam missões em áreas denominadas "zonas de guerra". Além de provocar uma enxurrada de pedidos de pensão, de danos morais e de reconhecimento da condição de combatente. Claro que alguns desses pedidos eram solicitações oportunistas, por isso que alguns militares foram apelidados de "marajás da praia". Criou-se uma visão estereotipada dos militares praianos tratados como oportunistas aproveitadores e soldadescos. Muitos brasileiros possuíam um conceito de guerra um tanto limitado. Como se ela nunca tivesse chegado ao país. A costa do Brasil avança para o Atlântico Sul, constituindo-se em "mar territorial dos brasileiros". Uma área oceânica gigantesca onde se deflagrou a guerra submarina para todos.

A imagem de heroísmo comumente atribuída aos pracinhas foi uma construção política e militar, pois ao lutar contra o nazifascismo na Itália e vencer as tropas inimigas, o Brasil passou a figurar entre as nações vencedoras do bloco dos Aliados. Na escalada desses interesses, a Pátria, tão exaltada nos tempos do Estado Novo, virou as suas costas para os Soldados da praia. Diante dessas contradições, cabe ao historiador operar a dupla transposição do singular ao plural e do atual ao passado, para compreender por que era tão importante para eles serem considerados "ex-combatentes". Para alguns poderia ser a chance de ganhar uma pensão gorda do governo, mas para outros tantos, era uma questão de recuperar a dignidade ofendida e ter de volta aquilo que lhe foi tomado, o direito de serem chamados de ex-combatentes da Segunda Guerra Mundial.

⁴⁸⁵ EM GUARDA: Para defesa das Américas. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/Business Publishers International Corporation of Philadelphia. Ano 3. n. 6. 1944, p. 3.

5.5 O ESFORÇO DE GUERRA DOS LITORÂNEOS

“Homens fortes, de pele bronzeada e músculos encordoados que, dia e noite, arrostavam o grave perigo do mar ignoto”⁴⁸⁶. Com estas palavras, Mário Cabral descreveu a fisionomia dos pescadores sergipanos nos anos de 1940, que desenvolveram uma “cultura de beira de rio”. Das casas de palhas às canoas, das tarrafas às sirizeiras, das canoas aos saveiros tudo era fabricado artesanalmente e os litorâneos tinham sua vida ditada pelo ritmo das marés. Várias comunidades pesqueiras se encontravam embrenhadas entre manguezais e coqueirais, especificamente nas regiões estuarinas dos rios Real, Piauí, Vasa-barris, Sergipe, Japarutuba e São Francisco.

Vale assinalar que nas principais áreas urbanas de Sergipe também havia casas de palhas. Na cidade de Aracaju, por exemplo, Francisco Moura recordou da sua, nos idos anos de 1930. Ele escreveu um livro intitulado *Minha origem, minha vida*, publicado em 2006, onde revelou como era o interior de sua palhoça: “morávamos num barraco de palha, paredes de taipa, chão batido, sem água encanada nem luz elétrica. A placa e o candeeiro, abastecidos a querosene, iluminavam o casebre”. No quintal, fazia-se a higiene pessoal, e também, se retirava a água de consumo familiar. Conforme as suas palavras, “um buraco escavado no quintal, protegido com palhas de coqueiro, servia de sanitário. Uma bomba manual extraía água do subsolo. Tinha cor avermelhada e cheiro de ferrugem”. E conclui: “a de beber era comprada em latas no chafariz de Dona Cecília. Uma moringa com água, era a nossa geladeira e o baú, nosso guarda-roupas. Eu dormia numa rede na sala da frente.”⁴⁸⁷

Em 16 de janeiro de 2012, conheci Francisco Moura, militar da reserva, do Exército Brasileiro, e proseamos sobre várias temáticas, tais como: a história de Aracaju, a vida militar, a vigilância nas praias do Nordeste e a Segunda Guerra Mundial. A princípio, revelou sua infância humilde, mas feliz, na periferia de Aracaju:

Eu nasci no dia 25 de março de 1923. Pais pobres, muito pobres, pobres mesmo, analfabetos. Meu pai era padeiro e minha mãe era lavadeira. Morávamos em casa de palha, parede de taipa sem luz e sem água encanada. Era uma pobreza terrível. Meu pai tinha 2 cavalinhos, um chamava Brinquim e o outro Brinquedo e aos sábados eu ia com o meu pai pegar carroço na feira aqui em Aracaju né? Mas eu fui crescendo, fui crescendo e comecei a querer estudar o alfabeto, né? Aí meu pai conhecia uma professora chamada Dona Esmeralda Carvalho e ela ensinava os meninos de graça. Os pais não podiam pagar. Ele foi e pediu a ela pra ver se eu me matriculava lá na escola ali na Rua de Lagarto já se aproximando da Avenida Desembargador

⁴⁸⁶ CABRAL, Mário. **Roteiro de Aracaju**: guia sentimental da cidade. Aracaju: Livraria Regina, 1948.

⁴⁸⁷ MOURA, Francisco. **Minha origem, minha vida**. Aracaju. 2.ed. 2006, p. 13.

Maynard, na Barão de Maruim. E ela disse traga o menino aqui e no outro dia eu estava lá na escolinha né vestido com os pés nos tamancos, não tinha sapato e comecei a estudar com Dona Esmeralda, aliás, no meu livro eu conto a minha história eu agradeço muito a essa professora Dona Esmeralda, que já é falecida porque ela foi que lançou a pedra mais fundamental da minha vida. Fez tudo, me alfabetizou entendeu? Mas mesmo, assim eu só estudei até o 3º ano primário.⁴⁸⁸

Ter estudado até o 3º ano primário parece pouco, mas para época em que a maioria dos sergipanos era analfabeta, já significava muito. Eram comuns bairros inteiros de casa de palhas nos anos de 1930 e 1940. A casa de Francisco Moura se situava na Rua Riachão, próximo ao Oratório de Bebê, em Aracaju. Quando jovem, ele aprontava todas: “era traquino demais. Eu bati, eu apanhei, eu roubei caju, manga no sítio de Doutor Leandro Maciel e eu era endiabrado, né? Tanto é que quando eu fui para o Exército, antes passei pela Marinha”. Ele rememorou com orgulho, “e ninguém acreditou quando eu cheguei lá, como sargento do exército todo mundo se admirou como é que aquele menino endiabrado que sempre foi seria um sargento do exército, aí causou uma grande admiração, né?”⁴⁸⁹

A carreira militar se apresentava como uma forma segura de ascensão social para os jovens brasileiros. Francisco Moura sonhava em ser marinheiro, por causa dos folguedos populares de Aracaju, a exemplo da Chegança. Em tempo de Natal ou da Festa de Reis, na Praça Fausto Cardoso, centro de Aracaju, a Chegança era um dos atrativos. Ela simbolizava as naus em tempo de guerra entre os cristãos e os mouros. Seus brincantes entoavam cânticos antigos, vindos da tradição oral dos ibéricos. As canções versavam sobre os desdobramentos do confronto naval e também o louvor às figuras heroicas.

Além de brincar e se divertir, em tempo de férias escolares, participar da Chegança e usar o uniforme da Marinha concediam visibilidade entre os jovens, sendo uma forma de chamar a atenção das aracajuanas. Conforme seu livro de memórias:

Nos ensaios achava bonito. Aqueles cantos, os pandeiros rufando, o barco de madeira ornamentado com bandeirinhas coloridas, os “marujos” vestidos de azul e branco, gola da camisa com duas âncoras e gorro, tudo igual ao nosso marinheiro de verdade, da Marinha de Guerra do Brasil. A farda era o grande atrativo das meninas do meu tempo. Apressado, pedi a meu pai para que falasse com Zé do Pão afim de conseguir o meu ingresso na Chegança. Embora o efetivo do “navio” já estivesse completo, fui aceito. Iniciava-se assim o meu pendor para a vida militar. “Comandante” ouvimos suas primeiras ordens: - Atenção Marujada! - Doravante sua família é a Pátria e o oceano sua sepultura. O cumprimento do dever está acima de tudo. A ordem será mantida a qualquer preço. Suas vidas pertencem à Pátria. A obediência e o respeito a seus superiores são fatores indispensáveis para a manutenção da disciplina. Onde não há disciplina não há ordem. Os que não desejarem seguir a carreira das armas peçam desligamento. Ouviram bem? Todos respondemos a uma só voz: - Sim, senhor comandante. Dona Maroca, costureira, encarregou-se de confeccionar a minha farda com boné. Meu pai correu para

⁴⁸⁸ MOURA, Francisco. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 16 de jan. de 2012.

⁴⁸⁹ MOURA, Francisco. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 16 de jan. de 2012.

comprar o pé de anjo (tênis branco). É dia de Natal, lá estava eu, bem fardado e orgulhoso por ter sido designado para hastear o Pavilhão Nacional no convés do navio de madeira. Na folga dos intervalos ficava a passear com a namorada na Praça Fausto Cardoso. Uma corrida no carrossel de seu Juvenal, sorriso aberto cumprimentando os amigos que estavam em volta do rádio era mais um motivo de alegria. Éta tempo bom, quanta saudade!⁴⁹⁰

Ao participar das apresentações da Chegança, começava a despertar o seu pendor para a carreira militar. Tanto que já sonhava em ser marinheiro. Então, se inscreveu no exame de seleção da Capitania dos Portos de Sergipe, e preparou-se com a professora Esmeralda. A prova consistia em resolver as quatro operações da matemática e um ditado de vinte linhas, para cerca de 40 candidatos. Os desafios cada vez maiores batiam a sua porta, o menino estava aprendendo a ser homem. Francisco Moura assim rememorou esta época:

Então, eu fiquei depois é que com esse entusiasmo da chegança, o marinheiro falso né? Não era que eu fui fazer o exame da marinha né? Pra ser marinheiro e passei no exame e mandaram pra Recife. Em Recife fui incorporado, fiz natação. Estudei história, geografia, matemática, tudo isso eu tava fazendo. Até que o comandante mandou me chamar, eu fui lá atender ao comandante, e o comandante acho que ele sentiu meu desejo de continuar na marinha né aí ele de cabeça baixa eu mandei lhe chamar porque você ao se inscrever pra fazer o exame da marinha, aqui na capitania você já tinha mais de 18 anos e a lei só permite aos jovens né ingressar na marinha com 18 anos incompletos. E você já completou 18 anos, há 4 meses, portanto, você não pode ficar. Não foi saúde, não foi nada disso é que eu tava além do previsto dos 18 anos incompletos. Entendeu? Então você vai ter que voltar pra casa de seus pais. Vou mandar um carro lá pra Aracaju pra levar você pra lá, te entregar aos seus pais. O carro veio e me trouxe aqui pra Aracaju. Foi um sentimento terrível. Era o meu sonho né? O cabo veio falou com meus pais e me entregou tava devolvendo porque eu realmente estava fora da lei, mas só Deus sabe o sentimento que eu tive. É tanto que eu coloco isso no livro.⁴⁹¹

Dentro das normas de ingresso na Marinha, ele precisava ter 18 anos incompletos, então, foi conduzido pelo transporte militar até a capital sergipana, onde tudo foi esclarecido pelos superiores aos seus pais. Ao ser perguntado como era a vida cotidiana na cidade quando ele retornou? O que se recorda desta época? Como os homens se divertiam? A entrevista ganhou outro rumo, e Francisco Moura lembrou-se dos cabarés.

Aracaju era uma cidade muito pequena [1942] e após as 22 horas ninguém podia andar na rua a não ser aqueles que trabalhavam entendeu que tinha sua vida profissional né aí eles se identificava com a polícia na hora que a polícia pegava o indivíduo o que é que você está fazendo na rua né essa hora lembro muito bem que era uma patrulha composta de 6 elementos 6 militar né um cabo o comandante da patrulha e mais 5 soldados atrás dele todos montados em cavalos os cavalos fortes altos né e o bicho era danando né então eles chegavam nessas ali pela minha área onde eu morava tinha uns cabarés né e eu falo sobre isto nesse meu livro eu vou lhe oferecer um livro desse então os cabarés chamava o dono do cabaré chamava tava lá o cabaré chamava-se Mamenato e a polícia quando chegava tava lá o cabaré o fole lá

⁴⁹⁰ MOURA, Francisco. **Minha origem, minha vida**. Aracaju. 2. ed. 2006, p. 17-18.

⁴⁹¹ MOURA, Francisco. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 16 de jan. de 2012.

rolando né vinha aquele cavalo rum o cabo descia perguntava cadê a permissão pra fazer isso lá essa festa né tinha que ter a autorização do delegado de polícia da jurisdição se o cara não mostrasse esse o dono não mostrasse a permissão todo mundo entrava na hora na espada né era mulher pulando a janela só se via o trincar das espadas né e depois isso durava uns 10 minutos né 10 minutos esse quebra-quebra todo mundo pulando logo logo apagavam a luz né a luz não o candeeiro né e aí as mulheres pulavam as janelas era um alvoroço né?!⁴⁹²

Aracaju era, praticamente, a única cidade sergipana defronte ao mar. Estavam dispersas, no litoral, as colônias de pescadores e as povoações ribeirinhas. Na avaliação costeira de Sergipe, José Martins Ribeiro Nunes, mais conhecido como Zé Peixe, “a Barra de Estância era o lugar mais deserto de Sergipe em 1942”⁴⁹³. Contudo, convém esclarecer que “deserto”, no entendimento dele, não quer dizer um lugar despovoado ou território de ninguém. Havia vilarejos e sítios dispersos. Quando aparecia uma baleia morta ou algo excepcional na praia, a gente simples aparecia do mato, da restinga, dos manguezais. Salvelina, filha do Faroleiro, e que morava no litoral disse: “eu morava praticamente na praia, porque o meu pai tomava conta do farol de Aracaju. Se tinha gente morando no litoral? Tinha sim, muita, povo morava cá pra dentro. Quando tinha alguma coisa na praia, aprecia tudo, do mato que nem preá”.

As áreas estuárias de Sergipe eram envolvidas por extensos manguezais, onde as famílias ribeirinhas catavam o caranguejo, o aratu, o siri e ostras diversas. Nelas, costumava-se pescar de linha, tarrafa ou rede grande nos rios, poucos se aventuravam em mar aberto. Subindo o curso fluvial, nas partes de água doce, pescava-se como jereré, uma espécie de rede em formato cômico, presa a um semicírculo de madeira provido de um cabo longo, para a captura de camarões, pitus e peixes miúdos. Havia ainda disperso pelo litoral sergipano currais de peixe e viveiros de camarões.

Em tempo de festa, os pescadores bebiam cachaça, tocavam viola em noites de plenilúnio. Eram fiéis seguidores de Bom Jesus dos Navegantes ou de Nossa Senhora do Mar, mas também havia espaço para o sincretismo religioso nas manifestações à Iemanjá, a rainha do mar. Tanto os homens quanto às mulheres do litoral eram detentores de saberes e segredos sobre o mundo oceânico, que sempre interessou às autoridades marítimas. Por esta razão, as atividades pesqueiras no Brasil estiveram vinculadas à Marinha, através das capitânicas dos portos, criadas ao tempo do Império, com atribuições de polícia naval, conservação dos portos, inscrição do pessoal marítimo, inspeção e administração de faróis e balizamentos.

⁴⁹² MOURA, Francisco. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 16 de jan. de 2012.

⁴⁹³ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

A participação dos pescadores ingleses e franceses nos episódios da Grande Guerra, empregados nos serviços de varreduras de minas, socorro a naufragos e vigilância da costa, com apoio na Convenção Internacional de Haia (1882), que considerava “a pesca um direito exclusivo dos filhos do país, por ser o pescador detentor de segredos que interessam à segurança nacional”, foram fatores que pesaram para que a Marinha do Brasil procurasse fazer com que a pesca voltasse a sua esfera de influência, o que ocorreu em 1920.⁴⁹⁴

Não obstante o empenho da Marinha em desenvolver a pesca paralelamente ao controle dessa atividade, em termos econômicos seus resultados foram insignificantes, considerando o vulto da empreitada e a falta de recursos para isso disponíveis. Esse aspecto foi evidenciado, ainda em 1920, pelo Ministro da Marinha, Dr. Raul Soares, em seu relatório, ao afirmar que os serviços de pesca, quando no Ministério da Agricultura, dispunham de pessoal habilitado e verbas de custeio e de desenvolvimento, que desapareceram com a transferência para a Marinha. Por esses motivos, ficava essa última, alvo de críticas acerbadas na imprensa, apontando a inadequabilidade dessa atividade, essencialmente econômica, ser entregue a um órgão militar. Tal campanha teve êxito, levando o governo varguista, em 1933, a mais uma vez retirar a pesca das atribuições da Marinha, devolvendo-a à Agricultura. Mas embora perdendo o controle sobre a atividade pesqueira como um todo, permaneceu na Marinha o controle sobre os pescadores e embarcações de pesca, o que atendia o propósito da fiscalização das águas territoriais brasileiras.⁴⁹⁵

Desde muito tempo, os submarinos alemães penetravam as águas do Atlântico Sul e atravessavam a costa do Brasil em direção à Argentina. Este país sul-americano tinha acordos com a Alemanha Nazista e ambições expansionistas na América do Sul, aspectos político-militares que preocupavam as autoridades brasileiras. Os pescadores sempre avistavam indícios de operações submarinas no litoral do país. Por serem exímios contadores de causos, os seus relatos mesclavam o real e o fantasioso. De acordo com as memórias de Mário Cabral,

Sentado no tronco de coqueiro caído, o velho pescador lembrará cheio de horror, uma triste página do nazismo no litoral sergipano, causando a morte a dezenas de crianças, mulheres e homens, cujos corpos davam na praia, dias depois, inchados e corroídos, de mistura com mercadoria avariada e destroços do naufrágio. Ele falará sobre as tempestades, quando, em pleno oceano, a sua canoa luta contra as ondas imensas, contra os ventos esfuziantes, contra as chuvas torrenciais cujas gotas chegam a doer na pele como se fossem alfinetes pontiagudos.⁴⁹⁶

⁴⁹⁴ 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, p. 249.

⁴⁹⁵ 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, p. 250.

⁴⁹⁶ CABRAL, Mário. **Roteiro de Aracaju**: guia sentimental da cidade. Aracaju: Livraria Regina, 1948.

De Mangue Seco até Ilhéus, o imenso litoral da Bahia também registrou vários acontecimentos militares no tempo da Segunda Guerra Mundial. Quem se destacou no socorro aos naufragos foram os pescadores, saveiristas e barqueiros, muitos ainda à deriva em baleeiras ou objetos flutuantes. Estes homens do mar foram reconhecidos e elogiados pela Capitania dos Portos da Bahia. No extremo norte do estado, os moradores de Mangue Seco, Moita Verde e de Coqueiro testemunharam a chegada dos sobreviventes.

Quando um grupo de naufragos percebeu que se aproximava da terra firme, logo resolveu redobrar os esforços. Próximo às 18 horas, do dia 16 de agosto de 1942, eles já conseguiam visualizar os pescadores, que da praia lhes faziam sinais. Só que a arrebentação naquele local era – segundo palavras do Dr. Viterbo – tão forte como a de Copacabana nos dias de ressaca. Um a um foram atirados à água. E Valter Ferreira, o que não sabia nada e o único sem salva-vidas, viu-se também em meio à fúria das ondas. Foi quando o Dr. Viterbo, num gesto de desprendimento, arriou seu salva-vidas para o soldado. Sabendo nadar muito bem e mantendo-se tão tranquilo como antes, o médico deixou que uma onda mais forte o levasse até a praia. Depois foi a vez do sargento Alípio e de Valter Pinto Brandão. Só faltava Valter Ferreira, que, após tantos esforços, via o mar conduzi-lo para a direção contrária à praia. Por seus pensamentos passaram então as coisas mais incríveis: quase inconsciente, começou a acreditar que os pescadores na praia eram índios que tinham matado os seus companheiros. Imaginava também que uma espécie de linha d'água lhe barrava a passagem, como se fosse uma fortaleza. Mas veio uma onda generosa e Valter conseguiu ficar a uns 30 metros do chão firme. E os índios, seus inimigos, deram-se as mãos, numa corrente humana, para tirarem Valter do mar traiçoeiro até mesmo para os experimentados pescadores. Estavam, por fim, na praia de Coqueiros, ao norte da Bahia. Em seu redor, calejados homens do mar, pescadores de jangada, que lhes deram água, comida e calor humano.⁴⁹⁷

Pescadores confundidos com índios selvagens. Contudo, estes homens calejados do mar foram os primeiros a emprestar os seus ombros para sustentar os seus compatriotas, as primeiras vítimas da guerra dos *U-boats* na costa do Brasil. O naufrago Adolf Artur Kern reconheceu a valorosa ajuda dos nativos. De acordo com o seu depoimento, “fomos recolhidos numa pequena canoa, em uma paragem denominada Mangue Seco, no limite da Bahia com Sergipe, porém, território baiano. Tivemos o primeiro socorro prestado por aquela gente muito humilde e modesta, mas que nos deixou a convicção de que é uma das grandes reservas do país”.⁴⁹⁸ Logo depois, descreveu o estilo de vida dos ribeirinhos: “gente sem cultura, porém cristã e humana, que sofria tanto quanto nós. O auxílio nos foi prestado por um grupo de pescadores e por uma velha cabocla. Esta, que possuía um oratório, foi logo agradecer à

⁴⁹⁷ FERREIRA, Valter. Entrevista cedida ao jornalista Narciso Batar. **Jornal do Brasil**. 8 jul. 1971. Alguns trechos foram publicanos em WYNNE, J. Pires. Augusto Maynard. **História de Sergipe (1930 – 1972)**. v. II. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973, p. 98.

⁴⁹⁸ Depoimento do Sr. Adolfo Artur Kern, chefe de máquinas do *Baependi*. **AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra**. Rio de Janeiro: imprensa nacional. 1943. Relatório do Estado Novo produzido pelo DIP sobre os torpedeamentos ocorridos no litoral sergipano e baiano em 15-16 de agosto de 1942, p. 90.

Virgem Nossa Senhora o nosso salvamento. O que eles possuíam ficou logo à nossa disposição”.⁴⁹⁹

Durante a guerra dos *U-boats*, pensou-se nessa possibilidade de considerar os pescadores como um elemento auxiliar das forças navais especialmente no tocante aos serviços de vigilância da costa e socorro aos náufragos. Foram distribuídas pelas colônias de pescadores instruções sobre o serviço de vigilância e observação de navios e aviões encontrados nas áreas de pesca, os quais incluíam silhuetas de unidades aliadas e inimigas, devendo qualquer informação obtida ser comunicada à Capitania dos Portos, mais próxima, que a avaliaria, a fim de, posteriormente, retransmiti-la para as autoridades navais. O Almirante Antônio Nunes de Souza teve a oportunidade de ver estas instruções, quando Capitão dos Portos de Sergipe. E pelo menos um fato resultou de tais instruções:

Um pescador de Cabo Frio narrou ao Almirante Antônio Nunes de Souza que teve contato com um submarino nas proximidades da Ilha da Aurora sem uma bandeira que o identificasse e um homem de sua guarnição, em português estrangeirado, disse desejar suprir-se de peixe fresco. O fato ocorreu ao cair da noite e foi logo levado ao conhecimento da capitania. Confirmando a ocorrência e o serviço prestado por aquele pescador, foram ele e seus companheiros de pesca agraciados com a Medalha de Serviço de Guerra com uma estrela, entregue na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.⁵⁰⁰

Além dos comandantes, dos oficiais e das guarnições das Forças Navais, os pescadores em diferentes rincões costeiros do Brasil também exerceram um importante papel no cumprimento da defesa nacional e no socorro aos náufragos. Em 15 de outubro de 1942, o Ministério da Marinha trouxe para si as colônias de pesca, colocando-as sobre a direção dos comandos navais e das capitânicas dos portos, a fim de serem empregadas como auxiliares das forças navais na vigilância e defesa das águas territoriais brasileiras. Ressaltou-se, além disso, a vantagem do desenvolvimento da pesca, proporcionando o surgimento de uma população litorânea sadia e ativa, o que constituía excelente fonte de pessoal de reserva para a Marinha.

5.6 AVIAÇÃO CIVIL EM CAMPANHA ANTISSUBMARINO

Aguardado no ancoradouro de Aracaju, o navio Aníbal Benévolo deveria atracar no dia 15 de agosto de 1942, mas problemas técnicos fizeram-no sofrer reparos no porto soteropolitano e atrasar a viagem costeira. O dia 16 começou a raiar e nada do “Benévolo”, como a população aracajuana costumava chamá-lo. Então, as pessoas começaram a buscar

⁴⁹⁹ Depoimento do Sr. Adolfo Artur Kern, chefe de máquinas do *Baependi*. AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: imprensa nacional. 1943. Relatório do Estado Novo produzido pelo DIP sobre os torpedeamentos ocorridos no litoral sergipano e baiano em 15-16 de agosto de 1942, p. 90.

⁵⁰⁰ BRASIL. Ministério da Marinha. **Decreto-Lei 4830 A. 15 de outubro de 1942**. Documento oficial, Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1942.

informações sobre a chegada do vapor, pois o atraso, fora do comum, despertou preocupação de Gentil Homem de Menezes, então Capitão dos Portos de Sergipe, que teve a ideia de procurar os jovens pilotos do Aeroclube de Sergipe para vistoriar o litoral sul. Os pilotos moravam numa república, vizinha à Capitania dos Portos. Eles acordavam ao alvorecer, por volta das 5 da manhã, porque o curso de pilotagem ocorria logo ao nascer do sol. Enquanto preparavam o café matinal, para depois seguirem para o Aeroclube, perceberam uma movimentação na porta de casa. Quando Walter Baptista abriu a porta, logo visualizou o Capitão dos Portos, nervosamente, andando de um lado para o outro. Este se direcionou até o jovem piloto e disse: “O Aníbal Benévolo deveria chegar a Aracaju há dois dias e não deu entrada na barra. Desconfio de avarias nas hélices. Peça a vocês que efetuem uma busca no mar para ver se encontram o navio”.⁵⁰¹

Walter Baptista, apesar de bem moço, já era instrutor de pilotagem e presidente do recém-formado Aeroclube de Sergipe. Prontamente, os jovens pilotos atenderam ao pedido do Capitão dos Portos e agilizaram as tarefas domésticas e dirigiram-se para o aeródromo, na zona oeste da cidade. Lá, todo o equipamento aéreo foi checado rapidamente. Com os aviões preparados e abastecidos, estava tudo pronto para iniciar a vistoria costeira.

O Aeroclube de Sergipe se localizava no Campo do Anipum, próximo ao Matadouro, à margem da estrada de rodagem, a cerca de seis quilômetros do perímetro urbano. A ideia de formar um clube civil aéreo partiu da ousada geração de Walter Baptista. Esses jovens aviadores conseguiram, com muito esforço e determinação, erguer o primeiro clube civil aéreo da cidade. Com a sede própria, eles abriram a pista de pouso, construíram hangares e montaram a oficina mecânica. Pouco a pouco o número de aviões aumentou assim como os interessados no curso de pilotagem. Quando solicitados para missões importantes, os aviadores auxiliavam voluntariamente as Forças Armadas e o governo estadual. Faziam parte do clube: Antônio Leite Cabral, Durval Maynard, Eliseu Santos, Evandro Freire, José da Rocha Novais, José Figueiredo Monte, Lindolfo Calazans, Osório Ribeiro, Valter Rezende e muitos outros.

A história de Walter Baptista se confundia com a do Aeroclube de Sergipe. De acordo com suas palavras, “iniciei meu trabalho em prol de Sergipe em 23 de outubro de 1939 quando fundei o Aeroclube de Sergipe com uma plêiade de jovens sergipanos”. No tempo da guerra, essa associação ganhou importância nacional e, segundo Walter, “naquele tempo o sentimento de patriotismo era preponderante entre os jovens. O Clube nasceu, e em poucos

⁵⁰¹ BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. **Documento**. Aracaju, SE, 30 de agosto de 1982. Acervo familiar.

anos já éramos o 2º colocado em número de horas voadas, ficando a nossa frente apenas São Paulo”.⁵⁰²

Durante a guerra, ele voou mais de uma centena de horas sendo que, muitas vezes, a gasolina corria por suas próprias despesas. Naquele tempo do Estado Novo, o espírito nacionalista precisava superar as dificuldades individuais. “Todos os brasileiros deveriam sempre cultivar o seu patriotismo”, pelo menos era isso que defendia o governo ditatorial getulista. Dispostos a cooperar com a Capitania dos Portos de Sergipe, eles aceitaram a missão e aprontaram os aviões e seguiram em direção ao litoral. Simbolicamente, os pilotos representavam a cidade naval à procura do Aníbal Benévolo.

Após a decolagem, o avião de Walter alçou voo rapidamente, acompanhado pelo colega Lourival Bonfim. Enquanto Aracaju ficava para trás, um infinito manto azul se descortinava à medida que o avião ganhava altitude. No cumprimento da missão, eles vasculharam o litoral centro-sul de Sergipe. Como voaram alto e por dentro, a cerca de 30 quilômetros da costa e não encontraram o navio, resolveram mudar de estratégia.

No retorno à Aracaju, alteraram o curso do voo. Dessa vez voaram mais baixo, foi quando começaram a avistar os primeiros sinais de naufrágio. A 60 quilômetros da costa, os raios de sol incidiam sobre “esquisitas manchas”, que mais pareciam enormes vitórias régias em torno das quais, pessoas lutavam contra as ondas, em meio a uma infinidade de destroços. Era uma imagem tão assustadora e desconhecida, que o piloto o caracterizou como “um quadro dantesco e de horripilante dramaticidade”. Portanto, Walter Baptista e Lourival Bonfim foram os primeiros a avistarem a luta dos náufragos pela sobrevivência e agonia deles para atingir a praia.

Ambos avistaram, então, um sobrevivente se aproximando da terra firme. Mais adiante, eles localizaram mais náufragos, bem distantes da praia. Voltaram e aterrissaram na Praia de Mangue Seco na divisa de Sergipe e Bahia, onde foram ao encontro do viajante insólito. Convém esclarecer, que na maré baixa, a areia úmida da praia se transformava em “pista de pouso improvisada”. Ali em Mangue Seco, os dois o esperaram. Afortunadamente, o náufrago seguiu viagem agarrado a uma grande tábua. À deriva, o corpo dele se tremia ora de frio, ora de medo. Do ponto onde o seu navio afundou até a praia de Mangue Seco, ele teve que se equilibrar diante das ondulações. A situação era desesperadora, as suas mãos estavam engeladas, respiração ofegante e exausto. Andou meio que cambaleando até jogar-se na

⁵⁰² BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. **Palestra concedida aos rotarianos de Sergipe**. Documento Datilografado. A preleção foi sobre sua vida e o que fez em benefício de Sergipe no tempo da Segunda Guerra Mundial. Na gestão de José Francisco Sobral, Governador do Distrito. (ca. 1970).

areia, pois estava gravemente ferido. Cheio de escoriações, o que ele mais queria era sentir seus pés no chão.

Em busca de respostas, os aviadores foram ao seu encontro e perguntaram quem era e o que aconteceu? O náufrago se chamava Firmino Gomes da Silva, cozinheiro do Aníbal Benévolo. Inicialmente, ele parecia desorientado e exaurido pelo grande esforço. Logo depois, tranquilizou-se. O piloto Lourival Bonfim era médico radiologista, avaliou o estado da vítima, percebeu a fratura na bacia e ofereceu carona. A tudo recusou, afirmando que jamais entraria em um veículo a motor. A experiência vivida no mar o traumatizara. A recusa se justifica porque ele acreditava que a maquinaria do navio, especialmente a caldeira, havia explodido e levado o Aníbal Benévolo a pique, por volta das 04h:10m da madrugada.

O cozinheiro Firmino preferiu ficar na praia. Ali, imóvel na dor, exceto nas lembranças, que insistiam em naufragá-lo pela segunda vez. Os pilotos prometeram providenciar socorro e comunicar às autoridades sergipanas sobre o naufrágio “acidental”. Em diferentes ocasiões da sua vida, o piloto Walter Batista rememorou o encontro marcante que teve com o cozinheiro.

o Dr. Lourival Bonfim, meu companheiro de voo, tinha pressa em regressar a Aracaju porque já ultrapassa a hora que deveria chegar ao Hospital de Cirurgia. Já passava das 8 horas da manhã. Voltamos. Em Aracaju comunicamos a ocorrência ao Capitão dos Portos e ao Cel. Augusto Maynard Gomes. O interventor imediatamente providenciou para mandar apanhar o cozinheiro do Benévolo.⁵⁰³

Cada náufrago trouxe sua versão da tragédia. *A priori*, tanto o cozinheiro quanto os pilotos pensavam que o naufrágio do Aníbal Benévolo foi acidental. Essa impressão inicial foi transmitida para os aracajuanos. Essa notícia consternou a cidade. O interventor Augusto Maynard Gomes solicitou que os pilotos continuassem as buscas e trouxessem mais informações da tragédia. O litoral sergipano passou a ser vigiado, especialmente as embocaduras dos rios.

Nunca as “bocas de barras” dispersas pela costa do Brasil foram tão vigiadas como no tempo da Segunda Guerra Mundial. Havia uma nítida preocupação das autoridades militares das águas estuarinas servirem de refúgio para os submarinos alemães e italianos, ou pior, que elas facilitassem o acesso de nautas estrangeiros “do mar” para “o interior” do território brasileiro. A atmosfera de insegurança era tanta, que o Correio de Aracaju alertou aos seus leitores, “o inimigo pode realmente estar em todos os pontos do mar brasileiro, no

⁵⁰³ BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. **Solicitação de Revisão sobre a pesquisa “Baependi” publicada na Revista O Expedicionário de junho de 1982.** Documento Datilografado e endereçado para Dilton Feliciano Pinto – Diretor Responsável do “O Expedicionário.” Aracaju, SE. 30 de agosto de 1982, p. 1.

desaguadouro dos rios, nas praias desertas, sob os coqueiros ou sob as areias, esperando o momento de atacar pela traição, de afundar navios, de matar brasileiros”.⁵⁰⁴

Quem veio sentir esta atmosfera de anormalidade de perto foi o jornalista David Nasser, enviado especial do jornal O Globo, veio à cidade de Aracaju averiguar as principais suspeitas das populações litorâneas e entender como se deu o sinistro. O delegado Enoch Santiago foi entrevistado por Nasser, eis o trecho da sua matéria. “No litoral brasileiro, desde o Rio até o extremo Norte, existirão bases de abastecimento para os submarinos inimigos?” E prossegue: o Chefe de Polícia de Sergipe [Enoch Santiago], no que diz respeito a este estado, afirmando que não. Nos outros estados, afirma-se a impossibilidade de existirem as mesmas bases que não foram jamais vistas pelos pescadores e pelos aviões de patrulhamento.⁵⁰⁵

A natureza da guerra marítima desafiava a compreensão dos litorâneos e ribeirinhos, pois o *U-boat* simplesmente aparecia e desaparecia. O seu poder de navegar submerso era encarado como algo sobrenatural e demoníaco. Contudo, alguns sergipanos e baianos da região estuarina do Rio Real relatam histórias de aparição dos submarinos com bastante proximidade. Vidigal afirmou que os pescadores mais velhos disseram ter visto o submarino alemão entrando no canal da foz do Rio Real. “É, teve um cidadão de Mangue Seco, ele tava pescando uma noite quando viu o submarino entrando, então ele quando viu disse que pasou mal, porque ele tinha medo”⁵⁰⁶.

Histórias, como estas relatadas por Vidigal, eram comuns entre os nordestinos. Contudo, seria arriscado demais para um submarino alemão adentrar as embocaduras. Primeiramente, porque poderia encalhar nos bancos de areia. Segundo lugar, os ribeirinhos poderiam acionar o sistema defensivo da região. Terceiro, seria um alvo fácil para os aviões de guerra. Quarto, adentrar à noite, somente com um prático da região, e seria um risco extremo.

De mar em mar, os submarinos alemães e italianos levaram a guerra pelo mundo. Os relatos populares dos brasileiros sobre a Batalha do Atlântico evidenciaram como o furor maquinal torpedeou navios, destruiu famílias e amedrontou uma nação. Entre o real e o imaginário, nunca o invisível foi tão temido como naqueles anos de guerra no mar.

⁵⁰⁴ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 30 de setembro de 1942, p. 2.

⁵⁰⁵ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 30 de setembro de 1942, p. 2.

⁵⁰⁶ LIMA, Vidigal de Oliveira. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Pontal do Saco, Estância, SE, 6 de jan. 2014.

Barco sem rumo

Há muitos anos,
No fim da última guerra,
Mais para o ano de 1945,
Diziam os jornais de um navio-fantasma
Percorrendo os mares e procurando um porto.
Sua única identificação:
-drapejava no alto mastro uma bandeira branca.
Levava sua carga humana.
Salvados de guerra e de uma só raça.
Incertos e sem destino,
Todos os portos se negaram a recebê-lo.
Acompanhando pelo noticiário do tempo
O drama daquele barco,
Mentalmente e emocionalmente
Eu arvorava em cada porto do meu País
Uma bandeira de Paz
E escrevia em letras de diamantes:
Desce aqui.
Aceita esta bandeira que te acolhe fraterna e amiga.
Convive com o meu povo pobre.
Compreende e procura ser compreendido.
Come com ele o pão da fraternidade
E bebe a água pura da esperança.
Aguarda tempos novos para todos.
Não subestimes nossa ignorância e pobreza.
Aceita com humildade o que te oferecemos:
Terra generosa e trabalho fácil.
Reparte com quem te recebe
Teu saber milenar, Judeu, meu irmão.

Cora Coralina

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

- Olhos fechados para a história não abrem memórias -
(Luiz Antônio Pinto Cruz)

*Se eu perdesse a vida
No mar
Não podia hoje
T'a ofertar
Os nevoeiros, as forjas, os Baependis.*

Oswald de Andrade⁵⁰⁷

Mar, origem da vida, e por isso, o começo de tudo.

Para os marinheiros de ofício e pescadores artesanais da costa do Brasil, avançar sobre águas abertas do oceano Atlântico, em qualquer tempo, sempre exigiu deles um misto de coragem, necessidade e risco. Afinal, quantos homens, mulheres e crianças arriscaram as suas vidas viajando a bordo dos navios mercantes na costa do Brasil durante a Guerra do Atlântico (1942-1945)? Difícil mensurar⁵⁰⁸, todavia, quem se importou com eles e os seus navios torpedeados? A vida de um marinheiro é um bem preciosíssimo, mas foram necessárias quantas mortes até o presidente Getúlio Vargas finalmente reconhecer o Estado de Beligerância em todo o território nacional? Após a demonstração de força do *U-507*, quem foram os brasileiros anônimos do litoral, que acudiram os naufragos, sepultaram as vítimas nas praias e patrulharam a zona costeira? Diferentes gerações de historiadores preferiram fechar os seus olhos para as memórias dramáticas, os restos navais e os rastros dos submarinos, por quê? De que maneira os objetos malafogados ajudaram a contar as histórias da Guerra do Atlântico na ótica dos sul-americanos? Pelo exposto ao longo desta pesquisa, a categoria rastro foi oportuna para se buscar as respostas destes questionamentos. Esses rastros

⁵⁰⁷ O poema *Fabulário Familiar* foi escrito em 1942. Através dele, Oswald de Andrade expressou a dor que comoveu o Brasil diante dos naufrágios na costa de Sergipe e da Bahia. Percebe-se na palavra “Baependis”, redigido no plural, uma clara alusão aos navios torpedeados na guerra e mais, que brasileiros também se sentiram atingidos por essa tragédia naval. Ver: ANDRADE, Oswald de. **Obras completas VII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971, 11 v, p. 187.

⁵⁰⁸ Difícil mensurar, porque existiam centenas de embarcações das companhias navais nacionais, regionais e estaduais. Acrescentaram-se ainda os vasos militares da Marinha de Guerra do Brasil e as várias embarcações a vela (saveiros, barcaças, etc.). Das bordas oceânicas ao interior das embocaduras fluviais ou baías, a navegação de cabotagem se apresentava como o principal meio de mobilidade, nos anos de 1930 e 1940. Como vimos aqui, a alma marinheira dos brasileiros, que marcava a identidade cultural de uma coletividade, foi torpedeada bruscamente pelos *U-boats*.

são geralmente pouco visíveis num duplo sentido: não se destacam, não são os “traços dominantes de uma época”, como se costuma dizer, e também são muito mais detalhes que parecem aleatórios, restos insignificantes que, à primeira vista, poderiam e deveriam ser jogados fora.⁵⁰⁹

Lidar com os rastros exigiu contemplar o que restou do sinistro na praia, tudo diante de um horizonte oceânico ameaçador em que houve perdas. A morte brusca de centenas de tripulantes e passageiros potencializou os salvados de guerra. Afinal, como se pode compreender a “auratização do próprio rastro”? No caso do rastro, esclarece Walter Benjamin, algo “distante”, seja distância topográfica ou temporal, aparece como “próximo”. Aquilo que aquele rastro particular deixou para trás e que vejo na minha frente está “longe”. Benjamin se vê como um leitor de rastros, que percebe os fenômenos próximos, porém concretos, que muitas vezes são insignificantes ou banais, algo distante, algo escondido. Enfim, no rastro, apoderamo-nos da coisa; na aura, ela se apodera de nós⁵¹⁰. Rastro, aura e história se apresentam como um feixe persistente, como uma presença constante e inquieta, um desafio no pensamento de Walter Benjamin.⁵¹¹

Os povoados situados nas confluências hidrográficas dos rios Real e Piauí, entre os estados de Sergipe e Bahia, por exemplo, tornaram-se uma área sitiada. O clima de insegurança reinou absoluto por lá, como se recordou João Martins do Nascimento, morador do Pontal, no município de Indiaroba. “O povo tinha medo do submarino. Nessa época até nós pescadores desse rio [Real] ficávamos sobressaltados: se íamos pescar de noite, ou se deixava aquela onda perigosa [o clima de guerra] passar”. Se o submarino atacou em águas abertas, porque os ribeirinhos tinham medo do submarino? “Porque o povo dizia: - Eles vão entrar! Eles vão entrar! Eles vão entrar nesse rio. (...) Naquele tempo o destacamento de Indiaroba era de dois ou três soldados. Como podia vir acudir aqui?”⁵¹² Então, implantou-se em suas bordas o sistema de defesa passivo, onde os moradores adotaram o blecaute, com o intuito de não denunciar a localização da embocadura do Rio Real. Por isso o farol do povoado do Saco foi desligado e as luzes das casas proibidas. “Não se fazia mais fogo toda noite. Nos povoados,

⁵⁰⁹ GAGNEBIN, Jeanne Marie. Apagar os rastros, recolher os restos. In: SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. **Walter Benjamin**: rastro, aura e história. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012, p. 33.

⁵¹⁰ JANZ, Rolf-Peter. Ausente e Presente: sobre o paradoxo da aura e do vestígio. In: SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. **Walter Benjamin**: rastro, aura e história. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012, p. 19

⁵¹¹ SEDLMAYER, Sabrina; GINZBURG, Jaime. **Walter Benjamin**: rastro, aura e história. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2012, p.12.

⁵¹² NASCIMENTO, João Martins do. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Povoado de Pontal, Indiaroba, SE, 7 de jul. 2005.

aquele fogo alto [queimadas ou fogão a lenha]. Isso foi proibido no tempo da guerra. Por causa de invasão, né? Por causa de invasão. O farol de luz foi desligado”.⁵¹³

Como foi trabalhada ao longo desta pesquisa, a atmosfera beligerante da guerra submarina marcou os sergipanos e baianos, estabelecendo conexões diretas com as atividades vitais do cotidiano. A fala de João Martins do Nascimento mostra que a guerra envolveu os povoados às margens dos rios Real e Piauí. Para conscientizá-las da obrigatoriedade em adotar o blecaute, a Capitania dos Portos de Sergipe anunciou o edital nos jornais locais, nos programas de rádio e nos diálogos diretos com os litorâneos que com base do artigo 106 do Regulamento das Capitânicas, fica terminantemente proibida à queima de roças na “orla do litoral, instalação de sinais luminosos ou acender qualquer luz sem consentimento da aludida Repartição, que aplicará ao infrator a multa de 500\$000 sem prejuízo de ação penal a que ficar sujeito”.⁵¹⁴ E assim, um manto escuro encobriu as praias brasileiras. A princípio, com o escurecimento total, meses depois, o parcial.

Vidigal de Oliveira Lima, morador do Arraial do Saco, próximo à foz do Rio Real, no município de Estância/SE, também se recordou das histórias dos velhos pescadores no tempo da guerra. Eles falavam que os alemães apareciam em botes inflados dentro do estuário e subiam o curso fluvial. Suspeitava-se que os estrangeiros nazifascistas e brasileiros quintacolonistas auxiliavam no abastecimento com víveres nas margens. De fato, o medo alimentou impressões reais e imaginárias. As autoridades sergipanas não acreditavam que houvesse algum tipo de aproximação com os submarinos inimigos.

A ação dos *U-boats* fez parte da memória recente dos velhos ribeirinhos, e assim, o fenômeno naval foi sendo entendido dentro das tradições locais. Vidigal de Oliveira Lima se lembrou do clima de apreensão dentro da barra, “muitos saíram daqui com medo, porque inclusive o submarino e seus homens, eles entravam aqui nessa barra aqui. Iam lá pra dentro do Rio [Real]”.⁵¹⁵

Na história do Brasil, há numerosos exemplos de navios corsários surgirem de improviso diante de um porto, para danificarem suas instalações ou amedrontarem suas populações. Do ponto de vista militar, os efeitos dessas incursões foram reduzidos, sendo a ação, na maioria das vezes, executada para desorganizar a vida da localidade e obter efeitos morais. Com o advento da guerra submarina, o perigo tornou-se maior, com a possibilidade de torpedeamento de navios surtos no porto. Para evitar que a ameaça se concretizasse, foi

⁵¹³ NASCIMENTO, João Martins do. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Povoado de Pontal, Indiaroba, SE, 7 de jul. 2005.

⁵¹⁴ CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 29 de agosto de 1942.

⁵¹⁵ LIMA, Vidigal de Oliveira. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Pontal do Saco, Estância, SE, 6 de jan. 2014.

organizada a defesa ativa, atuando em pontos focais da costa do Brasil, com a finalidade de repelir qualquer ataque aéreo ou naval inimigo, por meio de ações coordenadas da Marina de Guerra, da Aeronáutica e do Exército Brasileiro.⁵¹⁶

O Exército jamais ficaria indiferente às possibilidades de o inimigo atingir o seu território praiano com o desembarque de tropas alemãs. A VI Região Militar dispersou parte de seus soldados para os estuários, as baías, as praias e as ilhas oceânicas. Oriundos da 1ª Bateria Independente, 19º Batalhão de Caçadores e 28º Batalhão de Caçadores. Como a sua área costeira era vastíssima, a VI Região recebeu o reforço de tropas gaúchas. Nos tempos áureos da navegação no Rio São Francisco, o vapor *Benjamim Guimarães* trouxe a bordo tropas sulistas que embarcaram em Minas Gerais, atravessaram o sertão baiano e dirigiram-se para o litoral nordestino. Zé Peixe se recordou de quem veio guarnecer as praias sergipanas, foram os homens da “Bateria do Rio Grande do Sul. Aí a Bateria veio pra cá para Aracaju. Aí ele, tinha aqueles caminhões. E aquele povo veio do Rio Grande do Sul, veio pro exército daqui. Eram os gaúchos. Iam pra costa dia e noite”.⁵¹⁷

À época dos torpedeamentos navais, o Brasil era um país essencialmente agrário-minerador-exportador, ainda dependente do capital externo. Os Estados Unidos se tornaram o principal mercado dos produtos nacionais. Produtos esses, considerados estratégicos para a indústria bélica dos aliados. Esta condição chamou a atenção dos submarinos alemães e italianos. A bandeira do Brasil no alto do mastro e a condição de neutralidade do país não garantiram a segurança dos seus navios mercantes. O piloto Ivo Gastaldoni criticou a ganância dos empresários, o descaso dos políticos e a irresponsabilidade dos comandantes de longo curso por seguirem as viagens navais sobre as águas beligerantes do Atlântico Norte. A este respeito fez uma crítica sagaz:

Mais o que queríamos nós? Não estavam nossos navios transportando materiais estratégicos para o esforço de guerra dos EUA? Seriam os comandantes dos nossos navios mercantes tão ingênuos a ponto de admitirem que, pelo fato de não estarmos ainda em guerra, os submarinos permitirem que, pelo fato de não estarmos ainda em guerra, os submarinos permitiriam que materiais tão preciosos fossem entregues ao maior inimigo deles? É óbvio que os navios seriam atacados mesmo que não tivéssemos relações diplomáticas cortadas. Melhor teria sido se os mercantes procurassem se esgueirar no escuro por aquela área que se sabia estar infestada por submarino.⁵¹⁸

⁵¹⁶ GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Hélio Leôncio. A Marinha na Segunda Guerra Mundial. In: **História Naval Brasileira**. v. Quinto. Tomo II. Rio de Janeiro: Ministério da Marinha/Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985, P. 276.

⁵¹⁷ NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

⁵¹⁸ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p. 31.

Se no âmbito externo, a guerra submarina seguia num crescimento vertiginoso nas bordas das Américas, internamente, os brasileiros em sua maioria desconheciam as dimensões do seu próprio país. Inexistiam estradas de rodagem amplas e modernas. A principal via de locomoção ainda era a navegação marítimo-fluvial com uma frota mercante envelhecida. A dependência do mundo naval foi assim rememorada por Ivo Gastaldoni, “tudo vinha de fora: o trem, o automóvel, o navio, o trator e o avião. Produto nacional, da escassa manufatura feita aqui era sinônimo de falta de qualidade”. E continua, “a nossa dependência das rotas marítimas era total. Até mesmo a circulação das nossas próprias matérias-primas, dos nossos próprios alimentos e dos nossos próprios bens era feita pela navegação de cabotagem”.⁵¹⁹

O comércio das principais cidades costeiras do Brasil dependia da navegação de cabotagem. Caso o tráfego naval fosse bruscamente interrompido, a economia brasileira entraria em colapso com a perda de receita das exportações. O país ficaria sem energia, remédios, alimentos e outros víveres. Apesar de muito utilizado naquela época, o transporte marítimo-fluvial já enfrentava sérias dificuldades: o estado precário das embarcações; os acidentes navais (encalhes, naufrágios, etc.); o sucateamento dos portos. Mesmo assim, o Lloyd Brasileiro e a Companhia Comércio e Navegação, duas das principais empresas de transporte marítimo, captavam a maior parte das viagens.

Para salvaguardar a sua costa, a Marinha brasileira teve que se submeter às orientações dos Estados Unidos. Especialmente no tocante aos conhecimentos técnicos e táticos, da cessão de unidades de superfície e aéreas, do apoio logístico (que ia desde o fornecimento de combustíveis, munição, sobressalentes até a instalação de bases em Salvador e Recife), da instrução e do adestramento do pessoal nas atividades especificamente antissubmarino, da orientação operativa (só eles tinham acesso às informações sobre a situação e sobre o inimigo) e da varredura anti-minas dos principais portos. Era preciso unir forças com os militares norte-americanos, mesmo que estes, às vezes, tratassem os marinheiros brasileiros com certa indiferença ou até desprezo. Gama e Martins analisaram essa atmosfera de tensão:

Com a pobreza dos recursos de que dispúnhamos, só nos puderam ser afetas tarefas defensivas, de proteção imediata dos comboios, cabendo aos norte-americanos as operações de caça e destruição durante os períodos críticos de 1942 a 1944. Não tínhamos condições materiais de executar ações ofensivas, com a continuidade necessária para tornar possível a destruição comprovada dos submarinos atacantes, pois se dava toda a ênfase à segurança dos navios mercantes comboiados, os quais, em hipótese alguma, podiam permanecer desprotegidos. Daí não terem tido as unidades da Marinha brasileira oportunidade de lhes ser atribuída oficialmente a destruição de submarinos inimigos, nem se verificarem lances heroicos que fazem a história e criam tradições. Desta situação de dependência só não resultaram maiores

⁵¹⁹ GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um Piloto de Patrulha**. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997, p. 27.

atritos porque realmente a desproporção entre os recursos disponíveis e as responsabilidades existentes era imensa e também, é de justiça enfatizar, devido à habilidade do Comandante-em-Chefe das Forças do Atlântico Sul e da Quarta Esquadra dos Estados Unidos, Almirante Jonas Ingram. Contudo, sempre houve de nossa parte queixas, principalmente em relação à tendência verificada em alguns escalões norte-americanos de ignorarem a existência das forças brasileiras em suas comunicações.⁵²⁰

As queixas eram resolvidas a base do diálogo franco e da conscientização dos importantes papéis assumidos por ambos dentro do *front* atlântico. Na verdade, aceitar a presença dos norte-americanos no Saliente Nordeste nunca foi uma unanimidade entre as autoridades brasileiras. Membros do alto escalão do Exército passaram, por exemplo, a ver a presença deles em terra, céu e mar como uma ameaça à soberania nacional. Antes de irromper a guerra naval para os brasileiros já havia observadores norte-americanos espalhados pelas principais cidades brasileiras. Falta uma pesquisa histórica pormenorizada de suas atribuições e uma análise dos seus relatórios oficiais.

Outro inconveniente notado no interior da Marinha brasileira foi que, sendo as operações dirigidas pela Quarta Esquadra dos Estados Unidos, e dela dependendo praticamente toda a logística da FNNE, a direção da Marinha no Rio de Janeiro ficou um tanto “marginalizada”, em relação aos navios militares que operavam na área de maior ação, não sentindo em toda a sua intensidade a pressão das exigências bélicas. Manteve por isso muitos de seus procedimentos normais, originando-se assim, uma incomfortável “cisão de mentalidades”, como se houvesse duas Marinhas, uma, “de guerra”, no Nordeste e outra, “quase de paz”, no Rio de Janeiro.

Independente dos conflitos internos e das queixas contra os norte-americanos, urge questionar também uma visão do senso comum ainda em voga, que insiste em atribuir à Marinha do Brasil uma participação meramente simbólica na Guerra do Atlântico. Ao longo da mobilização geral, do esmero das tripulações e da vitória dos aliados em 1945, o Almirante Henrique Aristides Guilhem, então Ministro da Marinha, fez um pronunciamento oficial, onde reconheceu a saga épica vivida pelos seus homens e mulheres do mar.

Ao chegarmos ao término da árdua e sanguinolenta campanha contra a Itália e a Alemanha, com o triunfo das armas das Nações Unidas, que contou com o concurso de nossas forças de mar, terra e ar, dirijo-me à Marinha do Brasil para congratular-me pela vitória, para a qual contribuimos com tanta honra e devotamento. Nesta guerra brutal e impiedosa, coube à nossa pátria uma grande parcela de sacrifícios, irmanada às mais gloriosas e liberais nações civilizadas. Toda a nação, nos dias incertos dessa longa jornada, acompanhou, cheia de fé, as atividades de sua Marinha, quer em nossas águas, quer alhures, e a ela confiou a segurança dos transportes e

⁵²⁰ 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.

abastecimentos marítimos. É-me, grato, agora, ressaltar a conduta dos nossos bravos marinheiros, enfrentando as mais duras provocações, com destemor e elevado espírito de civismo, e colocando as suas vidas inteiramente a serviço da Marinha e do Brasil. Desde o primeiro instante, a ação de nossas armas mereceu louvor e a admiração dos chefes e combatentes aliados. A Armada Nacional, mais uma vez, conclui sua missão, nessa árdua campanha, com louros merecidamente conquistados, onde foi possível estar presente e foi necessário lutar. À Marinha Mercante do Brasil, irmã valorosa e digna, tão grande no sofrimento como no devotamento de todas as horas, cabe também as honrarias da paz que conquistamos, Paz e glória aos nossos mortos, sacrificados nesta guerra, bravos servidores da Marinha de Guerra Nacional e da Marinha Mercante Brasileira aos quais rendemos as homenagens de nossa gratidão.⁵²¹

Penalizada com o maior número de mortos, a Marinha Mercante do Brasil se apresenta como coadjuvante no imaginário dos brasileiros naquele tempo da Guerra do Atlântico. Para quem possuía nos mares, e portos, os seus ambientes de trabalho, os torpedeamentos navais representaram um momento de crise conjuntural. Normalmente, os marinheiros mercantes eram retratados de forma caricata e pejorativa. De acordo com a imprensa da época, esses homens “não tinham o garbo dos da Marinha de Guerra, mas nas suas rudes faces, crestadas pelas intempéries, estava estampada a sua determinação em manter os seus navios no mar, mesmo quando os traiçoeiros inimigos os espreitavam”.⁵²² Mesmo sem o garbo dos oficiais navais, os *mercantes* desempenharam um papel destacado, prestando serviços relevantes ao país.

Para aquilatar o sacrifício da Marinha Mercante do Brasil, basta mencionar que o seu número de mortos foi superior aos da FEB, que lutou na Itália. Dia e noite, o medo se tornou um companheiro a bordo. Mesmo após sofrer com o torpedeamento de seu navio, alguns marinheiros retomaram suas atividades. Herbert Campbell rememorou, com humor, desses valentes lobos do mar:

Geralmente, quando se fala em guerra, o que é bastante frequente, há sempre alguém que não consegue dominar a curiosidade e pergunta: - “Você não sentia medo?” E respondia: - “Claro, claro que sim!” A verdade é que, por uma questão de moral, autodisciplina ou simplesmente vaidade, obrigávamo-nos a dominar o tão humano sentimento dito medo, não o deixando, portanto, controlar nossas ações para não entrarmos em pânico. Louvado seja Deus! Conseguimos. No mais íntimo do coração e da alma, sempre alimentávamos a férrea certeza de que, se por ventura algum dia nosso navio fosse atingido, como tantos, sobreviveríamos. Estávamos participando daquela odisseia por uma questão de princípio, convencidos de que, senão o fizéssemos naquele momento, só estaríamos adiando perigo e o sofrimento, que poderiam ser piores quando o domínio nazifascista estendesse seus venenosos tentáculos sobre o mundo. Tivemos companheiros que os navios em que estavam foram torpedeados uma, duas e até três vezes. Ainda assim, eles continuaram

⁵²¹ 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, p. 433-434.

⁵²² Imponente desfile das forças navais. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1945.

embarcados em outro navio, navegando. A esses colegas, costumávamos dizer por mera brincadeira: “-Não venha para o nosso navio porque você é pé-frio...”⁵²³

Quando os navios mercantes cumpriam seu trajeto até o Porto dos Estados Unidos, alguns tripulantes chegaram a abandonar o seu posto, seduzidos pelos altos salários das guarnições dos navios americanos. A justificativa era de que a situação dos navios brasileiros era muito diferente, já que pagavam menos de um terço e sem ao menos ter direito ao seguro de vida e de acidentes. Em caso de torpedeamento nos navios brasileiros, a família dos que pereciam só iria receber a pensão após três meses. Durante este período, as autoridades não faziam questão de saber com que recursos essas famílias se manteriam.

O abandono dos navios nacionais diminuiu sensivelmente depois que as autoridades varguistas apresentaram uma declaração formal reclamando junto ao Departamento de Imigração dos EUA. Os marinheiros brasileiros que escolheram trabalhar em embarcações estrangeiras foram hostilizados. Eram chamados de “gananciosos”, “traidores da pátria” ou até “desertores”. Em defesa de seus colegas de ofício, Herbert Campbell procurou esclarecer que

Não podemos chamar de desertores os que abandonavam os nossos navios. É bom lembrar que eles procuravam situação financeira melhor e continuavam a colaborar para a derrota de Hitler; não fugiam da luta. Haja vista os que embarcavam em navios americanos para fazer a linha Murmansk, norte da Rússia. Ganhavam muito, porém com pouquíssima oportunidade de sair de lá com vida. Os comboios para Murmansk, partindo da Inglaterra, levavam armamentos aos russos a fim de que estes pudessem conter os avanços nazistas. Foi nessas viagens que se desenvolveu a maior luta contra os mercantes no mar.⁵²⁴

A Marinha brasileira, por sua vez, emergiu com uma mentalidade estratégica, moderna e operativa voltada essencialmente para a defesa do tráfego marítimo e, no âmbito dessa defesa, para a guerra antissubmarino.⁵²⁵ O preparo brasileiro para enfrentar os *U-boats* era praticamente nenhum: técnicas e táticas atualizadas eram desconhecidas, armas e equipamentos inexistentes. Nem nos estudos acadêmicos da Escola de Guerra Naval, ou nos ensinamentos da Missão Naval Americana, cogitava-se a guerra antissubmarino.

Arthur Oscar Saldanha da Gama e Hélio Leôncio Martins, no livro *História Naval Brasileira*, explicaram que quando a guerra submarina chegou aos domínios costeiros do Brasil, um gigantesco esquema de segurança precisou ser montado com o intuito de impedir o desembarque de tropas inimigas e de oferecer resistência às investidas dos submarinos. Em

⁵²³ CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra**: Recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993, p 18-19

⁵²⁴ CAMPBELL, Herbert. **A Marinha Mercante na Segunda Guerra**: Recordações de sua luta. Rio de Janeiro: Record, 1993, p. 53

⁵²⁵ 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, p. 438.

diferentes lugares do mundo, “a praia” se transformou no lugar por excelência do medo. Era angustiante demais pensar que o inimigo, de súbito, poderia vir do mar. Ingleses, estadunidenses, mexicanos, caribenhos e brasileiros salvaguardaram as suas costas. O temor de um desembarque nazifascista era um sentimento de insegurança universal naquela época.

Com a guerra oficializada, o Brasil reuniu recursos militares necessários para enfrentar aqueles tempos difíceis. Então, providências de caráter administrativo, de treinamento, de aquisições e de modificações materiais foram providenciadas. Dentre as ações adotadas dentro da Marinha de Guerra, destacavam-se: “instituir os Comandos Navais [do Norte, do Nordeste, do Leste, do Centro, do Sul e do Mato Grosso] e delimitar a zona territorial subordinada a cada um deles”⁵²⁶; “Definir e delimitar a Zona de Guerra [nas águas do Atlântico Sul compreendidas na faixa de segurança da Declaração do Panamá], aprovada em 3 de setembro de 1939 e mais os municípios que relaciona; a Zona de Guerra subdividida em Teatros de Operações: Amazonas, Nordeste, Este, Centro, Meridional de Mato Grosso”⁵²⁷; “dispor sobre a requisição de bens imóveis e móveis, necessários às Forças Armadas e à defesa passiva da população”⁵²⁸; “subordinar ao Ministério da Marinha, as colônias de pesca [até então subordinadas ao Ministério da Agricultura, Comércio e Indústria]”⁵²⁹; “reorganizar o Quadro Ordinário do Corpo de Oficiais da Armada”⁵³⁰; “declarar de interesse militar vários estabelecimentos fabris civis [fabricantes de produtos de interesse militar-naval]”⁵³¹; “fixar normas para visitas a bordo [para desembarço dos navios mercantes nos portos, enquanto as necessidades do estado de guerra exigirem]”⁵³²; “criar a Quarta Companhia Regional no

⁵²⁶ BRASIL. **Decreto-Lei 10359 de 31 de agosto de 1942**. Rio de Janeiro. Divide em Comandos Navais o litoral e os rios navegáveis do Brasil, e dá outras providências. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-10359-31-agosto-1942-467908-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

⁵²⁷ BRASIL. **Decreto-Lei 10490-A de 25 de setembro de 1942**. Rio de Janeiro. Define e delimita a Zona de Guerra. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-10490-a-25-setembro-1942-325988-norma-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

⁵²⁸ BRASIL. **Decreto-Lei 4812 de 8 de outubro de 1942**. Rio de Janeiro. Dispõe sobre a requisição de bens imóveis e móveis, necessários às forças armadas e à defesa passiva da população, e dá outras providências. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4812-8-outubro-1942-414789-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

⁵²⁹ BRASIL. **Decreto-Lei 4830-A de 15 de outubro de 1942**. Rio de Janeiro. Subordina ao Ministério da Marinha as Colônias de Pesca. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4830-a-15-outubro-1942-414832-republicacao-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

⁵³⁰ BRASIL. **Decreto-Lei 4966 de 17 de novembro de 1942**. Rio de Janeiro. Reorganiza o quadro ordinário do Corpo de Oficiais da Armada. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4966-17-novembro-1942-414990-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

⁵³¹ BRASIL. **Decreto-Lei 11279 de 8 de janeiro de 1943**. Rio de Janeiro. Declara de interesse militar, para os fins do decreto-lei nº 4.937, de 9 de novembro de 1942, vários estabelecimentos fabris civis. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-11279-8-janeiro-1943-460556-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

⁵³² BRASIL. **Decreto-Lei 12217 de 9 de abril de 1943**. Rio de Janeiro.

Corpo de Fuzileiros Navais [sede em Salvador]”⁵³³. Além disso, as autoridades militares se preocuparam com as luzes da praia e dos edifícios próximos aos portos, ou regiões que pudessem silhuetar os navios no mar, alvos dos submarinos inimigos.

O primeiro semestre de 1943 foi de intensos embates navais na costa do Brasil. Tanto que o Comando Naval do Nordeste alertou para a possibilidade de desembarque de elementos isolados, tendo como objetivo realizar atos de sabotagem contra portos, depósito, comunicações e outros pontos vitais do território brasileiro. Em julho de 1944, afastado o perigo de um ataque de submarino aos navios surtos nos portos, suspendeu-se a patrulha externa feita pelos veteranos contratorpedeiros, sendo mantida apenas a vigilância interna, a cargo de rebocador portuário.⁵³⁴

Pelo exposto, o povo brasileiro respondeu de diferentes maneiras às agressões navais sofridas. No âmbito exterior, uniu-se na luta contra o inimigo nazifascista, e, no interior, a favor da redemocratização imediata do país. O Estado Novo acabou torpedeado pelos interesses variados dos grupos políticos. Com a derrota da Alemanha, e mais tarde, do Japão, os brasileiros caíram no samba através dos carnavais da vitória. O clima de euforia ganhou as ruas, as casas, as escolas, as faculdades e os discursos nacionalistas. Em setembro de 1945, o tenente Damião Mendonça de Santana realizou um pronunciamento cívico-festivo em comemoração à vitória dos aliados, no Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe, onde fez uma análise histórica de como o brasileiro honrou a sua tradição de povo combatente diante das ameaças que vieram do mar. Dentro de um estilo narrativo comum naquela época, ele afirmou: “a nossa história está pontilhada de lances heroicos, insculpidos em páginas brilhantes, pelas pontas das espadas e das baionetas dos nossos bravos de todos os tempos”. E prosseguiu a preleção, dentro da perspectiva militar:

Repelimos os destemidos francêss de Truyn, expulsamos os audazes batavos de Van Dorth e Nassau, deitamos por terra os ímpetos expansionistas de López, e, em nossos dias, a desagrar a honra nacional, ultrajada nas praias de Sergipe e da Bahia, içamos pelas mãos fortes dos nossos bravos soldados da FEB, na crista de Monte Castelo, aquela mesma bandeira que submergira, ativa e serena, no topo dos mastros de popa, amarrada à driça do *Aníbal Benévolo*, do *Araraquara*, do *Baependi*, do *Itagiba* e do *Arara*.⁵³⁵

⁵³³ BRASIL. **Decreto-Lei 5446 de 30 de abril de 1943**. Documento Oficial. Rio de Janeiro. Cria a 4ª Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-5446-30-abril-1943-415493-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017

⁵³⁴ 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, p. 276.

⁵³⁵ SANTOS, Damião Mendonça de. **Os pioneiros do serviço militar**. Aracaju: Livraria Regina, 1945.

A memória dos navios torpedeados não se apagou quando eles foram tragados pelo mar da guerra. Os sete primeiros navios atacados pelo *U-507* marcaram a sociedade brasileira de diferentes maneiras, a exemplo do que foi dito pelo tenente Damião Mendonça de Santana. O discurso histórico dele enfatiza que o litoral nordestino sempre foi cobiçado pelas armadas navais estrangeiras. Tal situação exigiu a resistência imediata dos marinheiros brasileiros para repeli-las. Mais do que trazer de volta “a bandeira do Brasil que submergiu no topo dos navios torpedeados”, o historiador precisa desenvolver uma análise micro-histórica, onde agregue a experiência dramática de três grupos, vistos aqui na condição de sujeitos: os marinheiros (nacionais e estrangeiros), os passageiros (civis e militares) e, por fim, as populações litorâneas (sergipanos e baianos na condição de herdeiros da memória).

Entre erros e acertos nas operações navais, formou-se uma geração marinheira que superou as limitações iniciais. O avanço foi tanto, que o Almirante Ingram teceu elogios aos esforços de guerra do comandante, dos oficiais e das guarnições das Forças Navais Brasileiras. O papel da Marinha do Brasil foi qualificado como um trabalho silencioso, constante, pouco conhecido, bravo, embora sem o estímulo dos grandes lances, dos êxitos imediatos, das ações individuais que a História registra.

Passada a experiência traumática da Segunda Guerra Mundial, a Marinha brasileira tinha pela frente novos desafios. Primeiramente, não agir mais à base do improvisado. Segundo lugar, desenvolver tecnologia bélica e parcerias com outras marinhas. Terceiro, atentar para as riquezas da Amazônia azul: os animais marinhos, a flora subaquática, os sítios arqueológicos e os minérios estratégicos. Quarto, sempre modernizar a Marinha brasileira. A Guerra do Atlântico representou um esforço conjunto em nome da sobrevivência do país.

Foi consequência de um esforço conjunto, da presença permanente no mar, com vigilância de alerta, sonares funcionando, bombas prontas para lançamento, afastando corsários e mantendo livre a circulação marítima que assegurava a sobrevivência do país. Chamados às armas, os marinheiros do Brasil mostraram-se, mais uma vez, à altura das responsabilidades que lhes foram afetas. Mas a participação da Marinha brasileira na Segunda Guerra Mundial deixou também um terrível lembrete para o futuro. Com a crescente projeção internacional do Brasil e sua vinculação econômica ao mar, que não representa mais somente uma via de transporte, mas se constitui também em fonte de riquezas energéticas e alimentares, é inaceitável que, por falta de visão dos nossos homens públicos e um perigoso conceito de pacifismo, arrisquemo-nos a que outra situação de emergência nos encontre com o despreparo que caracterizou as ações iniciais da Marinha na Batalha do Atlântico. Da próxima vez a improvisação poderá resultar em inevitáveis derrotas, ou na subordinação de nossos interesses aos dos Aliados, dos quais dependeremos.⁵³⁶

⁵³⁶ 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, p. 434.

Atualmente, a costa do Brasil não está imune de sofrer novos ataques navais. Em suas águas jurisdicionais ainda circulam submarinos estrangeiros, alguns sem serem detectados. De 1945 para cá, a segurança costeira do país sofreu intensas transformações militares e tecnológicas, mas ainda se tem muito a aprimorar, a investir e a crescer. A incumbência de proteger uma área sul-atlântica vastíssima sempre exigiu sacrifícios de homens e mulheres da Marinha brasileira. “O mar é um símbolo de liberdade”, discursou o presidente Getúlio Vargas, que continuou: “o povo que não defende os seus mares não é digno de viver. O Brasil defenderá as suas águas, guarnecerá as suas costas, na certeza de que, dessa maneira, obedece à tradição da sua história e trabalha pela sua grandeza”.⁵³⁷

Histórias e memórias brasileiras dos anos de 1940 evidenciaram, ao longo desta pesquisa, o caráter de ubiquidade da Guerra do Atlântico.

⁵³⁷ VARGAS, Getúlio. **Carta do Presidente Getúlio Vargas em Solidariedade aos Marítimos**. Rio de Janeiro, setembro de 1942.

REFERÊNCIAS

A ESTÂNCIA. Estância, SE, 30 de agosto de 1942.

A REPÚBLICA. Providências do interventor de Sergipe. Cidade de Natal, RN, 20 de agosto de 1942.

ABREU, A. A. **Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro pós 1930**. Rio de Janeiro: Editora da FGV-Fundação Getúlio Vargas, 2001.

ADCARROBALO. **Fotografia do cemitério dos naufragos. Praia de Sergipe**, 2010. 2012. Disponível em: <http://adcarroballo.blogspot.com/>. Acesso em: 01 out. 2017.

AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

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

ALMEIDA NETO, Dionísio de. **A luz da fé no Jardim de Sergipe**: aspectos históricos do catolicismo em Estância, SE (1623-2003). Curitiba: Editora Prismas, 2016.

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

ANDRADE, Oswald de. **Obras completas VII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971, 11 v, p. 187.

ANSART, Pierre. As humilhações políticas. *In: MARSON, Izabe; NAXARA, Márcia*. (org.). **Sobre humilhação: sentimentos, gestos, palavras**. Uberlândia: EDUFU. 2005.

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

ARACAJU. 2ª vara da Comarca de Aracaju. **Apelação criminal**. Documento. 17 de dezembro de 1942.

ARANHA, Oswaldo. **Declaração do Estado de Beligerância em todo o território nacional**. Documento oficial. Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1942.

ARIOSIA, Osvaldo Ferreira. **Depoimento sobre o naufrágio do Baependi**. Hospital de Cirurgia. IPM. Aracaju, 19 de agosto de 1942.

ARRIADA, Eduardo. Uma história dos sem nomes: a visão de história em Walter Benjamin. **História da Educação**, ASPHE/FaE/UFPel. Pelotas, n. 14, setembro de 2003.

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

AVANCINI, Elsa Gonçalves. Da História Nova à História Prismática – Reflexões. **Ciências & Letras**. Porto Alegre: FAPA, n. 18. Maio. 1997.

AZEVEDO, Tertuliano. Entrevista concedida ao programa Terra Serigy. Aracaju, 2010.

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

BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira Baptista. Entrevista a Irênio de Araújo Faro. **Revista Voo**. Rio de Janeiro. Ano I. n. 3. 1966.

BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. **Documento**. Aracaju, SE, 30 de agosto de 1982. Acervo familiar.

BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. Palestra concedida aos rotarianos de Sergipe.

BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. **Palestra concedida aos rotarianos de Sergipe**. Documento Datilografado. A preleção foi sobre sua vida e o que fez em benefício de Sergipe no tempo da Segunda Guerra Mundial. Na gestão de José Francisco Sobral, Governador do Distrito. (ca. 1970).

BAPTISTA, Walter de Assis Ferreira. **Solicitação de revisão sobre a pesquisa “Baependi” publicada na Revista O Expedicionário de junho de 1982**. Documento datilografado e endereçado para Dilton Feliciano Pinto – Diretor Responsável do “O Expedicionário”. Aracaju, SE. 30 de agosto de 1982, p. 1.

BARROS, José D’Assunção. **O campo da História**. Petrópolis: Vozes, 2004.

BASE MARÍTIMA DE ARATÚ. **Relatório do VP-74 sobre a ação antissubmarino na costa do Brasil. Aeronave n. 11**. Documento Confidencial. Base Marítima de Aratu, Salvador, Bahia. 17 de maio de 1943. Disponível em: <http://www.uboatarchive.net/U-128A/U-128-9-Anl.htm> Acesso em: 01 out. 2017.

BELOT, R. **A Guerra aeronaval no Atlântico (1939-1945)**. Rio de Janeiro: Record, 1949.

BENJAMIM, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo. 2006.

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

BENTO, Cláudio Moreira. **Participação das Forças Armadas e da Marinha Mercante do Brasil na Segunda Guerra Mundial**. Volta Redonda, RJ: Gazetinha, 1995. Disponível em <<http://www.ahimtb.org.br/FAMM2GM.htm>> Acesso em: 04 maio 2014.

BITTENCOURT, Alberto. **A conquista de Monte Castelo**. Apresentação em PowerPoint. Comando da 7ª RM/7ª DE. 15 de fevereiro de 2012.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade: lembranças de velhos**. São Paulo: T. A. Queiroz/EDUSP, 1987.

BOUTIER, Jean; JÚLIA, Dominique. **Passados recompostos: campos e canteiros da História**. Rio de Janeiro: UFRJ/FGV, 1998.

BRANCO, Manoel Thomaz Castelo. **O Brasil na II Grande Guerra**. Rio de Janeiro: Editora da Biblioteca do Exército. 1960.

BRASIL. Ministério da Marinha. **Decretos-lei da Marinha de Guerra do Brasil (1942 – 1945)**.

BRASIL. Código Penal. **Decreto Lei n. 2.848** de 07 de dezembro de 1940, Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2848-7-dezembro-1940-412868-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017, art. 169.

BRASIL. **Decreto-Lei 10359 de 31 de agosto de 1942**. Rio de Janeiro. Divide em Comandos Navais o litoral e os rios navegáveis do Brasil, e dá outras providências. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-10359-31-agosto-1942-467908-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. **Decreto-Lei 10490-A. de 25 de setembro de 1942**. Rio de Janeiro. Define e delimita a Zona de Guerra. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-10490-a-25-setembro-1942-325988-norma-pe.html> Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. **Decreto-Lei 11279 de 8 de janeiro de 1943**. Rio de Janeiro. Declara de interesse militar, para os fins do decreto-lei nº 4.937, de 9 de novembro de 1942, vários estabelecimentos fabris civis. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-11279-8-janeiro-1943-460556-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. **Decreto-Lei 12217 de 9 de abril de 1943**. Rio de Janeiro.

BRASIL. **Decreto-Lei 4812 de 8 de outubro de 1942**. Rio de Janeiro. Dispõe sobre a requisição de bens imóveis e móveis, necessários às forças armadas e à defesa passiva da população, e dá outras providências. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4812-8-outubro-1942-414789-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. **Decreto-Lei 4830-A. de 15 de outubro de 1942**. Rio de Janeiro. Subordina ao Ministério da Marinha as Colônias de Pesca. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4830-a-15-outubro-1942-414832-republicacao-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. **Decreto-Lei 4966 de 17 de novembro de 1942**. Rio de Janeiro. Reorganiza o quadro ordinário do Corpo de Oficiais da Armada. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4966-17-novembro-1942-414990-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. **Decreto-Lei 5446 de 30 de abril de 1943**. Documento Oficial. Rio de Janeiro. Cria a 4ª Companhia Regional no Corpo de Fuzileiros Navais. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-5446-30-abril-1943-415493-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. Documento Diplomático. Mar Continental das Américas. **Primeira Reunião Consultiva de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas**. Panamá, 3 de outubro de 1939.

BRASIL. **Documento secreto**. Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1944.

BRASIL. Forças Armadas. A Defesa Nacional. **Estrutura militar do Brasil**. 22 de setembro de 2007. <http://defesabrasil.com/site/index.php/A-Estrutura-Militar-do-Brasil/Page-2.html>, Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. Gabinete Presidencial. **Carta do Presidente Getúlio Vargas em solidariedade aos marítimos**. Rio de Janeiro, RJ, setembro de 1942.

BRASIL. **Lei n. 1.156 de 12 de julho de 1950**. Conhecida popularmente como LEI DA PRAIA - Dispõe sobre concessão de vantagens a militares e civis que participaram de operações de guerra. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Leis/1950-1969/L1156.htm Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. **Lei n. 311 de 2 de março de 1938**, para vigorar de 1944 a 1948. Dispõe sobre a divisão territorial do país, e dá outras providências. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-311-2-marco-1938-351501-publicacaooriginal-1-pe.html> Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. MARINHA DO BRASIL. COMANDO NAVAL DO CENTRO. **Circular n. 6, de 26 de julho de 1943**. Rio de Janeiro-RJ. 1943.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Forças Armadas. A Defesa Nacional Estrutura Militar do Brasil**. 22 de setembro de 2007. Disponível: <http://defesabrasil.com/site/index.php/A-Estrutura-Militar-do-Brasil/Page-2.html> Acesso em: 01 out. 2017.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Fotografia do encouraçado Minas Gerais**. Serviço de Documentação Geral da Marinha. [1943].

BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). **Desenhos de uma paravana Anos 1910**, [ca 1910].

BRASIL. Ministério da Guerra. **Relatório das principais atividades do Ministério da Guerra durante o ano de 1943**. 1943.

BRASIL. Ministério da Marinha. **Circular n. 6**, de 26 de julho de 1943. Comando Naval do Centro. Rio de Janeiro, RJ, 1943.

BRASIL. Ministério da Marinha. **Decreto-Lei 4830 A. 15 de outubro de 1942**. Documento oficial, Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1942.

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

BRASIL. Ministério do Exército. **Inquérito Policial Militar (IPM). Torpedeamento Baependi**. 6ª Região Militar. 1942. Arquivo Histórico do Ministério do Exército. Edifício Duque de Caxias, Rio de Janeiro. [Coletânea de documentos sobre os sinistros de agosto de 1942: *Baependi, Araraquara, Aníbal Benévolo, Itagiba, Arará, Jacira e Hammaren*]

BRASIL. Ministério do Exército. **Inquisição Sumária. Arrolamento das testemunhas do bombardeamento da barcaça Jacira no Quartel General da 6ª Região Militar**. Depoimento de Noberto Hilário dos Santos. Salvador/BA, 31 de agosto de 1942. Documento

oficial. *In*: IPM, 1942. Rio de Janeiro, RJ. Arquivo Histórico do Exército. Rio de Janeiro. Palácio Duque de Caxias, 1942

BRASIL. **Relatório das principais atividades do Ministério da Guerra durante o ano de 1943**. Documento Secreto. Rio de Janeiro: Imprensa Militar. 1944.

BREFE, Ana Cláudia Fonseca. Entrevista com Pierre Nora, ou historiador da memória. **Revista de História Social**. Campinas: Unicamp. n. 6, 1999.

BURKE, Peter. **O historiador como colonista**: ensaios da Folha. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2009.

BUYERS, John William. **Memórias da United States Air Force**. Documento militar, 1943.

CABRAL, Mário. **Roteiro de Aracaju**. Aracaju: Livraria Regina. 1949.

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

CALVINO, Ítalo. A Redenção dos Objetos. *In*: _____. **Coleção de arcia**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

CAMARGO, Aspásia. **Oswaldo Aranha**: a estrela da revolução. São Paulo: Mandarim, 1996, p. 288.

CAMELYER, Clóvis. **Relatório da missão ao litoral sul de Sergipe**. Quartel do 28º BC, Aracaju 21 de agosto de 1942.

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

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

CAPELATO, Maria Helena Rolim. O nazismo e a produção da Guerra. *In*: Dossiê – 50 anos de final da Segunda Guerra Mundial. **Revista da USP**. São Paulo: Editora da USP. n. 26. 1995.

CARVALHO, José Murilo. **A formação das almas**: o imaginário da República no Brasil. São Paulo: Companhia das Letras. 1990.

CAUX, Emília de. Entrevista sobre as origens da Vale. *In*: MAYRINK, Geraldo. **História da Vale**, São Paulo: Museu da Pessoa / Companhia Vale do Rio Doce, 2002,

CAVALCANTI, Luiz Bezerra. **Relatório da Capitania dos Portos do Estado da Bahia sobre o depoimento de Gunnar Clase**. Salvador, 31 de agosto de 1942.

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

CEVASCO, Maria Elisa. A formação dos estudos culturais. **Dez lições sobre estudos culturais**. São Paulo: Boitempo, 2003.

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

CHARTIER, Roger. O mundo como representação. **Estudos avançados**. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados/USP. v. 5, n. 11, jan./abr.1991.

CLAUSEWITZ, Carl von. **Da guerra**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes. 2010, p. 27.

CLOSTERMANN, Pierre. **O grande circo**. São Paulo: Livraria-Editora Flamboyant. 1961.

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

CONHECENDO CESAD. **Cemitério dos Náufragos**. Disponível em: < <http://conhecendocesad.blogspot.com.br/2011/06/cemiterio-dos-naufragos-manifestacao-e.html> >. Acesso em: 01 out. 2017

COOPERAÇÃO Aérea em Natal. **Em Guarda: Para defesa das Américas**. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/Business Publishers International Corporation of Philadelphia. Ano 3. n. 6. 1944, p. 38.

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

CORREIA, Tina. **Essa menina**: de Paris a Paripiranga. Rio de Janeiro: Alfaguara, 2016.

CORREIO DE ARACAJU, Aracaju, SE, 04 de setembro de 1942.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE 14 de setembro de 1942.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE 30 de setembro de 1942.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 10 de novembro de 1943.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 19 de agosto de 1942.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 1º de setembro de 1942.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 20 de agosto de 1942.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 21 de agosto de 1942

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 27 de novembro de 1943.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 30 de setembro de 1943.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 8 de abril de 1943.

CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 9 de abril de 1943.

CRUZ, Edmundo Rodrigues da. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 06 mai. 1998.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto. **A guerra já chegou entre nós!**: o cotidiano de Aracaju durante a guerra submarina (1942/1945). 2012. Dissertação (Mestrado em História Social)- Universidade Federal da Bahia (UFBA), Salvador, 2012.

CRUZ, Luiz Antônio Pinto; ARAS, Lina Maria Brandão de. Submarinos alemães ou norte-americanos nos malafogados de Sergipe (1942-1945)? **Revista Navigator**. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Número 17, v. 9, 2013.

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

CYTRYNOWICZ, Roney. **Guerra sem guerra**: a mobilização e o cotidiano de São Paulo durante a Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Geração/Edusp, 2000.

D'ÁRAÚJO, Maria Cecília (org.). **Getúlio Vargas**. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2011.

D'ARAÚJO, Maria Celina Soares. **O Estado Novo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

DANTAS, José Augusto Diniz de Aguiar. **Edital da Capitania dos Portos de Sergipe**. Aracaju, 6 de outubro de 1942.

DELUMEAU, Jean. **História do medo no Ocidente: 1300-1800**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989

DIETRICH, Ana Maria. **Nazismo tropical?** Partido Nazista no Brasil. São Paulo: USP, 2007.

DOSSE, François. Paul Ricoeur revoluciona a história. **Revista Ciências e Letras**. Porto Alegre, n. 18, 1997.

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

DUBY, Georges. **Atlas Historique**. Paris: Larousse, 1987.

DUFFY, James P. **Hitler's Secret Pirate Fleet: The Deadliest Ships of World War II**. Publicação original: Westport. Conn/Praeger, 2001.

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

EM GUARDA: Para defesa das Américas. Washington/USA: Bureau do Coordenador de Assuntos Interamericanos/Business Publishers International Corporation of Filadelfia. Ano 3. n. 6. 1944, p. 3.

ENCICLOPÉDIA BRITÂNICA: A Segunda Guerra Mundial. Rio de Janeiro: Codex, 1962.

ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS: Sergipe e Alagoas. Rio de Janeiro: IBGE. XIX Volume, 1959.

ESTADOS UNIDOS. Revista **Em Guarda – Para a defesa das Américas**. Ano 3. n. 1. 1944, p. 32-33.

ESTÂNCIA In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas. Rio de Janeiro: IBGE. XIX Volume, 1959.

EXCURSÃO do chefe do governo ao Norte (Bahia). **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, RJ, 26 de agosto de 1933.

EXCURSÃO do chefe do governo ao Norte (Sergipe). **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, RJ, 1 de setembro de 1933.

EXCURSÃO do chefe do governo provisório ao Norte (Bahia). **Correio da Manhã**. Rio de Janeiro, RJ, 26 de agosto de 1933.

FALCÃO, João. **O Partido Comunista que eu conheci**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1988.

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

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

FERREIRA, Valter. Entrevista cedida ao jornalista Narciso Batar. **Jornal do Brasil**. 8 jul. 1971.

FIGUEIREDO, Ariosvaldo. **História política de Sergipe**. Aracaju: Sociedade Editorial de Sergipe, 1989

FIGUEIREDO, Ariosvaldo. Os interventores da ditadura de Getúlio Vargas e os interventores do golpe de 29/10/1945. **História política de Sergipe**. Aracaju: Sociedade Editorial de Sergipe, 1989, p. 89.

FLICKR. **Fotografia do navio *Baependi*** (ca. 1920). Disponível em <https://www.flickr.com/photos/alex_paixao/5442748664/in/photostream/>. Acessado em: 14 jan. 2017, às 16:05.

FOLHA DA MANHÃ. Aracaju, SE, 26 de agosto de 1942.

GALZERANI, M. C. **O almanaque, a locomotiva da cidade moderna**. Tese (Doutorado em Educação)- Faculdade de Educação/UNICAMP, Campinas, SP, 1999.

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.

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

GASTALDONI, Ivo. **Memórias de um piloto de Patrulha**. 2. ed. Rio de Janeiro: Papéis e Cópias de Botafogo e Markgraph, 1997.

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

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

GOMES, José Coelho. Depoimento do naufrago. **Agressão: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

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

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.

HILTON, Stanley E. **Suástica sobre o Brasil: a história da espionagem alemã no Brasil, 1939-1944**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977.

HOBBSAWN, Eric. **A era dos extremos: o breve século XX – 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOBBSAWN, Eric; RANGER, Terence (org.). **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. O homem cordial. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

INGRAM, Jonas H. Relatório sobre a Área Equatorial, 4 setembro de 1941. In: MORISON, Samuel E. **History of United States Naval Operations in World War II**. Boston, 1948.

ITACARÉ. Câmara Municipal. **Fotos antigas de Itacaré, BA**. [ca 1930]. Disponível em: <<http://cmitacare.blogspot.com/p/fotos-atuais.html>> acesso em: 07 de janeiro 2017. 11:19.

ITAPORANGA In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas. Rio de Janeiro: IBGE, XIX v, 1959.

JANOTTI, Maria de Lourdes Mônaco. O imaginário sobre Getúlio Vargas. **Revista de História Oral**. São Paulo: ABHO, n. 1, junho de 1998.

JORNAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1945.

KAPFERER, Jean-Noël. **Boatos: a mais antiga mídia do mundo**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1993.

KOSELLECK, Reinhart. Espaço de experiência e horizonte de expectativa: das categorias históricas. In: **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto/ Editora PUC-Rio, 2006.

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

LE GOFF, Jacques. **A História nova**. São Paulo: Martins Fontes. 1990.

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

LIMA, Lanuza; ALMEIDA, Luanda. **História do Bairro de Itapuã**. Disponível em: <<http://www.vertentes.ufba.br/bairro-itapua>>. Acesso em: 9 jan. 2017.

LIMA, Vidigal de Oliveira. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Pontal do Saco, Estância, SE, 6 de jan. 2014.

LOCASTRE, Aline Vanessa. **Projeção do Brasil para o pós-guerra: a “boa vizinhança” estadunidense no Brasil segundo a revista “Em Guarda” (1941-1945)**. Londrina, 2012. Dissertação (Mestrado em História Social)-Universidade Estadual Londrina (UEL), Londrina, 2012.

MACHADO, Helena Cristina F. A construção social da praia. **Revista Sociedade e Cultura** 1. Cadernos do Noroeste. Série Sociologia. Portugal. v. 13. 1970.

MARQUES, Jardilino. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 23 de agosto de 1999.

MATTOS, Ilmar Rohloff (org.). **Ler e escrever para contar: documentação, historiografia e formação do historiador**. Rio de Janeiro: Access. 1998.

MATTOSO, José. A Função Social da História no Mundo de Hoje. **Coleção Estudos/Reflexões** 2. Lisboa: Associação de Professores de História. 1999.

MAUAD, Ana Maria. Através da Imagem: fotografia e história interfaces. **Tempo**. Rio de Janeiro: UFF, v1. N2, 1996.

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

MELINS, Murillo. **Aracaju romântica que vi e vivi**. Anos 1949 e 1950. 3. ed. Aracaju: Unit, 2007.

MELLO, Rubens Ferreira de. **Dicionário de direito internacional público**. Rio de Janeiro, 1962, p. 320.

MENDES, Mendes. **O discípulo de Emaús**. 1992. p. 817. DOSSE, François. Paul Ricoeur revoluciona a história. **Revista Ciências e Letras**, Porto Alegre, n. 18, 1997. p. 191.

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

MONTEIRO, Exuperio. ABC Poético. **Revista de Aracaju**. Aracaju: Prefeitura Municipal de Aracaju. Ano III. n. 2. 1949.

MORAES, Salvelina Santos de. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 19 de julho de 2006.

MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º jul. 2014.

MOURA, Francisco. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 16 de jan. 2012.

MOURA, Francisco. **Minha origem, minha vida**. Aracaju. 2006.

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

MOUTINHO, Augusto César M. **A sombra da guerra: O medo e a sobrevivência em um povoado baiano durante a Segunda Guerra Mundial**. Salvador: Quarteto, 2005.

NASCIMENTO, João Martins do. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Povoado de Pontal, Indiaroba, SE, 7 de jul. 2005.

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

NEITZEL, Sönke. **Soldados: sobre lutar, matar e morrer**. São Paulo: Companhia das Letras, 2014, p. 112.

NETTO, João Palma. **CS-4 caça submarinos Gurupá: Memórias de um Marinheiro**. Salvador: Jubiabá. 1983.

NEVES, Marcos Vinícius. A heroica e desprezada Batalha da Borracha. **História viva**. São Paulo: Ediouro. Junho de 2004.

NOSSO Século. A Era Vargas (1930-1945). São Paulo: Abril S.A. Cultural. 1985.

NUNES, José Martins Ribeiro. Entrevista com Zé Peixe cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 07 abr. 2004.

O GLOBO, Rio de Janeiro, RJ, 18 de agosto de 1942.

O GLOBO, Rio de Janeiro, RJ, 1942. Sábado, 22 de agosto de 1942.

O VOO do *Arará* - A primeira e última viagem do *U-199* ao Rio de Janeiro. In: **Revista da Força Aérea**. Rio de Janeiro: Action Editora, n. 1. dez./jan./fev. de 1996.

OLIVEIRA, Dennison de. **Extermine o inimigo: blindados brasileiros na Segunda Guerra Mundial**. Curitiba: Juruá, 2015.

PENSAVENTO, Sandra Jatahy. Esta história que chamam micro. In: GUAZZELLI, C.A.B; PETERSEN, S. R. F. SCHMIDT, B. B.; XAVIER, R. C. L. (org.). **Questões de teoria e metodologia da história**. Porto Alegre: Editora da UFRGS. 2000, p. 232.

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

PESAVENTO, Sandra Jatahy. O corpo e a alma do mundo: a micro-história e a construção do passado. **História Unisinos**, São Leopoldo, v. 8, n.10, p. 179-190, 2004.

PINHEIRO, José Juarez Bastos. **A Força Expedicionária Brasileira na Segunda Guerra Mundial**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ivo Antônio Nunes Comércio de Livros, 1980.

PINTO, Lenine. **NATAL, USA – II Guerra Mundial: a participação do Brasil no Teatro de Operações do Atlântico Sul**. Natal: RN/Econômico Empresa Jornalística, 1995

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

RAHMEIER, Andrea Helena Petry. **Relações diplomáticas e militares entre a Alemanha e o Brasil: da proximidade ao rompimento (1937-1942)**. Tese (Doutorado em História) – PUCRS, Porto Alegre, 2009.

REDE, Marcelo. História a partir das coisas: tendências recentes nos estudos de cultura material. Anais do Museu Paulista: **História e Cultura Material**, São Paulo, n. sér., v. 8-9, 2000-2001.

REIS, Lauro Moutinho dos (Capitão Náufrago do *Baependi*). [Correspondência]. Destinatário: Comandante da 7ª Região Militar de Recife, PE, 16 de agosto de 1942. 1 telegrama.

REVISTA EM GUARDA: Para a defesa das Américas. Estados Unidos, Ano 3. n. 1. 1944. p. 22-25.

RIBBENTROP, Joachim von. **Documento Oficial. Declaração de Guerra Alemã aos Estados Unidos da América**. Berlim, 11 de dezembro de 1941.

ROCHA F. Encalhe do vapor Comandante Capela. **Processo marítimo número 915**. In: Anuário de Jurisprudência. Decreto de 13 de setembro de 1944.

ROSSI, Paolo. **O passado, a memória, o esquecimento: seis ensaios da história das ideias**. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

ROZ, Bernard; ROWLEY, Anthony. **História do século XX**. Lisboa: Dom Quixote, 1988, v. 2, p. 116.

SÁ, Xico. Arquivo exhibe guerra ignorada no Brasil. **Folha de São Paulo**. Segunda-feira, 29 de junho de 1998.

SAHLINS, Marshall. **Ilhas de História**. Tradução de Bárbara Sette. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990

SALINAS, Juan; NÁPOLI, Carlos De. **Ultramar Sul. A última operação secreta do Terceiro Reich: A fuga de dirigentes nazistas para a Argentina e o afundamento do Cruzador Bahia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

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

SANDER, Roberto. **O Brasil na mira de Hitler: a história do afundamento de navios brasileiros pelos nazistas**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2007.

SANTAYANA, Mauro; BALTAR, Tarcísio. Assim foi iniciada uma guerra. **Jornal do Brasil**, 1971.

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

SANTOS, Damião Mendonça de. **Os pioneiros do serviço militar**. Aracaju: Livraria Regina, 1945.

SANTOS, Paulo de Oliveira. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 10 ago. 1999.

SÃO CRISTÓVÃO. In: ENCICLOPÉDIA dos municípios brasileiros. Sergipe e Alagoas. Rio de Janeiro: IBGE, XIX Volume. 1959.

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

SCHMITT, Juliana. **Mortes vitorianas**: Corpos, luto e vestuário. São Paulo: Alameda, 2010.

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

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

SERAFIM, Carlos Frederico Simões; BITTENCOURT, Armando de Senna. A Marinha na República. **A importância do mar na História do Brasil**. Brasília: Ministério da Educação. 2006, p. 151.

SERGIPE JORNAL. Aracaju, SE, 19 de agosto de 1942.

SERGIPE JORNAL. Aracaju, SE, 22 de agosto de 1942.

SERGIPE. **Apelação criminal referente ao furto de anéis da naufraga morta**, Virgínia Auta de Andrade, passageira do *Araraquara*. O crime de vilipêndio ocorreu na Praia do Mosqueiro, Barra de São Cristóvão. Aracaju/SE, 17 de dezembro de 1942. Arquivo do Judiciário de Sergipe.

SERGIPE. Arquivo Público do Estado de Sergipe. **Acervo fotográfico sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana**. Aracaju, 1942.

SERGIPE-JORNAL. Aracaju, SE, 19 de agosto de 1942.

SERGIPE-JORNAL. Aracaju, SE, 22 de agosto de 1942.

SILVA, Carlos André Lopes da. **A Real Companhia e Academia dos Guardas-Marinha**: aspectos de uma instrução militar de ensino na alvorada da profissionalização do oficialato militar (1808-1839). Rio de Janeiro: UFRJ/PPGHIS, 2012, p. 11.

SILVA, Firmino Gomes da. Depoimento sobre o naufrágio do Aníbal Benévolo. **Inquirição sumária das testemunhas**. Hospital de Cirurgia, Aracaju, Sergipe. 19 de agosto de 1942.

SILVA, Milton Fernandes da. **Relatório da última viagem do navio motor Araraquara**. Documento datilografado e com matérias jornalistas recortadas e coladas. Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1942.

SILVEIRA, Henrique Jacques Mascarenhas. Depoimento do naufrago. In: **Agressão**: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 93.

SILVEIRA, Joel. 16 de agosto de 1942: o dia em que Hitler nos atacou. *In: A feijoada que derrubou o governo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SILVEIRA, Joel. *A feijoada que derrubou o governo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SIXTANT. **Fotografia do navio sueco Hammaren. (ca. 1920)**. 2011. Disponível em: <[http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3\)hammaren](http://www.sixtant.net/2011/artigos.php?cat=ships-sweden-&sub=11-ships&tag=3)hammaren)> Acessado em: 14 jan. 2017. 15:56

SOUZA, Jorge. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 1º de abr. 2015.

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

TIMÓTEO, Eliseu. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, SE, 28 maio de 2005.

TORRES, Sérgio. Naufrágio do Araraquara. **Folha de São Paulo**. São Paulo, 8 de julho de 2007.

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

TOTA, Antônio Pedro; MAXIMIANO, Cesar Campiani. FEB: os pracinhas vão à guerra. **Revista National Geographic – Brasil**. Edição especial da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Editora Abril. Edição 63-A. 2005.

TRIBUNAL MARÍTIMO. **Processos Marítimos N^{os} 668/42 (Baependi), 684/42 (Araraquara), 685/42 (Aníbal Benévolo), 671/42 (Itagiba), 670/42 (Arará) e 737/42 (Jacira)**. Arquivo do Tribunal Marítimo.

UBOATARCHIVE. **Ação antissubmarino na costa de Sergipe**. 1943. Disponível em: <http://www.uboardarchive.net/U-128A/U-128-9.htm> Acessado em: 27 jun. 2015, 01:34

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

VARGAS, Getúlio. **Discurso pronunciado a bordo do encouraçado Minas Gerais no 75º aniversário da Batalha do Riachuelo**. Rio de Janeiro, 11 junho de 1940.

VARGAS, Getúlio. **Discurso**. Dia da Marinha, a bordo do encouraçado Minas Gerais. Arquivo de Getúlio Vargas. 11 de junho de 1940.

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

APÊNDICE A - LOCAIS DE PESQUISAS

- Acervo particular do piloto Walter Baptista
- Arquivo da Marinha/DPHDM
- Arquivo do Exército
- Arquivo do Judiciário de Sergipe
- Arquivo do Tribunal Marítimo
- Arquivo Nacional do Rio de Janeiro
- Arquivo Público do Estado da Bahia
- Arquivo Público do Estado de Sergipe
- Biblioteca Central da UFBA
- Biblioteca Central da UFS
- Biblioteca da FFCH/UFBA
- Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro
- Biblioteca Pública do Estado da Bahia
- Biblioteca Pública Epifânio Dória
- Instituto Geográfico e Histórico da Bahia
- Instituto Histórico e Geográfico de Sergipe
- Residências das populações litorâneas de Sergipe e da Bahia
- uboatarchive.net

APENDICE B - IDENTIFICAÇÃO DOS ENTREVISTADOS

- **Edmundo Rodrigues da Cruz** nasceu na cidade de Simão Dias, em 16 de janeiro de 1918. Policial militar, e depois, comerciante. Compôs a tropa do Esquadrão da Cavalaria, que patrulhava o município de Aracaju e exigia da população o cumprimento das medidas de segurança no tempo da Guerra Submarina.
- **Francisco Moura**. Oficial do Exército da Reserva e professor de Matemática. Ele nasceu em Aracaju/SE, no dia 25 de março de 1923. A origem humilde foi superada ao ser incorporado ao Exército. No tempo da Segunda Guerra Mundial participou da vigilância costeira no nordeste do Brasil.
- **Gino Ferreira Santos** nasceu na cidade de Aquidabã, em 18 de julho de 1916. Na juventude, mudou-se para Aracaju, onde se tornou barbeiro. Teve muitos clientes, gente importante da história política de Sergipe, que conversa com ele sobre vários assuntos. “Eu trabalhei aqui na Rua de Itabaiana com Estância, ali na esquina, do lado de lá onde tem aquele bar. Ali que antigamente tinha um salão, ali que era o proprietário que morava ali e tudo eu trabalhei ali muitos anos e o dono sabe mal a pessoa sentava ele já conversava sabia de tudo sabia do governo sabia dos familiares do governo sabia da mulher que traía o marido sabia de tudo né? Quer dizer, eu nunca fui desse estilo de saber a vida dos outros não”.
- **Idalina Lima de Sousa** nasceu na cidade de Aracaju, no dia 30 de julho de 1933. Ainda era adolescente quando se tornou operária na Fábrica de Coco, localizada no Bairro Industrial. Casou-se com o jogador Paulo Otacílio de Souza. Em 1961, o seu esposo foi transferido para Grêmio de Porto Alegre/RS, ganhando a alcunha de Paulo Lumumba. Desde então, eles fixaram residência na capital gaúcha.
- **Jardilino Marques** nasceu no município de Santa Brígida (BA), no dia 12 de janeiro de 1916. Com 14 anos migrou para Aracaju, em busca de uma vida melhor. Na capital sergipana formou família e trabalhou como ajudante de pedreiro e foi integrado momentaneamente à guarda municipal em 1942.
- **João Martins do Nascimento** nasceu no povoado Pontal, município de Indiaroba, em 1914. Conhecido como Seu Joãozinho, exerceu várias atividades profissionais: pescador, roceiro, negociador, político, etc. Chegou a migrar para São Paulo, mas não se adaptou e voltou para vida simples às margens do rio Real.
- **Jorge Souza** nasceu em Capela no ano de 1930. Aos 10 anos, veio morar com a madrinha na cidade de Aracaju, que residia na esquina entre a Rua Itabaiana com a Avenida Barão de Maruim. Era um menino-faz-tudo ou como ele mesmo disse “era mandado”: levava recado, trazia compras e fazia companhia. Quando cresceu começou a trabalhar como armador. Depois fez curso no SENAI e se tornou pedreiro. Nesta função prosseguiu até a aposentadoria. Quando criança recebeu o apelido de Cabelo de Peixe, e depois, Xaropinho. Ele adorava ver os navios a vapor e o amerissar dos aviões no Rio Sergipe, e ainda se lembrou de vários aspectos da chegada da guerra e dos objetos malafogados.

- **José Martins Ribeiro Nunes**, mais conhecido como Zé Peixe, nasceu na cidade de Aracaju, em 05 de janeiro de 1927. Ele era adolescente no tempo dos torpedamentos e suas memórias são privilegiadas, pois sua casa se localizava próximo à Capitania dos Portos de Sergipe. Além disso, ele testemunhou as operações antissubmarinas na cidade, os ensaios antiaéreos, o movimento estudantil e a perseguição aos estrangeiros. Depois da guerra, Zé Peixe se torna prático, um dos mais conhecidos na Marinha do Brasil.
- **Paulo de Oliveira Santos** nasceu em Aracaju, no dia 26 de novembro de 1933. Quando jovem fez curso técnico, mas se destacou mesmo, como comerciário. Era conhecido entre os aracajuanos como “Oliveira, de A. Fonseca”, em alusão à loja onde trabalhou como gerente durante 30 anos.
- **Salvelina Santos de Moraes** nasceu na cidade de Aracaju, em 22 de fevereiro de 1932. No tempo dos torpedamentos, o seu pai, o faroleiro Teodoro José dos Santos prestou variados serviços à Marinha do Brasil. Ela se recordou do que apareceu nas praias sergipanas, as mercadorias malafogadas e as múltiplas atividades da Capitania dos Portos.
- **Vidigal de Oliveira Lima** nasceu no Povoado do Saco, município de Estância/SE, em 10 de janeiro de 1932. Ingressou na Marinha Mercante, no Rio de Janeiro, em 1949. Assumiu várias funções no estaleiro: ajudante de mecânico e soldador, moço de convés e oficina de pintura na Rua Gamboa. Aposentou-se como marinheiro mercante em 1977. Atualmente, administra uma pousada e tem pequeno comércio no Povoado Ponta do Saco.

APÊNDICE C - ENTREVISTA COM SALVELINA SANTOS DE MORAES

Uma das entrevistas mais emblemáticas foi realizada com a sergipana Salvelina Santos de Moraes, filha do faroleiro Teodoro José dos Santos. As lembranças dela ajudaram a adentrar o interior social dos litorâneos e a perceber o mundo dos malafogados. Eis um trecho da entrevista oral, realizada na cidade de Aracaju, no dia 1º de julho de 2014.

TRECHO DA ENTREVISTA

Luiz Antônio Pinto Cruz: - Dona Salvelina, descreva para mim o que apareceu na praia de Sergipe no tempo dos torpedeamentos navais? Especialmente os objetos. De que a senhora consegue se recordar?

Salvelina Santos de Moraes: *Apareceu: móveis. Apareceu: louças. Apareceu: mantimentos como lata de manteiga. Na verdade, banha. Naquele tempo o que se usava era banha, não era óleo. Era banha. Deu muita lata de banha, tanto que a capitania ficou cheia até em cima. Deu pano, muita peça de pano.*

Luiz Antônio Pinto Cruz: Explique pra mim o que é malafogado?

Salvelina Santos de Moraes: *Malafogado era porque era do mar! Porque foi do mar! Era do mar! O mar foi quem trouxe né? A gente chamava isso de malafogado!*

Luiz Antônio Pinto Cruz: Como assim o “mar trouxe”?

Salvelina Santos de Moraes: *É, foi o mar quem trouxe, ele pegou dos navios torpedeados! O pessoal dizia: - olhe peguei isso! Foi o mar que trouxe! Isso assim, veio do malafogado.*

Luiz Antônio Pinto Cruz: Antes da entrevista, a senhora me disse que o seu pai não gostava dos malafogados. Por quê?

Salvelina Santos de Moraes: *Não porque ele disse que tinha um emprego a zelar e tinha o nome dele a zelar e não queria nada a não ser essas duas peças de pano que foi o comandante [capitão dos portos] que deu a cada funcionário.*

Luiz Antônio Pinto Cruz: E ele fez o que com essas duas peças de pano?

Salvelina Santos de Moraes: *Fez roupa, vestido pra gente.*

Luiz Antônio Pinto Cruz: E essa roupa, a senhora se lembra de como é que era?

Salvelina Santos de Moraes: *Aquelas roupas de antigamente, um tubinho. Aquelas roupas de antigamente, não eram como as de hoje não.*

Luiz Antônio Pinto Cruz: Por curiosidade, descreva assim como é que era a cor?

Salvelina Santos de Moraes: *Tinha uma peça de cor que era vermelha e outros bem estampadinhos.*

Luiz Antônio Pinto Cruz: E a senhora gostava desse vestido?

Salvelina Santos de Moraes: *Não gostava muito não, porque o povo dizia olha tá vestida com malafogado!* [Neste instante Salvelina fez uma expressão facial de desagrado, por adentrar em uma questão delicada, preferi não continuar nesta questão].

MORAES, Salvelina Santos. Entrevista cedida a Luiz Antônio Pinto Cruz. Aracaju, 1º jul. 2014.

ANEXO A - ENTREVISTA DO NÁUFRAGO VALTER FERREIRA

De 1942 para cá, o depoimento dos náufragos e a memória dos litorâneos receberam diferentes tratamentos investigativos dos historiadores, jornalistas, sociólogos, diplomatas, etc. Os objetos de pesquisas, a teia de questionamentos, as interpretações dos acontecimentos variaram conforme o interesse do pesquisador, o estilo de análise e a época. A imprensa brasileira apresenta uma verdadeira cocha de retalhos quando o assunto se voltava os torpedeamentos navais. Mesmo na década de 1970, os brasileiros ainda se alarmavam com as revelações da guerra submarina na costa de Sergipe e da Bahia. Repórter Narciso Batar entrevistou o náufrago Valter Ferreira, sobrevivente do *Baependi*. O resultado deste encontro foi publicado do *Jornal do Brasil*, em 8 de julho de 1971. Eis a matéria jornalística:

TRAÇOS DE DESTROÇOS

Entre a noite de 15 de agosto de 1942 e a tarde do dia 17 seguinte, um submarino alemão torpedeou seis embarcações brasileiras na costa da Bahia. Os cinco navios e o batelão atingidos afundaram; morreram 652 pessoas e apenas 187 se salvaram.

O ato de guerra contra seis embarcações desarmadas pegou desprevenidos os 839 tripulantes e passageiros, sem instrução sequer para a eventualidade de um salvamento de urgência, pois ninguém poderia acreditar que os alemães atacassem barcos brasileiros em águas territoriais brasileiras. A posição de neutralidade do Brasil até aquele período da II Guerra Mundial – pensavam todos – garantia tranquilidade às embarcações que margeavam a nossa costa.

Os tripulantes e passageiros do *Baependi*, primeiro barco a ser afundado, não sabiam como lançar as baleeiras ao mar: as cordas que as prendiam haviam sido pintadas recentemente, o que impedia o desatamento dos nós.

No Itagiba, outro dos navios torpedeados, ocorreu fato semelhante: passageiros desesperados, ignorando como desprender uma das baleeiras, terminaram por afundá-la. O acidente, em meio à grande confusão, impediu que mais de cerca de 25 pessoas se salvassem.

Os alemães tentaram se justificar, afirmando que o incidente fora provocado pelo *Baependi*, que apontara seus canhões para o submarino. A desculpa pode ser desmascarada facilmente: 1º - O navio não tinha canhões; 2º - Antes do torpedeamento, os passageiros e

tripulantes desconheciam a presença do submarino – o comandante, oficiais e passageiros da 1ª classe participavam, inclusive, de uma festa de comemoração ao aniversário do 1º oficial Antônio Diogo Queirós, que morreria afogado minutos depois. O *Baependi*, navegando com todas as suas luzes acesas, era ótimo alvo.

A VIAGEM INTERROMPIDA

O *Baependi*, de fabricação alemã, era um navio de casco de aço, com 119 metros de comprimento, 14,10 m de boca e 9,26m de pontal. Deslocava 4.801 toneladas brutas e 3.066 líquidas, com a velocidade máxima de 11 milhas por hora e a econômica de oito milhas. Tinha duas cobertas e 2.250 H.P. Transportando também carga, sua capacidade era de 75 passageiros na 1ª classe e 244 na 3ª. Pertencia ao Lloyd Brasileiro.

O grande barco deixara o Porto de Salvador rumo a Recife e depois a Manaus e escalas às 7 horas do dia 15 de agosto. Ia com 73 tripulantes e 250 passageiros, entre os quais 141 militares do 7º Grupo de Artilharia e Dorso, que ficariam sediados em Recife.

Na 3ª classe, onde viajam, além dos passageiros civis mais pobres, os soldados, cabos e sargentos, a maioria dos militares, sem ter nada para fazer, preparava-se para dormir. Alguns estavam deitados nas suas camas-beliches, outros conversavam tranquilamente, enquanto uns poucos ainda jogavam baralho.

Já passava muito das 19 horas quando o soldado Valter Ferreira, hoje residindo em Engenho de Dentro, pediu para um companheiro guardar toda a sua fortuna, três contos de réis, pois temia perdê-la no baralho. Com o dinheiro no bolso a tentação seria muito maior.

Nesse mesmo instante, no convés, os médicos Viterbo Storry e Zamir de Oliveira, que tinham sido nomeados para o Serviço Nacional da Peste em Pernambuco, conversavam com o 2º tenente Paulo César de Paiva e com o Sr. Renato de Amorim Garcia. Eles haviam acabado de jantar festivamente, com tudo pago, inclusive o champanha, pelo 1º oficial de bordo, Antônio Diogo de Queirós.

A maresia fez com que todos se dirigissem ao salão de música, ao convite do Dr. Zamir, que demonstrara grande admiração pelo baterista do conjunto que tocava para as danças. Mas pouco ouviram de música: tão logo entraram, os sons agradáveis do piano foram substituídos por um estampido surdo, que sacudiu todo o navio.

A TRAGÉDIA EM UM MINUTO

Para os passageiros da 3ª classe, no porão, foi um terrível estrondo. É que o torpedo atingira justamente as partes mais baixas da embarcação, fazendo as camas-beliches caírem umas sobre as outras, deixando os soldados com água pela cintura em questão de segundos e estabelecendo um pânico que resultou numa decisão irracional: quase ninguém queria subir para o convés. Surgira a falsa ideia que lá em cima a morte chegaria com mais rapidez, pois o navio, adernando cada vez mais, faria com que as pessoas escorregassem e caíssem no mar.

O soldado Valter Ferreira, mesmo não sabendo nadar, preferiu seguir o caminho condenado. Passando por sobre braços e pernas, empurrando seus companheiros e gritando, como os demais, que o navio batera numa pedra – os passageiros do porão não pensaram na possibilidade de vir um torpedo – o jovem soldado, de 21 anos, chegou ao convés. Ali foi atirado pelas ondas e pela inclinação do navio até um dos canhões encaixotados que pertenciam ao 7º Grupo de Artilharia de Dorso. Essas armas feitas para serem usadas em terra jamais poderiam servir de defesa ao *Baependi*, mesmo porque nem fixadas à estrutura da embarcação estavam.

Por poucos segundos o soldado Válter conseguiu manter aquela situação. Não fazia ainda um minuto que o torpedo atingira o navio. Foi quando veio o segundo torpedo e Válter foi atirado ao mar.

Na primeira classe, o Dr. Viterbo correria para o convés com o Dr. Zamir. Para os dois não havia dúvidas: o *Baependi* fora atacado pelos alemães. No corre-corre os dois médicos se desconstruíram. Viterbo Storry foi levado para o mar por uma onda mais forte. O navio estava com o casco virado para cima.

A LUTA NA ESCURIDÃO

O soldado Válter, em seu mergulho involuntário, quase perdia o fôlego, mas terminou voltando à tona para encontrar a taboa de salvação: um banco de madeira, sem encosto, onde, em situação normal, poderiam sentar entre cinco a seis pessoas. Na escuridão, em completo desespero, o soldado agarrou-se à armação de pinho, que servira de montaria para os dois filhos pequenos do tenente Castelo Branco, que brincavam em todos os cantos do navio, inclusive nos alojamentos dos militares. A menina e o menino tinham menos de 10 anos. Os dois morreram afogados.

Foi assim, agarrado ao velho banco de madeira da 3ª classe, que Válter passou toda a noite. Veio então a madrugada, com os primeiros clarões do dia. Momentos antes ele ouvira alguém gritar: “Irmão vem pra cá, que aqui tem uma baleeira”. Válter gritara, respondendo, mas sem saber para onde se dirigir, porque o vento e as ondas faziam a mesma voz vir de muitas direções.

O soldado não iria esquecer nunca mais – e isso estava em sua mente o tempo todo – que vira Gastão, também soldado ele, dar um urro de dor enquanto nadava e depois desaparecer, mortalmente ferido por um tubarão.

O dia clareou, e Válter, sozinho, sem noção de onde ficaria a terra. Como se estivesse sonhando, via a costa, que realmente não estava à vista; via aviões de salvamento que, na verdade, não existiam. De real o soldado viu apenas um gradeado de cama patente. Nesse barco improvisado estava o Dr. Viterbo Storry, o soldado Válter Pinto Brandão – Válter II, segundo os náufragos – e o sargento Alípio Levay.

No encontro, Válter Ferreira – o Válter I – chorou. Foi o momento em que notou – antes fizera as coisas quase inconscientemente – que estava numa pequena balsa que escorregara para a água com os destroços do *Baependi*. Como chegou a essa embarcação de verdade Válter ainda hoje não sabe explicar. E foi nela que ficaram os quatro náufragos perdidos.

A FORÇA DA UNIÃO

Foi também na balsa que o Dr. Viterbo Storry contou ao soldado Válter Ferreira como havia encontrado o sargento Alípio e o outro Válter. Era de madrugada, mas estava escuro. O médico, desde que fora lançado ao mar, agarrara-se fortemente a uma porta do navio. Ele tinha ainda esse seu flutuante quando ouvi vozes por perto. Chamou e recebeu resposta. Eram o sargento e o soldado Válter II, que passaram para a porta, pois estavam se valendo de partes bem menores de madeirame do navio.

Agora, os quatro juntos, mas sem qualquer noção de onde estava a terra. Como não havia clareado totalmente, o Dr. Viterbo lembrou-se então de uma estrela muito brilhante que via todas as noites. Explicou para seus companheiros que através dela teria o rumo certo da costa. Seu plano foi aceito e todos começaram a remar com os pés e as mãos. O vento soprava violentamente e os náufragos tiritavam de frio. O nervosismo levava os soldados e o sargento a momentos de desânimo. O Dr. Vitebo chegou, inclusive, a bater o rosto dos mais nervosos durante os momentos de maior histeria.

Até que, quando o sol já estava alto, avistaram a terra. Era um filete escuro, quase imperceptível, mas que os deixou reanimados. Veio uma nova sugestão do médico: que todos levantassem bem o busto, para que o vento, muito violento e sempre soprando em direção do litoral, os impelisse para a praia. E foi o que aconteceu. Só que entre ver a vegetação ao longe e chegar até ela havia uma grande distância. Tanto que a tarde chegou e os quatro sobreviventes começaram a temer por mais uma noite de frio e desespero.

Resolveram por isso redobrar os esforços, e por volta das 18 horas já podiam ver os pescadores, que da praia lhes faziam sinais. Só que a arrebentação naquele local era – segundo palavras do Dr. Viterbo – tão forte como a de Copacabana nos dias de ressaca. Um a um foram atirados à água. E Válter Ferreira, o que não sabia nadar e o único sem salva-vidas, viu-se também em meio à fúria das ondas.

O NOVO GESTO

Foi quando o Dr. Viterbo, num gesto de desprendimento, atirou seu salva-vidas para o soldado. Sabendo nadar muito bem e mantendo-se tranquilo como antes, o médico deixou que uma onda mais forte o levasse até a praia. Depois foi a vez do sargento Alípio e de Válter Pinto Brandão, Válter II.

Só faltava Válter Ferreira, que, após tantos esforços, via o mar conduzi-lo para a direção contrária à praia. Por seus pensamentos passaram então as coisas mais incríveis: quase inconsciente, começou a acreditar que os pescadores na praia eram índios que tinham matado os seus companheiros. Imaginou também que uma espécie de linha de água lhe barrava a passagem, como se fosse uma fortaleza. Mas veio uma onda generosa e Válter conseguiu ficar a uns 30 metros do chão firme. E os índios seus inimigos deram-se as mãos, numa corrente humana, para tirarem Válter do mar traiçoeiro até mesmo para os mais experimentados pescadores. Estavam, por fim, na praia dos Coqueiros, ao Norte da Bahia. Em seu redor, calejados homens do mar, pescadores de jangada, que lhes deram água, comida e calor humano.

Já em terra, os dois Válter, o sargento Alípio e o Dr. Viterbo souberam que uma baleeira no navio havia chegado um dia antes à mesma praia. Nela iam o soldado Abel, cujos gritos “irmão vem, que aqui tem uma baleeira” foram ouvidos pelo Válter I, e mais 22 pessoas, entre as quais Vilma Castelo Branco, que não tinha nenhum vínculo de parentesco com o tenente Castelo Branco, que morreu afogado.

Vilma, mulher jovem e bonita, teve de ficar nua com todos os seus companheiros da embarcação, para tapar, com suas roupas, um enorme rombo no fundo do barco que viria a ser a salvação. Como foram os primeiros náufragos a chegar a Coqueiros, aqueles 27 homens e uma mulher, todos nus, espantaram pacatos pescadores, que só depois de muitas explicações aceitaram a estranha invasão de seu tranquilo povoado.

Nas estatísticas oficiais restaram do *Baependi* os seguintes dados: Cr\$ 11.454.763,90 (cruzeiros antigos) de prejuízo de carga, com 295 mortos entre os seus 323 passageiros e tripulantes.

Entrevista de Valter Ferreira, náufrago do *Baependi*, ao jornalista Narciso Batar. *Jornal do Brasil*. 8 de julho de 1971. Alguns trechos foram publicados em WYNNE, J. Pires. Augusto Maynard. *In: História de Sergipe (1930 – 1972)*. Vol. II. Rio de Janeiro: Pongetti, 1973, p. 98.

ANEXO B - OS DESDOBRAMENTOS DOS ATAQUES DO *U-507*
NA COSTA DE SERGIPE

Como os ataques navais do *U-507* reverberaram no interior da Capitania dos Portos de Sergipe? De que maneira o Capitão-de-Corveta Gentil Homem de Menezes, então, principal autoridade marítima do estado, diante de notícias alarmantes? A “noite trágica de 15 de agosto” só se tornou conhecida para a sociedade sergipana no dia seguinte, quando os primeiros 28 náufragos chegaram à cidade de Estância. Como um rastilho de pólvora, as notícias telegrafadas do referido capitão logo se espalharam pelo país. Mais do que dados cronológicos, o quadro a seguir traz informações importantes, que foram elaboradas ainda sob o calor da tragédia.

Quadro 1 - OS DESDOBRAMENTOS DOS ATAQUES DO <i>U-507</i> NA COSTA DE SERGIPE	
DIA 16 DE AGOSTO DE 1942	
20:10	Recebi comunicação do agente da Capitania em Estância da chegada lá de 28 náufragos do <i>Baependi</i> ;
20:15	Comuniquei o fato à Diretoria da Marinha Mercante e ao Lloyd Brasileiro, tendo providenciado a condução dos náufragos;
20:20	Idem aos Capitães dos Portos de Alagoas, Bahia e Pernambuco, acrescentando supor o navio torpedeado e sugerindo a comunicação a navios de guerra naqueles portos para possível caça e socorro;
21:15	Já certo de ter sido torpedeado comuniquei à Diretoria da Marinha Mercante e ao E.M.A.
21:25	Determinei à Agência da Capitania dos Portos de Alagoas em Penedo sustar a saída do navio <i>Apodí</i> , que vinha para este porto, apenas aguardando águas. Comuniquei à Capitania de Alagoas e à Diretoria da Marinha Mercante, por ter agido diretamente, devido à urgência.
DIA 17 DE AGOSTO DE 1942	
05:00	Não tendo o <i>Aníbal Benévolo</i> esperado desde 16 às 16:00 horas, chegado aqui, pedi informações à Capitania dos Portos da Bahia sobre hora de saída e marcha média.
09:00	Fiz sobrevoar a costa até 50 milhas ao largo da foz do Rio Real a 20 milhas ao Sul por três aviões do Aeroclube de Sergipe. De volta trouxe um deles um salva-vidas do <i>Benévolo</i> , nenhum navio encontrado. Fiz pesquisar a costa, do alto do Farol de Aracaju e da torre da Companhia Itatig, nada visto.
13:20	Informei à Diretoria da Marinha Mercante e ao EMA. ter-se perdido o <i>Benévolo</i> a 16/08 por volta das 04:00 horas.
15: 45	Pedi à Capitania dos Portos da Bahia notícias do <i>Araraquara</i> por ter sido encontrado baleeira do mesmo.
18:00	Comuniquei à Diretoria da Marinha Mercante e ao E.M.A. ter-se perdido igualmente o <i>Araraquara</i> por terem chegado náufragos à costa.
DIA 18 DE AGOSTO DE 1942	
06:10	Em vista do telegrama do EMA a esta Capitania informei ao mesmo que, por falta de meio neste porto, só poderia salvar os náufragos esperando a sua chegada à praia e por tal razão tinha sugerido providências às Capitâncias de Alagoas, Pernambuco e Bahia.
09:00	Saí da cidade para percorrer a praia providenciando recolher salvados, embarcações e mortos. Fui até a foz do Rio Real e subi o mesmo até Estância de onde voltei por terra aqui chegando a 19/08 às 01h:30m.
DIA 19 DE AGOSTO DE 1942	
11:00	Providenciei alojar os tripulantes salvos nesta Capitania, o que foi iniciado mais tarde.
13:30	Iniciei o Inquérito determinado pelo Regulamento das Capitâncias dos Portos.

Relatório do Capitão dos Portos de Sergipe ao Tenente Coronel do 28º B.C. Aracaju, 20 de agosto de 1942.

ANEXO C - ARACAJU NÃO ESQUECEU A VIL AGRESSÃO NAZISTA

O texto jornalístico *Consolação*, de autoria do Padre Britto, foi publicado na *Folha da Manhã*, em 31 de agosto de 1942. Por meio de sua narrativa, percebe-se como a atmosfera sombria da guerra encobriu Aracaju. Ele também procurou a confortar as famílias dos naufragos desaparecidos. Por meio de dramas individuais e coletivos, ação do *U-boat* gerou sequelas no interior da vida social. Mesmo quando os naufragos partiram, os sergipanos se sentiam ameaçados com o inimigo debaixo d'água.

Consolação

Padre Britto

Passou a primeira semana sob a mais triste e acabrunhadora impressão.

Ora era a revolta interior que abalava todo o nosso ser até as suas profundezas, ora era a piedade que pungia e dilacerava o nosso coração, ante o brusco e lúgubre drama de sangue em que foram envoltas tantas existências preciosas e casas e, ante o espetáculo comovedor de tantos naufragos que sobreviveram, mas, que deixaram no bojo do oceano bravio, mulheres, filhos, irmãos, parente e amigos, pedaços do seu coração.

Passou assim a primeira semana.

Manifestações patrióticas, protestos solenes de desagravos à Pátria ultrajada, solidariedade cristã às famílias enlutadas, missas em sufrágio da alma das vítimas etc.

Parece que tudo estava acabado, tudo consumado.

Não se devia mais lembrar a cena horripilante de sangue que trazia às águas mansas de Sergipe e juncou de cadáveres as suas praias amigas e acolhedoras, coberta de areias brancas e enfeitadas de coqueiros.

Passou a primeira semana, a semana fatídica.

Veio a segunda, a impressão continuou a mesma.

A notícia espalhou-se pelo Brasil inteiro e ultrapassou as suas fronteiras.

A revolta cresceu, aumentou e, a piedade do Brasil pela sorte das vítimas do nazismo desgraçado encontrou eco no coração grande, imensamente das Américas.

Vamos entrar agora na terceira semana do bárbaro atentado.

Já devia estar tudo acabado, tudo esquecido.

Os naufragos que sobreviveram já se foram para as suas casas, já tomaram o seu destino.

O tempo que tudo consome já deveria ter sepultado na sua voragem imensa a lembrança daqueles dias lutosos e tristes que Aracaju viveu...

Não... Nós não esqueceremos a vil agressão nazista.

Nós não perdoaremos a canalha do eixo.

Os vivos, os que se salvaram, os que foram acolhidos em nossas casas, em nossos hospitais, estes porque não podemos retê-los para sempre, para que fossem nossos, sempre nossos. Com eles pudéssemos repartir as nossas alegrias e tristezas, guardamos a recordação dos dias em que com eles convivemos, ligados pelos mais apertados laços de fraternidade, na “sancta sanctorum” das nossas almas.

E a memória dos mortos, para que jamais se apague da nossa vida, vingança nobre, ficará perpetrada nas cruzes chantadas sobre as suas sepulturas humildes perdidas nas praias solitárias e, nos retratos dos corpos que, trazidos pelas vagas amigas, vieram receber os últimos beijo da terra firme.

(Coluna do Padre Britto. Consolação. **Folha da Manhã**. Aracaju, SE, 31 de agosto de 1942).

Pelo exposto, Aracaju foi uma das cidades nordestinas a viver esse drama naval. As palavras do Padre Britto ajudam a perceber como o “fenômeno dos torpedeamentos navais” não foi algo rápido, passageiro ou imediato. Os dramas sociais se alastraram por semanas, meses, anos, de forma significativa. Em outras palavras, o acontecimento militar se transformou naquilo que lhe foi dado como interpretação social. Somente quando apropriado por, e através do esquema cultural, foi que adquiriu uma “significância histórica”. Para Marshall Sahlins, “o evento é a relação entre um acontecimento e a estrutura (ou estruturas). O outro movimento, que talvez seja mais original, é o de interpor um terceiro termo entre a estrutura e o evento: a síntese situacional dos dois em uma estrutura da conjuntura”.⁵³⁸

⁵³⁸ Ver: SAHLINS, Marshall. *Ilhas de História*. Tradução de Barbara Sette. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.

ANEXO D - DECLARAÇÃO DE ESTADO DE BELIGERÂNCIA
EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

(Nota enviada pelo Ministro das Relações Exteriores do Brasil aos governos da Alemanha e Itália pela qual anunciou a declaração de guerra)

Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1942.

Senhor Ministro:

A orientação pacifista da política internacional do Brasil manteve-o, até agora, afastado do conflito em que se debatem quase todas as nações inclusive deste hemisfério. Apesar das declarações de solidariedade americana, votadas na Oitava Conferência de Lima, e na Primeira, Segunda e Terceira Reuniões de Ministros das Relações Exteriores das Repúblicas Americanas, efetuadas, respectivamente, no Panamá, 1939, em Havana, 1940, e no Rio de Janeiro, 1942, não variou o Governo brasileiro de atitude, embora houvesse sido, insolitamente, agredido o território dos Estados Unidos da América, por forças do Japão, seguindo-se o Estado de Guerra entre aquela República irmã e o Império agressor, a Alemanha e a Itália.

Entretanto a Declaração XV da segunda daquelas reuniões, consagrada pelos votos de todos os Estados da América, estabeleceu “Que todo atentado de um Estado não americano contra a integridade ou a inviolabilidade do território e contra a soberania ou independência política de um Estado americano será considerado como um ato de agressão ao Brasil, determinando a nossa participação no conflito e não a simples declaração de solidariedade com o agredido, seguido algum tempo depois, da interrupção das relações diplomáticas com os Estados agressores”.

Sem consideração para com essa atitude pacífica do Brasil e sob o pretexto de que precisava fazer guerra total à grande nação americana, a Alemanha (Itália) atacou e afundou, sem prévio aviso, diversas unidades navais mercantes brasileiras, que faziam viagens de comércio, navegando dentro dos limites do “mar continental”, fixados na Declaração XV do Panamá.

A esses atos de hostilidade, limitamo-nos a opor protestos diplomáticos tendentes a

obter satisfações e justa indenização, reafirmando porém nesses documentos propósitos de manter o estado de paz. Maior prova não era possível da tolerância do Brasil e de suas intenções pacíficas. Ocorre, porém, que agora, com flagrante infração das normas de Direito Internacional e dos mais comezinhos princípios de humanidade, foram atacados, na costa brasileira, viajando em cabotagem, os vapores *Baependi* e *Anibal Benévolo* (do Lóide Brasileiro, Patrimônio Nacional), o *Arará* e o *Araraquara* (do Lóide Nacional S.A.) e o *Itagiba* (da Cia. de Navegação Costeira), que transportavam passageiros, militares e civis, e mercadorias, para portos do Norte do país.

Não há como negar que a Alemanha (Itália) praticou contra o Brasil atos de guerra, criando uma situação de beligerância que somos forçados a reconhecer na defesa da nossa dignidade, da nossa soberania e da nossa segurança e da América. Em nome do Governo brasileiro, peço, Senhor Ministro, se digne Vossa Excelência levar esta declaração ao conhecimento do Governo alemão (italiano) para os devidos efeitos.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta consideração.

OSWALDO ARANHA
Ministro das Relações Exteriores do Brasil

ANEXO E - RELATÓRIO DO PILOTO EVANDRO ALCIDES FREIRE
SOBRE O SINISTRO DO *BAGÉ*

Após a passagem devastadora do *U-507*, outros submarinos alemães atuaram na costa de Sergipe até o final da guerra em 1945. Embora a tragédia de agosto de 1942 seja bastante emblemática para todo o país, não se pode esquecer-se de outros navios torpedeados, de novas vítimas naufragadas e da contínua sensação de medo nas águas brasileiras. A título de ilustração, pode-se utilizar como exemplo, o drama vivido pela tripulação do *Bagé*, torpedeado em 31 de julho de 1943. A seguir, as impressões do piloto Evandro Alcides Freire sobre o sinistro naval.

RELATÓRIO DOS PILOTOS DO AERoclUBE DE SERGIPE
SOBRE OS NÁUFRAGIO DO *BAGÉ* 1943

Era uma manhã clara aquele dois de agosto de 1943, tudo parecia quieto, em meu quarto devorava algumas páginas de leitura sã. A beatitude do meu retiro espiritual foi quebrada pelo chamado de Walter meu instrutor de pilotagem, que parara um automóvel em frente a minha casa.

Alô!... Muito ocupado? Apanhe o blusão e entre aqui.

Satisfeito como uma criança ao ganhar um sorvete, subi as escadas em um só fôlego, calcei os “keeds”, apanhei o blusão, dei até logo à minha velha e entrei no carro.

Estou as suas ordens Walter, que novidade é esta você por aqui? Está de férias?

Não, meu caro Evandro, parece... Que... Passou a marcha no carro e saímos, fiquei desconfiado e comecei a insistir... Mas finalmente o que foi, diga homem de Deus, perco a calma com suas exclamações misteriosas.

Meu amigo parece que mais um dos nossos navios foi torpedeado e temos que fazer um voo de reconhecimento.

Ao acabar de pronunciar estas palavras apenas uma única expressão tivemos quase que unissonante... Bandidos! Covardes!

Chegamos ao campo e encontramos o nosso “Piper Cub”, o PP-TRF, completamente abastecido para o desempenho de nossa missão.

Avisamos ao encarregado do serviço do nosso pequeno aeródromo, que, se não voltássemos às 15 horas, fosse comunicado à Diretoria para providenciarem uma busca.

Eram 11 horas e quarenta e cinco minutos, rolamos para a pista e decolamos: Voamos a 300 metros sobre Aracaju e tomamos rumo sul, prosseguimos viagem até a Barra de S. Cristóvão e apenas o ruído do nosso aparelho se fazia ouvir, estávamos calados, meu coração batia como que acompanhado um estribilho de revolta e indignação, senti, vinha do íntimo... Bandidos!...Covardes!... Walter quebrou o silencio dando suas ordens: “Estamos na foz do Vasa-barris, tenha toda a atenção voltada para o mar, possivelmente encontraremos alguma pista, não demorou muito após a ordem de Walter e eu exclamei: Olhe: parecem destroços. Walter começou a abaixar e então tivemos oportunidade de constatar que realmente se tratava de destroços de uma embarcação que havia soçobrado: muita madeira, toneis, machas de óleo etc. Depois de prosseguirmos em evoluções constantes, vimos ao longe da costa um pequeno ponto que se nos assemelhou uma baleeira na praia, fizemos algumas voltas, demos o clássico cocorote na praia e aterrmos, deixamos o aparelho e nos dirigimos à baleeira, e lá chegando lemos em um dos seus bordos a palavra “BAGÉ”, nossa indignação aumentou, porém mantivemo-nos calmos e cômnicos dos nossos deveres. Não encontrando vestígios na pequena embarcação e sim diversos rastros na praia, voltamos ao nosso avião e decolamos seguindo a costa; perto do “Saco”, na Barra de Estância, foz do rio Real, encontramos uma outra baleeira com muita gente ao redor, fizemos uma aterragem e nos dirigimos ao local; os que olhavam a baleeira eram praianos e nos informaram que os náufragos estavam no Arraial do Saco, como havia um senhor que montava um burro, Walter solicitou que lhe fosse emprestado o animal e pediu um guia afim de ver se mantinha contato com os náufragos. Fiquei tomando conta do aparelho e já meio preocupado, pois, o mar estava subindo muito e precisávamos de praia para a decolagem, mas... não tardou muito e voltava o Walter trazendo uma relação do pessoal encontrado.

Tomamos nossos lugares e decolamos, fomos ter a primeira baleeira que já contava cerca de 28 pessoas agrupadas, eram náufragos que tinham voltado pelo desanimo no areal da costa, aterrmos novamente e desta vez o meu coração pulsou mais forte e o horror quis se apoderar de mim, quando olhei aquelas criaturas tostadas do sol e com fisionomia de espectros clamando a vingança contra a barbárie do eixo, quase desespero, controlei um pouco o sistema nervoso e voltei à cabine do nosso aparelho para apanhar um pequeno frasco de mercúrio-cromo e um pacote de algodão, enquanto Walter relacionava o pessoal eu ia espalhando mercúrio-cromo nos ferimentos, pois era o único medicamento de que dispúnhamos no momento.

Ao acabar de relacionar o pessoal, Walter fez a leitura da lista apanhada no Arraial do Saco, notava-se alegria dos presentes pelos nomes que ouviam e também a tristeza pelos que

desejariam ouvir. Demos o rumo do arraial e tomamos o avião para irmos localizar duas balsas que estavam no sabor das águas, segundo nos informaram.

Rumamos oceano a dentro, depois voamos muito tempo, quase que sem esperanças, pois, nosso combustível só podia abastecer três horas de voo, dado à fragilidade do nosso avião e o pequeno tanque, por um triz não desistimos, não fosse o espírito de patriotismo e o dever, não fossem também insignificantes nossas vidas ante as perdas, não teríamos concluído a missão de que me sinto orgulhoso.

Não posso descrever o que senti ao divulgar entre os vagalhões uma pequena embarcação, Walter baixou aos setenta metros mais ou menos e podemos distinguir perfeitamente nossos irmãos que gesticulavam, voamos muito baixo com o motor cortado e gritávamos a fim de encorajá-los, demos o rumo de terra por meio de sinais e fomos à demanda da outra balsa, não voamos muito e avistamos ao sabor das ondas e segunda embarcação, desta feita ficamos horrorizados, pois, não distinguíamos ninguém, mas Walter desafia a morte e dá um mergulho com o aparelho, então notamos que estavam exaustos no fundo do barco, pois, o castigo do sol e os vagalhões do mar durante quase três dias, outra coisa não produzem senão cansaço de morte. Fizemos as mesmas manobras da anterior, procuramos encorajá-los e conseguimos arrancar daquelas criaturas esvaídas acenos que vibravam em nós como o ressurgimento de suas forças, demos o ruma de terra e fomos seguindo rumo norte para voltarmos ao nosso campo, em meio caminho encontramos um barco e vimos que era de Aracaju, baixamos e cortamos o motor e em voo planado incidamos a direção das balsas, seguimos viagem e encontramos o “Thomas Machado”, e então por se tratar desta feita de um barco motor, fizemos todos os esforços e este pode nos entender melhor pelo mesmo processo de voo planado e gritos, conseguimos então que este fosse ao encontro e recolhesse os náufragos.

Conservamos rumo norte, passamos a Atalaia Velha, Praia 13 de Julho, cortamos sobre Aracaju em direção ao nosso campo, onde ao chegarmos já estavam todos alarmados, pois, faltavam apenas cinco minutos para 15 horas, hora esta determinada para nosso retorno, felizmente chegamos a tempo de evitar qualquer preocupação por parte de nossas autoridades que já vivem por demais preocupadas nestas horas de angústia.

Comunicamos o ocorrido as principais autoridades e estas providenciaram o serviço de pronto socorro mobilizando todos os recursos de que dispomos para tais emergências.

Eis o que fizemos num Piper-cub, não foi bravura, foi dever, é preciso que os eixistas saibam: Que brasileiros de sangue mesmo mestiço de vovô índio, sabem enfrentar o perigo e desafiam a morte no cumprimento do dever, sem ameaças de fuzilamentos e sem bestial e

histórico Heil Hitler. Convém que saibam que nós brasileiros sabemos matar pela defesa de nossa soberania, e que vamos de encontro ao nosso inimigo sem usarmos a sombra da noite para enviivar os lares e matar crianças, já que estamos nesta guerra não queremos sair dela sem os loiros da vitória, provara o amargor da derrota as forças do mal dos três miseráveis povos, estas pestilentas raças que se uniram para dominar o mundo com seu credo antipatizado pelos povos humanitários e pacíficos, ruirão por terra ante o poderio das nações aliadas, que lutam pela honra pela soberania e por uma paz duradoura.

Não nos interessa o sangue A ou B, não queremos saber se pretos, brancos ou mestiços, se de nobres casas e de alta linhagem ou se dos batedores das fábricas: queremos o caráter, a união e o respeito e é por isto que o tripartido não pode comungar das nossas ideias, porque a sua doutrina é a mentira, o roubo e a traição. Para frente Brasil, és uma grande nação, tenho orgulho de ter nascido no menor dos teus Estados.

Aracaju, 12 de Agosto de 1943.

Evandro Alcides Freire.

ANEXO F – RARO REGISTRO JORNALÍSTICO DOS MALAFOGADOS

Além dos salvados dos navios torpedeados, os objetos malafogados também eram provenientes das embarcações encalhadas dentro do Vale do Cotinguiba antes, durante e depois da guerra. Não era nada fácil para os vapores entrar e sair do estuário do Rio Sergipe. Veja a seguir, um trecho da matéria do jornal *Correio de Aracaju* evidenciando a origem dos malafogados.

O navio *Comandante Capela* encalhou no estuário do Rio Sergipe
no tempo da Segunda Guerra Mundial

“A carga, que foi lançada n’água, composta de fazendas, calçados, perfumarias, papéis para aplicação diversas, louças, velas, etc., era pescada por dezenas de pescadores humildes, que permaneciam durante dias e noites nas imediações do encalhado barco. (...)”

Os “mal-afogados”, como batizou o povo os salvados do *Comandante Capela*, deu margem que muito pobre pudesse comprar a sua roupa e seu calçado natalino, sem o que ficaria em casa não poder arcar com os preços astronômicos atuais em disparidades com os ganhos”.

Correio de Aracaju. Aracaju, SE. 27 de novembro de 1943.

ANEXO G – AS IMAGENS, OS BRASILEIROS E A II GUERRA

À luz da cultura visual, reuniu-se aqui um conjunto de imagens (cartazes, desenhos, distintivos, fotos, mapas, panfletos etc.), que ajudou sobremaneira a perceber como a Guerra do Atlântico foi vista, pensada e dada a ler entre os brasileiros. Para a América do Sul como um todo, a Segunda Guerra Mundial não foi uma “realidade ilusória”, uma “guerra sem guerra” ou uma “sombra de guerra”.

Em diferentes batalhas da Guerra do Atlântico tanto os marinheiros sul-americanos quanto as populações litorâneas do Brasil sofreram os ardores gerados pela guerra dos *U-boats*. As imagens a seguir ajudam a entender este conflito naval, uma guerra desconhecida pelas novas gerações. Que o fim da jornada dos náufragos nas praias de Sergipe e da Bahia represente o começo de um novo tempo historiográfico para as vítimas brasileiras da Segunda Guerra Mundial. Que a memória dramática se propague: “aí está o golpe mais traiçoeiro e terrível vibrado contra o coração da nacionalidade”.⁵³⁹

Figura 1 - Praia e rodovia dos náufragos. Aracaju, 2011.

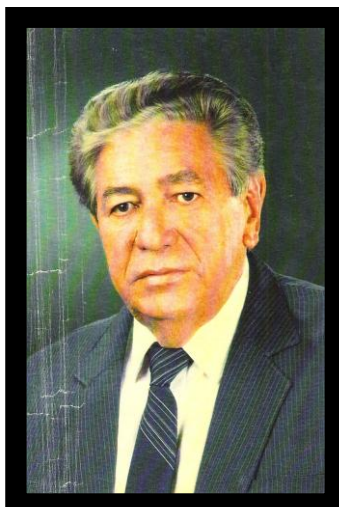


Fonte: CONHECENDO CESAD, 2011

Ruas, praias, monumentos, cemitérios, casas, objetos e palavras ajudam a contar a história da Guerra do Atlântico na costa de Sergipe (1942-1945). Como foi visto ao longo desta pesquisa, os náufragos e salvados que deram nesta região aracajuana eram provenientes do navio *Araraquara*. Se seguisse as evidências documentais, o monumento histórico se chamaria Cemitério dos Náufragos do *Araraquara*. Contudo, vale como memória da agressão em seu conjunto, para que jamais se esqueça de como a marinha mercante foi atingida.

⁵³⁹ Cemitério dos Náufragos dos Navios Mercantes *Baependy*, *Araraquara* e *Anibal Benévolo*. Monumento Histórico de Aracaju, erguido com recursos do Ministério da Marinha e do Governo do Estado de Sergipe. Povoado Mosqueiro. 1972.

Figura 2 - Walter Batista: piloto do Aeroclube de Sergipe. Aracaju, anos 1980.



Fonte: Acervo familiar de Walter Batista, jovem piloto no tempo da Guerra do Atlântico e presidente do Aeroclube de Sergipe, Walter Batista e seus colegas realizaram várias patrulhas áreas ao litoral sul de Sergipe e norte da Bahia, em praias remotas. Ajudou a indicar as áreas dos naufrágios, a resgatar sobreviventes feridos e indicar a localização dos mortos. Ele produziu fotografias, relatórios e documentos sobre os acontecimentos militares.

Figura 3 - Diligência de resgate aos naufragos, realizadas em praias de Sergipe, 1942.



Fonte: AGRSSÃO – documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional. 1943, p. 48.

A caminhonete do Serviço de Luz e Força ia e vinha das praias sergipanas trazendo naufragos e salvados à cidade de Aracaju. Na maré baixa, a praia se transforma em uma rodovia improvisada.

Figura 4 - Náufrago morto sendo transportado em carroceria de caminhonete. Aracaju, agosto de 1942.



Fonte: Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana

Figura 5 - Náufrago em avançado estado de putrefação. Aracaju, agosto de 1942.



Fonte: Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana

Outra vítima sendo transportada na carroceria de uma caminhonete, difícil precisar se era um homem ou uma mulher. É possível observar no canto superior, do lado direito, alguns policiais com lenços sobre os seus narizes devido ao forte odor exalado pelo cadáver.

Figura 6 - A condecoração de Walter Batista. Brasília, 1990



Fonte: Acervo particular da família de Walter Baptista.

O importante serviço da aviação civil na costa do Brasil no tempo da Segunda Guerra Mundial foi reconhecido através do “Mérito Santos Dumont”, conferido ao piloto Walter Baptista, então presidente do Aeroclub de Sergipe.

Figura 7 - Náufragos-militares na costa baiana. Bahia, 1942



Fonte: MARINHO, Roberto. **O Brasil na II Guerra Mundial: O Globo Expedicionário**. Rio de Janeiro: Agência Globo. 1979, p. 63

Soldados do 7º Grupo de Artilharia de Dorso sobreviventes do Itagiba.

Figura 8 - Náufrago Antônio Gomes e autoridades. Salvador, BA, setembro de 1942



Fonte AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 52.

O soldado Antônio Gomes, atingido na cabeça por um pedaço do mastro do Itagiba. Autoridades civis e militares em visita aos náufragos.

Figura 9 - Náufragos em Sergipe. 1942



Fonte: AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 52

Da direita para a esquerda: Senhora Adelaide Lemos Cavalcanti, aflita por falta de notícia de seu marido; o subtenente Luiz Cavalcanti, de três filhos menores e um irmão; o 3º sargento José Correia Santos e o carvoeiro José Rufino Santos.

Figura 10 - Náufragos do *Itagiba*. Bahia, 1942



Fonte: AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 53.

Náufragos do *Itagiba*, ainda com o salva-vidas de que se utilizaram para salvar-se.

Figura 11 - Náufragos dos navios *Itagiba* e *Arará*. Valença/Bahia, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 53.

A circulação dos náufragos alarmou as populações litorâneas da Bahia.

Figura 12 - Tripulantes do *Arará*. Bahia, agosto de 1942



Fonte: AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943, p. 53.

A tripulação do *Arará* surpreendida pelo *U-507* quando socorria os náufragos do *Itagiba*.

Figura 13 - Manchete da imprensa. Aracaju, setembro de 1942



Fonte: CORREIO DE ARACAJU. Aracaju, SE, 30 de setembro de 1942, p. 4.

A imprensa de Sergipe e a da Bahia produziram várias edições sobre os acontecimentos militares no Atlântico brasileiro.

Figura 14 - Baleeira de embarcação estrangeira em praia de Sergipe, anos 1940



Fonte: Acervo fotográfico do Arquivo Público do Estado de Sergipe sobre os torpedeamentos dos navios mercantes brasileiros na costa sergipana.

A aparição de baleeira alarmava a sociedade sergipana. Esta cena era bastante comum no tempo da Guerra do Atlântico.

Figura 15 - Baleeira do *Baependi* nas praias de Sergipe. 1942



Fonte: MARINHO, Roberto. **O Brasil na II Guerra Mundial: O Globo Expedicionário**. Rio de Janeiro: Agência Globo. 1979, p. 63.

Alguns salvados de guerra ganharam as páginas de jornal de grande circulação no país.

Figura 16 - Os náufragos no Rio de Janeiro. 1942



Fonte: MARINHO, Roberto. **O Brasil na II Guerra Mundial: O Globo Expedicionário**. Rio de Janeiro: Agência Globo. 1979, p. 63.

A chegada dos náufragos à capital federal foi um momento de grande comoção

Figura 17 - Os náufragos no gabinete do Presidente Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 1942



Fonte: Os náufragos no gabinete presidência. A fotografia faz parte do acervo do Arquivo Nacional, na cidade do Rio de Janeiro (BR RJANRIO EH.0.FOT.PRP.1584).

Identificados da esquerda para a direita: Viterbo Storry, médico do Serviço Nacional da Peste (1º), general Otávio Figueiredo de Medeiros, subchefe do gabinete militar da presidência da república (2º) e Zamir de Oliveira, médico do Serviço Nacional da Peste (3º)

Figura 18 - Boia salva-vidas do navio Araraquara. Aracaju. 2018



Fonte: Acervo Museu Galdino Bicho (IHGS). Fotografia de Luiz Antônio Pinto Cruz. 2018.

No alto da boia ainda se percebe o nome Araraquara bastante desgastado. Provavelmente se desprende do navio após ser alvejado pelo torpedo do U-507. A aura da Guerra do Atlântico também pode ser captada por meio dos objetos.

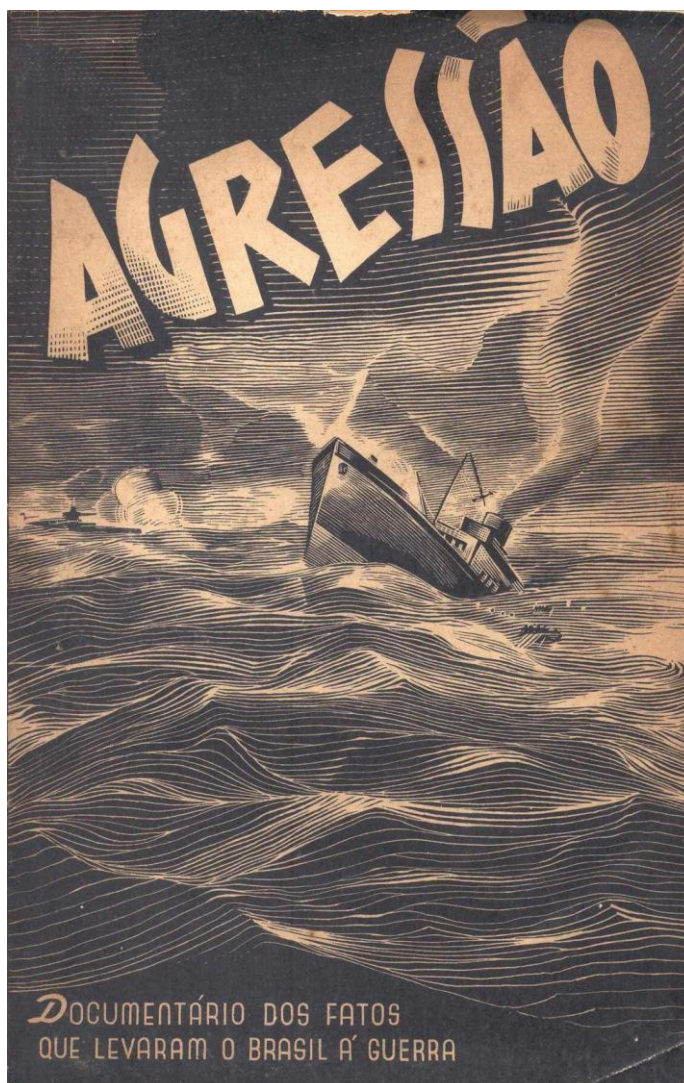
Figura 19 - A mão, a boia e o navio.



Fonte: NOSSO Século. A Era Vargas (1930-1945). São Paulo: Abril S.A. Cultural. 1985, p. 89.

O sofrimento do naufrago do *Baependi* veio atrelado a um passado não esquecido: os navios torpedeados na costa dos estados de Sergipe e da Bahia. O conjunto de agressões foi explorado pelo governo varguista como forma de obter apoio financeiro da população ao aderir à campanha do bônus de guerra.

Figura 20 – Arte grafite na capa do livro *Agressão*. 1943



Fonte: AGRESSÃO: documentário dos fatos que levaram o Brasil à Guerra. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

Navio torpedeado fumegando e sendo tragado pelo mar. A gravura representa, a boreste, o *U-boat* que, ao fundo, mira seu alvo. A bombordo, os destroços flutuantes e naufragos a bordo de baleira em águas abertas. Através deste livro-documentário o governo procurou esclarecer o sinistro, mas também evidenciar os fatos que levaram o Brasil à guerra, visto que os anti-varguistas tratavam os torpedamentos navais como um “não-acontecimento” e questionavam qualquer tipo de informação que emanasse da imprensa censurada.

Figura 21 - O olho mecânico à espreita e suas vítimas navais.



Fonte: NOSSO Século. A Era Vargas (1930-1945) 2. Parte. São Paulo: Abril S.A. Cultural. 1985, p. 89.

O DIP trouxe a guerra submarina para os seus cartazes visando sensibilizar a sociedade brasileira à campanha do bônus de guerra. Os cinco navios torpedeados, diante do submarino alemão à espreita através do olho mecânico do periscópio e o tubarão em alusão ao início arrebatador da ação beligerante dos *U-boats* na costa do Brasil. O drama das vítimas náufragas foi explorado pelo governo: “isto não se esquece”.

Figura 22 - A mão patriótica esmagando o inimigo. 1943



Fonte: Cartaz nacionalista do DIP-Departamento de Imprensa e Propaganda. Rio de Janeiro. 1943

Cartaz ufanista do DIP, “abrindo caminho para a vitória”: - esmagando o submarino alemão que invadiu a costa do Brasil. Em qualquer época, analisa Jean Delumeau, a exaltação do heroísmo é enganadora: discurso apologético, deixa na sombra um vasto campo da realidade.

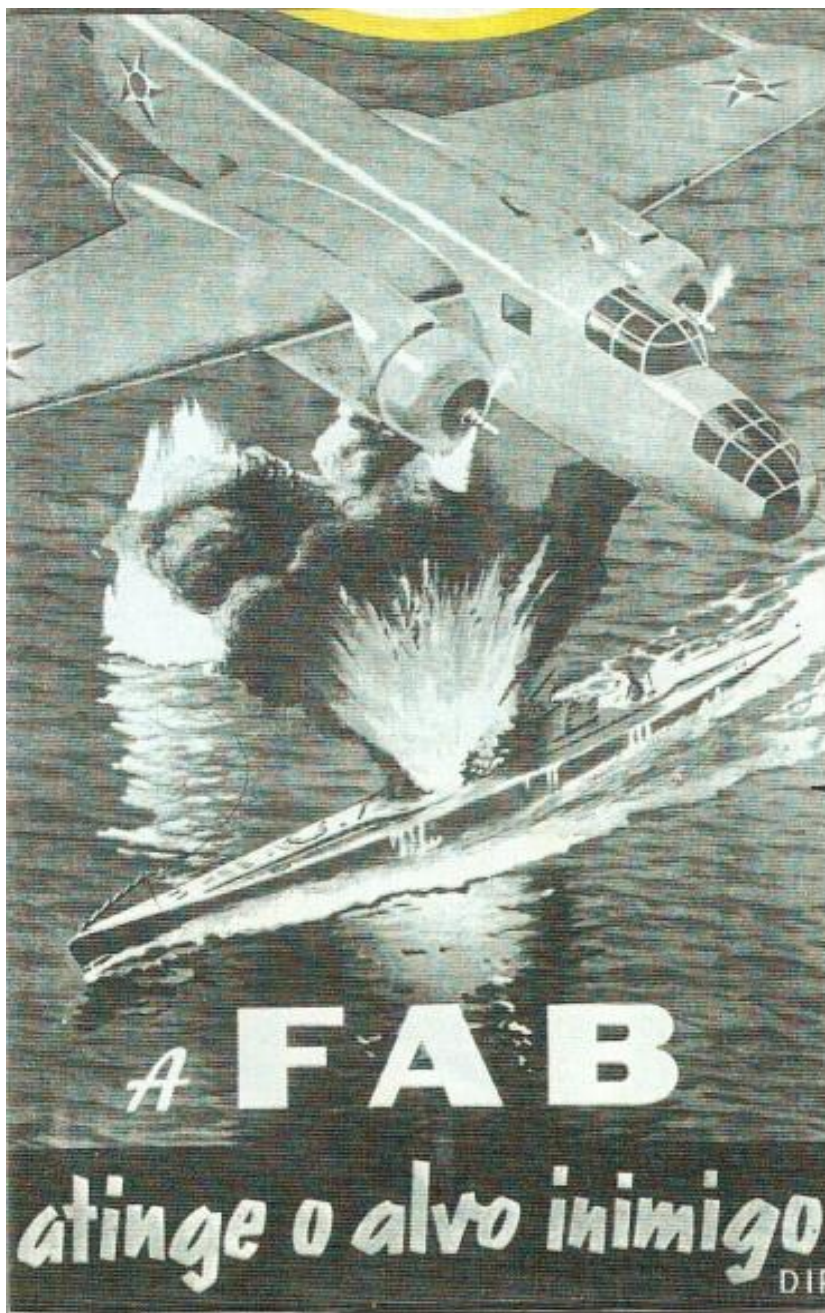
Figura 23 - A Marinha de Guerra do Brasil em ação.



Fonte: NOSSO Século. A Era Vargas (1930-1945). São Paulo: Abril S.A. Cultural. 1985, p. 83.

A missão da Marinha de Guerra do Brasil em proteger uma área costeira vastíssima foi exaltada no cartaz nacionalista do DIP.

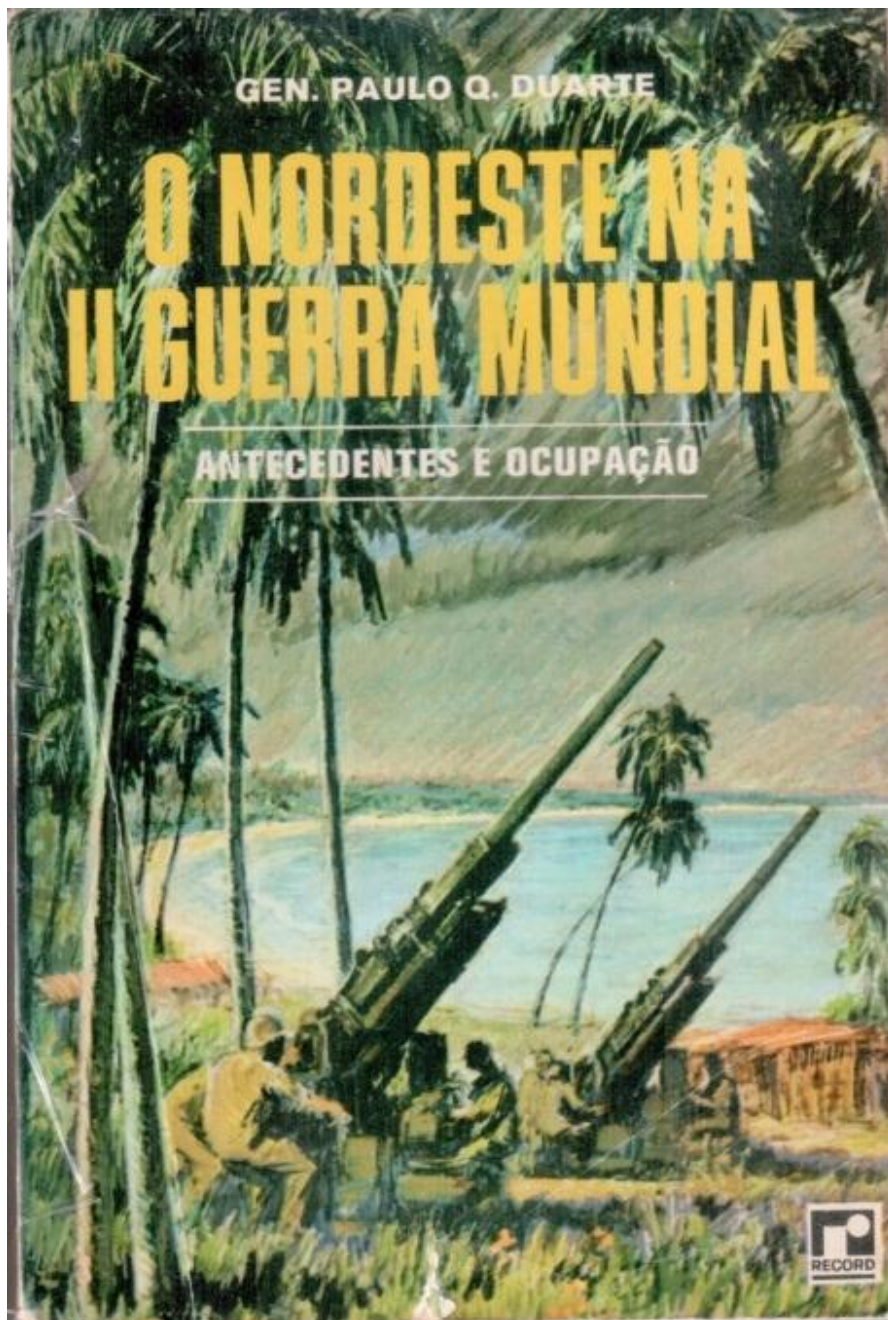
Figura 24 - A jovial Aeronáutica em ação



Fonte: NOSSO Século. A Era Vargas (1930-1945). São Paulo: Abril S.A. Cultural. 1985, p. 83.

Mais do que uma propaganda estadonovista, os pilotos brasileiros se esforçaram a dominar uma tecnologia aeronáutica ainda nova para eles. E se atribui a um avião da FAB o bombardeio de um submarino alemão na costa de Sergipe.

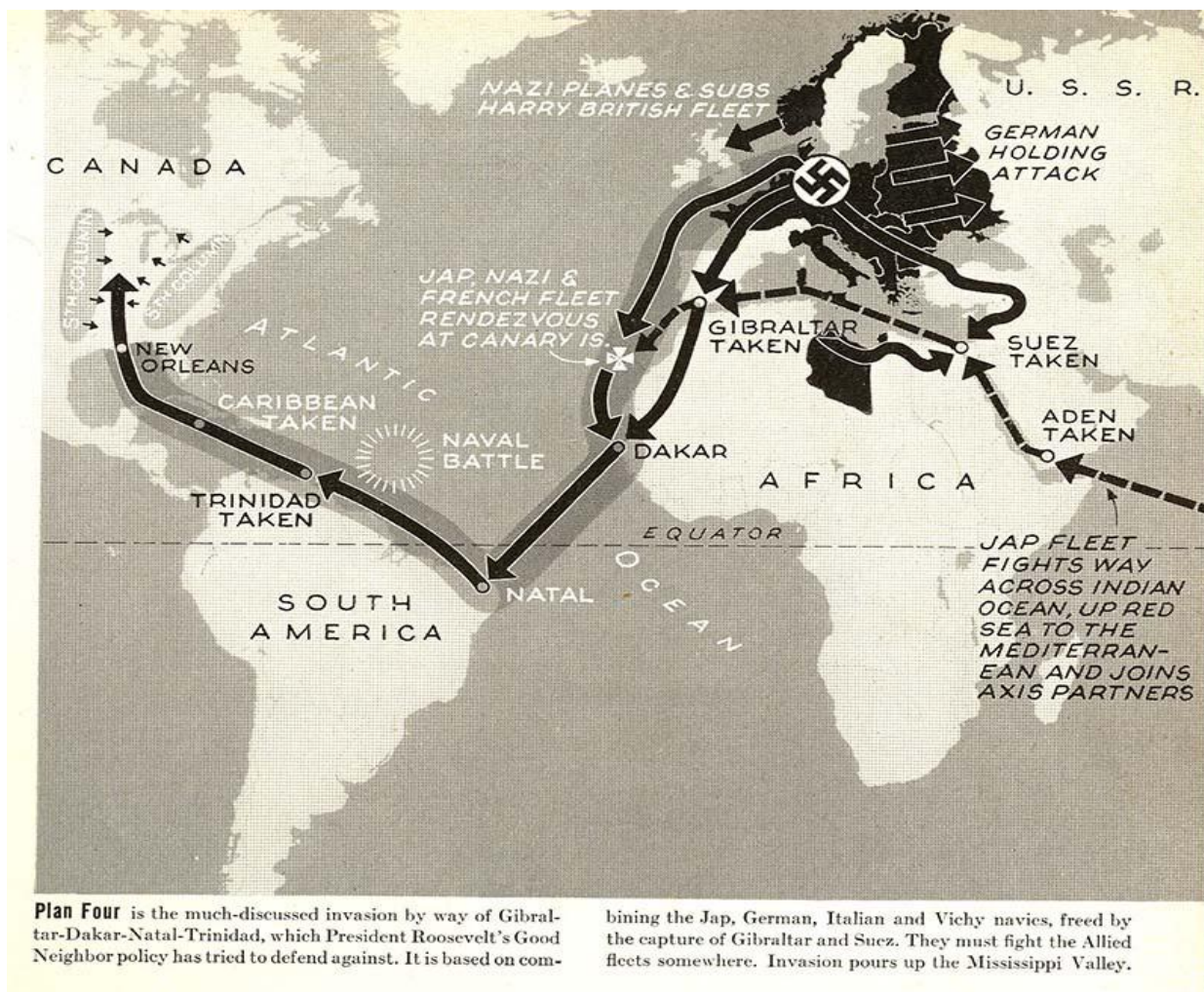
Figura 25 - Militarização das praias nordestinas



Fonte: DUARTE, Paulo Q. O nordeste na II Guerra Mundial – Antecedentes e ocupação. Rio de Janeiro: Record. 1971

Entre os coqueirais, manguezais e dunas do litoral brasileiro, os soldados do Exército espalharam com canhões apontados para o mar. Eles esperavam por uma invasão de tropas alemãs e italianas no nordeste.

Figura 26 - Operação Félix: a invasão nazista ao Saliente Nordestino



Fonte: Diferentes planos dos nazistas para invadir a América. Disponível em: <http://klee-klaus.business.t-online.de/krieg_und_werbung.htm> acessado em: 10 jun. 2012, 18:30.

Costa do Brasil, parte considerável do Atlântico Sul. Acrescenta-se ainda, os brasileiros são detentores da parte mais oriental das Américas e do subsolo riquíssimo em minérios. Não causa estranhamento que estas águas sul-atlânticas se transformassem em campo de batalha naval.

Figura 27 - O esforço de guerra dos brasileiros



Fonte: NEVES, Marcos Vinícius. A heroica e desprezada Batalha da Borracha. **História Viva**. São Paulo: Ediouro. Junho de 2004, p. 75.

Guarnecer a imensa costa do Brasil foi um desafio para as suas forças militares. O Exército brasileiro montou uma das maiores linhas defensivas na Batalha do Atlântico. Além disso, a mobilização dos nordestinos convocados para retirar o látex na Amazônia.

Figura 28 - A cobra está fumando. 1944.



Fonte: Arte-símbolo da FEB. Fonte não identificável. Acervo do professor Luiz Antônio Pinto Cruz.

Dizia-se após os torpedeamentos navais, entre os brasileiros, que era mais fácil a cobra fumar do que o Brasil ir para a guerra. “A cobra está fumando”, em outras palavras, o Brasil oficializou o Estado de Beligerância.

Figura 29 - A FEB de partida. 1944.⁵⁴⁰



Fonte: BITTENCOURT, Alberto. **A conquista de Monte Castelo**. Apresentação em PowerPoint. Comando da 7ª RM/7ª DE. 15 de fevereiro de 2012.

Várias motivações levaram homens e mulheres do Brasil ao front do Mediterrâneo, uma das justificativas mais fortes foi, sem dúvidas, a ação beligerante do *U-507* na costa que abrange os estados de Sergipe e da Bahia.

Figura 30 - Panfleto lançado pelos alemães na Itália



Fonte: PINHEIRO, José Juarez Bastos. **A Força Expedicionária Brasileira na Segunda Guerra Mundial**. 2. ed. Rio de Janeiro: Ivo Antônio Nunes Comércio de Livros LTDA. 1980, p. 46.

Visando desqualificar a forte presença militar dos Estados Unidos na costa do Brasil, o panfleto alemão buscou revelar aos pracinhas que os submarinistas norte-americanos seriam os responsáveis pelos torpedeamentos navais. Em contrapartida, os alemães não deveriam ser considerados os seus inimigos.

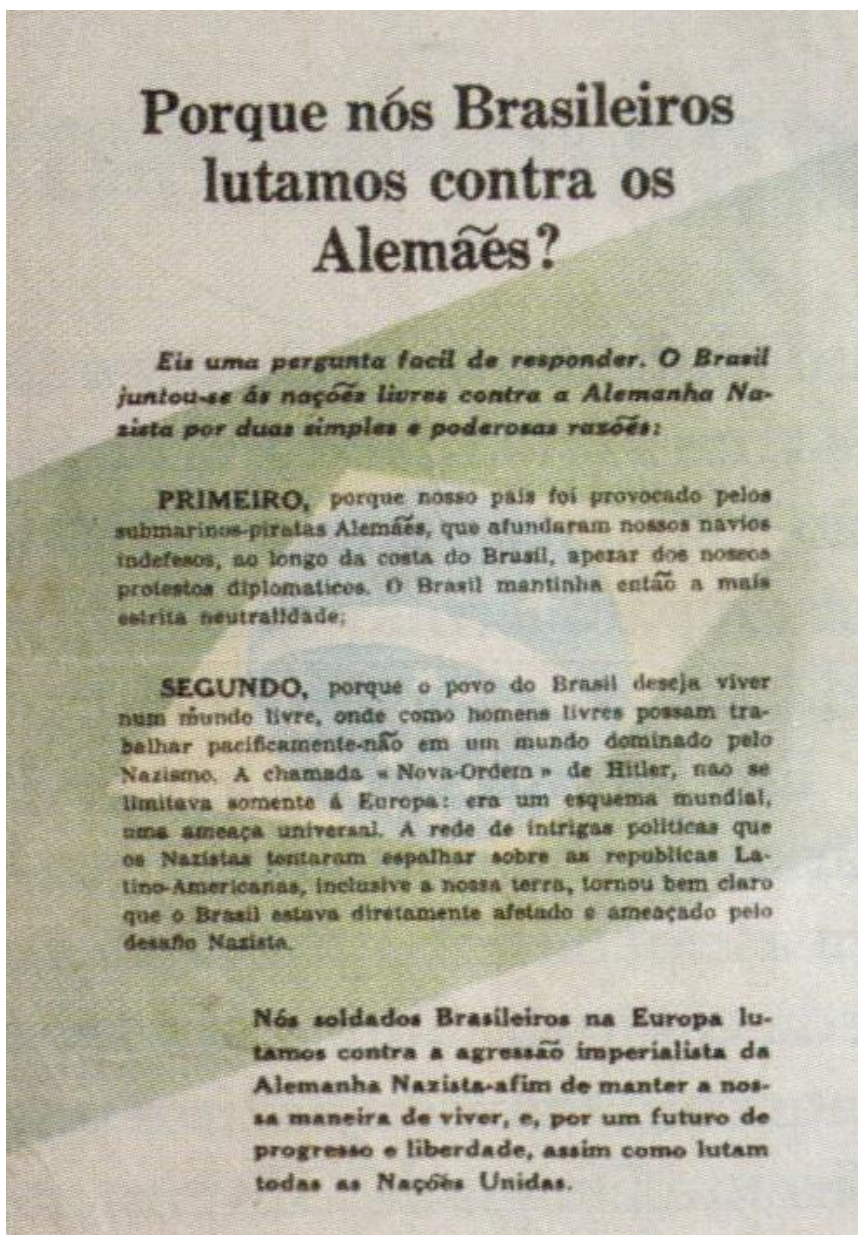
Figura 31 - Outro panfleto alemão



Fonte: TOTA, Antônio Pedro; MAXIMIANO, Cesar CAMPIANI. FEB: os pracinhas vão à guerra. In: **Revista National Geographic – Brasil**. Edição especial da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Editora Abril. Edição 63-A. 2005, p. 22.

Através deste panfleto deixado entre os pracinhas, os alemães questionaram as razões militares que os levaram ao front italiano. Tanto questões emotivas quanto imagens cristãs tentavam incutir na mente dos brasileiros outras possibilidades: 1 - baixarem suas armas; 2 - não lutarem ao lado dos capitalistas norte-americanos; 3 - voltarem para casa. A guerra psicológica desestabilizou os pracinhas de diferentes maneiras.

Figura 32 - A resposta da FEB aos panfletos alemães



Fonte: TOTA, Antônio Pedro; MAXIMIANO, Cesar CAMPIANI. FEB: os pracinhas vão à guerra. In: **Revista National Geographic – Brasil**. Edição especial da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Editora Abril. Edição 63-A. 2005, p. 22.

Em resposta à guerra de informação, os brasileiros elaboraram o seu panfleto em tons nacionalistas, apontando a guerra dos *U-boats* na costa do Brasil como um dos principais motivos para a presença deles no *front* do Mediterrâneo.

Figura 33 – EUA: de vizinho a irmão do Brasil



Fonte: Cartaz pregado pelas ruas das capitais do Brasil como parte do esforço de propaganda da guerra promovido pelo *Office of the Coordinator of Inter-American Affairs*, órgão do governo americano chefiado, à época, pelo bilionário Nelson Rockefeller. Acervo de Alexandre Battibugli. TOTA, Antônio Pedro & MAXIMIANO, Cesar CAMPIANI. FEB: os pracinhas vão à guerra. **Revista National Geographic** – Brasil. Edição especial da Segunda Guerra Mundial. São Paulo: Editora Abril. Edição 63-A. 2005, p. 22.

A imagem propagandística destaca dois combatentes: o norte-americano e o brasileiro. Ela permite inferir que ambos voltaram do front machucados, mas vitoriosos. O título “irmãos de alma” faz alusão à parceria na guerra, à sintonia na política da boa vizinhança e à contribuição das Américas na derrota do nazifascismo.